

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburger Jahrbuch für Altertumskunde und Landesgeschichte, Kunst und Kunstgewerbe

Oldenburg, 1915

Die Straßen der Stadt Oldenburg nach ihrer Entstehung und Benennung.
Von Professor Dr. Dietrich Kohl. Stadtarchivar

urn:nbn:de:gbv:45:1-3171

Die Straßen der Stadt Oldenburg

nach ihrer Entstehung und Benennung.

Von Professor Dr. Dietrich Kohl, Stadtarchivar.

Quellen: 1) Für das Mittelalter Urkunden des Landesarchivs und des Stadtarchivs, meist veröff. in D. Kohl, Urkundenbuch der Stadt Oldenburg, her. vom Verein, 1914, 2) für die Neuzeit landesherrliche und städtische Hebebücher, städtische Beurkundungs- und Protokollbücher, sowie Verwaltungsakten; für das 19. u. 20. Jahrh. die Straßennakten der städtischen Registratur, Bekanntmachungen im Gemeindeblatt der Stadt Oldenburg, Adressbücher; Stadtpläne: die Stadtbilder (Ansichten aus der Vogelschau) in Hamelmanns (1598) und Winkelmanns Chronik (1671), Karte des Stadtgebiets von 1762, Hüners Pläne von 1792, 1803, 1804, Hundertpfunds Plan von 1820, Vollimhauf' Pl. v. 1821, Rüders Pl. v. 1835, Lotes' Pläne von 1851 und 1867, Plan des Stadtbauamts von 1901, auch unveröffentlichte Flur- und Bebauungspläne. Ausführliches Verzeichnis der Quellen nebst Materialsammlung mit Belegstellen im Stadtarchiv jedem Forscher zugänglich¹⁾.

Literarische Hilfsmittel: [D. Lasius], Oldenburg zur Zeit unserer Väter. 1845. Mit Plan.

L. Strackerjan, Die räuml. Entwicklung der Stadt O. vor u. nach dem Freibriefe von 1345. Von Land u. Leuten, S. 121 ff. 1881.

H. Oncken, Zur Topographie der Stadt O. am Ausgang des Mittelalters (Abdruck der Wurtzinsregister von 1502/13). Jahrbuch 3 (1894), S. 115 ff.

G. Sello, Historische Wanderung durch die Stadt O., mit historischem Stadtplan. Jahresbericht des oldenb. Kunstgewerbevereins 1894, 95.

D. Kohl, Die Allmende der Stadt O., mit Nachbildung einer Karte des Stadtgebiets von 1762. Jahrbuch 11 (1902), S. 7 ff.

G. Sello, Die territoriale Entwicklung des Herzogtums O., mit historischer Kartenskizze der Stadt und ihrer Umgebung (Befestigungslinien, Flußläufe, Gaugrenzen). Studien u. Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens, her. von der Historischen Kommission für Niedersachsen, Heft 3 (1917).

Schriften und Aufsätze über einzelne Örtlichkeiten sind gelegentlich angegeben.

Auch die allgemeinen Werke von E. Pleitner, Oldenburg im 19. Jahrh., 1900, u. G. Rütting, Oldenburgische Geschichte, 1911, sowie die „Heimatkunde“ (W. Ramsauer über Orts- und Flurnamen) haben für Einzelheiten Stoff geliefert.

Straßennamenliteratur anderer Städte: W. Reinecke, Die Straßennamen Lüneburgs. Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 30 (1914). Darin auf S. XVIII f. die bis dahin erschienenen Arbeiten über Stade, Stralsund, Lübeck, Hildesheim, Rostock, Braunschweig, Hannover, Wismar, Danzig. Stoff im ganzen wenig bearbeitet.

Allgemeine Straßennamenkunde: E. Volkmann, Straßennamen und Städtetum. 1919. Vgl. auch desselben „Straßennamen und Denkmalpflege“. Städte-Zeitung 1917, Heft 17.

¹⁾ Ähnlich Reinecke a. unten a. O., S. XVIII.



Die folgende Arbeit ist die erste, die sich mit der Geschichte sämtlicher bis in die letzten Jahre entstandenen Straßen Oldenburgs beschäftigt, während die ältere topographische Literatur, die oben angegeben ist, wesentlich die von der Befestigung umzogene mittelalterliche Stadt im Auge hat und die neueren Stadtteile nur flüchtig berührt. Das 19. und 20. Jahrhundert sind hier aufgrund der mir freundlichst zur Verfügung gestellten, bisher wissenschaftlich unbenutzten Magistratsakten mit besonderer Ausführlichkeit behandelt. Im ersten Teil wird nach einigen allgemeinen Bemerkungen die Entwicklung des Straßennetzes in zeitlicher Folge geschildert, im zweiten Teil sind die einzelnen Straßen in alphabetischer Ordnung bearbeitet. Wo der Stoff es gestattete, ist überall zunächst die Entstehung des Straßenkörpers und sodann die des Straßennamens dargestellt. Um die erstere hat sich die bisherige deutsche Straßennamenliteratur nur wenig gekümmert. Bei einigen älteren Straßennamen, die man bisher nicht zu erklären vermochte, glaube ich auf die richtige Spur gekommen zu sein, für die jüngeren habe ich den Ursprung meist mit Hilfe der Akten nach Zeit und Inhalt ohne große Mühe feststellen können. Der alphabetischen Folge sind die heutigen Straßennamen, geschrieben nach den Grundsätzen der allgemeinen deutschen Rechtschreibung, mit welcher die ortsübliche Schreibung nicht immer zusammenfällt, zugrunde gelegt. Von der geplanten Beigabe eines alphabetischen Verzeichnisses der abgeschafften Straßennamen, deren Zahl über 100 beträgt, und sonstiger topographischen Einzelheiten habe ich leider aus Rücksicht auf die Kosten absehen müssen. Dasselbe ist der Fall hinsichtlich eines historischen Stadtplans mit dem heutigen Straßennetz als Unter- oder Überdruck.

So bin ich genötigt, auf andere Planzeichnungen zu verweisen. Im Buchhandel ist seit 1919 wieder der „Pharus-Plan Oldenburg“ (Maßstab 1:8900, Pharus-Verlag, Berlin W 9, Königin Augustastrasse 3) zu haben, der früher alljährlich dem Adreßbuch beigegeben wurde. Er enthält auch die erst geplanten Straßen, doch fehlen auf dem Weidammgelände die Namen Öljestrich und Dammbleiche, in dem Viertel um den Friedrich Augustplatz die Namen Lothringer Straße und Lemberger Straße, und der südliche Teil der Sedanstraße ist fälschlich als Lütticher Straße bezeichnet, die in Wirklichkeit eine Parallelstraße westlich davon ist. Auch sind die Gebäude des Landtags und des Staatsministeriums übergangen. Der große Plan des Stadtbauamts von 1901 (Maßstab 1:5000, Wandkarte) ist in bezug auf die allerneuesten Stadtteile jetzt ziemlich veraltet, er zeigt noch, wie die älteren Pharuspläne, die früheren Wasserläufe im Weidammgelände und am Hundedurchstich (s. „Hafenstraße“). Auf einem besonderen Blatte, das meist nicht mit aufgezogen ist, gibt er das Stadtgebiet. Eine übersichtliche Darstellung des Gebietes der Gesamtgemeinde mit alten Flurnamen findet sich auf der Schrenckschen Topographischen Karte, Blatt Oldenburg (Maßstab 1:50000). Für das Studium der älteren Verhältnisse in der Umgebung der Stadt eignen sich gut der Plan von Hotes

1851 und der von Hüner 1804, die freilich schon selten geworden sind. Auch an die von Sello gezeichneten historischen Planskizzen in seiner Hist. Wanderung und in der Top. Entw., sowie an die Nachbildung einer Karte der Stadtgemeinde von 1762 in meiner „Allmende“ sei hier erinnert. Einen Plan der Festung um 1731 gibt Lasius a. a. O.

Zur Auffindung einzelner Straßen dient das alphabetische Straßenverzeichnis im „Einwohnerbuch der Stadt Oldenburg“ (Adressbuch), das den Anfangs- und Endpunkt einer jeden Straße angibt, doch sind darin nur diejenigen Straßen enthalten, an denen bereits jemand wohnt, während im besonderen Teile dieser Arbeit alle Straßen aufgeführt sind, die einen Namen haben, ob bewohnt oder nicht. Es gibt außerdem noch viele im Bebauungsplan vorgesehene Straßen, die dort einstweilen nur mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet sind und gleichsam auf Geburt und Taufe harren, um in die Straßengemeinde einzutreten.

Meine ursprüngliche Absicht, auch die Ortschaft Osterburg, sowie die städtisch besiedelten Teile der Gemeinden Eversten und Ohmstede in meine Arbeit einzu beziehen, habe ich gleichfalls aus äußeren Rücksichten fallen lassen müssen. Ich hoffe dies später, gleichzeitig mit der Herausgabe eines topographischen Registers und eines historischen Stadtplans von Oldenburg, nachholen zu können.

I. Allgemeiner Teil.

Straßen und Wege sind Geländestreifen, die dem Verkehre dienen. Die Straße zeichnet sich aus durch kunstvolleren Bau, der die Unebenheiten des Bodens auszugleichen trachtet, durch geradere Linienführung, Einrichtungen für Ab- oder Durchlaß des Wassers (Gräben, unterirdische Leitungen, Brücken), durch härtere Oberfläche (Pflaster, Chausseierung). Mit der Technik des Straßenbaus ist auch das Wort *strata* von den Römern zu uns gekommen. Man verstand darunter ursprünglich nur Landstraßen¹⁾, während das Deutsche die in den Städten zwischen Häusern laufenden Wege als Gassen (von gießen) bezeichnete. Gasse ist dann zunächst in Norddeutschland durch Straße verdrängt oder auf die engeren Straßen beschränkt worden, wird aber in Süddeutschland volkstümlich auch noch auf die breiteren angewandt, wenn auch amtlich mehr und mehr Straße bevorzugt wird²⁾, und hat im nordgermanischen Sprachgebiet als dän. *gade*, schwed. *gatan* selbst für die breitesten Prunkstraßen seinen Platz vollkommen behauptet. Die Verwendung des Wortes Straße in den Städten ist, wie auch das Englische zeigt, eine Eigen-

¹⁾ eig. *via strata* = aufgeschütteter, gepflasterter Weg, Dammweg, nd. *strate*, hd. mit Lautverschiebung Straße. Die Straße in der Stadt heißt lat. *platea*, woraus hd. Platz hervorgegangen, vgl. ital. *piazza*, span. *plaza*.

²⁾ S. Paul, Deutsches Wörterbuch. 1897.



tümlichkeit des Niedersächsischen. Daneben kommt in Norddeutschland Gasse vorwiegend unter oberdeutschem Einfluß vor, so in Köln und besonders in Danzig und sonst im Gebiet des Deutschen Ordens, der unter seinen Mitgliedern nur Oberdeutsche duldete. Auch in Oldenburg fehlt das Grundwort Gasse vollständig, engere Straßen, gewöhnlich Sackstraßen für Fußgänger, werden hier als Gänge oder Häufings bezeichnet³⁾, während man das in einigen Hansestädten hierfür gebräuchlich gewesene Twiete nicht kennt. Breitere Straßenflächen von mehrseitigem oder kreisförmigem Umriß, meist an Schnittpunkten des Verkehrs gelegen, werden überall als Märkte oder Plätze, in einigen norddeutschen Städten auch als Schilde bezeichnet.

Die Entstehung der städtischen Straßenanlagen ist verschiedener Art. Manche lehnen sich an Landstraßen oder -wege an, die schon vor der Bebauung mit Häusern vorhanden waren. Andere sind künstlich angelegt, entweder bei der Gründung der Stadt überhaupt oder bei einer späteren Erweiterung. Beide Arten der Entstehung gehen durch die Jahrhunderte nebeneinander her, bei dem riesenhaften Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert überwiegt aber die künstliche Anlage. Die oldenburgischen Verhältnisse gestatten hierbei die Feststellung dreier Straßentypen: der Unternehmerstraße, die von einem einzelnen oder mehreren Grundbesitzern angelegt ist, um das daranliegende Land zu Bauplätzen verwerten zu können (Ackerstraße), des Genossenschafts- oder Interessentenweges, der entweder aus einem älteren Feldwege (Grüne Straße) oder einer Unternehmerstraße hervorgegangen ist, und des öffentlichen Gemeindeganges, der entweder von der Gemeinde (Herbartstraße), bzw. vom Staat (z. B. bei die Stadt durchschneidenden Staatschauffeen), zum allgemeinen Nutzen gebaut (Nadorster Straße, Ofener Straße) oder von der Stadt aus Privatbesitz, sei es aus der Hand des Unternehmers oder der Wegegenossen, übernommen ist. Der Bau sämtlicher Straßen unterliegt den Bestimmungen eines städtischen Statuts, deren Ausführung von der Baupolizeibehörde überwacht wird. Auch dürfen im allgemeinen keine Straßenzüge angelegt werden, die nicht in dem allgemeinen aufgrund des Ortsstraßengesetzes vom 25. März 1879 ausgearbeiteten Bebauungsplan (von 1900) vorgezeichnet sind. Hierzu treten die älteren, meist mittelalterlichen Straßen, über deren Ursprung sich keine oder nur geringfügige schriftliche Überlieferung erhalten hat. Sie haben sich zum Teil, wie die Lange Straße, der Straßenzug Baum-

³⁾ Die „Häufing“ ist eigentlich nur der für den „Tropfenfall“ freigelassene Raum zwischen zwei Häusern, der aber auch als Weg nach dem Hofe benutzt werden kann. In einem Falle heißt aber eine enge, jetzt auch fahrbare und öffentliche Straße so. Der „Gang“ führt zu einem abseits von der Straße liegenden Hause, auch wohl zu mehreren, wie das im älteren Oldenburg häufig vorkam (jetzt noch Haarenstraße zwischen Nr. 3 und Nr. 6, ferner die Schmale Straße; Achternstraße vor der Herberge zur Heimat Nr. 18 und zwischen Nr. 39 und Nr. 41) doch wurden auch die in den neueren Stadtteilen zwischen Gärten entstandenen schmalen Wege Gänge genannt.

garten-, Ritter-, Mühlenstraße, aus älteren Landwegen, deren Windungen noch in dem heutigen Verlauf der Straßen zu erkennen sind, entwickelt, zum Teil sind sie, wie dies bezüglich der Gast-, Schütting-, Staustraße und der Neuen Straße urkundlich feststeht, künstliche Anlagen.

Von alters her unterscheidet man in den europäischen Städten die Straßen durch Namen¹⁾. Auch bei diesen kann man von einem natürlichen und einem künstlichen Ursprung reden. Bei manchen Straßen hat sich der Name gleichsam von selbst aus ihrer örtlichen Belegenheit, etwa an einem Flusse, an der Stadtmauer, vor einem Tore, oder aus einem sonstigen hervorstechenden Merkmal der Straße, etwa der Länge, der Breite, einem Zielpunkt, einem daran stehenden Gebäude, bei anderen aus dem Stande oder Beruf der Anwohner usw. ergeben. Dies ist meist bei den älteren, aber auch bei vielen neueren der Fall, und der Zeitpunkt der Namengebung ist dann gewöhnlich schwer zu ermitteln, denn das erste urkundliche Vorkommen des Namens fällt nicht ohne weiteres mit seiner Entstehung zusammen. Anderen Straßen sind die Namen durch einen behördlichen Akt aufgeprägt, und dann ist fast immer eine schriftliche Aufzeichnung darüber vorhanden. Denn diese bewußte Namenserteilung, die förmliche Straßentaufe, ist ein Kennzeichen des letzten Jahrhunderts, da die volkstümliche Namengebung mit dem schnellen Wachstum der Städte in dieser Zeit nicht Schritt zu halten vermochte. Leider hat diese künstliche Namensschöpfung vielfach auch auf den alten Straßennamenschatz übergreifen und ihn durch Neuerungsucht oder Berücksichtigung kleinlicher Wünsche der Anwohner mehr oder weniger geschmälert. In Oldenburg liegt die Benennung der Straßen in der Hand des Stadtmagistrats kraft seiner polizeilichen Befugnisse, und nur, wenn es sich dabei um besondere Ehrungen handelte, wie im Falle der Benennung der Meinardusstraße (1905), des Schlachtenviertels um den Friedrich Augustplatz (1910), der Hindenburgstraße (1914), ist der Stadtrat zur Mitwirkung herangezogen, 1910 auch die Genehmigung des Landesherrn zur Verwendung seines Namens eingeholt worden. In größerem Umfange haben Straßenbenennungen stattgefunden, z. B. 1856 im Nordviertel, 1876 auf den Dobben, im Anschluß an die Entstehung neuer Stadtviertel und besonders 1901 vor der Herausgabe eines neuen Stadtplans. Im einzelnen veranlaßte gewöhnlich schon der Bau des ersten Hauses die Benennung, weil dieses mit dem Straßennamen in das Brandklassenregister eingetragen werden mußte.

Das fortwährend steigende Tempo der städtischen Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert hat hier wie anderswo oft Verlegenheiten hinsichtlich der Beschaffung neuer Straßennamen hervorgerufen. Der Vorrat an älteren Örtlichkeitsbezeichnungen vor den Toren der Stadt war bald aufgebraucht oder nicht mehr genügend bekannt. Auch der Namenschatz des Herrscherhauses, aus dem man eine

¹⁾ Mannheim bildet die bekannte Ausnahme.



Zeitlang schöpfte, versiegte schließlich. Weiteren Stoff boten die großen kriegerischen Ereignisse der Zeit und die dabei auftretenden bedeutenden Persönlichkeiten. Auch einige lokale Größen fanden Beachtung. Aber einen erheblichen Teil des Bedarfs deckte man mit bedeutungslosen Vor- oder Zunamen, die man entweder dem Gründer, bzw. ersten Bewohner der Straße entlehnte oder, gemeinsam mit einigen Bezeichnungen aus dem Tier- und Pflanzenreiche, nur wegen ihres „Wohlklangs“ wählte¹⁾. In neuerer Zeit macht sich größere Vorsicht bei der Auswahl, namentlich das Streben bemerkbar, unter wissenschaftlichem Beirat ältere Flurnamen zur Bezeichnung von Straßen und Wegen heranzuziehen, wobei man zugleich den mittelalterlichen Gebrauch wieder aufgenommen hat, manche Namen auf ein Bestimmungswort zu beschränken (Mellbrink, Vahlenhorst, Ellernbrot, Rauehorst ohne Zusammensetzung mit „Straße“ oder „Weg“). Demgegenüber steht die Beseitigung einiger älteren Straßennamen, wie Panzenberg, Poggenburg.

Im ganzen ist der Straßennamenbestand in Stadt und Stadtgebiet, der bis um 1600 etwa 12, 1678 19, 1795 23, 1818 25 betrug, bis zur Gegenwart auf etwa 215 angewachsen.

Das Streiflicht, das diese Zahlen auf die räumliche Entwicklung Oldenburgs werfen, weckt das Bedürfnis, diese näher kennen zu lernen.

Peripherisch wächst eine Stadt auf zweierlei Art: durch Anbau und Eingemeindung. Der Anbau wird stark durch die Bodenverhältnisse beeinflusst. Solange als möglich hält er sich an höhere, trockenere Geländestufen. Erst wenn er sich so weit vom Verkehrszentrum entfernen würde, steigt er, unterstützt von einer ausgebildeteren Straßenbaukunst, in wasserdurchsetzte Niederungen hinab. Die Eingemeindung folgt vielfach, aber nicht immer, dem Anbau, wenn er in benachbarte ländliche Verwaltungsgemeinschaften vorrückt.

Die Altstadt Oldenburg wird von den neueren Stadtteilen durch einen Ring von Wallanlagen deutlich geschieden. Es ist die Stadt, wie sie von etwa 1400 bis 1800, von Befestigungen eingefast, bestand. Auch damals sprach man von einer Altstadt und einer Neustadt Oldenburg. Die Grenze zwischen beiden bildete die Mittelachse des Straßenzuges Gast-, Schütting- und Staustraße. Die nördlich von dieser Linie liegenden Häuser wurden als in der Neustadt, die südlich von der Linie befindlichen Häuser als in der Altstadt gelegen bezeichnet. Die letztere, im Süden bis zur jetzigen Hausbäke reichend, stellt also den ältesten Kern der ganzen Stadtanlage dar.

Im 13. Jahrhundert war der Ort Oldenburg auf eine Ansiedelung von dieser geringen Größe beschränkt. Auf einer von Norden her vortretenden Geesthöhe gelegen, deren Böschungen an dem Gefälle der Straßen rings um die Mündung

¹⁾ Vgl. hierüber Oldenb. Gemeindeblatt, 1862, S. 111 f.



der Baumgarten- in die Lange Straße noch deutlich zu erkennen sind, wurde sie im Westen, Süden und Osten von der im Sommer sumpfigen, im Winter überschwemmten Haareniederung umfaßt, die östlich dann in das Inundationsgebiet der Hunte überging. Der älteste auch im Winter brauchbare Weg, der diese Niederungen überquerte, war der aus Erde des Untergrundes und Buschwert aufgebaute, von den Stadtbewohnern unterhaltene „Damm“ (1345), über den von der Osternburger Beest aus die Heerstraße zur Hunte und der dahinter sich erhebenden zu Schutz und Sperrung gleicherweise bereiten Grafenburg führte, um über die Haaren hin die sandige Höhe zu erklettern und auf dieser entlang durch den Ort nach Norden weiterzuziehen. Auf dieser Seite, wo natürlicher Schutz völlig fehlte, durch einen mauergekrönten Wall mit Graben abgeschlossen, der bogenförmig im Zuge von Gast-, Schütting- und Staustraße verlief, konnte das oppidum Aldenburgense (1299) außer einem Markt (1243) nur wenige, kurze Straßen besitzen: die Lange Straße als Abschnitt der vorhin bezeichneten „ostfriesischen“ Heerstraße¹⁾ sowie die Achternstraße vom Markt bis zu jener Befestigung, durch die sie je mittels eines Torwerks ins Freie gelangten, und die Baumgartenstraße, welche, die Achternstraße kreuzend, als Mühlenstraße über die Haaren hin zu den gräßlichen Huntemühlen führte. Straßennamen sind für diese Zeit abgesehen vom Markt urkundlich nicht belegt.

Die ganze Ansiedelung, bei einer gewissen kommunalen Selbständigkeit doch noch dem Landrecht unterworfen, muß auch in ihrem Äußern trotz Markt und Mauern einen dörflichen Eindruck gemacht haben.

Der wirtschaftliche Aufschwung, den der kleine, aber an einer wichtigen Stelle des Heerstraßennetzes gelegene²⁾ Markttort durch die lebhaften Bemühungen seiner Herren, der Grafen von Oldenburg, in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts nahm, führte zu einer starken Vermehrung der Bevölkerung, die, als der Raum innerhalb der Befestigung nicht mehr genügte, sich nördlich davon vor den Toren ansiedelte. Hier entstand daher die „nie stad Oldenborch“ (1340), was zur Folge hatte, daß die bisherige Ansiedelung Altstadt (antiqua civitas 1367) genannt wurde. Als nun die Grafen, dem Bedürfnis des gesteigerten Handelsverkehrs entgegenkommend, den Ort 1345 vom Landrecht egzimierten und mit dem Bremer Stadtrecht bewidmeten, machte die erforderliche Abgrenzung des neuen Gerichtsbezirks, der natürlich auch die Neustadt umfassen sollte, eine Verlegung der Befestigung nach Norden notwendig, und es empfahl sich, bei dieser Gelegenheit den im Westen und Osten offenen Ort, dessen militärische Schwäche schon zweimal zu einer feindlichen Besetzung geführt hatte, durch eine völlige Ummauerung zu verstärken. Dies ist nach 1345 geschehen.³⁾ Indem die neuen Mauern, die sich an

¹⁾ Sello *z. c.* §§ 302, 311.

²⁾ Näheres Sello *z. c.* § 257.

³⁾ Näheres Sello *z. c.* § 258.



die Burgbefestigung anschlossen, auf einer Linie etwa an der Innenseite der heutigen Wallanlagen errichtet wurden, erfuhr die Stadt nach Norden hin eine Erweiterung auf mehr als das Doppelte, und so konnte denn nun nach dieser Seite hin das Straßennetz erheblich weiter ausgebaut werden, teils unter Benutzung vorhandener Wege, teils durch Anlegung neuer Straßen.

Es entstand nun allmählich das Straßensystem der heutigen Altstadt.¹⁾ Straßennamen treten urkundlich freilich erst sehr vereinzelt auf. Die Lage eines Hauses bezeichnete man anfangs meist durch Nachbarschaften. So liegt 1351 ein Hausplatz (area, wurt) „in nova civitate penes pratum civium“ (bei der Bürgerweide, die also noch nicht durch die Mauer von der Neustadt geschieden war), 1360 zwei Wurtten, „in Oldenborgh penes pontem dictum Huntebrughe in opposito domorum Johannis Luthemannes et Werneris sutoris“ (also am äußeren Damm!), 1373 ein Haus in opido Oldenborch juxta capellam sancti Nycholai ad occidentem (in der Kleinkirchenstraße), 1387 fünf Hausplätze „apud pontem Frisonum in Oldenborch juxta aquam dictam Harnam“ (Brücke bei der jetzigen Hauptwache, über die die friesische Heerstraße führte), 1414 ein Haus „bynnen Oldenborgh uppe der nyenstad, darby gheleghen zynd Johann Kymmener hus uppe dat suden unde Johan Howeriken hus up dat norden“ usw. Erst allmählich beginnt die Verwendung von Straßennamen, so 1387, „by dem Stouwe“, 1406 „in der Bomgharden strat“, 1433 „in der achteren straten by der muren der nyen stad“ (erste Erwähnung der neuen Stadtmauer), 1439 „in der engen straten“ (Bergstraße), 1434 „de strate by dem graven up der nyen stad“ (Schüttingstraße), 1440 „by der Harnebruggen in der Molenstraten“, 1444 „de Murenstrate in der nigenstrat“ (Wallstraße, gewöhnlich strate by der muren), 1453 „de Westerloyer strate“ (Kurwickstraße), 1454 „de Krusestrate“ (Mottenstraße) und „uppem Damme“, 1462 „de Pogghenborch“, 1464 „de strate, de gheit na deme gasthuse (Gaststraße), 1479 „de Stouwstrate“ und erst 1490 „de Lange strate“, wobei man die Angabe der Nachbarn, da die Häuser nicht nummeriert waren, trotzdem selten versäumte. Das erste Straßenverzeichnis enthalten die gräflichen Wurtzinsregister von 1502 und 1513, die sämtliche Einwohner, auch die nicht zinspflichtigen, aufzählen und also die ältesten Adressbücher der Stadt Oldenburg darstellen, während ein älteres Register von 1428 keinen einzigen Straßennamen anführt. 1502 kommt zum ersten Male die „Corlewiter strate“ vor, während einige andere Straßennamen fehlen.

Die ersten drei Jahrhunderte der Neuzeit brachten in dem Bestand von Straßen nur geringe Änderungen. Durch die im Laufe des 16. Jahrhunderts geschaffene Umwallung, die auch die Huntemühlen mit umfaßte, wurde eine Verlängerung der Mühlenstraße bis zum Flußufer ermöglicht. 1526 wurden die

¹⁾ Vgl. über die einzelnen Straßen den besonderen Teil.



Häuser hinter der Mauer von der Heiligengeist- bis zur Haarenpforte abgebrochen — um den Wall, der hier zwischen dem äußeren und inneren Graben errichtet war, näher an die Stadt legen zu können — und wurden in der Nähe als Neue Straße wieder aufgebaut. Einige Straßen erhielten im Volksmunde neue Namen, so die „Straße auf dem Graben“ („Schüttingstraße“, zuerst 1518), die „Kreuz-“ oder „Quersstraße“ („Muttensstraße“, um 1600), ein Teil der Mühlenstraße („Ritterstraße“, 1607), die Enge Straße („Panzenberg“, 1645). Die Gliederung des Damms in einen inneren, mittleren und äußeren Abschnitt ist seit 1606 belegt. Ganz neu genannt werden die Häufing (um 1600), der Abraham (1626) und die Nikolaistraße (1678).

In dem Stadtprivileg von 1345 hatten die Grafen ausdrücklich die Errichtung von „Scheuern und Katen“ außerhalb der Mauern diesseits der Haarenmühle und des Siechenhauses (bei der St. Gertrudenskapelle) verboten. Hausbauten vor den Toren waren daher nur am Stau und am Damm entstanden. Im übrigen fand die anwachsende Bevölkerung zunächst noch hinreichend auf zahlreichen unbauten Hausstellen Platz. Erst im Anfange des 16. Jahrhunderts wurden mehrere Nebenstraßen, die Kurwick-, Motten- und Wallstraße, besser ausgebaut, während die Gegend der heutigen Gaststraße, des Abraham, der Poggenburg und der Bergstraße noch unbewohnt war. Indem dann die Einwohnerzahl von etwa 2750 (1513) auf etwa 4000 zur Zeit Anton Günthers stieg, wurde die Stadt fast vollständig ausgebaut, und es machte sich vermutlich eine gewisse Überfüllung geltend. Wenigstens siedelten sich allerhand Leute — anscheinend ohne obrigkeitliche Genehmigung — vor dem Haaren- und Heiligengeisttore an, wo sie, zugleich frei von bürgerlichen Lasten, als Handwerker, Bierzapfer und Fuhrleute, der Stadt zum Schaden, ihre Hantierung trieben.

Einen großen Rückschlag erlebte die Stadt in ihrer äußeren Entwicklung namentlich durch den großen Brand von 1676, der sie fast ganz in Asche legte. Obwohl die dänische Regierung, die seit dem Tode Anton Günthers die Grafschaft Oldenburg in Besitz hatte, sich die erdenklichste Mühe gab, ihr zu Hilfe zu kommen, indem sie — außer Unterstützungen mit Geld — auch die Mühlenstraße zwischen Haaren und Hunte, sowie den inneren Damm, die bisher zur gräflichen Hausvogtei gehört hatten, ihrer Jurisdiktion unterstellte (1680) und die dortigen Handwerkerinnungen den städtischen einverleibte (1681), zugleich den Bewohnern des Staus und der „beiden äußersten Dämme“ und etwas später (1685 und noch mehrmals) den Ansiedlern vor den städtischen Toren befahl, ihre Häuser abzubrechen und in die Stadt zu ziehen, so erhoben sich doch die einzelnen Straßen erst nach und nach wieder aus der Zerstörung. Ein Andenken an jene Zeit ist sogar bis heute erhalten geblieben, der Waffenplatz, der vor dem Brande an der Motten-, Wall- und Neuen Straße mit Häusern besetzt gewesen war und nun nur mit einigen Baracken zur Aufnahme der dänischen Besatzungstruppen versehen wurde (daher zuerst Barackenplatz ge-



nannt). Jene Verordnungen bezüglich des Abbrechens der Häuser vor den Toren scheinen übrigens nicht viel Erfolg gehabt zu haben, trotzdem sie mehrfach wiederholt wurden. Erst als 1730 die Befestigung modernisiert wurde, fielen den weit vorgeschobenen Außenwerken u. a. die Häuser des mittleren Dammes zum Opfer.

Von dem Aussehen Oldenburgs zur dänischen Zeit kann man sich heute kaum noch eine Vorstellung machen. Hohe, nur mit Gras bewachsene Wälle mit vorspringenden Bastionen umgaben eine Stadt mit meist unansehnlichen Häusern und winkeligen, schlecht gepflegten Straßen, die mit wenigen Ausnahmen als Sackgassen auf die Befestigung stießen. Nur der Blick von den Wällen auf die breiten Wasserspiegel der meist doppelten Gräben und sonstigen Wasserläufe, auf die grünen Wiesen an Hunte und Haaren, die Gärten und Äcker der Bürger vor der nördlichen Umfassung und weiter in die Ferne hinein kann nicht ohne Reiz gewesen sein. Aber zum Spaziergehen waren die Wälle weder bestimmt noch eingerichtet; die Anwohner benutzten sie vielmehr als Weide für ihr Kleinvieh.

Eine tiefgreifende Umgestaltung dieses Äußeren wurde eingeleitet durch den Übergang des Landes an das Haus Gottorp (1773) und die Wiedererhebung der Stadt zu einer fürstlichen Residenz. Die militärische Wertlosigkeit der Festung hatte bereits die dänische Regierung eingesehen und 1764 die erst vor dreißig Jahren gebauten Außenwerke an Privatleute verkauft, die darauf Weiden und Nutzgärten anlegten. Unter dem ersten Herzog, Friedrich August (1773—1785), der freilich meist noch in Eutin wohnte, wurde der städtische Teil der Umwallung angekauft (1777) und unter Bepflanzung mit Bäumen in Anlagen verwandelt. Der eigentliche Wohltäter der Stadt, der Schöpfer der Gartenstadt Oldenburg aber wurde Herzog Peter Friedrich Ludwig (1785—1829), der sein im Auslande erworbenes Verständnis für gärtnerischen Schmuck an der Umgestaltung seiner Residenz persönlich betätigte. Mit der Niederlegung der Wälle, die 1789 einsetzte, schuf er die Vorbedingung für eine Ausbreitung der Stadt über ihren bisherigen Rahmen, für die Entstehung der neueren Stadtteile, in denen das gartenumgebene Einfamilienhaus das Bild beherrscht. Bekanntlich ist der Schloßgarten sein eigenes Werk. Dasselbe ist der Fall bei den Baumalleen auf den abgetragenen Wällen, ferner dem Pferdemarktplatz, dem Julius-Mosen-Platz, der Ofener Straße und der Gartenstraße. Offenbar ist die mit mehrfachen Baumreihen besetzte Parkstraße, die er auf den Sitten des englischen Adels kennen gelernt haben mochte, sein Vorbild gewesen. Auch die Bergulme, die neben der heimischen Linde mit Vorliebe bei den Anpflanzungen benutzt wurde, hat ihre Heimat in Großbritannien.

In den neunziger Jahren wurde der Schloßwall abgetragen und mit einer vierreihigen Lindenallee besetzt, die den Namen „Esplanade“ (jetzt vollständig „Paradewall“) erhielt. Das im 16. Jahrhundert erbaute, von zwei Rundtürmen eingefasste Dammtor wurde abgebrochen und am Öljestrich bei der Dammühle



ein leichtes Sperrtor errichtet. Der mittlere Damm wurde wieder mit Häusern ausgestattet und an der Hunte entlang eine Straße geschaffen (alte Huntestraße), die nebst dem mittleren Damm 1818 der städtischen Jurisdiktion unterstellt wurde, so daß nunmehr der Oljestrich die Grenze der Stadtgemeinde bildete. Schon 1789 hatte man beim Stautor mit der Niederlegung des Walles begonnen, die von da bis zum Heiligengeisttor und weiterhin bis zum Haarentor und zur Gaststraße fortgesetzt wurde. Der Gastwall von der Gaststraße bis zum Everstentor stand noch bis 1840. 1842 fiel das doppelte Brückengewölbe über den Stadtgraben zur Eiskellerbastion, nachdem das gewölbte Everstentor mit dem Kommandantenhause darüber bereits 1816 abgebrochen war. Die „Theaterstraße“ wurde damals bis zur Mündung der Gartenstraße fortgeführt und hier neben dem neuerbauten Kasino der Kasinoplatz hergerichtet. Zuletzt, bei der Anlegung des „reservierten Gartens“ auf der Eiskellerbastion, auf der jetzt das Elisabeth Anna-Palais steht, wurde der hinter den Häusern des inneren Dammes her laufende Wall niedergelegt. Außer der Anhöhe der alten Bastion erinnern hier noch das Mauerrondel an der Gartenstraße (ein altes Pulvermagazin) und der Schlosteich, ein Überrest der alten Festungsgracht, die von der Haaren bis zur Hunte reichte und in ältester Zeit den Hauptarm der Haaren bildete,¹⁾ an den früheren Festungscharakter der Stadt.²⁾

An Stelle der abgebrochenen alten Tore hatte man an der Außenseite der Wälle Sperrgitter zwischen gleichartig gebauten niedrigen Wacht Häusern gesetzt, nicht nur der Einnahme aus der Torsperre wegen, sondern auch um die verfassungsgewerbepolitische Einheit und Abgeschlossenheit der Stadt in deren äußerem Bilde festzuhalten. Aber das städtische Leben begann trotzdem über den bisherigen Rahmen mächtig hinauszudrängen.

Zunächst hielt man sich an die zu den Toren hinausführenden Straßen. 1807 entstand das erste Haus (Nr. 1, das sog. Runde'sche) an dem Wege vor dem Everstentore, der später den Namen Gartenstraße erhielt; die anderen Häuser kamen allerdings erst von 1817 an in verschiedenen Abständen. Am Stau vermehrten sich die Häuser zur Zeit der Kontinentalsperre, die den Hafenverkehr steigerte; später wurde die Öffnung der Ritterstraße (1828) nach der Haaren hin von Bedeutung. Von 1811 an bildete sich die Heiligengeiststraße, und der Bau der ersten Kaserne 1819 gab Veranlassung zur Entstehung eines Stadtteils nördlich vom Pferdemarktplatz. Auch in Osternburg siedelten sich von 1819 bis 1824 städtische Bewohner, verschiedene adlige Herren, die in herrschaftlichen Diensten standen, an. 1830 wurde das erste städtische Haus an der nach Ofen führenden Landstraße (Nr. 1, an seiner Stelle jetzt die Methodistenkirche) errichtet.

¹⁾ Sello *z. c.* § 141.

²⁾ Näheres über die Wallanlagen s. *h.* Dhrt, *Die Großherzogl. Gärten und Parkanlagen.* 1890. S. 83 ff.



Allmählich stellte sich das Bedürfnis heraus, die neu entstandenen Stadtteile auch politisch der engeren Stadt anzugliedern. Schon 1818 war, wie erwähnt, der mittlere Damm mit der Huntestraße der Stadt zugelegt worden. 1829 wurde nun erwogen, ob nicht auch vor dem Eversten- und Heiligengeisttore die Grenze weiter vorgeschoben werden müsse. Eine allgemeine Grenzveränderung erfolgte aber erst 1833 durch die neue Stadtordnung, die nach jahrelangen Verhandlungen zwischen Regierung und Stadt an die Stelle der mittelalterlichen Stadtverfassung trat. Der gesamte Gemeindebezirk wurde in die „Stadt mit den Vorstädten“ und das „Stadtgebiet“ eingeteilt. Zur „Stadt“ sollte alles gehören, was innerhalb der Tore, des Walls und des Stadtgrabens liege, nur an der Ostseite sollte die Hunte, an der Südseite der Huntearm zu beiden Seiten des Dammtores die Grenze bilden. Die Vorstädte: 1. das Viertel vor dem Haarentor, 2. vor dem Heiligengeisttore, 3. Stau und Stadtteil zwischen Hunte und „Oljestrich“, wurden vom Stadtgebiet abgegrenzt durch eine Linie, die den Schloßgarten, die Gartenstraße bis zum Everstenholze und dem Marschweg, den südöstlichen Teil der Dobben, den Anfang der Zwischenahner Chaussee, das Gelände des späteren Hospitals, die Heiligengeiststraße bis zum Pferdemarktplatz umfaßte und von da am Neuen Wege (sp. Rosen- und Gottorpstraße) entlang lief bis zum Stau. Alles im Westen und Norden zwischen dieser Grenze und der unverändert bleibenden Grenze gegen das Amt Oldenburg liegende bildete das Stadtgebiet,¹⁾ dessen rein ländliche Bevölkerung weder an den Vorteilen noch an den Lasten des städtischen Lebens vollen Anteil hatte.

Hatte man geglaubt, durch diese Abgrenzungen den Anbau in einen engeren Rahmen fassen zu können, so sah man sich darin bald getäuscht. Zwar gelang es, durch Anlegung der Peterstraße (1839), des Kasinoplazes (1840), der Theaterstraße (1842), der Neuen Huntestraße (1846) einen Teil der nach luft- und lichtumgebenen Wohnungen Begierigen näher bei der Stadt festzuhalten, aber sehr bald überschritt die Besiedelung an verschiedenen Stellen die Grenze.²⁾ Schon 1834 wurde nach Aufgabe des sogen. Blauen Hauses (Wirtshaus und Zollerhebungsstelle) an der Ostseite des äußeren Dammes eine Anzahl neuer Hausplätze geschaffen, denen gegenüber freilich die in den vierziger Jahren errichteten Gebäude der Großh. Kastellanei und der Bibliothek eine Reihe kleiner Wohnhäuser verdrängten. Aber gleichzeitig wurde, indem man nach Osten hin seit 1848 mit der Amalienstraße, Friederikenstraße und Elimarstraße weiter in das Überschwemmungsgebiet der unteren Hunte eindrang, ein neues Stadtviertel geschaffen. Während aber hier die Notwendigkeit, den Baugrund erst durch Aufschüttung herzustellen,

¹⁾ Geschichte des Stadtgebiets in Kohl, „Allmende“. S. weiter unten.

²⁾ Auch die Vermehrung der Bevölkerung ist zu beachten. Zahl der Einwohner (Stadtgemeinde): 1716: 5606, 1852: 9526, 1890: 23118. Bis zur Mitte des Jahrhunderts stieg sie alle 20 Jahre um etwa 2000, weiter bis 1870 um etwa 5000, bis 1890 um etwa 8000.



den Häuserbau verteuerte, fiel dies in dem ganzen Raume vor der Stadt zwischen der Ofener Straße im Westen und der Donnerschweer Straße im Osten fort, weil der Boden hier auf dem alten Geestrücken sandig und trocken war. Hierhin drängte daher ganz besonders die Bautätigkeit. Aber während sie in der Hunteniederung an die Linien der aufgeschütteten Straßen gebunden war, konnte sie sich hier, wenigstens abseits der ins Land führenden großen Verkehrsstraßen, der Ofener, Alexander-, Nadorster und Donnerschweer Straße, freier entfalten, und so entstand, da eine haupolizeiliche Überwachung fehlte, eine gewisse Unregelmäßigkeit. „Gartenhäuser verwandelten sich in Wohnhäuser, Gartenpfade in Wege, und allmählich in Straßen. Krumm und schief und in spitzen Winkeln liefen die Nebenwege von den Hauptwegen ab und durch einander durch; und nicht in geschlossenen Reihen, bald hie, bald da standen die kleinen, hell angetünchten Häuser“.¹⁾ Dabei wurde die weite Entfernung vom Mittelpunkte der Stadt weniger in Betracht gezogen als die Billigkeit des Baugrundes und die Ländlichkeit der Umgebung. So entstand eine Anzahl von Häusergruppen, die unter sich und mit der Stadt nur lose zusammenhingen. Besonders der Stadtteil, der sich nördlich vom Pferdemarktplatz im Anschluß an die Kasernen gebildet hatte, wo sich Unteroffiziere, Militärbeamte und Geschäftsleute niedergelassen hatten, machte fast den Eindruck einer selbständigen städtischen Niederlassung, so daß 1852 amtlich gesagt werden konnte, das Stadtgebiet sei tatsächlich eine Neustadt, eine neue Vorstadt der Stadt geworden.

Diese Verhältnisse veranlaßten den Stadtmagistrat bereits zehn Jahre nach Erlaß der Stadtordnung, mit dem Plan einer umfassenden Grenzveränderung hervortreten, wonach nicht nur ein Teil der Vorstädte und des Stadtgebiets, sondern auch der zur Gemeinde Osterburg gehörige äußere Damm der eigentlichen Stadt einverleibt werden sollte. Für die Behörde handelte es sich wohl namentlich darum, die zahlreichen Bewohner dieser Gebiete, die doch vielfach in der Stadt selbst ihrem Berufe nachgingen oder wenigstens aus deren Nachbarschaft Vorteil zogen und zu einem großen Teil auch wohlhabend waren, zu den höheren städtischen Steuern heranziehen zu können, wofür als Gegenleistung natürlich die Einführung der städtischen Straßenbeleuchtung, -pflasterung, -reinigung und der feuerpolizeilichen Einrichtungen geboten wurde. Die neue Grenze sollte beim Everstentore, das bereits an die Stadt- und Amtsgrenze (an der Einmündung der jetzigen Meinardusstraße) verlegt war, beginnen, dann am Rande des Everstentholzes bis zum Rummelwege gehen, diesem folgend nördlich den Haareneschweg erreichen und weiterhin ungefähr durch Ziegelhofsweg, Nelkenstraße, Lindenstraße und im Osten durch die Stauweiden bestimmt werden, so daß also die ganze Gartenstraße, das Dobbengelände, die Ofener Straße bis zum Rummelweg, die nördliche Einfassung

¹⁾ Estrackerjan Von Land und Leuten. S. 134.



des Pferdemarktplatzes und der Stau in die Stadt einbezogen würden. Dieser Plan wurde vom Stadtrat angenommen und dann der Regierung überreicht, traf aber bei dieser auf viele Bedenken und blieb trotz wiederholten Drängens der städtischen Behörden, besonders des Stadtrats, jahrelang unerledigt. Auch die Bewohner des Stadtgebietes erklärten sich 1851 durch ihren 1833 eingesezten Ausschuß gegen die Einverleibung und forderten dafür eine neue, angemessene Organisation des Stadtgebietes als einer besonderen politischen Gemeinde neben der Altstadt.

Diese Schwierigkeiten, die von oben und von unten her gemacht wurden, hielten die Stadt aber nicht ab, im Jahre 1851 eine noch viel weitergehende Einverleibung zu beantragen. Der Unterschied zwischen Stadt und Vorstädten sollte gänzlich aufhören und die Stadt bedeutend erweitert werden. Im Westen sollten zunächst die Kleine Wienstraße (jetzt Bernhardstraße) und der Prinzessinweg bis zu seiner Vereinigung mit der Zwischenahner Chaussee die Grenze bilden, weiterhin sollte diese in Staffeln bis zur Einmündung des Hochheider Weges in die Rasteder Chaussee gehen und im Osten die Beverbäke bis zur Hunte begleiten, so daß also erhebliche Teile von Eversten, Nadorst und Donnerstwee der Stadt zugefallen wären. Die ansehnlichste Erweiterung wurde aber nach der Osternburger Seite hin geplant; hier hatte man es nicht nur auf den äußeren Damm, sondern auf „fast das ganze Kirchspiel Osternburg“ abgesehen. Damit wurde zum erstenmal die Frage der Eingemeindung Osternburgs aufgeworfen, die seitdem von Zeit zu Zeit immer wieder auf der Bildfläche erschienen ist, ohne bis heute gelöst worden zu sein¹⁾.

Denn gleich damals erhob sich gegen diesen Vorschlag, dessen Begründung von einer großzügigen Auffassung der Verhältnisse zeugte und die Bedingungen für das Wachstum eines städtischen Gemeinwesens richtig erkannte, ein scharfer Widerstand auf seiten der Amtsangehörigen, der sich nicht nur in amtlichen Berichten, sondern auch in Denkschriften und Versammlungen Luft machte. Die Regierung wagte es nicht, die Angelegenheit, wie die Stadt vorschlug, über die Köpfe der Eingesezten hinweg mit Hilfe des Landtags auf dem Wege der Gesetzgebung zu erledigen. Sie überließ die Entscheidung einer „Volksabstimmung“, d. h. einer Versammlung von Bewohnern des von Osternburg abzutretenden Gebietes und versagte, als eine solche am 17. März 1854 sich fast einstimmig gegen den Entwurf erklärte, diesem ihre Genehmigung. Trotzdem ließ die Stadt den Plan noch nicht ganz fallen, sie beschränkte ihre Forderung nun auf den äußeren Damm und einen kleineren Teil von Osternburg, indem sie ausführte, daß sie wegen

¹⁾ Vgl. über ihre Geschichte „Zur Eingemeindungsfrage“ (Nachrichten für Stadt und Land 1919, Nr. 336 u. 337) von einem ungenannten Verf. Den Stoff findet man in den Akten der Stadt und des Amtes Oldenburg (Rathausregistratur III. A. 9, alte Reg. des Amtes A. III. 21).



der zu erwartenden Ausdehnung der Stadt nach den voraussichtlichen Mündungspunkten des Hunte-Emskanals und der Eisenbahn an der Erwerbung dieser Gebiete aufs dringendste interessiert sei. Und als im Jahre 1855 die erste Gemeindeordnung für das Herzogtum erlassen wurde, wußte sie es tatsächlich durchzusetzen, daß die für Oldenburg festgesetzte Grenze wenigstens den äußeren Damm bis zur Cäcilienbrücke mit umfaßte. Die äußere Grenze der Stadtgemeinde ist seitdem, obwohl die Eingemeindung Osternburgs noch mehrmals (1898 von seiten Osternburgs, 1911 von seiten der Stadt) ernstlich versucht wurde, im ganzen unverändert geblieben; auch die innere Abgrenzung hat man damals den städtischen Wünschen angepaßt.

Während die oben geschilderten Verhandlungen stattfanden, war auch ein Plan aufgetaucht, der bisherigen topographischen Entwicklung der Stadt eine andere Richtung zu geben. Der Baurat Otto Lasius, Mitglied der Großherzoglichen Kammer, hatte im Jahre 1853 in einer kleinen Schrift¹⁾ auf die in dem bisherigen Anbau vor den Toren herrschende Zerstückelung aufmerksam gemacht, die der Ausbildung eines eigentlich städtischen Lebens hindernd in den Weg trete und besonders störend wirke, wenn es sich um Auffindung passender Bauplätze für öffentliche Gebäude handele, welche nicht in ländlicher Vereinzelung, sondern möglichst nahe dem Mittelpunkt städtischer Bewegung liegen müßten, in die kleinen etwa noch übriggebliebenen Lücken aber nicht hineingezwängt werden dürften. Es sei daher dringend notwendig, den weiteren Anbau der Stadt nach einem bestimmten Plane zu gestalten, und einen solchen legte nun der Verfasser in seiner Schrift vor, indem er die etwa zu bauenden neuen Stadtteile kartographisch andeutete.

Als Gelände für die neu anzulegenden Stadtteile empfahl Lasius die in unmittelbarer Nähe der Altstadt gelegenen Wiesen und Weiden, deren niedrige Lage nicht wohl als Hindernis des Anbaus gelten könne, seitdem an der Gartenstraße, am äußeren Damm und im neuen Hunteviertel schon zahlreiche Haus- und Gartenplätze zu wasserfreier Höhe aufgeföhren seien. Gemeint waren insbesondere die „Dobben“ im Südwesten zwischen Ofenerstraße, Stadtgraben, Gartenstraße und dem Eversten Holz, ferner die „Moorstücken“ und Stauwiesen zwischen Staulinie, Stau und Donnerschweer Straße und die „Dammkoppel“ an der oberen Hunte, dem Schloßgarten gegenüber — Niederungen, die allerdings im Winterhalbjahr fast ganz unter Wasser standen, aber doch die Möglichkeit gewährten, „Anlagen von städtischem Charakter in unmittelbarem Anschlusse an den gewerbetreibenden Teil der Stadt zu schaffen und für öffentliche Gebäude passende, an freien Plätzen belegene Bauplätze zu gewinnen.“

¹⁾ Blicke in der Stadt Oldenburg Vergangenheit und Zukunft. Mit einem Plane. Oldenburg 1853, Schulz'sche Buchhandlung. Lasius hatte 1845 die 500jährige Wiederkehr des Tages, an dem die Oldenburger Grafen der Stadt den Freibrief gegeben hatten, mit der Schrift „Oldenburg zur Zeit unserer Väter“ gefeiert.



Bei der Bewertung dieses neuen Baugeländes geht nun Lasius über den engen örtlichen Rahmen weit hinaus. Die Erweiterung der Stadt soll nicht nur neue Wohnmöglichkeiten gewähren, sondern auch die Bedürfnisse des allgemeinen Land- und Wasserverkehrs berücksichtigen, sie soll es der Stadt erleichtern, ein wichtiger Knotenpunkt dieses Verkehrs zu werden. Es ist die Zeit, in der das deutsche Eisenbahnetz anfängt sich zu entwickeln. In der Voraussicht, daß in kurzem alle namhaften Hafenplätze an der Nordsee durch Eisenstraßen mit dem Binnenlande verbunden sein werden, rät Lasius der Stadt Oldenburg, sich möglichst früh auf diesen Verkehr einzurichten, für die Anlage eines Bahnhofes schon jetzt eine bestimmte Gegend in Aussicht zu nehmen und danach dann die Entwürfe für das ganze neue Straßensystem zu gestalten. Merkwürdigerweise empfiehlt er als eine solche Gegend die Dobben und versucht den Einwand, daß dort der Anschluß an die Hunte-Schiffahrt fehle, mit dem Bemerkten abzutun, daß hierfür eine entweder durch die Stau-, Schütting- und Gassstraße oder parallel zu diesem Straßenzuge durch die Höfe und Hintergebäude zu leitende Pferdebahn genüge. Auch das damals projektierte neue Posthaus mit den notwendigen Nebengebäuden möchte er nach dem Beispiel anderer Städte in die Nähe des Bahnhofes gelegt wissen.

Bestehend ist an diesem Plan die Nähe des Stadttinnern, von wo aus der Hauptzugang durch die Gassstraße erfolgen soll. Eine sehr schwache Seite des Vorschlags war aber aus naheliegenden Gründen die eben durch dieses Stadttinnere zu legende Geleisverbindung, nur erklärbar daraus, daß man damals von der Bedeutung, welche die Eisenbahn noch für den Frachtverkehr gewinnen sollte, keine Ahnung hatte und sie vielmehr wesentlich als Beförderungsmittel für Personen und Postsendungen auffaßte. Den Massengüterverkehr denkt sich Lasius noch ausschließlich an die Schiffahrt gebunden, und letztere soll (nachdem die Hunte bis D. vertieft ist, so daß die Schiffe weiter als bis Sprump heraufkommen können) in Verbindung mit industriellen Anlagen, von denen schon eine ganze Reihe am Stau vorhanden ist (Klavemanns Holz- und Buschlagar, die Gasanstalt, Lesebers Expedition, Schlömanns Windmühle und Dampfölmühle, Inhülsens Dampfägemühle, der städtische Kalkofen, Ricklefs Steinguttöpferei, Meyers Eisengießerei mit Zementfabrik, Kalköfen und der großen Sägemühle, auch der Schiffshelgen), das Rückgrat des im Osten zu bauenden Stadtteils werden, während auf der Dammkoppel ein schiffbarer Kanal, der von der oberen Hunte nach der unteren Hunte durch das Bett der sogen. alten Hunte zum Stau führen soll (in Fortsetzung des bereits projektierten Hunte-Emskanals) nebst einem hier anzulegenden Torfmarkt der Lebensnerv des in der Nähe geplanten Stadtteils werden soll. Auch an eine bessere Verbindung der neuen Stadtteile unter einander denkt L. Die Peterstraße soll über die Haaren einen Zugang zum Bahnhofsviertel erhalten, von der Gartenstraße, die man vom Bahnhof aus durch mehrere Straßen erreichen kann, soll eine Straße bei Hegelers Gründen um den Schloßgarten herum nach der oberen Hunte gehen und diese auf einer Brücke überschreiten, und zwischen Stau und



Pferdemarkt muß eine Hauptstraße den unmittelbaren Verkehr mit dem Pferdemarkt übernehmen, damit die altstädtischen Straßen, die ihn bisher oft als störend empfanden, davon entlastet werden.

Dieser weitblickende Plan, der erste, wenn auch nicht amtliche, Bauplan für die Stadt, ist zwar nicht in allen Einzelheiten, worauf der Verfasser auch keinen Wert legte, aber doch in seinen Hauptzügen seitdem verwirklicht worden. Trotz aller Schwierigkeiten und Kosten hat man die Flusniederungen im Westen und Osten für den Anbau nutzbar gemacht: auf den Moorstücken, den Dobben und zuletzt auf der Dammkoppel sind neue Stadtteile entstanden, während gleichzeitig auch auf den trockener gelegenen Höhen des Nordens das Straßennetz immer weiter um sich griff.

Lafius' Gedanke, den „Eisenbahnhof“, wie es damals hieß, auf den Dobben anzulegen, mußte freilich scheitern, und ebenso verfehlt war die Idee einer Aktiengesellschaft, die 1855 zum ersten Mal mit dem Bau einer oldenburgischen Bahn Ernst machen wollte, und zwar von Osnabrück über Oldenburg nach Brake, den Bahnhof hinter der Artilleriekaserne zu errichten. Man erkannte jetzt in O. sehr deutlich, daß der Eisenbahnverkehr in möglichst enger Verbindung mit dem Schiffsverkehr stehen mußte, und so befürwortete denn die Kaufmannschaft in einer Eingabe 1856 die Wahl eines Platzes am Stau zwischen dem naturwissenschaftlichen Museum und der Meyerschen Eisengießerei, während ein anderer Vorschlag, der auf einen Platz östlich vom Pferdemarkt hinzielte, wenigstens die Anlegung eines schiffbaren Kanals von der Hunte bis dahin in Betracht zog. Da aber aus dem damaligen Bahnprojekt auf Betreiben Hannovers, das den Verkehr nach der Nordsee über Emden leiten wollte, nichts wurde, so war die Bahnhofsf Frage damit vorläufig erledigt.

Von neuem wurde sie brennend, als im Jahre 1865 der oldenburgische Landtag und die preußischen Kammern die Mittel zu einer Bahn Bremen-Oldenburg und Oldenburg-Heppens bewilligten. Da aber die Meinungen durch die früheren Besprechungen sich bereits geklärt hatten, so entschieden sich die amtlichen Stellen bald für die Lage im Osten und zwar östlich von der Rosenstraße auf den „Moorstücken“. Um diese Gegend in unmittelbare Verbindung mit der Stadt zu setzen, sollten zwei schnurgerade Straßen hergestellt werden, von denen die eine bei dem Köhlerschen¹⁾, die andere bei dem Beckerschen²⁾ Hause auf den Staugraben stoßen und letzteren dann durch eine Brücke über den Haarenfluß mit der Staulinie verbinden sollte. Auch verschiedene „Zuwegungen“ nach dem Stau wurden in Aussicht genommen. Im folgenden Jahre hat dann Oldenburg seinen ersten, zunächst provisorischen Bahnhof erhalten, es ist der jetzige Frachtbahnhof, während der eigentliche Bahnhof 1879 angelegt wurde etwas weiter nordwestlich an derselben Stelle,

¹⁾ Hofrat Köhler, Staugraben 3.

²⁾ Artilleriehauptmann, später Gendarmerieoberst Becker, Osterstraße 1.



wo der heutige, 1915 fertig gewordene steht. Das Straßensystem hat sich aber etwas anders gestaltet als es ursprünglich beabsichtigt war: von den beiden schnurgeraden Straßen ist nur die eine, die jetzige Bahnhofstraße, gebaut worden, und auch diese ist nicht bis zum Staugraben durchgeführt, sondern verbindet den Bahnhof nur mit der Rosen- und Gottorpstraße. Die Brücke bei der Osterstraße wurde allerdings angelegt, aber lange fehlte von der Staulinie aus auch für Fußgänger die gerade Verbindung mit der Langen Straße (die Elisenstraße ist erst 1882 angelegt). Die Bahnhof-, Rosen- und Osterstraße vermittelten trotzdem lange Zeit den Hauptverkehr zwischen Bahnhof und innerer Stadt, erst seit dem Ausbau der Kaiserstraße und der Öffnung des Privatweges der Eisenbahn an den Schienen entlang bewegt sich der Verkehr vorzugsweise auf diesen beiden Linien.

Die Bebauung der Dobben ist etwas später als die des Bahnhofsviertels in Angriff genommen worden. Jene war offenbar Lasius' Lieblingsgedanke, und so legte er denn 1860, als ihm sein Bahnhofprojekt keine Aussicht auf Verwirklichung mehr zu haben schien, auch das neue Posthaus schon auf dem Jordan errichtet war, der Öffentlichkeit einen neuen Dobbenplan vor¹⁾. Diesmal war es seine Absicht, einen „ruhigen, anmutigen“ Stadtteil, also ein eigentliches Wohnviertel, zu schaffen. Daher sollte den Mittelpunkt dieses Stadtteils ein geräumiger grüner Platz bilden, auf den sämtliche Straßenzüge mündeten, und in dessen Mitte ein monumentaler Bau möglich bleibe, ohne daß der Platz seinen gartenmäßigen Charakter einbüße. Auf einem besonders schönen Bauplatz südöstlich von dem Platze dachte er sich etwa ein künftiges Schulgebäude und dahinter, von den grünen Gebüschten der umliegenden Gärten eingeschlossen, den Turnplatz — in nächster Nähe der Stadt. Der Stadtteil sollte aber nicht nur neue Hausplätze liefern, sondern auch eine kürzere Verbindung der Gartenstraße, die übrigens auch nach diesem Plane auf einer Straße vom Damm her über die obere Hunte um den Schloßgarten herum zu erreichen sein sollte, mit der Ofener-, Peter- und Theaterstraße herstellen. Das von Lasius auf einer Zeichnung entworfene Straßennetz ist dem heutigen ähnlich. Der gartenähnliche Platz entspricht dem Cäcilienplatz, auch die heutige Roon-, Hindenburg-, Bismarck-, Roggemann-, Dobben- und Herbartstraße sind ungefähr vorgezeichnet, nur die Moltkestraße und Meinardusstraße fehlen. Statt letzterer bildet eine verlängerte Auguststraße die nächste Parallelstraße zur Herbartstraße und ist mit dieser durch zwei Querstraßen verbunden, auch führt eine Straße bei der jetzigen Cäcilienstraße über die Haaren und zieht rechts zur heutigen Herbartstraße, links zum Platz.

Dieser Plan fand im allgemeinen die Billigung der städtischen Behörden, doch schreckten, wie es in einem Berichte heißt, die alljährlich während der Wintermonate die Wiesenflächen bedeckenden Wasserfluten, die bei der damaligen schlechten

¹⁾ „Erläuterungen eines Planes zur Anlage eines Stadtteils auf der Wiesenfläche hinter dem Theater“ mit Kartenskizze, Gemeindeblatt der Stadt Oldenburg 1860, S. 210 ff.



Abwässerung den ganzen Raum zwischen der Gartenstraße und dem Rummelweg in einen See verwandelten, von einer energischen Aufnahme des Bebauungsplanes immer wieder ab. Mit der Erbauung der Cäcilienkirche 1866/67 und der gleichzeitigen Anlage zweier rechtwinklig von der Haarenchauffee abzweigenden Straßen (der nördlichen Anfänge der Herbart- und Meinardusstraße), an denen 10 Bauplätze eingerichtet wurden, tat man aber die ersten erfolgreichen Schritte in dieser Richtung, und noch ernstlicher faßte man die Angelegenheit ins Auge, als es 1869 notwendig wurde, für die rasch wachsende städtische höhere Bürgerschule, die damals in sehr kümmerlichen Räumen an der Mühlenstraße untergebracht war, ein neues, weitläufiges Gebäude zu errichten, und man dafür einen Platz auf den Dobbben in Aussicht nahm. Die bei dieser Gelegenheit durch gründliche Untersuchungen festgestellte Tatsache, daß überall unter dem sumpfigen Wiesenboden eine sehr feste, als Baunterlage geeignete Sandschicht ruhe, förderte den ganzen Dobbbenplan, aber noch hatte man Bedenken wegen der hohen Kosten, die die unbedingt erforderliche Aufhöhung des Geländes verursachen würde, und vor allem brachte die Schwierigkeit, eine Einigung mit den beteiligten Grundbesitzern herbeizuführen, die Verwirklichung der ausgearbeiteten Pläne immer wieder ins Stocken. Schon kam die Stadt auf den Gedanken, sich auf die eigenen Dobbbenanteile zu beschränken und etwa nur eine Verbindung der verlängerten Herbartstraße mit einer verlängerten Gaststraße herzustellen. Da gestaltete sich die Sache günstiger, als 1876 das der Stadt nicht gehörige Ureal durch Kauf in das Eigentum eines Konsortiums (der Bauunternehmer Früstück und Oltmanns) überging und zwischen diesem und der Stadt ein gemeinsamer Bebauungsplan zustande kam.

Nach diesem Plane wurde nun die Bebauung des östlichen Dobbbenteils zwischen Gartenstraße, Theaterwall und der Linie der heutigen Meinardusstraße alsbald in Angriff genommen. Es begannen hier langwierige Erdarbeiten, die Jahre hindurch der Schaulust der Spaziergänger und besonders der Jugend Anregung boten, obwohl sie gerade der letzteren den herrlichsten Tummelplatz in nächster Nähe der Stadt raubten. Das Bett der alten Haaren, die gegenüber der Gaststraße in den Stadtgraben gemündet hatte, und die zahlreichen Zuggräben verschwanden, das Bild der Dobbbenoberfläche änderte sich völlig. Um Sand für den Aufbau des Geländes zu gewinnen — der abgelagerte Bauschutt reichte nicht aus —, wurden westlich von der Grenzlinie des Bebauungsfeldes drei tiefe Becken ausgehoben, die nach Vollendung des Ganzen dann das Grundwasser in sich sammelten und als stattliche Teiche weiter bestanden: Wittschiebes Teich, der Raiferteich und Pieper's Teich (hinter dem Waldschlößchen, genannt nach dem ersten Besitzer der Wirtschaft). Während man noch mit der Aufschüttung des Bodens und der Abgrenzung der Straßen beschäftigt war, wurden an den Rändern schon die ersten Häuser gebaut: an der Bismarckstraße 1876, an der Moltke- und Roonstraße 1877, an der Meinardusstraße (zuerst Lindenallee) 1879, an der



Cäcilienstraße 1880, dem Theaterwall gegenüber das neue Gymnasium 1877/78. Auch die 1. und 2. Dobbenstraße, schon weit früher entstanden, begannen zu wachsen. So entstand allmählich jenes gärtendurchzogene, von villenähnlichen Wohnhäusern erfüllte Viertel, dessen vornehme Bewohnerschaft hier einen ihren geistigen Verufen und Interessen angemessenen Aufenthalt fand.

Lange Zeit bildete die Lindenallee die westliche Grenze dieses Viertels, aber schon auf dem allgemeinen Bebauungsplan für die Stadt Oldenburg von 1900 wurde das ganze Gebiet bis zum Rummelweg einbezogen und Winter 1904/05 wurde die erste tatsächliche Erweiterung des Dobbenviertels vorgenommen, als man das Gelände vor dem Eversten Holze einschließlich des Pieperschen Teiches für die große Landesgewerbeausstellung von 1905 aufschüttete. Diese Arbeit führte ein Konsortium von Unternehmern aus, das das ganze in Frage kommende Terrain angekauft hatte und nach der Ausstellung als Bauplätze verkaufte. Das gab Veranlassung zur Weiterführung der Roonstraße und zur Entstehung der Straße Unter den Eichen. Auch der am Ostrande des Holzes liegende „Overbeck'sche“ Teich, der lange Jahre wegen seiner geschützten Lage ein bevorzugter Schauplatz Oldenburger Winterfreuden gewesen war, wurde damals zugeworfen nebst dem am Holz entlang führenden Graben, darüberhin die Lindenallee bis zur Gartenstraße verlängert und östlich von dem früheren Teich die Taubenstraße angelegt.

Durch die Ausstellung von 1905, die, vom Wetter besonders begünstigt, während des Sommers fast das ganze Leben der Stadt an sich gezogen hatte, war die allgemeine Aufmerksamkeit auf die landschaftlichen Vorzüge des westlichen Dobbengeländes gelenkt worden. Es wurde damals der Gedanke ausgesprochen,¹⁾ die Stadt möchte die nicht städtischen Teile käuflich erwerben und das Ganze zu einem Musterbild neuesten künstlerischen Städtebaus gestalten, wobei man besonders an eine entsprechende Verwertung der beiden noch übrigen Teiche und ihrer Ufer dachte. Dieser Wunsch fand damals kein Gehör, weil man in dem Ankauf des ganzen Geländes ein zu großes finanzielles Wagnis erblickte, aber einige Jahre später sah man sich durch die Entwicklung der Dinge selbst gedrängt, wenigstens der Frage, wie die Umrahmung der Teiche zu gestalten sei, näherzutreten.

Der Anstoß dazu ging aus von der Verpflichtung der Stadt, die 1904 als Sackstraße gebaute Ratsherr Schulzestraße bis zur Roonstraße durchzuführen. Es war dabei notwendig, die zwischen dem Wittschiebeschen und dem Kaisersteiche bestehende, wenn auch schmale, Wasserverbindung, einen Überrest des alten Haarenbettes, zu überbrücken. Da nun in dem allgemeinen städtischen Bebauungsplan von 1900 für die Teiche eine öffentliche Platz- und Gartenanlage vorgesehen war, die hier zu errichtende Brücke aber nach den Grundsätzen des neueren Städtebaus mit ihrer Umgebung in Einklang stehen mußte, so wurde es notwendig, sich zu-

¹⁾ Vgl. Nachrichten für Stadt und Land 1905.

nächst über deren Gestaltung klar zu werden und dafür einen Entwurf zu gewinnen. Zugleich sollte dieser dazu dienen, die stetig vor sich gehende Anfuhr von Erdmaterial in der Gegend richtig zu leiten. Im Jahre 1911 wurde daher, nachdem man schon im vorhergehenden Jahre einige Ländereien angekauft hatte, von den städtischen Behörden beschlossen, zur Erlangung von Entwürfen einen sog. engeren Wettbewerb zu veranlassen. Dies geschah im Anschluß an eine von Baurat Rauchheld inszenierte Gartenkunst-Ausstellung und wurde in einer Fachzeitschrift als eine schöne in die Zukunft weisende Tat gepriesen, mit der Oldenburg auf dem Gebiete der neuen Stadtgartenauffassung die Initiative ergriffen habe¹⁾. Eine Anzahl namhafter Gartenarchitekten Deutschlands wurde zum Einreichen von Entwürfen aufgefordert, und nachdem dies geschehen, wurde von dem dazu eingesetzten Preisgericht dem von Leberecht Migge verfaßten Entwurf der Firma Jakob Ochs in Hamburg der Preis zuerkannt. Sämtliche Pläne wurden dann in einer besonderen Ausstellung der öffentlichen Beurteilung unterbreitet.

In dem Programm für den Wettbewerb waren von jedem Bewerber zwei Formen des Entwurfes verlangt, von denen die eine auf den nur schmalen städtischen Grundbesitz zugeschnitten sein sollte, während die andere mit einer Vergrößerung des städtischen Eigentums durch Kauf rechnen durfte. Es war anheimgestellt, das Gelände als reine Schmuckanlage zu behandeln oder diese mit irgend welchen Gesellschafts- oder sonstigen Zwecken zu verbinden. Auf die Ausbildung der Brücke zwischen den beiden Teichen im Zuge der Ratsherr Schulzestraße war besonderes Gewicht zu legen.

Nur die zweite Entwurfform gewährte die Möglichkeit reicherer künstlerischer Gestaltung. Migge hatte hier den Gedanken zugrunde gelegt, „in logischer Verbindung mit den übrigen Teilen der Anlage ein Zentrum für gesellschaftliche Betätigung im Freien zu schaffen.“ Daher war in die den westlichen Teich umsäumenden, zum Teil waldartigen Pflanzstreifen eine Wiese eingebettet, die zum Spielen für die Jugend, zum Lagern, unter Umständen zur Abhaltung von Volksversammlungen unter freiem Himmel bestimmt war. Zwischen Wiese und Teich war ein Planschbecken für kleinere Kinder vorgesehen, das von zwei geräumigen Terrassen eingefast wurde. Flügelartig hinter der Spielwiese angeordnete Häuser waren für Turn- und Sportvereine in Aussicht genommen. Eine in der Mitte etwas rückwärts gelegene größere Hausanlage war als Gesellschaftshaus gedacht. Auch der andere übrigens stark zu verkleinernde Teich (Wittschiebes) sollte ganz von Anlagen eingefast werden. Zwischen beiden Teichen war die Verbindung sehr verbreitert und wurde von der Ratsherr Schulzestraße auf einer monumentalen Brücke überschritten.

¹⁾ „Baurundschau“, Wochenschrift für das gesamte Architektur- und Bauwesen Nord- und Westdeutschlands. 1912. Nr. 27, S. 269.



In dieses schöne, auch sozialen Zwecken dienende Projekt, das ursprünglich ganz unabhängig nur für sich ausgearbeitet war, drängte sich nun eine andere Angelegenheit, der vom Landtag beschlossene Bau eines neuen Ministerial- und Landtagsgebäudes zu beiden Seiten der Ratsherr Schulzestraße in unmittelbarer Nähe der beiden Teiche. Da die Stadt dem Staate zur Vergrößerung der Baupläze von ihrem Besitz Land- und Wasserflächen abtrat, so wurden die Grundlagen für die Schaffung der Anlagen wesentlich verschoben. Wollte man den parkartigen Charakter des Ganzen aufrecht erhalten, so mußte ein Ersatz für das abgetretene Gelände durch Ausdehnung des städtischen Grundeigentums nach dem Westen bis an den Rummelweg geschaffen werden. Außerdem wurde bei der Anlage die Berücksichtigung der beiden staatlichen Gebäude, die beide einen monumentalen Charakter haben sollten, erforderlich. Die Firma Dohs arbeitete 1913 unter diesen Umständen einen neuen Plan aus. Der vertragliche Erwerb der Grundstücke zwischen dem westlichen Teich und dem Rummelweg aber mißlang, und im Jahre 1914 brachte der Krieg das von der Stadt beantragte Enteignungsverfahren gegen den in Frage kommenden Grundeigentümer zum Stillstand. Die beiden Staatsgebäude sind während des Krieges mit den geplanten Anlagen davor fertig geworden, von den städtischen Projekten ist nur die Ratsherr Schulzestraße mit der über die erweiterte Teichverbindung führenden Brücke vollendet worden. Die Wiederaufnahme des Stadtparkplans wartet auf günstigere Zeiten. Die Brücke erhielt vom Magistrat 1918 den Namen Emmichbrücke, der vor dem Ministerialgebäude nach Osten führende Teil der Roonstraße war schon 1914 in Hindenburgstraße umgetauft worden. Welcher Geist übrigens während der Verhandlungen über den Stadtpark bei den städtischen Behörden eingezogen war, zeigt der 1913 vollzogene Erwerb einer größeren zwischen dem Rummelwege und dem Prinzessinnenwege gelegenen Fläche, des Kaiserdobbens, die gegenwärtig aufgehöhht wird. So wirkte der Gedanke der Dobbenbebauung, den Lasius im Jahre 1853 zuerst ausgesprochen und später in einem engeren Rahmen verwirklicht gesehen hatte, bei der nachfolgenden Generation in immer weitere Fernen.

Auch die von Lasius zuerst angeregte Bebauung der Dammtoppel, die 1900 in den allgemeinen Plan mit aufgenommen war, wurde in dem Jahrzehnt vor dem Kriege durchgeführt. Außer der Verlängerung der Elisabethstraße entstand hier eine Anzahl von Straßen, die nach bedeutenden Komponisten genannt worden sind (1910) und sich um den Richard Wagnerplatz gruppieren. Der von Lasius vorgeschlagene Schleusentanal, der die Verbindung zwischen oberer und unterer Hunte herstellt, die Fortsetzung des Hunte-Emskanals, ist gleichfalls gebaut worden, steht aber zu jenem Stadtteil in keiner inneren Beziehung. Der letztere entspricht in seinem Wesen den Dobben, es ist ein Villenviertel.

Im Norden und Nordwesten sind die seinerzeit von Lasius bekämpften Lücken im Anbau mehr und mehr geschlossen. Dahin ist zu rechnen die Verbindung des



Saarentorviertels mit der Ziegelhoffstraße durch wiederholte Verlängerung der Auguststraße (die Bahnkörper haben in dieser Gegend anscheinend eine Zeitlang hindernd gewirkt), die Ausfüllung des Raumes zwischen Ziegelhoffstraße und Alexanderstraße, der Ausbau des Ehnern zwischen dieser und der Nadorsterstraße, die Besiedelung des Bürgeresches von dort bis zur Donnerschweerstraße. Der bauliche Anschluß von dieser nach dem Bahnhof- und Stauviertel wird aber durch den Bahnhof und seine Nebenanlagen dauernd verhindert, und ebenso bildet der Hafen wieder eine natürliche Grenze zwischen dem Stau und dem von der unteren und oberen Hunte eingeschlossenen Viertel. Lasius' Wunsch nach möglichster Abrundung der Stadt ist also so ziemlich in Erfüllung gegangen, wenn auch das Strahlenförmige in der Anordnung des Anbaus nicht ganz verschwunden ist, da die Neubauten zunächst immer an den Hauptlinien des Verkehrs vorrücken.

Am mehreren Stellen ist der städtische Anbau in das Gebiet der benachbarten Gemeinden eingedrungen, ohne daß es seit 1855 wieder zu einer wesentlichen Grenzänderung diesen gegenüber gekommen wäre. Nur innerhalb der Stadtgemeinde selbst ist eine Grenzverlegung erfolgt, indem im Jahre 1885 ein großer Teil des Stadtgebietes mit der Stadt unter dem Gesamtnamen „engere Stadt“ vereinigt und die Grenze dieser im Nordwesten bis zum Melkbrink vorgeschoben wurde, aber in der Blütezeit vor dem Kriege drängte die städtische Entwicklung bereits auch hier weiter, und ohne den Krieg hätten wir es wohl noch erlebt, daß die dortigen Landwege sich mehr und mehr in städtische Straßen verwandelt hätten. Nur die Kriegsheimstätten-Siedelung ist hier schon während des Krieges neu entstanden, und im Anschluß daran ist der Dietrichsweg als Zufahrtsstraße eingerichtet worden, die private Bautätigkeit wird aber auch hier wohl einstweilen auf sich warten lassen.

Das Stadtgebiet ist aus der alten städtischen Allmende hervorgegangen, dem zur Stadt gehörigen ländlichen Gemeinbesitz, in neuerer Zeit „Stadtgemeinde“, auch „Bürgerfeld“ (gewöhnlich „im Bürgerfelde“ oder „Bürgerfelde“) genannt. Diese lag im Norden und Westen der Stadt und wurde vorwiegend als Weideland genutzt. Vor 1345 bestand sie im wesentlichen aus der Gegend des Heiligengeisttorviertels bis zur Gertrudikapelle und aus dem „Oldenburger Brok“, einem sumpfigen, vielfach mit Erlengebüschen bestandenen Weidelande im Nordwesten, südlich von dem Sandrücken der Alexanderheide, von dem aus es noch heute deutlich als eine beckenförmige Niederung (mit immer noch zahlreichen Erlen oder Ellern) erscheint. Im Westen und Süden stieß daran ein den Herren von Wechloy und von Braue gehöriges Brokland. Der fettere, tonige Boden weiter südlich vom Oldenburger Brok gehörte den Grafen, die den dort vorkommenden Owo in einer Ziegelei verwerten ließen. Zwischen dem zum Ziegelhof gehörigen Lande und der Dorfschaft Ehnern, einem Besitz der Familie von Porsenberg, stand das Brok in schmaler Verbindung mit der Gemeinheit vor den Toren. Als nun hier die Neustadt angelegt wurde, konnte jene den Bedürfnissen der Bürger nicht mehr ge-



nügen. Obwohl Graf Konrad diesen 1345 den Ziegelhof schenkte, vergrößerten sie ihren Besitz noch durch Ankäufe: des Gutes Haarenmühle von den Herren von Everßen 1375, Ehnerns 1399, des Ellernbroks (der „Bahlenhorst“) von den Herren von Wechloy 1433, des „Stakenhauerschen Guts zur Beverbäke“ 1456 von der Familie Schagen und eines Broks bei dem Oldenburger Broke von den Herren von Braue 1462. Die in der Nähe der Stadt gelegenen, für den Ackerbau geeigneten Bodenstrecken wurden dem Eschlande (Haarenesch, Oldenburger Esch, Beverbäker Esch), das übrige dem Weidelande zugelegt, auf das die Rinder, Schafe und Pferde der Bürger getrieben wurden¹⁾. Die so vergrößerte Allmende ist später nicht wieder erweitert worden. Im Gegenteil traten sogar schon vom 16. Jahrhundert an Verluste ein, herbeigeführt durch die Ansetzung gräflicher Bauern auf bisher von der Stadt beanspruchtem Grund und Boden, z. B. in Nadorst. Dies und die Übergriffe benachbarter Bauernschaften hinsichtlich des Weiderechts (die Allmenden waren nicht scharf abgegrenzt) führte wiederholt zu Gegenmaßnahmen, Beschwerden und Verhandlungen, bis im Jahre 1762 ein Vergleich zwischen der Regierung und der Stadt einen gesetzlichen Zustand schuf. Als westliche Grenze des unzweifelhaft städtischen Gebiets wurde die „Haffforter“ (d. h. von der Haffort im Alexanderwege herkommende) Bäke angenommen, die heute noch als Wechloyer Bäke die Grenze bis zur Haaren bildet, im Osten der „streichende“ (d. h. oft überschwemmte) Weg, der etwas östlich der heutigen Alexanderchauffee verlief. Ein Gebiet östlich davon wurde Compassuum (gemeinschaftliches Weidegebiet), das auch die „Lehmkuhlen“ südöstlich vom „Rasteder“ Weg, der heutigen Nadorster Straße, umfaßte, 1783 aber so geteilt, daß die Lehmkuhlen an die Stadt fielen, das übrige aber durch eine Linie, auf der man den „Scheideweg“ anlegte, in einen städtischen und einen staatlichen Teil zerschnitten wurde. Im Südwesten, südlich von der Haaren, wurde eine andere Bäke, die sog. Wasserlöse, die Grenze und ebenfalls ein Compassuum beim Staken, einem alten Grenzpfahl, ausgeschieden, das 1799 geteilt wurde.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat man die schon bedeutend verkleinerte städtische Allmende — dem Zuge der Zeit folgend, der eine intensivere Bewirtschaftung und Baugrund für die sich stark vermehrende Bevölkerung verlangte — vollständig zerstückelt. Dies ist in mehreren Etappen geschehen. Nachdem schon mehrfach einzelne Stücke an Private ausgewiesen waren, beschloßen 1803 Magistrat, Alterleute und Geschworene, die Gemeinheit behufs Aufteilung unter die Berechtigten vermessen zu lassen. Die Vermessung erfolgte durch den Vermessungskondukteur Hüner, der schon in den 80er Jahren die von der Regierung verordnete allgemeine Landesvermessung hinsichtlich der Stadt ausgeführt hatte und nun eine Karte für die Aufteilung der Bürgergemeinschaft entwarf (im Stadtarchiv noch vor-

¹⁾ Vgl. die im Vorwort genannte Schrift über die Allmende der St. O.



handen). Zur Teilung kam es aber noch nicht. 1817 wurde der Plan auf Drängen der Bürgerschaft wieder aufgenommen, aber infolge Widerstandes des Magistrats nicht durchgeführt. Man beschränkte sich damals auf Auscheidung und Vererbpachtung einer Anzahl Placken, um Geld für den der Stadt auferlegten Bau von Kasernen zu gewinnen, den übrigen Grundbesitz wollte der Magistrat für Zeiten weiteren Geldbedarfs der Stadt erhalten. Weitere Auscheidungen erfolgten dann bei Anlegung des Artillerieexerzierplatzes (1846) und der Schießbahn (1855). Erst in den sechziger Jahren ist die Zerstückelung des Gemeindelandes vollends durchgeführt, es ist aber nicht unter die Interessenten aufgeteilt, sondern man hat die einzelnen Stücke Meistbietenden in Erbpacht gegeben. Nur ein Stück zwischen Johann Justusweg und Rauehorst hat sich unter dem Namen „Stadtfeld“ erhalten und wird als Weideland verpachtet. In Verbindung mit der Teilung ist nach Hüners Entwurf das schachbrettartige Wegenetz im Bürgerfelde angelegt worden, das teilweise durch seine Namen (Brotweg, Rauehorst, Melkbrink, Ellernbrof) die Erinnerung an die alten Flurnamen bewahrt. Das Wegeverzeichnis von 1862 zählt 34 Wege im Stadtgebiet auf, davon haben erst 9 eigene Namen (Scheideweg, Feldstraße, Nedderendsweg, Milchbrinksweg, Ziegelhofsweg, Haareneschweg, Wichelnstraße, Ehernstraße, Rummelweg), die anderen sind also später gegeben. Auch im Südwesten hat man die Gemeinheit stückweise ausgetan und Wege gebaut. Durch die Haareniederung legte man die seit dem 18. Jahrhundert nachweisbaren Querwege des Rummel- und Prinzessinweges, und nach den Freiheitskriegen baute die Regierung den „Wechloyer Damm“ zur Ofener Landstraße aus.

Die alte Stadt Oldenburg war zu militärischen Zwecken in drei Quartiere eingeteilt, deren jedes unter der Aufsicht eines der drei Bürgermeister stand. Jedem Bürgermeister waren einige Quartiermeister (im ganzen 12) beigegeben. Jedes Quartier zerfiel in Rotten oder Korporalschaften, deren Zahl schwankte (1577: $15 + 15 + 14 = 44$; 1630: $11 + 11 + 14 = 36$); an ihrer Spitze standen Rottmeister oder Korporale. Auch heute heißen die Unterabteilungen der engeren Stadt noch Rotten (1920: 59, Ziffer 1 bis 43 unter Mitverwendung von Buchstaben), im Stadtgebiet aber Bezirke (1920: 3). Die heutigen Rottmeister, bezw. Bezirksvorsteher, ehrenamtlich beauftragte Hausbesitzer, sind untere Organe der Stadtverwaltung, die fast ausschließlich zu statistischen Erhebungen unter der Bürgerschaft verwendet werden. Jede Rotte umfaßt einige Straßen oder Teile von solchen. Wenn die Zahl der Rotten im Verhältnis zum 17. Jahrhundert nur wenig gestiegen ist, so sind die einzelnen eben erheblich größer geworden.



II. Besonderer Teil.

Abraham. Diesen Namen habe ich bis 1626 zurückverfolgen können und glaube, eine Erklärung dafür gefunden zu haben.

1626, März 5, verkauft Anton Günter von Westerholt dem Arend Steding zur Mühlen sein in „Abrahams zu Oldenburg“ belegenes adelig freies Wohnhaus. 1630: „Abraham, 12 Bode (Buden, kleine Häuser), von S[unke?] Westerholten gekauft“ in einer amtlichen Liste (Mannzahlregister der Stadt Oldenburg). 1634 liegt ein Haus in der Gaststraße „allernähist Beym Abraham“.

1625 und 1626 wohnt in der Gaststraße ein Bürger Abraham Arondeus, der 1614 noch als Mieter eines kleinen Hauses an der Langen Straße erscheint. 1630 ist er Inhaber eines Gartens, dessen Lage nicht näher angegeben wird.

Der heutige „Abraham“ ist auf dem Stadtbild in Samelmanns Chronik (1598) noch nicht vorhanden. Zwischen dem 3. und 4. Haus an der Nordseite der Gaststraße ist aber anscheinend ein Gang. Dahinter liegen Gärten, zu denen von der Haarenstraße (zwischen den jetzigen Nummern 4 und 6) ein breiter Zugang führt. Auf der Ansicht in Winkelmanns Chronik (1671) sind die Gärten verschwunden, die kleine Gasse ist fertig und hat außer der erwähnten Öffnung nach der Haarenstraße noch einen Ausgang nach der Gaststraße.

Die Straße hat sich also in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts gebildet und ihren Namen vermutlich von der Nachbarschaft des Abraham Arondeus erhalten, dessen Haus an der Mündung des Ganges in die Gaststraße gestanden haben muß.

1646 heißt es dann weiter „Bode im Abraham“, 1659 ein Haus „im Abraham“, 1661 ein Haus „an der Ecken im Abraham“ u. f. f.

Die Verbindung mit der Haarenstraße ist später durch ein Haus geschlossen worden.

Aus der Urkunde von 1626, März 5, geht hervor, daß auch im Abraham früher nicht ausschließlich „kleine“ Leute wohnten. Das erwähnte Haus wird 1677 von Adolf Voldewin Steding zur Stedingsmühlen und Mesenburg an den Stadtsyndikus Joh. Voss verkauft. Da außerhalb der Festung keine Häuser gebaut werden durften, so mußten auch die „besseren“ Leute in den engen Gassen der Altstadt wohnen, was sie mit Rücksicht auf die größere Sicherheit damals gewiß auch gern taten.

Nchternstraße. Die Straße führte ursprünglich vom Markte nur bis zur ältesten Stadtbefestigung im Zuge der heutigen Schüttings- und Staufstraße, setzte hier durch ein Tor auf einer Zugbrücke über den Graben und mündete jedenfalls etwas weiter nördlich als Weg in die von dem Haupttor kommende Heerstraße ein. Als



nach 1345 die Neustadt in den Befestigungsring einbezogen worden war, pflegte man bei Hausverkäufen und dergl. in den Urkunden den neustädtischen Teil der Achternstraße von dem altstädtischen zu unterscheiden. Erstes Vorkommen des Namens 1433: Hanneke Hannebolen verkauft sein Haus „in der achteren straten by der muren der nyenstad“. Noch 1604 heißt es: . . . „auff der achtern strassen in der newen Stadt“. 1612 macht ein Schreiber den Versuch, die hochdeutsche Form einzuführen: Haus „an der langen und hintern strassen belegen“. Die plattdeutsche Form hat sich aber in der ersten Hälfte des Wortes gehalten. Für die Benennung „de achtere strate“ war die Lange Straße als Hauptader des Verkehrs maßgebend. Wie bei anderen Straßen- und Ortsnamen führte der häufige Gebrauch des Wortes im Dativ zur Beibehaltung der Dativform auch im Nominativ (so häufig auch „die Langenstraße“).

Im 20. Jahrhundert ist die Straße, zu der übrigens früher — noch auf dem Hünerschen Plan von 1792 — auch die Häuser an der Ostseite des Marktes gerechnet wurden, bei Gelegenheit von Neubauten durch Abtretungen, welche die Stadt aufgrund der 1900 festgesetzten Baufluchtlinie erzwang, mehrfach verbreitert worden. Im Jahre 1908 stellten die Bewohner des nördlichen Teils den Antrag, die Hirschapotheke, die sie dafür verantwortlich machten, daß der südliche Straßenteil den Hauptverkehr an sich gezogen habe, durch Enteignung und Niederreißung zu beseitigen, freilich ohne Erfolg. Im selben Jahre wurde der Ausgang nach dem Markte bei Gelegenheit des Krügerschen Neubaus (Markt 7) erweitert.

Achterstraße. Angelegt 1898 über den alten Ehern-Esch zur Verbindung des Ehernweges mit der Nadorster Straße. Da die Einzelheiten dieses Vorgangs besonders kennzeichnend sind für die Art, wie eine neuzeitliche Unternehmerstraße entsteht, so seien sie hier angeführt.

1896, Nov. 16, bittet W. de Bries, Eigentümer einer größeren Grundfläche auf dem Ehernesch, den Stadtmagistrat um Genehmigung zur Anlegung einer neuen Straße vom Ehernweg zur Nadorster Straße, wie sie auf der beigelegten Zeichnung vorgesehen sei. Dem Antragsteller wird unter Rückgabe der Zeichnung erwidert, daß zuvor die von § 8 des Statuts XXII vorgeschriebenen Pläne einzureichen seien, nämlich: 1) ein Situationsplan im Maßstabe von 1 : 1000 mit Angabe der Straßen- und Baufluchtlinien, 2) ein Nivellementsplan, aus dem insbesondere auch der Anschluß der herzustellenden Entwässerungsanlagen an die bestehenden öffentlichen Anlagen ersichtlich sei. Die Pläne müßten von einem geprüften Geometer oder Baumeister gemacht sein.

1897, März 23, erneuert de Bries sein Gesuch unter Einreichung der verlangten Pläne. Juni 18 wird der Antrag unter folgenden Bedingungen genehmigt: 1) Festsetzung der Baufluchtlinien auf 3 m hinter den Straßengrenzlinsen, 2) Ausführung der Straßenanlage innerhalb dreier Jahre, 3) Breite des Straßen-



körpers 12 m, 4) Herstellung eines Entwässerungskanal, 5) dsgl. von Gas- und Wasserleitung vor der Pflasterung, 6) Pflasterung mit vorgeschriebenem Material und in vorgeschriebener Breite der Bahnen — 4, 5 und 6 werden von der Stadt auf Kosten des Unternehmers ausgeführt —, 7) zwischen der Anlegung der unterirdischen Leitungen und der Pflasterung muß ein Zeitraum von mindestens einem Jahre liegen, 8) die Genehmigung zum Bau von Häusern wird erst erteilt, nachdem die bestickmäßige Herstellung des Straßenkörpers vom Magistrat anerkannt ist und der Unternehmer als Sicherheit für die Ausführung der Pflasterarbeiten beim Magistrat 14500 Mark hinterlegt hat, 9) die Sicherheit ist bis zum 1. August 1898 zu leisten.

1898, Juli 29, hinterlegt de Bries die verlangte Summe in 11 Schuldverschreibungen der Bodenkreditanstalt des Herzogtums Oldenburg. Aug. 2 wird die bestickmäßige Herstellung des Straßenkörpers anerkannt. Aug. 18 beantragt der Stadtbaumeister, der neuen Straße den Namen Akerstraße zu geben, damit nicht auch diese, wie schon so manche andere neu angelegte Straße, nach dem Unternehmer benannt werde (in den Akten war schon die Bezeichnung „de Bries'sche Straße“ vorgekommen); auch sei es im Hinblick auf die bereits einlaufenden Baugesuche von Wert, mit einem bestimmten Namen arbeiten zu können. Aug. 24 wird der Antrag vom Magistrat angenommen. Weiterhin erfolgt dann die Pflasterung und die Genehmigung von Baugesuchen.

Die Akerstraße gehört also nicht zu den Straßen, die sich aus einem schon vorhandenen Landwege entwickelt haben, sondern ist von einem Privatunternehmer nach den öffentlichen Straßenbauvorschriften planmäßig angelegt. Der Name hat sich nicht gewohnheitsmäßig gebildet, sondern ist von der Obrigkeit erdacht und gegeben worden.

Ablerstraße. Im Jahre 1901, am 30. Januar, wurde im Magistrat beschlossen, der bisherigen Kropfstraße von der Haareneschstraße bis zur Straßenbiegung (bei der Blumenstraße) den Namen Ablerstraße zu geben. Bei der Wahl des Namens ist wohl nur die Rücksicht auf den Wohlklang maßgebend gewesen; schon im Jahre 1895 findet sich unter verschiedenen Tiernamen, die für die Unterscheidung von Straßen vorgeschlagen werden, auch „Abler“. Den früheren Namen hatte die Straße im Volksmunde nach dem Grundeigentümer Kropf erhalten.

Die Verlängerung der Ablerstraße bis zum Bahnkörper ist von 1902 bis 1906 von verschiedenen Unternehmern ausgeführt worden.

Alexanderstraße und Alexanderchauffee. Ein Abschnitt der Landstraße von Oldenburg über Metjendorf nach Wiefelstede, die hier bis kurz vor Alexanderhaus städtisches Gebiet durchzieht. Daher früher „Weg nach Alexanderhaus“ (1745, 1862). 1856, Mai 19, erhielt die Strecke von der St. Gertrudenkapelle bis



zur jetzigen Lambertistraße die Bezeichnung „Alexanderstraße“, worauf sich für die Fortsetzung der Name Alexanderweg einbürgerte, bis dieser 1901, Jan. 30 amtlich in „Alexanderchauffee“ (Stadtgebiet) umgeändert wurde.

Alexandershaus, die bekannte Besizung der Familie Diers gegenüber der Alexanderheide, eine Zeitlang unter einem früheren Besizer auch Sommerwirtschaft, hat hinsichtlich seines Namens zu den wildesten Vermutungen Anlaß gegeben, die ich hier nur wiederhole, um zu zeigen, auf welche Irrwege unbesonnene Deutungsversuche führen können. Irgend jemand hatte die Vermutung ausgesprochen, daß das Haus nach dem russischen Zaren Alexander I., dem nahen Verwandten des herzoglichen Hauses, genannt sei. Die Haltlosigkeit dieser Annahme nachweisend, gelangte ein anderer zu einer noch phantastischeren Aufstellung: Richard Cromwell, der Sohn des großen Oliver Cromwell, habe sich bei seinem Aufenthalt im Auslande eine Zeitlang in diesem Hause unter dem angenommenen Namen Alexander verborgen gehalten, und nach seinem Verschwinden sei dem Hause dann dieser Name verblieben.

Die Erklärung ist in Wirklichkeit ohne jeden romantischen Einschlag. Nach dem Erdbuche der Gemeinde Metjendorf (auf dem hiesigen Amte) gehörte das 1903 im Besiz des Georg Wilhelm Diers befindliche sog. Alexandershaus ursprünglich einem Alexander Chronwald. Nach einer Akte im Landesarchiv wurde 1702 dem Holzknecht Alexander in Metjendorf ausgewiesen „1 Hausstelle und 1 Moorplacken, 1 Moorplacken, worin ein herrschaftlicher Fischteich gewesen“. Bestätigt wird das Dasein dieses Holzknechts durch folgende Notiz im Taufregister der Pfarrgemeinde Oldenburg: „1700, Nov. 24. Getauft Susanna Christine. Eltern: Alexander Cronwold und Saleke Wilken. Gevattern: Frau Johanna Christina Liven, der Herr Oberlanddrost von Holst, Herr Major Ohland.“ Von dieser Notiz hatte wohl der Urheber der Cromwellhypothese Kenntnis und schloß aus der Vornehmheit der Paten, daß auch hinter dem Vater Alexander eine höher stehende Persönlichkeit stecken müsse. (Nach Angaben im Landesarchiv Oldenburg.) Daß Wohlhabende von armen Leuten zu Gevatter gebeten wurden, war aber eine bekannte Erscheinung und erklärt sich leicht. Immerhin hat der Name Alexander Kronwald oder Kronwalt für unsere Gegend einen fremden Klang, und sein Träger mag als Kolone eingewandert sein.

Für die Straße werden gelegentlich auch andere Namen gebraucht, z. B. Weg nach Alexenshusen (17. Jahrhundert), nach Metjen Berds Haus (18. Jahrhundert), „Postweg nach Metjendorf“ (1799), „Postweg“ (1819), „Straße nach Westerstede“ (1851 auf Hotes' Plan). Nach Art alter Heerstraßen zog die Straße, jedem Hindernis ausweichend, in Krümmungen durch das Gelände und war noch im 18. Jahrhundert wenig gepflegt. Zwei Bächen im Stadtgebiet wurden in Furten passiert, von denen die eine, die „Sandfort“, sich etwas nordwestlich von Fischers Parkhaus (vordem Woges Tierpark, früher Buddenharms), die andere, die „Haffort“, sich süd-



östlich von Alexandershaus befand. Die Wegstrecke zwischen diesen beiden Punkten wich bogenförmig nach dem etwas höher gelegenen Osten aus, konnte aber dadurch doch nicht hindern, daß, wenn in der nassen Jahreszeit die beiden Bächen übertraten, deren Wasser sie erreichte, und wurde daher „strecken Weg“, d. h. „fließender Weg“ genannt (vgl. Sello, Terr. Entw., § 304), woraus das Beamtenhochdeutsch des 18. Jahrhunderts einen „streichenden Weg“ machte. Nach 1803 wurde dieser Bogen durch eine Begradigung der Straße abgeschnitten und dann wahrscheinlich in den Boden verarbeitet, 1820 ist er verschwunden (s. Hüners Plan der Bürgergemeinde von 1803 und den Plan von 1820). Die Straße wurde über einen Fahrweg geleitet, der die beiden Bächen auf steinernen Brücken überschnitt, und 1836 ff. auf Kosten der Stadt chaussiert und mit Bäumen bepflanzt; die bessere Abwässerung beseitigte dann jede Überschwemmungsgefahr.

Amalienstraße. Nach einer Urkunde vom 18. Dezember 1850 tritt J. D. Klävermann sein Eigentumsrecht an den von ihm auf seinen Gründen (seit 1848) angelegten Straßen „Amalienstraße“ und „Friederikenstraße“, die jetzt größtenteils bebaut sind, an die Stadt ab und beantragt, sie für öffentliche Straßen zu erklären. Letzteres geschah im folgenden Jahre. Mit diesem Viertel, dem „Klävermannschen“, wie es einmal in den Urkunden heißt, drang der Umbau von der Huntestraße weiter in die Hunteiederung vor. Die Namen scheinen den Straßen von dem bisherigen Eigentümer gegeben worden zu sein. Amalie und Friederike waren die Töchter des Großherzogs Paul Friedrich August aus seiner ersten Ehe mit Adelheid, Prinzessin von Anhalt-Bernburg-Schaumburg († 1820). Amalie, geboren am 18. Dezember 1818, vermählte sich 1836 mit dem Prinzen Otto von Bayern, der vier Jahre früher von den drei Schutzmächten zum König des neuen Griechenland ernannt worden war. Mit ihrem Gemahl zog sie nach Athen. Trotz reichlicher Bemühungen um das Wohl des Volkes konnte aber König Otto in Griechenland keinen festen Fuß fassen. Wiederholt bedrohten Verschwörungen seinen Thron, und als er durch einen neuen Aufstand im Jahre 1862 abgesetzt wurde, mußte er fliehen und verzichtete auf die Krone. Er starb 1867 in Bamberg, seine Gemahlin ebendasselbst am 20. Mai 1875. Bei der Bebauung der Doktorstraße (1885 ff.) wurde die Amalienstraße, die ursprünglich nur bis zur heutigen Nikolausstraße reichte, bis zum Hunte-Emskanal verlängert und damit ein neuer Zugang nach Osternburg geschaffen.

Ankerstraße. Am 30. Januar 1901 wurde einem Teil der Güterstraße der Name Ankerstraße gegeben. Anker hat natürlich Bezug auf die benachbarte Schifffahrt. S. „Güterstraße“.



Artillerieweg (Stadtgebiet). Auf dem Plan von Hotes 1851 ist der Weg bereits eingezeichnet, aber ohne Namen. Auch in einem städtischen Wegeverzeichnis von 1862 hat der Weg noch keinen eigentlichen Namen; er wird hier in zwei Teile zerlegt: 1) Weg von der Zwischenahner Chaussee bis zur Haupteinfahrt zum Artillerie-Exerzierplatz¹⁾, 2) Weg neben dem Artillerie-Exerzierplatz bis zur Eichenpflanzung (am Johann Justusweg). Im Jahre 1891 sucht das R. pr. Artilleriedepot um Chaussierung des Weges von der Ofener Chaussee bis zum Artillerie-Laboratorium (Pulvermagazin) nach. In den Akten wird der Name Artillerieweg erst am 12. April 1892, und zwar von seiten der Stadt, gebraucht. Von einem besonderen Beschluß darüber verlautet nichts; wahrscheinlich ist der Name aus Bequemlichkeit gebildet worden und hat sich dann gleich eingebürgert.

Auguststraße. Im Jahre 1849 genehmigte der Großherzog Paul Friedrich August (1829—1853) die Anlegung eines Weges von der Marienstraße zur Steinstraße (der jetzigen Haareneschstraße) über die zum Krongut gehörende Geflüßweide, aus der damals fünf Stücke an Privatpersonen unentgeltlich gegen die Verpflichtung, den Weg zu unterhalten, ausgewiesen wurden. Zugleich erhielten die Interessenten die Erlaubnis, dem neu anzulegenden Wege den Namen Auguststraße zu geben. Auf dem Plan von Hotes 1851 gehört dazu auch die Strecke von der Ofenerstraße bis zur Marienstraße, und es stehen bereits auf der Ostseite fünf Häuser daran, während die Westseite noch ganz offen ist (nach Strackerjan soll das erste Haus erst 1855 gebaut worden sein). Im Jahre 1857 wurde vom Stadtrat die Verlängerung der Straße nach Norden genehmigt, aber erst nach 1866 ausgeführt; dies ist die Strecke von der Haareneschstraße bis zur Kastanienallee. Die weitere Verlängerung bis zur Ziegelhofstraße erfolgte in den neunziger Jahren. Dadurch wurde der Ziegelhof näher mit dem Haarentorviertel verbunden.

Bachstraße. Im Jahre 1910 erhielt die Firma Gebrüder Barkemeyer zu Osterburg die Erlaubnis zur Anlegung der im Bebauungsplan bereits vorgesehenen Straße. Die Verleihung des Namens erfolgte laut Magistratsbeschluß vom 19. Januar 1910 (s. Mozartstraße), wodurch auch die benachbarten Straßen nach den Namen berühmter Komponisten genannt wurden. Johann Sebastian Bach lebte 1685—1750.

Bahnhofplatz. Der Bahnhof mit seiner Umgebung ist auf den „Moorstücken“ angelegt, einem niedrigen, der Überschwemmung durch die Hunte stets ausgesetzten Gelände zwischen Donnerschweer Straße und Stau, zu dessen Aufshöhung man

¹⁾ 1846 auf einem vom Staate angekauften Teil der Stadtgemeinde angelegt. 1855 wurde dem Staate ein weiteres Stück der Gemeinde überlassen und von diesem zu einer Schießbahn hergerichtet.



Tausende Fuder Sand von dem benachbarten Beverbäker Berge holte. Man bediente sich zunächst eines provisorischen Bahnhofes, der weiter östlich lag und später Frachtbahnhof wurde. Der erste eigentliche Bahnhof wurde 1879 fertig, aber einige Jahre vor dem Kriege niedergefallen, weil er dem Verkehr nicht mehr genügte, und durch den jetzigen ersetzt, der 1915 in Gebrauch genommen wurde.

Der Bahnhofesplatz ist nach einem 1865 genehmigten Entwurf hergestellt worden, der 1879 eine Änderung erlitt. Der Platz hatte ursprünglich ganz viereckig werden und von Süden her fünf Zufahrtsstraßen aufnehmen sollen, außer den jetzt bestehenden noch eine Straße zwischen Bahnhofstraße und Kaiserstraße. Nunmehr wollte man ihn im Süden etwas erweitern, in der Weise, daß er hier eine mehrseitige Gestalt erhielt und die erwähnte Zwischenstraße wegfiel. Ersteres geschah auf Wunsch der Eisenbahnverwaltung, letzteres auf Antrag der Stadt, die für die Erweiterung einen Streifen Boden einräumen mußte. Der Platz wurde dann gepflastert und mit Anlagen im damaligen Geschmacke (Rasenflächen mit Gebüsch) geziert. Bei Gelegenheit des Bahnhofesneubaus wurde der Platz nach den Grundsätzen des architektonischen Gartenstils (Entwurf von Nigge in Hamburg 1913) umgestaltet.

Bahnhofstraße. Als im Anfang der fünfziger Jahre die Fortmannsche Gasanstalt an der Rosenstraße gegründet war, entstand nördlich davon ein Weg, der 1864 amtlich den Namen Hinter der Gasanstalt erhielt. Daraus ist später der Teil der Bahnhofstraße geworden, der die Rosenstraße mit der Gottorpstraße verbindet. Ende der sechziger Jahre wurde die eigentliche Bahnhofstraße angelegt, die ursprüngliche Absicht, sie hinter der Gasanstalt vorbei bis zum Staugraben durchzuführen, aber nicht ausgeführt. Die Bahnhofstraße war lange Zeit die Hauptzufahrtsstraße zum Bahnhof, während sie in neuerer Zeit vor der Kaiserstraße zurückgetreten ist und ihren Fußgängerverkehr meist an den Privatweg der Eisenbahn vom Pferdemarktplatz nach dem Bahnhofesplatz abgeben müssen.

Kleine Bahnhofstraße. Der Weg wurde bereits 1865 geplant und vom Stau über eine vom Ratsherr Klävemann abgetretene Grundfläche geführt, blieb aber lange Zeit, da er größtenteils Privatweg war, in einem sehr ungepflegten Zustand liegen. Erst 1902 wurde er Kleine Bahnhofstraße genannt, von der Stadt übernommen und im folgenden Jahre gepflastert.

Baumgartenstraße. Der Name erscheint urkundlich zuerst 1406: in der bomgharden strat, dann 1423, 1453 (yn der bomgardenstrate to Oldenburg) u. s. f.. In den Wurtzinsregistern von 1502 und 1513 kommt sie mit sämtlichen Anwohnern vor.



Im städtischen Freibrief vom 6. Januar 1345 heißt es: „Dar umboven ist, that de stat ghemuret wert, so scolen de muren by jewedder syde an unse borch gan, bi der eynen syde agter unse vorewerke greve Conrades, bi der anderen syde agter unsen bomgarden greve Johannes.“ Dieser Baumgarten des Grafen Johann lag in der Gegend der heutigen Bergstraße, nach ihm ist die Straße benannt. Er ist später anscheinend parzelliert worden. Auf dem Plan von 1598 (s. Hamelmanns Chron.) ist der ganze Raum vom Everstentore bis zur Gaststraße hinter den Häusern von einzelnen Baumgärten erfüllt.

Baumgarten kommt auch als Flurname im Hannoverschen und in Oldenburg oft vor. Auf der oldenburgischen Geest teilte man die Gärten in Baumgärten und Kohlgärten (bzw. -höfe). Ein Baumhof lag auch auf dem jetzigen Schloßplatz vor dem alten Ministerialgebäude. Die Oldenburgischen Anzeigen von 1809, Nr. 28, nennen einen Baumhof beim Markt. In den Baumgärten wurden Obstbäume gehalten (Ramsauer).

In der Baumgartenstraße haben sich auf der südlichen Seite noch einige alte, wenn auch nicht sehr stattliche Häuser, zum Teil mit den charakteristischen Ausluchten gehalten. Auch das vorspringende Haus Nr. 6 (Antiquitätenhandlung) veranschaulicht noch das Aussehen der alten Straßen (vgl. auch Lange Straße Nr. 29), in denen die Häuserfluchten durchaus keine glatte Front darstellten. Erst die amtliche Baufluchtlinie hat dies möglichst geändert — zum Vorteil des Verkehrs, aber nicht des malerischen Aussehens der Straßen. Über die Kleine Baumgartenstraße s. Distolenstraße.

Beethovenstraße. Im Jahre 1912 erhielten die Unternehmer Freytag, Kettler und Kay die Erlaubnis, die im Bebauungsplan bereits vorgesehene Straße anzulegen. Der Name war bereits durch Magistratsbeschluss vom 19. Januar 1910 festgestellt (s. Mozartstraße). Ludwig van Beethoven lebte 1770 bis 1826.

Bergstraße. Am 7. September 1439 erklärten die Bürgermeister und Ratmannen zu Oldenburg, daß sie von dem Kanonikus Robert Schuwe ein Darlehen von zehn rheinischen Gulden empfangen hätten und bis zur Rückzahlung dieser Summe das Haus des Kanonikus, „gelegen in der engen straten twischen Wolters stalle van Bolland und Hanfes huse Snaken up der oldenstad“ von allen bürgerlichen Lasten befreien. In der genannten Straße will man die heutige Bergstraße wiedererkennen. Ein weiterer urkundlicher Beleg ist weder aus dem Mittelalter noch aus dem 16. Jahrhundert vorhanden. Auf dem Plan von 1598 ist sie nicht benannt, man sieht aber, daß sie eine Sackstraße ist und nur wenig Häuser daran stehen, vielmehr auf beiden Seiten, besonders nach dem Everstentore hin, sich Baumgärten ausdehnen, die einstmals den 1345 erwähnten Baumgarten des Grafen Johann gebildet haben mochten (s. „Baumgartenstraße“).



Im Jahre 1645 erscheint zum ersten Male ein Name, der sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgen läßt, es wird ein Haus „an der Ecken des „Panzenbergß“ erwähnt, und von 1678 an kommt der Panzenberg auch in den nach Straßen geordneten Steuerregistern vor, denn der Stadtplan von 1671 bei Winkelmann, auf dem der Name selbst fehlt, zeigt, daß wenigstens die nördliche Seite nun ziemlich mit Häusern besetzt ist. Dieser Name ist abzuleiten von dem mittelniederdeutschen panse, Bauch, Wanst, Magen (der 2. Magen des Rindviehs), wovon auch niederdeutsch panser, hochdeutsch Panzer, gebildet und das im neueren Plattdeutschen noch nicht verloren gegangen ist. Bremen hat heute noch seinen Panzenberg (Straße im westlichen Stadtteil außerhalb des Walles) und bei Schweewarden in Butjadingen, Gemeinde Blexen, gibt es eine Flur „im Panzenberge“. Man vermutet, daß das Wort eine Stelle bedeutet, wohin früher die beim Schlachten übrig bleibenden Abfälle geworfen wurden. Ein Schlachthaus (Schächter Krüger gehörig) stand nördlich vom Knick noch in neuerer Zeit.

Als in Oldenburg die Wälle niedergelegt wurden, kamen die Bewohner des Panzenbergs auf den Gedanken, eine Öffnung ihrer Straße nach dem davor liegenden Walle zu beantragen. Im Jahre 1825 wollte man sich, da dieser damals noch nicht abgetragen war, mit einem Ausgang für Fußgänger begnügen, konnte aber die Kosten für den Ankauf eines Gartenstücks, das zu der Befestigung einer Frau Dr. Steinfeld (an der Südseite der Straße) gehörte, nicht aufbringen. Bei späteren Bemühungen kamen endlich die Mittel durch Beisteuern von seiten der Stadt und der Bewohner der Nachbarstraßen zusammen, und 1845 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen. Inzwischen war auch der Wall abgetragen, und der Panzenberg wurde nun in voller Breite nach der neu gebauten „Theaterstraße“ hin geöffnet. Der damals zuerst auftauchende Wunsch nach Durchführung der Kleinkirchenstraße zum Panzenberg wurde aber nicht erfüllt; vorläufig blieb der seit alters bestehende „Knick“ die einzige Verbindung mit dieser. Ende 1845 wurde auch der Name Panzenberg in Bergstraße umgeändert. Die an der Straße stehenden altertümlichen Häuser bieten noch malerische Motive; ein Haus steht noch sehr hinter der Baufluchtlinie zurück (Nr. 6, ungefähr an derselben Stelle auch 1598).

Birkenweg (Stadtgebiet). 1912, September 2, Straßenbauvertrag zwischen der Stadt und dem Landmann J. F. A. Redelfs zu Wechloy über einen von letzterem auf seinen Gründen zwischen Alexanderchauffee und Hackenweg anzulegenden Verbindungsweg, an dem Baupläze verkauft werden sollen. Der Weg wird vermessen und abgesteckt und erhält durch Magistratsbeschluss vom 27. November 1912 den Namen Birkenweg. 1913 wird die eine Hälfte der Wegfläche an die Stadt abgetreten, doch wurde der Weg vor dem Kriege noch nicht in bestrickmäßigen Zustand versetzt und ist ohne Anwohner geblieben. Übrigens stehen an ihm weder Birken noch andere Bäume.



Bismarckstraße. Nach dem Dobbenbebauungsplan eine von den Straßen, die den Verkehr der Gartenstraße mit der Herbartstraße vermitteln sollten. 1876 das erste Haus; Dezember 16. beschließt der Magistrat, die von der Gartenstraße zwischen den Müsenbecher'schen Häusern hindurch bis in die Herbartstraße führende Straße Bismarckstraße zu nennen. In den Namen der benachbarten Straßen suchte man gleichzeitig Noon und Moltke zu ehren. Im Einklang damit verwandte man während des Weltkrieges in dem weiter westlich gelegenen Stadtteil die Namen Hindenburg, Ludendorf und Emmich zur Benennung von Örtlichkeiten. Otto von Bismarck (1815—1898), 1862 preussischer Ministerpräsident, 1867 Bundeskanzler, 1870—1890 Reichskanzler, Schöpfer des Deutschen Reiches.

Bleicherstraße. Wie der Name entstanden ist, geht aus folgenden Angaben hervor. 1848 ist in den Akten von einem „Wege zwischen den herrschaftlichen, vormals von Berg'schen, Gründen und der Staubleiche“ die Rede, 1852 von einem „Wege neben der Staubleiche“, 1854 heißt er: „der nach der Staubleiche führende Weg“, daneben auch schon „Bleicherweg“, 1856 Bleicherweg und Bleicherstraße, und es werden Käufer von Bauplätzen erwähnt, denen aufgegeben ist, die Abwässerungsanlage herzustellen. Von da an gibt es nur eine Bleicherstraße. Der Pächter der Staubleiche wohnte übrigens an der Straße. Eine zeitlang ist auch die spätere Herbartstraße, der Weg, der zum Pächter der Saarenbleiche führte, Bleicherstraße genannt worden.

Die Staubleiche ist die älteste Stadtbleiche Oldenburgs. Sie wird schon 1655 erwähnt. Die einzelnen Felder der Bleiche waren damals an Bürger verpachtet. Auf einem dieser Felder, dem mittelften, wohnte ein Berufsbleicher (1672 und später). Als der Anbau am Stau sich vermehrte, mußte man in das Bleichgelände übergreifen, sodaß dieses dem Bedürfnis nicht mehr genügte. 1811 beschloß man daher vor dem Haarentor eine neue Bleicherei einzurichten, und verkaufte auf der Staubleiche eine ganze Reihe neuer Bauplätze mit der Verpflichtung, innerhalb zweier Jahre darauf je ein Wohnhaus zu errichten, ohne daß die Bleiche jedoch ganz einging. Der Rest lag am Ende der jetzigen Bleicherstraße. Erst vor der weiteren Bebauung des Staugeländes mußte sie schließlich weichen.

Die alten Städte hatten die Bleichereien vor den Toren in den benachbarten Flusnniederungen nötig, da die Bürger meist innerhalb der Mauern wohnten und hier keine Plätze für das Bleichen der Wäsche übrig blieben. Auch das Waschen besorgte man am Flusse an feichten Stellen oder in flachen Waschgruben, die vom Flusse aus gespeist wurden. Frauen und Mädchen zogen mit der seit Wochen aufgespeicherten Wäsche hinaus, und es entwickelte sich dabei ein arbeitsfrohes Getriebe. Bei dem Gedanken daran tauchen Bilder aus Urväter Zeiten auf, Naufikaa mit ihren Mägden am Strande der Phäakeninsel, Gudrun im Normannenreiche. Erst in der Neuzeit scheinen in den Städten die Berufsbleicher

aufgekommen zu sein, die die Bleichfelder pachteten und von den Bürgern die Wäsche gegen eine Vergütung übernahmen. Sie sind die Vorläufer unserer „chemischen“ Waschanstalten, die mit ihren Chemikalien und Maschinen das zu leisten versuchen, was der alte Bleicher mit Flußwasser, Sonne und Wind erreichte. Das Eingehen der alten Bleichen hängt übrigens auch damit zusammen, daß in den neueren Stadtteilen fast jeder seinen Bleichplatz im eigenen Garten erhielt.

Blumenstraße. Am die Mitte des vorigen Jahrhunderts führte von der Peterstraße gegenüber der Grünen Straße ein Weg zwischen Gärten nach zwei Wohnhäusern und einer Reitbahn mit dazugehörigen Ställen, die sämtlich südlich vom Wege lagen. Der Weg sollte 1851 auf Kosten der Stadt und der Interessenten in Stand gesetzt und gepflastert werden und auf Antrag der letzteren den Namen Blumenstraße erhalten. Die Übernahme durch die Stadt erfolgte erst 1857. Im Jahre 1901 wurde die Kropfstraße, soweit sie die gerade Verlängerung der Blumenstraße bildete, also von der Auguststraße bis zur Straßenbiegung, der Blumenstraße zugelegt. Der andere Teil der Kropfstraße, von der Biegung bis zur Haareneschstraße wurde gleichzeitig in Adlerstraße umgetauft. Den bisherigen Namen hatte sie von einem Grundeigentümer. Eine weitere Verlängerung der Blumenstraße bis zum Philosophenweg erfolgte 1904.

Bockstraße. Auf dem Stadtplan von 1851 erscheint die Bockstraße, aber ohne Namen, als Weg zwischen Gärten. In einem Wegeregister von 1866 wird als ihr Endpunkt „die Sandkuhle“ angegeben. 1880 wurde sie bis zur Bürgereschstraße durchgeführt. Ein Versuch der Anwohner, im Jahre 1911 eine Änderung des Namens zu erwirken, schlug fehl. Der Name scheint im Volksmunde entstanden zu sein. Schon in einem städtischen Protokollbuche von 1610 ist die Rede von einer Bockstraße, die in ländlicher Umgebung auf dem Wege von der Stadt nach Bornhorst liegt, Gerhard zur Helle gehört und sonst immer nach diesem genannt wird; diese Angabe hat aber etwas Rätselhaftes.

Bogenstraße. Am 26. Sept. 1900 erhielt die Straße, „die von der Lehmkuhlenstraße ab und in krummem Lauf wieder zur Nadorster Straße führt, bisherige Vor der Lehmkuhle,“ den Namen Bogenstraße, der sich somit selbst erklärt. Leider ist dabei eine Bezeichnung aufgegeben, die geschmackvoll in der Form war und Beziehung zum Boden hatte (s. Lehmkuhlenstraße). Im Jahre 1905 wurde der Privatweg Verlängerte Bogenstraße, soweit er sich im Bezirk der Gemeinde Ohmstede befand, von dieser übernommen.

Brakmannsweg. Verbindet die „Vogelstange“ mit der Tannenstraße. In einem Wegeverzeichnis von 1862 führt er zwar keinen Namen, doch muß er bereits im Volksmunde Brakmannsweg genannt worden sein, und zwar nach einem



Bauernvogt Brackmann oder Brakmann, der 1834 und 1842 als hinter dem Gerberhofe wohnhaft angeführt wird. Ein 1800 unter den Interessenten eines Wasserzuges in der Gegend des Gerberhofes erwähnter Detmer Brackmann mag sein Vater gewesen sein. Amtlich erscheint der Name auf dem Stadtplan von 1901, vorher in den Adreßbüchern von 1880, 81 an (im Einwohnerverzeichnis des Volksboten von 1880 wird das an der Straße stehende Haus noch zu Hinterm Gerberhof gerechnet).

Brotweg. Der Weg ist 1803 bei der beabsichtigten Aufteilung und Vermessung der sog. Bürgergemeinde, der städtischen Feldmark (Allmende), mit den übrigen Wegen in Bürgerfelde geschaffen. Im Wegeverzeichnis von 1862 heißt er „Weg neben dem kleinen Stadtbusch (Bürgerbusch) von dem Wege nach Alexandershaus (der jetzigen Alexanderchauffee) nach dem Bruch“, später Erster Brotweg bis zur Biegung, von da bis zur Feldstraße Zweiter Brotweg. 1901 wurde diese Zählung abgeschafft, der 1. Brotweg einfach Brotweg, der 2. Brotweg dagegen Rauhehorstweg genannt.

Das niederdeutsche brot (die Schreibung brook ist unbegründet) bezeichnet ein sumpfiges, schlechtes, oft mit Gebüsch besetztes Wiesenland. Ein solches Bruchland dehnte sich im nordwestlichen Teil des Stadtgebietes, wo noch jetzt der Flurname Im Brok erhalten ist, und auch weiter nach Westen hin aus (vgl. Brok und Brokhausen in Gemeinde Ofen). Soweit es der Stadt gehörte, hieß es das Oldenburger Brok, daran stieß das der ritterbürtigen Familie Braue zu Wechloy gehörige Brauenbrok. Östlich vom Brauenbrok hatten die Herren von Wechloy ein Ellernbrok, später Bahlenhorst genannt, das an die Retwosting (Reitwüstung, also auch ein Bruchland) grenzte. Ellernbrok und Retwosting (später Alte Rad oder Rad genannt) lagen südlich vom Oldenburger Brok. Durch Ankauf des Ellernbroks (1433) und Brauenbroks (1462) erweiterte die Stadt ihren Besitz bis südlich zu den Gründen des Ziegelhofs, die ihr 1345 vom Grafen überlassen waren, während sie das Oldenburger Brok und die Retwosting wohl schon von den ältesten Zeiten her besaß. Das ganze Bruchland stellt eine zwischen dem Sandrücken der Alexanderheide und dem höheren Gelände südlich der Feldstraße liegende Vertiefung dar, die von Wechloy bis etwa zur heutigen Alexanderchauffee reicht und früher von dem „strecken“ Wege im Bogen umgangen wurde. Seine frühere sumpfige Beschaffenheit ist auf Stauungen des Wasserabflusses zurückzuführen, den die zur Haaren führende Wechloyer Bäche mit ihrem von Osten kommenden Zufluß bei nassem Wetter nicht zu bewältigen vermochte. In der trockenen Jahreszeit diente es als Weide für das Stadtwieh (über die beiden Bäche s. „Rauhehorst“, Anm.).

Brommystraße. Im Jahre 1903 wurde einer neuen von der Nadorster abzweigenden Straße vom Magistrat der Name Brommystraße gegeben. Die



von anderer Seite vorgeschlagene Bezeichnung Weidenstraße wurde abgelehnt, da sie bereits in Osternburg vorhanden sei und daher zu unliebsamen Verwechslungen Anlaß geben könne. Brommy, eig. Karl Rudolf Bromme, geb. 1804 zu Unger bei Leipzig, gest. 1860 in St. Magnus bei Bremen, war von 1849 bis 1853 Admiral der von der Frankfurter Nationalversammlung gegründeten deutschen Flotte, deren Standort die Wesermündung war; er liegt auf dem Hammelwarder Kirchhof begraben, in dem Erbbegräbnisse der Familie seiner Frau, einer geborenen Groß aus Brake (vgl. „Der erste deutsche Reichsadmiral“ von E. Pleitner, Volksbote 1893, S. 32 ff.).

Brüderstraße. Im Jahre 1864 erhielt „der auf Harbers, olim Knickmanns Gründen neu angelegte Weg“ vom Magistrat den Namen Brüderstraße, nachdem schon 1863 das erste Haus daran gebaut worden war. Der Grund für die Benennung ist unbekannt. Über die Kleine Brüderstraße s. unter „Kastanienallee“.

Burgstraße. Der alte Name Die Poggenburg kommt zwar urkundlich erst 1462 vor (twe groter rente yn der Pogghenborch), geht aber auf Verhältnisse zurück, die hier schon vor 1345 bestanden. Vor der ältesten Stadtbefestigung (s. Teil I) lag im Westen ein sehr sumpfiges Wiesenland, das von der Haaren in mehreren Armen durchzogen wurde. Einer von diesen Armen führte zwischen einem Wege, der späteren Haarenstraße, und dem jetzigen Theaterwall nach dem Arme hin, der sich im Zuge der jetzigen Gast-, Schüttings- und Staustraße um die älteste Stadtmauer legte und hier den Festungsgraben bildete. Von jenem Haarenarm ist die Rede in dem Freibriefe von 1345, wenn es darin heißt: „were dat thar wurden up den Harne wurde maket . . .“, d. h. „sollten Wurtten an der Haaren angelegt werden . . .“, nämlich Hausplätze mit der Front nach der Haarenstraße. Der Arm war wohl schon lange versumpft und war wegen seiner zahlreichen amphibischen Bewohner, die im Sommer hier ihre melodischen Stimmen hören ließen, vom Volkswitz Poggenborch getauft worden. Benennungen sumpfigen Geländes durch Zusammensetzungen mit Pogge sind in Niederdeutschland sehr häufig. So wurde der Hauptarm der Haaren, der sich durch den heutigen Schloßgarten, damals niederes Wiesenland, in die obere Hunte ergoß, um 1500 auf seiner letzten Strecke, wo man ihn hatte versumpfen lassen, die Poggenharme genannt (im 16. Jahrhundert verwandelte man ihn dann wieder in einen Festungsgraben, wovon der heutige Schloßteich ein Überrest). Nördlich von Oldenburg gab es eine Flur „uf dem Poggenpoel“ (Froschpfuhl, 1613), an der Donnerschweer Chaussee einen Poggenkrug (Wirtschaft zum grünen Hof). In Bechta heißt die Mühlenstraße auch Poggenburg. In Lübeck und Stettin sind „poggenpole“ nachweisbar, in Danzig ein „Poggenpfuhl“, in Hildesheim ein „Poggenhagen“. Erst ziemlich spät ist die oldenburgische Poggenburg mit



Häusern besetzt worden, und der alte Name ist auf die Straße übergegangen. Auf dem Stadtplan von 1598 ist sie bis zur Biegung von zwei Reihen stattlicher Wohnhäuser eingefasst, einen Abraham gibt es noch nicht. In den Wurtzinsregistern, selbst 1502/13, wird sie nie aufgeführt, kommt aber im 17. Jahrhundert mehrfach im städtischen „Kontraktbuch“ vor und erscheint 1678 auch zum ersten Mal in einer Steuerliste.

Zur Zeit, als Oldenburg noch eine Festung war, wurde die Poggenburg, wie alle die kleinen Gassen und Winkel, auch von behäbigen Bürgern, Adelligen und Beamten bewohnt. Als diese nach Öffnung der Stadtgrenzen sich mehr hinausjogen, wurde sie eine Straße für Kleingewerbetreibende, Arbeiter usw. Während nun der Name bei den früheren Bewohnern anscheinend geduldig hingenommen war, erregte er gegen Ende des 19. Jahrhunderts gerade in den Kreisen, bei denen man Freude am Volkstümlichen hätte erwarten sollen, Anstoß, und so beantragten denn 1895 sämtliche Anwohner der Poggenburg eine Änderung des Namens etwa in Burgstraße. Die dafür angeführten Gründe verrieten große Besorgnis um das Wohl der Stadt, deren Nimbus als Haupt- und Residenzstadt durch den schrecklichen Straßennamen Poggenburg leiden könnte, auch Mitgefühl mit den Unannehmlichkeiten, die sich schläfrige Beamte der Reichspost zuziehen mußten, wenn sie Briefe, die nach „Oldenburg, Poggenburg“ gerichtet waren, vorgekommenermaßen nach dem ostfriesischen Papenburg beförderten, und endlich tiefes Verständnis für die Bedürfnisse des modernen Touristenverkehrs, wenn darin die Befürchtung ausgesprochen wurde, daß fremde Besucher sich unter „Poggenburg“ eine Burg außerhalb der Stadt oder einen mit Anhöhen oder alten Ruinen umgebenen, von Poggen belebten Sumpf mitten in der Stadt vorstellen könnten, in welchem Falle sie dann allerdings bei dem Anblick der wirklichen Poggenburg in ihren romantischen Erwartungen grausam enttäuscht werden mußten. Da die Behörde diesen triftigen Gründen kein Verständnis entgegenbrachte, so wurde der Antrag 1897 wiederholt. Diesmal führte man die Ehre und den Geldpunkt — beide in inniger Verbindung — ins Feld, wobei man es zweifelhaft ließ, in welchem Punkte man empfindlicher sei: der Name Poggenburg werde von vielen geringschätzig belächelt, die Grundstücke an der Straße seien nicht veräußerbar, da vielen Reflektanten der Name nicht passe, Hypotheken seien darauf schwer zu erhalten, daher leide die Steuerkraft der Bewohner, und schließlich müßten diese um Steuerermäßigung einkommen. Vor der Triftigkeit dieser Gründe konnte sich auch der Rückständigste nicht mehr verschließen, zumal die Vertreter des Fortschritts darauf hinweisen konnten, daß auch in anderen Fällen schon ein Straßennamen geändert sei, z. B. Panzenberg in Bergstraße, Schierlohengang in Westerstraße, Kaiserstraße in Schifferstraße, womit sie leider Gottes recht hatten. Zugleich wurde für die Wahl des neuen Namens ein „reichsortiertes Lager“ von Namen dargeboten: Burgstraße, Hermann-, Gerhard-, Günter-, Albrechtstraße. So be-



schloß denn am 6. März der Magistrat, den Namen Poggenburg durch Burgstraße zu ersetzen. Der Vorgang zeigt, was für haltlose, ja oft alberne Gründe für die Änderung von Straßennamen geltend gemacht werden. Ist denn in der nunmehrigen Burgstraße wirklich der Bodenwert infolge der Namensänderung gestiegen? Ist das Viertel vornehmer geworden? Werden die Fremden durch den neuen Namen nicht erst recht auf die Vermutung gebracht, daß er mit einer alten Burg zusammenhänge, und sehen sich, wenn sie, den Bäderer in der Hand, die Burgstraße abwandern, vergeblich danach um? Und verloren hat man wieder einen alten volkstümlichen Namen wie bei Panzenberg, eine Urkunde, in der uns unsere Vorfäter die Kunde von dem ursprünglichen Zustand des Bodens hinterlassen haben. Man sollte wenigstens im Einwohnerbuch die früheren Namen hinter die neuen setzen.

Von Interesse ist noch, daß die Bewohner der Burgstraße zwei ihnen rechtlich zustehende „Auswegungen“ nach dem Theaterwall besitzen. Der eine Gang mündet neben dem Theaterrestaurant, der andere, der „Klattengang“, auf dem Grundstück des Kupferschmieds Meinardus neben dem früheren Amtsgerichtsgebäude. Klattengang von Klatte (Adreßbuch 1889/90: Karl Klatte, Schuhmacher, Poggenburg 9).

Bürgerbuschweg. Von der Alexanderchauffee zweigt beim Kleinen Bürgerbusch nach Westen der Brokweg und diesem gegenüber der Bürgerbuschweg nach Osten ab, um später am Nordrande des Großen Bürgerbusches entlang laufend den Scheideweg zu erreichen. Der Grund und Boden der beiden städtischen Holzungen gehörte einst zu der städtischen Feldmark, die Baumpflanzungen selbst sind verhältnismäßig jung. Der Große Bürgerbusch, nach dem der Weg benannt ist, ist der ältere. Nach den Akten war im Jahre 1790 auf dem Stadtfelde hinter Nadorst ein großer, zum Teil mit verschiedenen Holzarten besäter Kamp (eingefriedigtes Stück der offenen Feldmark) vorhanden, dessen unbefugtes Betreten damals verboten wurde. 1796 wurde die Aufsicht darüber Dierks Deltjen in Alexandershaus übertragen, wofür er drei Kühe und drei junge Beester auf der Stadtgemeinde weiden lassen durfte. 1797 verkaufte man einen Teil der im „Stadtshesterkamp“ befindlichen Heide zum Abmähen (Hestern, Heiftern sind junge Bäume, namentlich Eichen und Buchen). 1803 ist auf Hüners Plan für die Aufteilung der „Oldenburger Bürgemeinheit“ der (Große) „Bürgerbusch“ und der von der Alexanderchauffee dahin führende Weg eingezeichnet, der andere Busch ist noch nicht vorhanden. Im Jahre 1842 unterscheidet man zwei „Stadtbüsch“, den alten und den neuen. Auf Hotes' Plan 1851 sind sie beide als Bürgerbusch eingetragen. Die Bezeichnung Bürgerbusch ist volkstümlicher als Stadtbusch geworden.



Bürgereschstraße. Am 19. Mai 1856 beschloß der Magistrat: „Die von der Nadorster Chaussee aus in der Nähe des Lindenhofs nach dem Bürgeresch führende Straße erhält den Namen „Bürgereschstraße“. Die Straße hatte früher den volkstümlichen Namen „Nordpol“.

Der Bürgeresch, älter Oldenburger Esch (zuerst 1368), lag zwischen der heutigen Nadorster und der heutigen Donnerschweer Straße. Esch (gotisch atisk von atjan, essen, weil dort die Brotfrucht wuchs) ist das alte, nicht wie die Kampß eingefriedigte Ackerland. Die ganze zu einer Gemeinde gehörige Ackerflur zerfiel gewöhnlich in mehrere Esche oder Gewanne. Die Stadt Oldenburg besaß außer dem Bürgeresch noch den Beverbäker Esch nordöstlich vom B., den Dstringer Esch, den Esch bei der Repeiboden (= Seilerhütte; beide lagen westlich vom Rasteder Wege in der Gegend des Pferdemarktes), den Haarenesch südlich vom Ziegelhof. Auf diesen Eschen lagen die schmallengen Ackerstücke der Bürger und anderen Einwohner von Oldenburg (auch der Adelligen, der Kirchen und der Herrschaft) im Gemenge. Als die selbständige Ackerwirtschaft der Bürger abnahm, wurden die Stücke vielfach in Weiden, Wiesen, Gärten, endlich bei weiterer Ausdehnung der Stadt in Hausplätze umgewandelt. Um 1850 hatte sich diese Entwicklung auf dem westlichen Teil des Bürgeresches an der Nadorster Straße bereits vollzogen, so daß nur noch der östliche Teil den Namen hatte; nach diesem führte die Straße, die kurz vor 1849 angelegt ist, und an der sich 1851 bereits 7 Häuser befanden, in gerader Richtung.

Buttelweg. Weg im Stadtgebiet, im Einwohnerbuch nicht mit aufgeführt. 1862 heißt er im Wegeregister: „Weg von der Nadorster Chaussee bei des Schmieds zum Buttel Hause bis zum Ende des Galgenfelds“. In den Jahren 1894—99 wurde die wohl schon volkstümlich gewordene Form „Buttelweg“ amtlich angenommen.

Cäcilienplatz. Schon im Jahre 1860 schlug der Baurat Lasius in seinem Plan zu einer Bebauung der Dobben vor, auf den Wiesen hinter dem Theater einen geräumigen grünen Platz anzulegen, der als Mittelpunkt des neuen Stadtteils einen gartenmäßig anmutigen Charakter erhalten sollte. Als man 1876 sich entschloß, mit der Bebauung der Dobben Ernst zu machen, nahm man diesen Vorschlag auf, bestimmte aber den Platz zugleich für einen etwaigen Rathausneubau. Daher wurde er zunächst der Rathausplatz oder der sog. Rathausplatz genannt. Bis 1880 bildete er noch „eine Art Wüste, die bei jeder trockenen Jahreszeit und heftigem Winde einen förmlichen Sand- und Staubregen verursachte“. Nunmehr aber wurde er mit „Platanen, Koniferen, Solitär-bäumen, Besträuchen usw. bepflanzt und ausgeschmückt“ und 1885 die Straße an der Nordwestseite des Platzes



gepflastert. Da inzwischen für das neue Rathaus der Marktplatz als Standort außersehen war, so faßte der Magistrat am 12. Mai 1887 den Beschluß, „dem sog. Rathausplatz auf den Dobben den Namen Cäcilienplatz beizulegen unter Einfluß der an der Nordwestseite desselben vorbeiführenden die Cäcilienstraße mit der Bismarckstraße verbindenden Straße“. Cäcilie, geb. 1807 zu Stockholm als Tochter des schwedischen Königs Gustav IV. Adolf, der 1809 durch eine Revolution den Thron verlor, kam 1831 als dritte Gemahlin des Großherzogs Paul Friedrich August nach Oldenburg, wo sie bereits 1844 starb. Sie ist nicht besonders volkstümlich gewesen, hat sich aber in engeren Kreisen durch ihre Milde und Herzengüte Verehrung erworben, war wie ihre Namenspatronin sehr musikalisch und ist besonders durch die Komposition bekannt geworden, zu der Theodor von Kobbe den Text „Heil dir, o Oldenburg“ verfaßte. Nach ihr ist zunächst die Cäcilienbrücke am Damm, später die 1866/67 erbaute Cäcilienkirche genannt worden, und weiter ist der Name auf die dahinter gelegene Straße und von dieser dann auf den benachbarten Platz übergegangen.

Der Platz hat sich dank sorgfältiger Pflege zur schönsten Schmuckanlage der Stadt entwickelt. 1903 wurde dort der Randalaber, 1906 der Brunnen, der, von Rauchheld entworfen und von Högl ausgeführt, die Landesausstellung von 1905 geziert hatte und von dem Verschönerungsverein erworben war, als des letzteren Geschenk an die Stadt aufgestellt. Die Anlagen wurden zeitgemäß umgestaltet und gut gehalten; namentlich suchte man durch Anlegung zahlreicher Rosenbeete Oldenburgs Ruf als Rosenstadt zu betonen.

Cäcilienstraße. Schon im Jahre 1869 war „der Weg vom Bleicherhause neben dem Cäcilienplatz bis zur Gaststraße zu erheblichem Teil bereits ausgeführt.“ 1881 ist in den Akten von der „Platanenallee“ die Rede, d. i. der am Cäcilienplatz entlang führende Teil; in demselben Jahre wurde die Straße gepflastert. Einen amtlichen Namen hatte sie damals noch nicht, ein Bauunternehmer nennt sie Contrescarpe, wohl nach dem Bremer Vorbilde, und unter diesem Namen erscheint sie auch in dem Adreßbuche von 1880/81. Im folgenden Jahre (Febr. 10.) aber beschloß der Magistrat, der von der Roonstraße nach der Herbartstraße durch die Anlagen auf den Dobben und hinter der Cäcilienkirche herführenden Straße den Namen „Cäcilienstraße“ beizulegen. Über die Großherzogin Cäcilie s. unter „Cäcilienplatz“.

Damm. „Der Damm“, auf dem die Wildeshausener Heerstraße von Osterburg durch die von mehreren Flußarmen durchzogene Hunteniederung nach Oldenburg führte, ist der älteste Straßenzug des heutigen Oldenburg, wenn er auch ursprünglich ganz außerhalb des Bereiches der städtischen Verwaltung lag und erst nach und nach in die



Stadt einbezogen worden ist. Schon im Freibriefe von 1345 ist von ihm als etwas Vorhandenem die Rede. Danach wird er von der Stadt unterhalten, die Unterlage wird durch Buschwert und Pfähle hergestellt, wozu die Bürger das Material in dem (bei Osternburg gelegenen) herrschaftlichen Buschhagen hauen dürfen, darüber wird Erde geschüttet, die auf jeder Seite des Weges weggenommen werden darf. Jenes vom Grafen zur Verfügung gestellte Holz wurde jedenfalls auch für den Brückenbau verwendet, einmal bei Osternburg über einen alten Flutkanal der oberen Hunte (jetzt Hunteemskanal), sodann (der Öljestrich mit der Damm-Mühle war nach Strackerjan damals noch nicht vorh.) am Hauptstrom der Hunte vor der Burg. Diese letztere Brücke wird 1360 zum ersten Mal erwähnt, es standen damals schon einige Häuser bei ihr, also am mittleren Damm. 1454 wird zuerst ein am inneren Damm belegenes Haus genannt, die Bebauung hatte dort aber schon einige Jahrzehnte früher begonnen; von hier führte eine Brücke („neue Brücke“ 1424) über die alte Haaren (jetzt Hausbäke) durch das an Stelle eines älteren Mauerpförtchens erbaute „neue Tor“ (1462) zu der bis hierher verlängerten Langen Straße. Dieses Tor hieß später (1502/13) die Dammpforte, dann nach Erbauung des neuen Dammtors an der Hunte (1518) die alte Pforte, seit dem 17. Jahrhundert nach seinem Bewohner, einem Kapitän von Penz aus der Zeit Anton Günthers, auch Penzpforte oder Penzturm. Über diese neu angelegte Straße des inneren Dammes wurde nun um die Burg herum der Verkehr von der Huntebrücke zur Stadt geleitet, während er sich früher ausschließlich durch die Burg und dann über die Friesenbrücke und um den Kirchhof herum über den Marktplatz zur Langen Straße bewegt hatte. Von 1502 bis 1513 vermehrte sich die Zahl der Häuser am Damme von 17 auf 48. Auch die Gründung einer besonderen frommen Bruderschaft für den Damm, aus der sich später eine geschlossene Handwerkerinnung entwickelte, ist in dieser Hinsicht bezeichnend. Gegen Ende des Jahrhunderts waren der innere und der mittlere Damm auf beiden Seiten mit Häusern besetzt (Stadtplan von 1598). Beim Schloßneubau 1607 wurde die östliche Häuserreihe des inneren Dammes von Anton Günther angekauft und niedergedrückt, und hier eine nach dem Schlosse zu sich öffnende Loggia angelegt. Diese wurde zwar nach des Grafen Tode wieder abgebrochen, aber die Häuserreihe nicht wieder errichtet. 1680 wurde der innere Damm unter Aufhebung des zünftischen Privilegiums (1681) der Stadt zugelegt. Zur dänischen Zeit mußten die Häuser des mittleren Dammes den weiter vorgeschobenen Befestigungen weichen, wurden aber (seit 1791) nach Schleifung der Festungswerke in der Nähe des Schlosses wieder aufgebaut und 1818 der neue Stadtteil bis zur Mühle am Öljestrich der Stadt einverleibt. Der äußere Damm war noch im 17. Jahrhundert nur auf der Westseite mit Häusern besetzt, auf der anderen Seite befanden sich 3 gräfliche Fischteiche, und in der Nähe der Osternburger Brücke stand hier das Blaue Haus (sogenannt nach seiner Bedachung), ein Wirts- und Zollhaus. Im Laufe des 19. Jahrhunderts erstanden am Damm



mehrere größere Gebäude: das großherzogliche Palais (1826), die Landesbibliothek (1843) und vorher schon die Kastellanei an Stelle mehrerer kleinerer Häuser, endlich das Museum (1876—79). Nach Niederreißung des Blauen Hauses (1832), wurden auf dessen Gründen mehrere Häuser gebaut. Die neben den monumentalen Bauten stehenden gebliebenen alten Häuser stören die architektonische Einheitlichkeit erheblich. 1855 wurde auch der äußere Damm politisch mit der Stadt verbunden, während er in kirchlicher Hinsicht bei Osterburg verblieb. Die Bezeichnungen für die einzelnen Dammabschnitte lassen sich frühestens im Anfang des 17. Jahrhunderts („Erster, Mittelster, Bütterster Damm“) nachweisen, mögen aber schon älter sein. 1912 wurde laut Magistratsbeschuß vom 18. Dezember diese Unterscheidung aufgehoben, der innere Damm Schloßplatz und der übrige Teil einfach Damm genannt.

Die Brücke nach Osterburg, früher Hohe oder Blauhausbrücke genannt, wurde 1832 etwas nach Süden verlegt und erhielt den Namen Cäcilienbrücke nach der dritten Gemahlin des Großherzogs Paul Friedrich August, die im Jahre vorher nach Oldenburg gekommen war (vgl. „Cäcilienplatz“).

Dammbleiche. Die Dammbleiche war ein als Bleiche benutztes herrschaftliches Grundstück zwischen dem Öljestrich und dem alten Festungsgraben östlich von der Huntestraße, eine Landzunge, die auf drei Seiten von Gewässern umgeben war. Der Name wurde zunächst (1901) auf den vom mittleren Damm aus neben der Damm-Mühle dahin führenden Weg, später aber (1912, Dezember 18) auf den Straßenzug übertragen, der „vom Weidamm nach Norden, dann rechtwinklig abzweigend bis zur Straße am Festungsgraben führt“ (noch nicht ausgebaut). Durch die zweite Veränderung ist der Name von seinem Ursprungsorte etwas entfernt worden. Heute ist es also nur eine Straßenbezeichnung. Über die alte Dammbleiche, die übrigens in zwei je an einen Bleicher verheuerte Teile, die große und kleine Dammbleiche, zerfiel, zieht sich heute teilweise die Straße Am Festungsgraben hin.

Dietrichsweg (Stadtgebiet). Angelegt bei der 1803 begonnenen Teilung der Stadtgemeinde, führte der Weg bis 1882 die Bezeichnung „Weg vor der Halbmeisterei¹⁾“. Der Name Dietrichsweg, gewöhnlich Diedrichsweg, über dessen Verleihung altentwässert nichts festzustellen war, tritt im Adreßbuch zuerst 1882 auf.

¹⁾ Auf einem Plan des Stadtgebietes von 1762 erscheint westlich vom Ziegelhof ein Kamp mit einem Gebäude darauf als „Abdeckerey“. Von 1803 an ist dieses auf den Plänen als „Halbmeisters Haus“ oder „Halbmeisterei“ bis 1867 zu verfolgen. Das Haus lag im Winkel zwischen dem Dietrichsweg und dem Infanterieweg. 1819 bewirkt die Witwe des Halbmeisters Freimuth, daß ein neben ihren Gründen belegener Kamp und ein Strich Landes, der bei Anlegung der neuen Wege vor der Halbmeisterei liegen geblieben ist, der Halbmeisterei gegen



Damals wohnten am Wege im ersten Hause ein Gartenarbeiter Diedrich Chr. Büsing und ein Zimmergesell Diedrich Köben. Nach diesen beiden oder wenigstens nach Diedrich Büsing scheint der Weg seinen neuen Namen erhalten zu haben. Im Anschluß an die Gründung der Kriegsheimstätten-Siedelung ist der Weg in den letzten Jahren verlängert und als Straße eingerichtet worden; er soll aber, soweit er in die Siedelung fällt, einen besonderen Namen bekommen.

Dobbenstraße. 1851 ein von der Gartenstraße nach den Dobben führender Heckengang zwischen Gärten, in denen Gartenhäuser standen, nach und nach mit Wohnhäusern bebaut, erst 1902/03 als gepflasterte Straße von der Stadt eingerichtet. Sie endete ursprünglich an einem breiten von dem Abfluß des Overbeck'schen Teiches, dem alten Unterlauf der Marsch- oder Hausbäke, herführenden Graben, erst durch die Anlegung der Teichstraße erhielt sie eine nähere Verbindung mit der Stadt. Ältester Name Ziegenweg, dann 2. Dobbenstraße (vgl. „Koggenmannstraße“), seit dem 30. Jan. 1901 nach Magistratsbeschluß Dobbenstraße.

Die „dobbe“ (nd., verwandt mit dep, deppen) ist eine Vertiefung, mit Wasser bedeckt oder versumpft, und wird gewöhnlich in der Mehrzahl gebraucht, daher der rückgebildete hochd. Singular „der Dobben“. Sumpfige Gelände mit vielen Tümpeln und Wasserläufen wurden so genannt (vgl. auch die Bremer Dobben). Das Oldenburger Dobbengelände umfaßte den ganzen Raum zwischen dem Prinzessinweg und der Gartenstraße, dem Eversten Holz und der Ofener Straße. Es ist das frühere Inundationsgebiet der Haaren, deren ältester Lauf, vielfach schlauchartig erweitert, mitten hindurch floß und ursprünglich durch den heutigen Schloßgarten in die obere Hunte, später zwischen Stadt und Burgbezirk im Bette der jetzigen Hausbäke in die untere Hunte mündete, von der Gaststraße an den Stadtgraben bildend. Das ganze Gelände wurde durch Zuggräben in einzelne Dobben zerlegt, die nach ihren Eigentümern benannt waren. Die Stadt besaß im Osten nahe der Umwallung einen großen und einen kleinen Stadtdobben, hier gründete sie 1811 die Haarenbleiche (s. „Herbartstraße“). Wirtschaftlich wurden die Dobben meist als Wiesenland genutzt, im Winter waren sie oft vollständig mit Wasser

einen jährlichen Grundzins zugewiesen werden, in Erwägung, daß bei der Halbmeisterei kein hinlänglicher Raum zum Verscharren des Viehs vorhanden, die Besizung überhaupt zu klein sei. Hingegen entsagt die Witwe Freimuth jeglicher Austriftsgerechtigkeit auf die Stadtgemeinde und allen Ansprüchen auf weitere Ausweisungen. 1855 wird wieder ein Halbmeister Freimuth erwähnt. Nach J. Grimm ist Halbmeister ein Name für den Senker, der als Anhehrlicher nicht die Rechte anderer Meister genießt. In oldenburgischen Verordnungen von 1639 und 1648 wird aber für den Scharfrichter, der übrigens zugleich Abdecker ist, der Titel Meister gebraucht. Das Wort Halbmeister ist mir vor 1803 nicht entgegengetreten. Jedenfalls bedeutet es hier nur Abdecker, Schinder. Bemerkenswert ist auch, wie sich das Amt, weil ländlicher Besiz damit verbunden ist, in einer Familie vererbt.

bedeckt und lieferten bei Frost eine ausgedehnte Eisbahn. Erst Ende der 60er Jahre begann die Bebauung (s. darüber den allgemeinen Teil), die durch Aufschüttungen die alten topographischen Verhältnisse fast völlig verschleiert hat: gegenwärtig fällt auch der „Kaiserdobben“ nördlich vom Gerberhof diesem Schicksal anheim. Der Gesamtname Dobben für die Gegend von der Gartenstraße nach Westen ist noch nicht vergessen. Sollte das einmal eintreten, so wird hoffentlich wenigstens noch die Dobbenstraße Träger der Erinnerung bleiben.

Doktorflappe. Angelegt nebst verlängerter Amalien- und Nikolausstraße bei der Bebauung des Geländes im Winkel zwischen Hunte und Hunte-Emskanal, die aufgrund eines 1885 zwischen dem Landeskulturfonds, der Stadt und Zimmermeister Logemann abgeschlossenen Vertrages in den neunziger Jahren durchgeführt wurde. Benannt 1895 nach der dem Landeskulturfonds gehörigen Wiese Doktorflappe, die, seit dem Ende des 17. Jahrhunderts genannt, im 18. Jahrhundert öfter unter herrschaftlichen Pachtstücken aufgeführt wird und vielleicht unter dem Grafen Anton Günther an einen gelehrten Beamten ausgetan war. Älteste Namensform Doctoris Klappe, später auch Majors Klappe, Bremer Klappe zur Zeit, als auf der Wiese ein dänisches Retranchement lag. Den Ausdruck Klappe erklärt man aus einem Sielverschluss, durch den die Bewässerung der Wiese geregelt worden sei¹⁾. Sie lag am Oljestrich, seit dem Huntedurchstich von 1846 (s. „Hafenstraße“), der den nördlichen Teil von ihr abschnitt, auch an der Hunte und ist durch die Bebauung jetzt vollständig verschwunden, ein großer Teil ist für den Wendehafen verbraucht.

Donnerschweer Straße. Im Mittelalter „Butjenter Weg“, auch zum Verkehr mit Bremen über Altenhuntof- Huntebrück bis tief in die Neuzeit viel benutzt. 1701 „der aus dem Heil. Geistes Thor belegene gemeine Fahrweg, nacher Donnerschwee gehend“, damals in einem kaum brauchbaren Zustande. 1817 „der öffentliche Weg, welcher nach Bornhorst führt“. 1819 „Landstraße nach Donnerschwee“, aber 1835 wieder „Weg nach Bornhorst“. Endlich wurde 1856, Mai 19, bestimmt, daß die Chaussee nach Donnerschwee künftig Donnerschweer Straße heißen solle. Der Einspruch, den einige Anwohner dagegen erhoben, daß die an ihren Wohnungen vorbeiführende Straße durchaus unpassend „nach der nächsten Ortschaft Donnerschwee“ benannt sei, und ihr Vorschlag, diese entweder Oststraße oder Sand-, Bierstraße (weil beides hier oft vorübergeführt würde) oder Dietrichstraße (nach Assessor Kläemann, der sich um die Pflasterung der Straße besonders verdient gemacht habe) zu nennen, wurden abgelehnt. Die Donnerschweer Straße

¹⁾ Näheres Meitner, Oljestrich u. Weidamm III, Nachrichten 1913, Okt. 31.

Oldenburger Jahrbuch 1919/20.



wird hinter dem Klävenmannsstift von der Donnerschweer Chaussee abgelöst, die zur Gemeinde Ohmstede gehört. Sie überschreitet das Tal der nach Süden zur Hunte fließenden Beverbäke auf dem Beverbäker Damme (1518) und erreicht dann die Ort- und Bauerschaft Donnerschwee, älter Thonerzwe (1237), Donerszwe (1428), Donnerzwe (1436), ursprünglich Donars wede = Donars Wald. In dieser jetzt waldblosen Gegend ist also für die vorchristliche Zeit eine Waldung anzunehmen, in der Donar, der Gewittergott, verehrt wurde. Sie muß daher wesentlich aus Eichen bestanden haben¹⁾ und hat sich wahrscheinlich über das ganze hochgelegene Gelände östlich der Beverbäke bis zum Geestrande ausgedehnt, in der Niederung umsäumt von dichten Erlen- und Weidenbeständen, wie sie der Viber (Beverbäke = Viberbach, Flurname Ellernbrod westlich dieses Baches in der Hunteniederung) für seine Bauten in großen Massen braucht. Der Beverbäkenberg (genannt 1533), der früher (noch vor dem Eisenbahnbau 1867) bedeutend höher und massiger war, mag, dem germanischen Brauch entsprechend, die eigentliche Kultstätte des Donnergottes gewesen sein, von der aus die Opferfeuer ins Land leuchteten, wie noch im 19. Jahrhundert die Osterfeuer.

Dwostraße. Die heutige Dwostraße endet, kurz nachdem sie von der Ziegelhofstraße abgezweigt ist, am Bahnkörper. Bevor dieser gebaut wurde (1867), setzte sie sich im Zuge der heutigen Kastanienallee nach Westen hin fort und traf, nach Süden umbiegend, auf die jetzige Katharinenstraße zwischen Auguststraße und Steinweg. Dwo ist der Ziegellemm, der namentlich auf den Gründen südlich vom Ziegelhofe, dem alten Haarenesch, gefunden wurde. Die Stadt hatte hier ihre Dwokuhlen, aus denen sie zunächst ihren Bedarf an Lehm für das städtische Ziegelwerk (vor 1759) deckte, während der Überschuß an Privatleute verkauft wurde. Waren die Kuhlen ausgebeutet, so wurden sie wieder eingeebnet und der Grund und Boden veräußert, worauf man auf anderen zu diesem Zwecke erworbenen Grundstücken neue anlegte. Bei Grundstücksverkäufen in dieser Gegend findet sich daher oft der Zusatz „auf den Dwokuhlen belegen“ (z. B. 1612, 1664). Schließlich hatte man das Dwo graben weiter nach Osten verlegt, auf die sog. Lauenstücke westlich vom südlichen Ende der Ziegelhofstraße. 1665 ist von dem städtischen Dwo lande auf den Lauenstücken die Rede, die Bürgermeister und Rat vom Grafen und von Privatleuten teuer erkaufte hätten. Auf dieses Dwo land führte die Dwostraße, die schon auf einer Karte des 17. Jahrhunderts als solche bezeichnet wird. Es wäre zu wünschen, daß der Name, trotzdem die Dwostraße seit Anlegung der Würzburger Straße eine Sackstraße geworden ist, erhalten bleibt.

¹⁾ Noch im 15. Jahrhundert gab es zu Donnerschwee eine gräßliche Holzung, in der die Herren von Schleppegrell zur Zeit der Mast die Austraif für Schweine besaßen, sie bestand also aus Eichen.

Efeustraße. Am 30. Januar 1901 erhielt die 2. Kirchhoffstraße den Namen Efeustraße (s. „Kirchhoffstraße“).

Ehnerstraße und Ehnerweg (Stadtgebiet). Auf der Rückseite einer Urkunde vom 10. Oktober 1368 werden in einer etwas später geschriebenen Notiz 7 Ackerstücke genannt, welche liegen „infra stratam et semitam, que ducunt ad villam Enerten“. Diese von einem Fußwege (semita) begleitete Fahrstraße führte jedenfalls über das Gelände des damals noch nicht vorhandenen Gertrudenkirchhofs etwa im Zuge des heutigen Hauptweges auf diesem, dessen Richtung die eigentliche Ehnerstraße fortsetzt, denn das ost-westliche Stück von der Nadorster Straße aus ist erst nach der Erweiterung des Friedhofes angelegt worden. Jahrhunderte hindurch behielt der Weg seinen ländlichen Charakter, noch 1851 standen nur wenige Häuser an der linken Seite. Erst im Wegeverzeichnis von 1862 findet sich die Ehnerstraße. Mehr und mehr bauten sich hier kleinere Hausbesitzer an, auch an zwei Fußwegen, die parallel zu der nach Osten ausbiegenden Strecke zwischen Gärten entstanden waren und nunmehr als 2. und 3. Ehnerstraße bezeichnet wurden. Um den dadurch öfter verursachten Verwechslungen zu steuern, wurden schon 1895 für die letzteren andere Namen vorgeschlagen, indeß kam es erst 1901, Januar 30, zu der Festsetzung, daß fortan die 1. Ehnerstraße einfach Ehnerstraße, die 2. dagegen Ranken- und die 3. Nebenstraße heißen sollten. Die Fortsetzung der Ehnerstraße nach Norden jenseits der Lambertistraße bildete der Ehnerweg, doch ist 1907 auch von diesem noch eine Strecke der Ehnerstraße zugelegt worden, so daß jener nun fast ganz ins Stadtgebiet fällt.

Enerten, auch Enerde (1347), Enerthe, Enderten, Enharden ist Genitiv von Enhard, hochdeutsch Einhart, dem Namen des mutmaßlich ersten Ansiedlers. Die villa Enerten bestand aus vier Häusern¹⁾ mit Wiesen, Weiden, Holzungen, Rämphen, Büschen, bebautem und unbebautem Ackerland und allerhand Nutzungsrechten. Der Bezirk begann an der ältesten Grenze des Stadtgebietes, wo sich im 14. Jahrhundert das Siechenhaus, später daneben die St. Gertrudentapelle erhob²⁾, mit dem Eschlande, an das im Osten der Oldenburger Esch stieß, und setzte sich nach Norden in den übrigen Wirtschaftsflächen fort, bis er sich in dem angrenzenden Oblande verlor. Im 14. Jahrhundert gehörte Ehner den Herren von Porsenberg, einem oldenburgischen Burgmannengeschlecht, aber als gräfllich tecklenburgisches Lehen. 1399 verkauften diese den ziemlich bedeutenden Besitz an die Stadt, die für

¹⁾ „veer hus to Enharden in Amerlant“, Urk. v. 1469 (U. B. d. Stadt O. Nr. 87), die auf älteren Verhältnissen fußt.

²⁾ Im Anfange des 16. Jahrh. wird mehrfach ein in dieser Gegend bef. Altar zum heiligen Kreuze erwähnt. Stand dabei ein wirkliches Kreuz, wie es den Anschein hat, so könnte es sich dabei um ein jener alten Steinkreuze handeln, die von den ältesten Zeiten her als Grenzzeichen auftreten. S. auch unter „Kreuzstraße“.



die wachsende Einwohnerzahl einer größeren Fläche Landes bedurfte und nun einen Teil, besonders die Ackerflächen, parzellierte und das übrige zur Allmende schlug. Später finden sich einzelne Bürger im Besitz von Stücken auf dem Ehnernesch. Im 19. Jahrhundert ist „auf dem Ehnern“ zwischen Alexanderstraße und Nadorfer Straße ein ganzer Stadtteil entstanden.

Unter den Eichen. Die Straße ist in den Jahren 1910 bis 1913 auf dem Ausstellungs-gelände von 1905 (s. den allgemeinen Teil) von einem Unternehmer-konfession (Dincklage, Brandes, Garnholz) angelegt worden. Der Stadt wurde damals eine Ecke des Eversten Holzes zur Wegemasse abgetreten und die Einfassung weiter zurückgesetzt. Der Großherzoglichen Hausfideikommissdirektion wurde dagegen auf ihren Wunsch stadtseitig zugesichert, daß die am Rande des Holzes stehenden alten Eichen in der Entwicklung ihrer Zweige nicht behindert werden sollten. Nachdem die Unternehmer anfangs den Namen Friedrich Augustpromenade vorgeschlagen hatten, entschied man sich am 6. September 1910 auf Anregung des Konfessionmitgliedes Garnholz für die Bezeichnung Unter den Eichen. Nach dem Bebauungsplan soll die Straße bis zur Wichelnstraße durchgeführt werden und hier in die Tannenstraße übergehen.

Elimarstraße. Die Straße ist von 1852 an, etwas später als die Amalien- und Friederikenstraße, von J. D. Kläemann auf seinen Gründen angelegt worden und erst 1870 in den Besitz der Stadt übergegangen. Benannt ist sie nach Herzog Elimar (1844–1895), dem Sohne des Großherzogs Paul Friedrich August aus seiner (3.) Ehe mit Cäcilie, geb. Prinzessin von Schweden. Wegen der Ent-freihung des Stadtteils s. „Amalienstraße“ und „Friederikenstraße“.

Elisabethstraße. Nachdem die Regierung für die Erbauung eines Landgerichts-gebäudes und Gefangenenhauses jenseits des Öljestriches Grund und Boden erworben, forderte sie 1855 die Stadt auf, die Verlängerung der Huntestraße über den damaligen Dorfplatz (oberhalb der Huntebrücke, „Löschplatz“ 1792) ins Auge zu fassen. Nach Feststellung der Unterhaltungspflicht wurde der Bau in Angriff genommen und die Straße im folgenden Jahre auf Anregung des Ministers v. Rössing, der von hoher Seite dazu inspiriert war, nach der Großherzogin Elisabeth, geb. von Sachsen-Altenburg (1826–1896), die sich für die Anlage besonders interessiert haben sollte, benannt. 1858 war die Straße gepflastert, auch mit einem Trottoir und an der Hunte-seite mit einer gartenmäßigen Anlage versehen. 1856/57 sollen auch schon die ersten Häuser daran entstanden sein. Erst 1862 wurde das Gerichtsgebäude fertig, und 1865 bis 1867 erfolgte der Bau des Augusteums. Die Verlängerung der Elisabethstraße über das Land-gerichtsgebäude hinaus fällt in den Anfang des 20. Jahrhunderts. In etwas



späterer Zeit (um 1910) entstand östlich von dieser Verlängerung ein neuer Stadtteil (s. „Mozartstraße“), zu dem die Elisabethstraße den Hauptzugang bildet.

Elisenstraße. An Stelle der Elisenstraße stand bis 1882, nach der Langen Straße gewendet, das Haus des Gastwirts Wolken. Da sich schon längst das Bedürfnis nach einer unmittelbaren Verbindung der Langen Straße mit der Osterstraße und dem Bahnhofsviertel geltend gemacht hatte, so kaufte damals eine „geschäftliche Vereinigung“, an deren Spitze Ernst Fortmann stand, das Wolken'sche und das nördliche Nachbargrundstück an, und bat den Magistrat um Genehmigung des Planes, das Wolken'sche Haus abzubrechen und über das Grundstück eine neue drei Meter breite Straße für Fußgänger anzulegen, an deren Südseite ein vier Meter breiter Platz für Anlagen liegen bleiben sollte, während man auf der gegenüber liegenden Seite der Straße Neubauten errichten wollte. Der Plan wurde vom Magistrat genehmigt und sehr rasch ausgeführt. Schon im September gingen die Gebäude ihrer Vollendung entgegen, und es wurde notwendig, der Straße, für die der Volkswitz die treffende Bezeichnung Wolkenbruch erfunden hatte, einen amtlichen Namen zu geben. Nachdem man Fortmann mitgeteilt hatte, daß man dabei gern seine Wünsche berücksichtigen würde, bat dieser um die Benennung Elisenstraße, weil seine kürzlich verstorbene Frau Elise auf das Zustandekommen der Straße einen bestimmenden Einfluß ausgeübt habe (anscheinend hatte sie bedeutende Geldmittel dazu aus ihrem Vermögen zur Verfügung gestellt). Am 30. November nahm der Magistrat dies Gesuch an. Die Straße wurde darauf mit gelben Klinkern gepflastert, der für die Anlagen bestimmte Streifen mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt und an der Südseite eine Mauer aufgeführt, deren mittleren Teil man zu einem Zierstück mit Uhr, Barometer usw. gestaltete. Ein von der Stadt 1909 entworfener Plan, die Straße zu einer Fahrstraße zu erweitern, wozu ein Antrag der Bewohner benachbarter Straßen die Anregung gegeben hatte, ist, obwohl er bereits Rechtsgültigkeit erlangt hatte, nicht ausgeführt worden.

Ellernbrok (Stadtgebiet). Am 27. Nov. 1913 erhielt der zwischen Wahlenhorst und 3. Feldstraße neu angelegte Weg, an dem vor kurzem zwei Häuser erbaut waren, den Namen Ellernbrok. Ellernbrok (en elrenbrok 1433, ein mit Erlengebüsch bestandenes Bruchland) ist die ältere Bezeichnung für das später Wahlenhorst genannte Grundstück, das die Stadt 1433 von dem Knappen Gerb von Wechloy kaufte. Es lag etwas weiter westlich von dem jetzt danach genannten Wege in der Gegend der Schließstände. E. unter „Brokweg“ und „Wahlenhorst“.

Elfaßer Straße. Am 14. Juni 1910 beschloßen Magistrat und Stadtrat, die vom Friedrich-Augustplatz östlich zur Alexanderstraße führende Straße Elfaßer



Straße zu nennen. Die Bekanntmachung des Beschlusses erfolgte am 13. August auf dem oldenburgischen Bundeskriegerfeste, dem zu Ehren damals einige im Bauplan vorgesehene Straßen, die sich um den Friedrich Augustplatz gruppieren, nach Erinnerungen an den deutsch-französischen Krieg von 1870/71 benannt wurden. Die Elsfäßer ist das Seitenstück zur Lothringer Straße. Beide sind wohl abgesteckt, aber noch nicht ausgebaut und einstweilen mit Kleingärten bedeckt.

Die Namen in diesem Viertel suchen das Andenken an geschichtliche Vorgänge, besonders die Schlachten, festzuhalten (vgl. außer Sedan- und Mezerstraße auch Werbach- und Hochhauserstraße), während man auf den Dobben die Führer durch Straßennamen zu ehren gesucht hat (Bismarck-, Roon-, Moltke-, Hindenburgstraße).

Erlenweg (Stadtgebiet). Im Jahre 1908 hat der Wirt Gustav Märtens um die baupolizeiliche Erlaubnis, durch seine am Artillerieweg gelegenen Ländereien einen Weg legen zu dürfen, um daran Baupläze herstellen zu lassen. Die Erlaubnis wurde erteilt, indem der Grundeigentümer den zur Herstellung eines Weges vom Artillerieweg bis zur Bäte (Grenze zwischen Stadtgebiet und Wechloy) erforderlichen Bodenstreifen an die Stadt abtrat, während diese auf die Pflasterung des Weges seitens des Unternehmers verzichtete (1909). Am 10. Oktober 1911 erhielt der Weg den Namen Erlenweg.

Feldstraße (Stadtgebiet). Die Straße ist wie das ganze Wegenetz im „Bürgerfelde“ durch die 1803 entworfene Parzellierung der Stadtgemeinde entstanden. Der Name findet sich zuerst in einem Wegeverzeichnis von 1862; die Einteilung in erste (Scheideweg bis Alexanderchauffee), zweite (Alexanderchauffee bis Rauhehorstweg) und dritte Feldstraße (Rauhehorstweg bis Johann Justusweg), die wohl durch die Länge des Straßenzuges notwendig wurde, stammt aus späterer Zeit.

Am Festungsgraben. Hinter den Gärten der Häuser an der Suntestraße lag bis in das erste Jahrzehnt dieses Jahrhunderts ein totes Gewässer, das in der dänischen Zeit als Festungsgraben gedient hatte und im Norden mit dem von der Sunte herkommenden Sichtenmühlentanal sowie dem Öljestrich in Verbindung stand. Auf älteren Plänen (1821, 1826) Die Graft genannt, heißt es 1851 Alter Festungsgraben, 1858 Ehemaliger Festungsgraben. Danach wurde 1912 (Dezember 18) die Straße, die nach Ankauf des Weidammgeländes seitens der Stadt und nach Zuschüttung des Grabens vom Damm bis zur Amalienstraße gebaut war, Am Festungsgraben genannt. Bis jetzt (1920) ist die Straße, obwohl mit dem besten Pflaster versehen, infolge der durch den Weltkrieg geschaffenen Verhältnisse noch gänzlich häuferlos.

Fichtenstraße. Im März 1900 erhielt die kurz vorher angelegte Straße, an der bereits ein Neubau (Husmann) errichtet war, den Namen Fichtenstraße, vielleicht im Hinblick auf die Tannenstraße im Gerberhofviertel. 1906 wurde sie mit einem Pflaster versehen.

Flurstraße. Am 26. September 1900 Beschluß des Magistrats: „Die Straße hinter der Lehmkuhle, welche von der Bürgereschstraße ab in die freie Flur führt, heißt fortan „Flurstraße“. Über die Lehmkuhle s. „Lehmkuhlenstraße“.

Frankenstraße (Stadtgebiet). Angelegt 1911 von der Firma Gebr. Meyer nach dem allgemeinen Bebauungsplan. Der Name, in Verbindung mit Sachsen-, Goten-, Friesenstraße gewählt, erscheint zuerst 1912 im Adreßbuche.

Friedensplatz. In alter Zeit trafen sich hier die Straße von Wechloy oder Ofen und der vom Ziegelhof herkommende Steinweg vor dem Haarentore. In dem dazwischen liegenden spitzen Winkel konnte, als die Ofenerstraße im 19. Jahrhundert bebaut wurde, die Häuserreihe mit dem dazu gehörigen Gartengelände erst weiter westlich beginnen, und so war die Entstehung eines Platzes gegeben. Indessen hatte er zunächst noch keinen eigenen Namen; die an der Nordseite entstandenen Häuser wurden 1856 der Marienstraße beigezählt. Auch als 1872 durch Anlegung eines Weges über das keilförmige Stück zwischen Ofener- und Marienstraße, um von der Peterstraße her einen bequemeren Zugang über die erneuerte Haarenbrücke zur neuen Realschule zu gewinnen, im Westen ein gewisser Abschluß geschaffen war, erhielt der Platz noch keine besondere Bezeichnung. Dies geschah erst am 2. November 1878 bei der Einweihung des auf dem Dreieck zwischen den drei Straßen¹⁾ errichteten Kriegerdenkmals, indem der das Denkmal als Vertreter der Stadt übernehmende Oberbürgermeister v. Schrenck mitteilte, daß laut Beschluß des Magistrats das Denkmal den Namen Friedenssäule und der Platz den Namen Friedensplatz führen solle. Die Häuser von der Haarentorbrücke bis zur Peterstraße, die vorher zur Marienstraße gerechnet waren, erhielten nun ihre eigene Numerierung. Zu dem Platze gehört auch die „Friedenskirche“ der Methodistengemeinde, an deren Stelle früher das Oppermannsche Haus als Ofenerstraße Nr. 1 stand.

Friederikenstraße. S. zunächst „Amalienstraße“. Nach Strackerjan ist die Straße von 1849 an entstanden. Ein Bericht von 1854 schildert die Entstehung „des neuen Stadtteils zwischen Hunte und Olfestrich“ folgendermaßen. Die be-

¹⁾ Dieses Dreieck hatte der Staat, der bisherige Eigentümer, für die Errichtung des Kriegerdenkmals, unter der Bedingung einer anständigen Befriedigung und Unterhaltung des Stückes, unentgeltlich an die Stadt abgetreten.



treffenden Grundstücke gehörten vor 1846 teils der Landesherrschaft, teils Privaten, unter denen der Kaufmann J. D. Klävemann bei weitem den größten Teil besaß. Nachdem 1845 und 1846 der Huntedurchstich am Stau zur Ausführung gebracht und durch Austausch zwischen der Landesherrschaft und den Privatbesitzern die zu einer Weganlage neben dem Hunteflusse vom Wall bis zum Oljestrich (der Neuen Huntestraße) erforderliche Grundfläche erlangt war, entwarf zunächst Klävemann den Plan, das ihm gehörige Land zu Bauplätzen zu verkaufen. Er war Eigentümer des Landes an der Neuen Huntestraße von der Amalien- bis zur Friederikenstraße, ferner des bei weitem größten Teils der Grundstücke an der Amalien- und Friederikenstraße, insbesondere des Geländes, auf welchem diese Straße selbst angelegt worden, und des später für die Elimarstraße verwendeten Areals. Die Neue Huntestraße trat Klävemann sogleich an die Stadt ab, die anderen Straßen wollte er zunächst behalten, um die an ihnen liegenden Bauplätze nach und nach zu veräußern. Erst nachdem er alle seine Bauplätze an der Amalienstraße verkauft hatte, erteilten er und die nunmehrigen Grundeigentümer ihre Zustimmung dazu, daß diese eine öffentliche würde (1850). Die Friederikenstraße wurde 1853 an die Stadt abgetreten, die Elimarstraße erst 1870.

Friedhofsweg. Der Weg, schon 1851 auf Hotes Plan vorhanden, 1862 als „Weg von der Einfahrt nach dem Ziegelhofs bis zum Milchbrinksweg westlich vom Pestkamp“ verzeichnet, wurde nach Anlegung des neuen städtischen Kirchhofs 1874 Neuer Kirchhofsweg genannt. Dieser Name wurde am 30. Jan. 1901 in Friedhofsweg umgewandelt.

Friedrich August-Platz. Für den noch nicht ausgebauten Stadtteil zwischen Melkbrink, Alexander-, Gertruden-, Werbachstraße und dem Grünen Wege ist im allgemeinen Bebauungsplan ein zentraler Schmuckplatz vorgesehen. Am 14. Juni 1910 beschlossen Magistrat und Stadtrat, diesen Platz nach dem Großherzog Friedrich August (1900—1918) zu benennen. Nachdem die Genehmigung dazu höchsten Orts eingeholt war, wurde der Beschluß auf dem Bundeskriegerfest am 13. August veröffentlicht.

Friedrichstraße. Am 22. Mai 1856 beschloß der Magistrat, der Straße zwischen Nelken- und „Dwostraße“ (Ziegelhofstraße) den Namen Friedrichstraße zu geben, vermutlich wie bei der Jakobi- und Johannisstraße nach einem Grundbesitzer. Die Osthälfte der Straße ist auf den Plänen von 1820 und 1851 als Weg eingetragen, kurz vor 1856 scheint sie bis zur Ziegelhofstraße durchgeführt zu sein.



Friesenstraße (Stadtgebiet). Im Jahre 1896 bat der Landmann Friedrich zum Buttel um die Erlaubnis, über seine auf dem Ehnern belegenen Ländereien, die er als Bauplätze zu verwerten beabsichtige, einen Weg von der Nadorster Chaussee nach dem Ehnernwege anlegen zu dürfen. Die Bewilligung des Gesuches wurde erst 1898 nach Feststellung eines Bebauungsplans für den Ehnernesch erteilt. Erst 1902 wurde an dem Wege das erste Haus gebaut und aus einigen innerhalb der Stadtverwaltung vorgeschlagenen Bezeichnungen (Grafen- oder Tecklenburger Str. mit Rücksicht auf das frühere Lehnverhältnis zwischen der Grafschaft Tecklenburg und Ehnern, ferner Rüstinger-, Sachsen-, Friesenstraße) der jetzige Name gewählt.

Gartenstraße. Schon im 14. Jahrhundert bestand ein Weg, den die Herren von Everßen über die ihnen gehörenden Gründe in der Haaren-Hunteniederung zur Verbindung mit Burg und Stadt Oldenburg angelegt hatten. Im Jahre 1348 räumten sie den Bürgern und ihren Nachkommen das Mitbenutzungsrecht an diesem Wege ein, für den hier das Everstentor errichtet wurde. Dieser „Weg (oder „Straße“ 1608) außer dem Everstentore“ war ein vielfach gekrümmter, im Winter oft unter Wasser stehender Landweg. An ihm lag im 17. Jahrhundert der große Herrngarten des Grafen Anton Günter (zwischen Everstenholz und jetziger Dobbenstraße), und im 18. Jahrhundert befanden sich hier auf beiden Seiten die Gärten wohlhabender Bürger. Die Anlage des Schloßgartens unter Herzog Peter Friedrich Ludwig, der hierzu eine Reihe von Privatgärten ankaufte (von 1803 an), führte, um für die Westseite des Gartens eine feste ordentliche Grenze zu erhalten, zu einer Regulierung des Weges. Er wurde auf herrschaftliche Kosten begradigt, erhöht und gepflastert und so in eine regelrechte Straße verwandelt, die künftige Unterhaltung wurde den Anliegern auferlegt. Die Marschbäke, die ursprünglich den Weg durchschnitten und ihren Lauf am Everstenholz entlang zur Haaren gehabt hatte, wurde, um den Bau einer Brücke zu vermeiden und auch wohl zur Verwendung zu gärtnerischen Zwecken, durch den herrschaftlichen Garten geleitet.

1807 entstand an der neuen Straße, die ihren alten Namen, da das Everstentor vorläufig stehen blieb, einstweilen noch weiter führte, das erste Haus (Nr. 1, erbaut von Runde). Der weitere Umbau erfolgte erst 1817; dem nach Rückkehr des Herzogs aus der Verbannung sofort wieder in Angriff genommenen und 1819 vollendeten Schloßgarten gegenüber erhoben sich bald vornehme Privathäuser in geräumigen wohlgepflegten Gärten. Wohlbegründet mußte es daher erscheinen, als die Straße 1833 amtlich den sogar in die neue Stadtordnung aufgenommenen Namen Gartenstraße erhielt. Diese wurde damals ausdrücklich noch zu den Vorstädten gerechnet. Erst nach völligem Abbruch und Verlegung des Tores an die Amtsgrenze beim Marschwege (1842) wurde die Straße mit der Stadt zunächst tatsächlich, später auch verwaltungsmäßig vereinigt.



Gärtnerstraße. Diese Verbindung der Wichelnstraße mit dem Prinzessinweg hatte ursprünglich keinen besonderen Namen, da kein Haus daran stand. 1855 wird sie als „Fortsetzung der Wichelnstraße von der Wallmeisterwohnung bis an den Prinzessinweg“ und als Privatweg bezeichnet, der nur von Fußgängern benutzt werden dürfe. An ihrer Nordseite entlang erstreckte sich bis 1910 eine Gärtnerei (Fahrenbach, früher Pleß, Wichelnstr. 13, Blumenladen Langestr. 68), die 1911 einging und in Hausplätze verwandelt wurde. Von 1912 an erscheint der Name Gärtnerstraße im Einwohnerbuche, dessen Entstehung durch obiges klar gestellt wird.

Gaststraße. Die Straße ist auf einen Abschnitt des ältesten Stadtgrabens angelegt, der im 14. Jahrhundert zugeschüttet wurde, war aber noch im Anfange des 16. Jahrhunderts nicht mit eigentlichen Wohnhäusern besetzt; es lagen daran Scheuern, Ställe, Hopfenhöfe, unbebaute Hausplätze, nur in einem Falle (1464) wird ein Haus erwähnt. Der Plan von 1598 zeigt auf beiden Seiten eine geschlossene Häuserreihe, wenn auch die Straße in den gräflichen Wurtzinsregistern der Zeit nicht vorkommt (die dortigen Hausplätze waren eben nicht zinspflichtig). Die frühere Enge der Straße ist erst durch Grundstücksabtretungen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts verringert worden. Erst nach Niederlegung des Walles und Herstellung der „Theaterstraße“ hörte die Gaststraße auf eine Sackgasse zu sein. Die Brücke über den Stadtgraben wurde erst bei der Bebauung der Dobben in den siebziger Jahren angelegt.

Ihr ursprünglicher Name „strate, de gheit na dem gasthuse“ (1460, 1464) erscheint bald verkürzt zu gaststrate (1491 und später). Das Gasthaus ist die domus hospitalis, die Abt Oltmann von Rastede in einem 1388 angekauften, an der Haaren gelegenen Hause für mittellose Kranke gründete. Auf Hamelmanns Plan ist dieses Haus am Ende der Straße unmittelbar vor dem Walle deutlich zu sehen. Es bestand noch 1714, die Armen wohnten damals in den fünf daneben belegenen „Elenden Buden“ (d. h. niedrigen Häuschen für [arme oder kranke] Fremde). Nach der Gaststraße hieß eine Zeitlang der anstoßende Wall der „Gastwall“.

Georgstraße. Nach Strackerjan ist die Straße von 1842 ab entstanden. Jedenfalls war 1846 ein Weg vorhanden, der von der Grünen Straße nach dem Arbeitshause (an Stelle der heutigen Volksschule neben der städtischen Turnhalle) führte¹⁾. Bei Gelegenheit einer Schauung unter Teilnahme von 12 Interessenten am 28. März 1846 erhielt er auf Vorschlag des Magistrats den Namen Georg-

¹⁾ Beide Wege, einen rechten Winkel bildend, spiegeln den Umriß einer Schanze wieder, an deren Außenseite sie entstanden sind. Vgl. den Schanzweg unter „Wilhelmstraße“.



straße. Zehn Jahre später wurde die Straße nach Norden über die zum Neuen Hause gehörigen Gründe bis zur Peterstraße durchgeführt und 1859 für eine öffentliche Straße erklärt. Nach wem sie benannt ist, ergibt sich aus den Akten nicht. Ein Prinz Georg, Sohn des Herzogs Peter Friedrich Ludwig, ist 1812 verstorben, Herzog Georg, Sohn des Großherzogs Nikolaus Friedrich Peter, erst 1855 geboren. Es ist nicht unmöglich, daß man 1846 der Parallelstraße zu der nach Herzog Peter benannten Straße den Namen seines jüngeren Sohnes, Bruders des regierenden Großherzogs Paul Friedrich August — etwa auf dessen Anregung — beigelegt hat, eine Ehrung, die der Prinz wegen seines opfermutigen Verhaltens, das ihm 1812 in Rußland den Tod an der Pest zuzog, jedenfalls verdient hätte; seine Überreste sind auch 1826 nach Oldenburg überführt und im Großherzoglichen Mausoleum auf dem St. Gertrudenkirchhofe beigesetzt. (Vgl. über ihn E. Pleitner, Oldenburg im 19. Jahrh. I, 162—175).

Gerberhof. Die Gerberhütten der Schuhmacher und Kürschner, die bisher an der Haaren in der Nähe der Stadt gestanden hatten, wurden 1644 wegen Erweiterung der Festungswerke auf Verlangen der Regierung abgebrochen und nach einem Platze zwischen der Haarenmühle (Ammerländer Hof) und dem „Weinhofe“¹⁾ verlegt. Hier standen sie an einem Haarenarm, von dem jetzt nur noch ein schmaler Graben übrig ist. Ihr früherer Standort mag der 1603 erwähnte „Garberkamp“ gewesen sein. Noch 1833 wohnten am Gerberhofe ein Lohgerber und zwei Schuhmacher. Der Weg nach dem Prinzessinwege wird zuerst 1837 genannt.

Gerichtsstraße. Die „Straße zwischen dem Gefangenenhause und dem Amtsgericht“ erhielt durch Magistratsbeschluß vom 30. Januar 1901 den Namen Gerichtsstraße. Im Jahre 1911 wurde dem Bauunternehmer Freytag die Anlegung der verlängerten Gerichtsstraße auf der Dammkoppel erlaubt.

Gertrudenstraße. Die Straße ist 1899 bis 1906 zugleich mit der Kurzen Straße vom Rats Herrn Harms auf seinen Gründen hergestellt. Den Namen Gertrudenstraße hatte man — wohl im Hinblick auf die nicht sehr entfernte St. Gertrudenkapelle — schon vor 1899 in Aussicht genommen.

Gotenstraße (Stadtgebiet). Die Straße ist von 1911 bis 1913 auf der Strecke von der Frankenstraße bis zur Menkeschen Grenze von der Baufirma Gebr. Meyer angelegt und 1914 von der Stadt übernommen worden. Der Name war schon

¹⁾ Gewöhnlich plattdeutsch: Wienhof, wahrscheinlich ein Hof, der früher an die Kirche eine zur Anschaffung von Abendmahlswein bestimmte Abgabe zu entrichten hatte. Er lag hinter dem Everstenholze; von ihm hat die Wienstraße, Gem. Eversten, ihren Namen. Wienäcker kommen im Oldenburgischen auf dem Lande vor.

vorher im Bebauungsplan — entsprechend den Namen Franken-, Sachsen-, Friesenstraße — vorgesehen. Die Straße soll über die Widukindstraße hin bis zur Lambertistraße durchgeführt werden.

Gottorpstraße. Die Gottorpstraße hat sich aus dem sog. neuen Wege entwickelt, der 1604 zuerst erwähnt wird (Hof „ober dem neuwen wege“). Ursprünglich ein schmaler Damm, der das Oberwasser der Haaren von der Dhmsteder Sielacht schied, begrenzte er im 18. Jahrhundert den äußeren Festungsgraben vor der Staulinie. Als 1764 die entbehrlichen Festungsgebäude und sämtliche Außenwerke von der Regierung verkauft wurden, gelangte „der neue Weg vom Schlagbaum hinter dem Glacis bis zum Schlagbaum vor dem Stautor, in welchem eine Brücke und vier kleine Schleusen von Bohlen liegen, mit der Verpflichtung, diese Brücke zu unterhalten“, in den Besitz der Stadt. Lange Zeit war er die einzige direkte Verbindung zwischen der Gegend vor dem Heiligengeisttor und dem Stau. Hier mündete er 1851 zwischen dem Steueramt und einem Privathause als ein im übrigen häuserloser Fußweg, der aber wegen der darauf stehenden Allee von Ulmen und Eschenbäumen sowie der Aussicht einerseits auf die Gräben und den Stadtwall im Westen, andererseits auf die Wiesen (die „Moorstücke“) im Osten sicher von Spaziergängern viel benutzt wurde. Nun aber begann man im Zusammenhang mit der Bebauung der Moorstücke (s. „Rosenstraße“) ihn als Straße herzurichten. Der nördliche Teil wurde der vom Stau her verlängerten Rosenstraße zugelegt, der südliche blieb Neuer Weg. Im Laufe der fünfziger Jahre wurden die ersten Häuser daran gebaut, 1856 wurde mit der Pflasterung begonnen, die Bäume wurden abgeholt. 1873 wurde er an seinem Südende nach Ankauf und Niederreißung des östlich stehenden Hauses (Mehrens) verbreitert (bei dieser Gelegenheit erwarb Klävemann durch Tausch das an der Ecke liegende Grundstück, auf dem er später sein Wohnhaus, nachher Landesgewerbemuseum, jetzt Neubau der Landesbank, errichtete), nachdem der nördliche Teil von der Bahnhofstraße bis zur Rosenstraße schon eine größere Breite erhalten hatte. Der Name Gottorpstraße erscheint zuerst in einer Akte vom 3. Oktober 1874 und wird zunächst noch neben dem älteren gebraucht (1875 „am Neuenweg, künftig Gottorpstraße genannt“, dann „Gottorpstraße (Neuerweg)“, ohne daß von einer amtlichen Entschliebung hinsichtlich des Namens Kunde gegeben würde. Pate gestanden hat dabei die genealogische Bezeichnung des Großherzoglichen Hauses: Holstein-Gottorp, jüngere Linie (Gottorp ein Schloß bei Schleswig.)

Grüne Straße. Auf dem vor dem Heiligengeistwall jenseits der Haaren liegenden Außenwerk waren nach dessen Abtragung in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts Gärten entstanden, zu denen vom Heiligengeisttor aus ein Fußweg führte. Im Jahre 1838 wurde dieser Weg mit Zustimmung der Interessenten



über ein hierzu angekauftes Grundstück bis zur neu angelegten Peterstraße verlängert und in einen öffentlichen Weg verwandelt, doch machten die früheren Eigentümer zur Bedingung, daß er bis zur Georgstraße — also in seiner bisherigen Erstreckung — nur als Fußweg öffentlich werde, während die Benutzung durch Fuhrwerke den Anliegern vorbehalten bleiben und der Weg deswegen durch Schlagbäume abgesperrt sein sollte. Damals waren übrigens nur die beiden an der Heiligengeiststraße liegenden (Eck-)Grundstücke mit Häusern besetzt. Im Jahre 1842, Dezember 8, wurde im Magistrat beschlossen, daß die beim Heiligengeisttor nach der Peterstraße hinführende kleine Gasse den Namen Grüne Straße erhalte. Als älterer Name wird im Oldenburg. Gemeindeblatt 1862 (S. 111, desgl. im Gesellschafter 1868, S. 62) „Elephantengang“ angegeben. 1891 wurden die schon verfallenen Schlagbäume entfernt und durch Warnungstafeln ersetzt; das Verbot der Benutzung als öffentlicher Fahrweg besteht für die ältere Strecke noch heute, obwohl diese 1904 durch Abtretungen seitens der Grundbesitzer verbreitert worden ist. 1901 wurden die am Stadtgraben stehenden Häuser, bisher Grüne Str. 16a bis 19, davon getrennt und der vor ihnen liegende Weg „Wallgraben“ genannt.

Grüner Weg. Wegeverzeichnis von 1862, Nr. 16: „Weg vom Milchbrinkswege bis zum Wege nach dem Ziegelhof östlich des Pestkamps“. Der Name Grüner Weg ist altentwässert erst von 1897 an festzustellen, scheint indessen schon früher entstanden zu sein.

Güterstraße. Der Name ist altentwässert zuerst 1891 festzustellen und umfaßte anfangs auch die Ankerstraße. Erst 1901, Januar 30, wurde die letztere unter einem selbständigen Namen davon getrennt. Die Güterstraße ist An- und Abfuhrstraße für die Frachtgüter.

Haareneschstraße (Nr. 22a im Stadtgebiet). Nördlich von der Niederung der oberen Haaren dehnte sich bis zu den Gründen des Ziegelhofs hin im Mittelalter ein altes Ackerland, der Haarenesch, aus, auf dem, wie auf den anderen Eschen, die Einwohner von Oldenburg ihre „Stücke“ besaßen. Schon im 13. Jahrhundert wird ein „stucke buwlandes bi der Haren“ erwähnt, im 14. Jahrhundert mehrfach „Haarenstücke“, erst 1458 der „Harnesch“ und dann häufiger. 1458 wird zugleich die Lage deutlich gekennzeichnet: der Ratmann Hinrich Bodeker verkauft dem Kanonikus Bernd van Lunne einen Koblhof „buten der Harneporten by dem tegelhusse twischen Otten Kernemelkes hove unde dem weghe, de dor dat hecke upgeit na dem Harnesche“. Danach scheint der Esch, entgegen dem Gebrauch bei Eschländereien, wenigstens teilweise, zum Schutze gegen das Weidevieh eingefriedigt gewesen zu sein (noch 1609: Stücke Landes „auff Haren Esche beim Krummen



Zaune“). Der oben genannte Weg scheint der spätere Philosophenweg zu sein, der quer über den Haarenesch führte. 1626 wird verboten, daß die Leute durch die Hagen brechen und durch die Gärten und Weiden neue, ungewöhnliche Wege machen. Sie sollen „der alten gewöhnlichen Straßen entweder vor oder über den Haarenesch folgen.“ Auf Hüners Plan von 1804, der leider keine Namen verzeichnet, ist die jetzige Straße ein breiter von Gräben eingefasster Weg, der aber im Westen bei der Biegung in einen Fußweg übergeht. 1823 sind die Ackerstücke auf dem Haarenesch bereits in Weiden verwandelt, und den Interessenten ist es erlaubt, sie einzufriedigen, nur der Weg muß liegen bleiben. Die Ziegelei, die ihn hauptsächlich benutzt, hat ihn zu unterhalten und darf dafür das am Wege wachsende Gras abmähen. „Da die Ziegelei seit einigen Jahren eingegangen ist, versucht der Krugwirt Meier vom Ziegelhofs, da er den Weg entbehren kann, ihn zu kassieren und in eine Ruhweide umzuwandeln, und hält deswegen die Gefährte an, aber ohne Recht.“ Auch hier handelt es sich offenbar um den Philosophenweg, der auf den Plan von 1851 Ziegelhofsweg heißt, während hier der Haareneschweg als Steinweg eingetragen ist. Damals wurde nach Strackerjan an diesem das erste Haus gebaut, durch das er den Charakter einer Straße erhielt. 1856, Mai 19, stellt der Magistrat fest, daß der Haareneschweg seinen bisher gebräuchlich gewesenen Namen behalten solle. Nach einem Wegeregister von etwa 1866 biegt er nördlich von der Dfener Straße ab, läuft dann mit ihr parallel und endet beim Steinweg. 1867 heißt er Haareneschstraße. 1901, Januar 30, wird die Strecke vom Steinweg bis zur Auguststraße der Katharinenstraße zugelegt.

Haarenfeld (Stadtgebiet). Abzweigung von der Dfener Chaussee nach dem „Tierheim“ auf die Haaren zu.

Haarenstraße. Der Freibrief von 1345 (Urkundenbuch Nr. 34, Art. 14) enthält eine Bestimmung für den Fall, daß Hausplätze „up den Harne“ angelegt würden. Die Verwirklichung dieses Falles scheint zur Entstehung der Harnestraten Veranlassung gegeben zu haben, wenn es auch nicht ganz klar ist, ob die Hausplätze an oder auf (nach Zuschüttung) einem Flußbett eingerichtet worden sind, denn up kann beide Bedeutungen haben (vgl. oberdeutsch ob, franz. sur). Ist die Annahme (Sello, T. E. Kartenskizze S. 68/69) richtig, daß sich ein Haarenarm von der Gegend des Haarentors aus durch das Poggenburggelände zum Stadtgraben (im Zuge der Gassstraße, ebenfalls einem Haarenarm) gezogen habe, so wäre die Haarenstraße nördlich davon auf trockenerem Boden entstanden. Übrigens kommt der Name urkundlich vor 1446 nicht vor, von da an aber häufiger. Im Jahre 1612 ist „oben der Harenstraßen (also an der Mündung in die Lange Straße) die Gassen etwas enge“, und da es ratsam, daß zu gemeiner Stadt Bestem inskünftige dort ein Brunnen könnte angelegt werden, so erbietet sich Schweder von

der Nienburg von einem Grundstück, auf dem er einen Neubau errichten will, soviel Platz liegen zu lassen, daß daselbst ein bequemer Brunnen möchte angelegt werden. Anscheinend ist dies der Brunnen, der auf dem bekannten Bilde von dem Mengerhenschen Hause sichtbar ist. Andere Verbreiterungen fanden im 19. Jahrhundert mehrfach bei Gelegenheiten von Neu- und Umbauten statt. 1911 wurde der Gang neben Timpe, ein früherer Zugang zum Abraham, mit zur Haarenstraße geschlagen.

Haarenufer. Das Südufer des neuen nach den Freiheitskriegen angelegten Haarenbettes neben der Ofener Straße war lange Zeit unbebaut. Ein Feldweg führte bereits 1820 in einigem Abstände von dem Wasser bis in die Gegend der Herbartstraße, aber es standen noch keine Häuser daran. Nur vom Rummelwege und von der Haarenbleiche (s. „Herbartstraße“) aus führten Brücken über die Haaren. Erst 1833 baute an der Westecke der heutigen Meinardusstraße Goens ein Wohnhaus und dahinter eine Lohgerberei, und es entstand eine dritte Brücke. Westlich von ihm siedelten sich allmählich andere an, die wie Goens das Land sämtlich von der Stadt zu Erbpacht erhielten, und fast jede Besitzung wurde durch eine besondere Brücke, wenigstens für den Fußgängerverkehr, mit der Ofener Straße verbunden. Ja, als der Zimmermeister Meyer (an der Ecke der heutigen Ratsherr Schulzestraße) sich 1853 auch den vor seinen Gründen liegenden Wegstreifen in Pacht geben ließ und in eine Gartenanlage verwandelte, folgten die anderen seinem Beispiel, und so wurde der westliche Teil des Weges von dem östlichen vollständig getrennt. Auch als nach der Bebauung der Haarenbleiche (1866 s. „Herbartstraße“) der Weg zwischen Herbartstraße und der Goens'schen Besitzung für eine öffentliche Straße erklärt worden war und das Bedürfnis nach einer westlichen Verlängerung sich geltend machte, blieb dieses Verhältnis noch lange bestehen. 1894 stellte zwar der Magistrat den Antrag, den zwischen Rummelweg und Lindenallee liegenden Uferstreifen in einen Weg umzuwandeln, aber der Stadtrat ging nicht darauf ein. Erst als ein in der Nähe des Rummelweges wohnender Grundbesitzer in einer Beschwerde nachwies, daß die Stadt mit der Verpachtung der Wegstreifen einen Verstoß gegen einen Erbpachtvertrag von 1840 begangen, der den Erbpächtern die Wegverbindung an der Haaren zugesichert habe, wurden die Pachtverträge bezüglich der Wegstreifen 1897 gekündigt und 1901/02 der Weg von der Lindenallee bis zum Rummelwege durchgelegt, wobei einige Brücken abgebrochen wurden. Er wurde nach einem Magistratsbeschlusse vom 30. Jan. 1901 *Haarenufer* genannt. Die daran stehenden Häuser erhielten ihre eigene Numerierung, während sie bisher zur Ofener Straße gerechnet worden waren.

Sackenweg (Stadtgebiet). Ohne Namen bereits auf dem Plan von 1820 vorhanden. Im Wegeregister von 1862 Nr. 15 als „Weg nach der Bullenwisch vom Scheidewege bis zum Wege hinter Harms (Budden Harms, Weges Tierpark,



jezt Fischers Parthaus) Haus“ verzeichnet. Auf dem Plan von Hotes 1867 steht als späterer Eintrag „Heckenweg“. „Sackenweg“ war nicht früher auffindbar als im Adreßbuch von 1880/81. Wenn Heckenweg das Ursprüngliche ist, muß es sich auf die künstlich beschnittenen Heckenwände beziehen, durch die eine am Wege gelegene Besizung auffällt. Sackenweg wäre aus dem mehrfach rechtwinklich gebrochenen, also hafenförmigen Verlauf des Weges zu erklären, oder es müßte aus Heckenweg verderbt sein.

Hafenstraße. Etwas unterhalb der Stadt bildete die Hunte früher nach Norden hin einen halbkreisförmigen Bogen. In den Jahren 1845/46 wurde im Interesse der Schifffahrt und der Abwässerungsverhältnisse die Hunte geradeaus geführt und die durch den Durchstich entstandene Insel zwischen dem alten und dem neuen Lauf mit dem Stau durch eine Schüttung verbunden. Auf der nunmehrigen Halbinsel wurde an dem neuen Flußbett entlang ein Weg angelegt, an dem dann später zunächst ein Steuerschuppen und weiterhin Gätjens Holzplatz angelegt wurden. 1864 erhielt der Weg amtlich den Namen Hafenstraße, der vielleicht schon im Munde des Volkes gebräuchlich gewesen war. Das alte Huntebett war lange Zeit ein toter Arm, der namentlich als Holz- und Buschhafen diente; jetzt ist nichts mehr davon übrig, aber sein einstiger Verlauf ist noch an dem bogenförmigen Verlauf des Staus nördlich des städtischen Lagerplatzes, der teilweise auf dem zugeschütteten Arm angelegt ist, zu erkennen.

Händelstraße. Im allgemeinen Bebauungsplan vorgesehen und 1910 nach dem Komponisten Georg Friedrich Händel (1685—1759) benannt, aber noch nicht angelegt, daher noch nicht im Einwohnerbuch aufgeführt.

Hankenweg (eingegangen). Im Wegeverzeichnis von 1862 heißt er: Fußweg vom Rummelwege nach der Wichelnstraße. Auf dem Stadtplan von 1901, dgl. auf dem Pharusplan ist er als Hankenweg verzeichnet nach dem Namen einer Wichelnstraße 1 wohnhaft gewesenen Familie (1894 Anna Hanken). Er führte zwischen niedrigen Wiesen und einer hohen Hecke hin und wurde von Spaziergängern viel benutzt. In Verbindung mit der Aufschüttung der Wiesen ist er eingegangen.

Häufing. Im 16. Jahrhundert Kleine Straße: 1552 wird ein Haus an der Ecke der „lutken straten“ am Markte verkauft, 1556 „de klene strate, de by der andern syden na der Harnē (jezt Hausbäke) dale geht“. Um 1600 aber schon „hüfingstrate“, worin ein Haus „belegen an der Haren“. Auch weiterhin Häufingstraße, jezt Häufing als Eigennamen, während sonst ganz allgemein damit der enge Zwischenraum zwischen zwei Nachbarhäusern bezeichnet wird. Durch die



Häufing führte noch im 18. Jahrhundert ein von W. nach D. über den Markt ziehender Graben (Kenne oder Können) für die Abwässer, an dem entlang sich die Grenze des städtischen und gräflichen Gerichtsbezirks zog.

Seckengang. Dieser zwischen Nadorster Straße und Bockstraße entstandene Verbindungsgang war längere Zeit ohne Namen. 1895 wurde dafür „Querstraße“ vorgeschlagen, aber am 30. Januar 1901 entschied sich der Magistrat für Seckengang.

Heiligengeiststraße. Aus der Festung Oldenburg gelangte man durch das Heiligengeisttor auf den Heerweg nach Friesland, von dem rechts zuerst der Weg nach Bornhorst (Donnerschweer Straße), dann der Rasteder Weg (Nadorster Straße) abzweigte. Aus dem Abschnitt des Heerweges vom Tor bis zum Wege nach Bornhorst ist die Heiligengeiststraße hervorgegangen. Nachdem die Regierung 1801 das alte Festungstor hatte abbrechen und vor dem Wall ein Bittertor zwischen zwei gleichartig gebauten Häuschen (s. die Zeichnung von David) hatte anlegen lassen, wurde der Weg (neu) gepflastert und auch schon mit einem Trottoir versehen. Indessen lagen zunächst nur Gärten daran. Die Regierung suchte der Straße ein schönes Äußere zu geben, indem sie bei Austeilung von Zuschlägen zu den Gartenparzellen der Privatbesitzer Vorschriften über die Gestaltung der Einfriedigungen und Gartentore machte. Die Errichtung von Häusern wünschte sie zunächst nicht, damit die Aussicht für die Spaziergänger vom Walle aus nicht darunter leide. Als die Stadt 1817 einen Platz vor dem Tore verkaufte und dabei die Möglichkeit eines Hausbaues daselbst in Aussicht nahm, erhielt sie eine scharfe Zurechtweisung, obwohl sie dem Käufer die Sorge für ein gefälliges Äußere des evtl. Hauses zur Pflicht gemacht hatte. Indessen standen damals in etwas weiterer Entfernung vom Tore schon einige Häuser (vgl. auch den Plan von 1820). Noch 1835 waren die beiden Häuserreihen nicht ganz geschlossen. Damals war die Straße noch mit zwei Baumreihen (von Linden) besetzt, die aber auf Antrag der Bewohner von 1837 an weggenommen wurden. Inzwischen hatte die Straße amtlich, durch die Stadtordnung für Oldenburg von 1833, den Namen Heiligengeiststraße erhalten, während sie bis dahin gewöhnlich die „Straße vor dem Heiligengeisttor“ genannt worden war (über „Heiligengeist“ vgl. Lange Straße). 1868 wurde durch Beseitigung des Bittertores am Ende der Langen Straße der Verkehr mit der inneren Stadt bequemer gestaltet und dadurch der weitere Ausbau gefördert.

Heiligengeistwall. Nach der Abtragung um 1800 war der Wall mit vier Reihen Ulmen besetzt und als Spazierweg eingerichtet worden, doch baute sich hier zunächst niemand an, da die Grundstücke der Häuser der Wallstraße an den Wallweg stießen. Erst der Plan von 1835 zeigt auch auf der Wallseite eine Anzahl

Oldenburger Jahrbuch 1919/20.

9



(11) Häuser, vielleicht Hintergebäude zu den Wohnhäusern an der Wallstraße. Eine Front von Wohn- und Geschäftshäusern hat sich hier verhältnismäßig spät gebildet. Nun aber wurden die im Laufe des Jahrhunderts zu stattlicher Höhe herangewachsenen Bäume den Anwohnern lästig, weil sie den Zutritt von Licht und Wärme hinderten und die Verdunstung des Regenwassers aufhielten. Auf deren Beschwerden hin wurde daher 1893 zunächst die innerste Baumreihe, und als der Wall 1909 in den Besitz der Stadt überging und seine vorzügliche Pflasterung erhielt, auch die zweite niedergelegt.

Herbartstraße. Als die Staubleiche infolge Verkaufs eines Teils der Bleiche zu Bauzwecken nicht mehr genügte, legte die Stadt 1811 auf den Dobbten an der Haaren, in nächster Nähe der Stadt eine neue Bleiche mit Wohnhaus und Trockenhaus, wozu später ein Waschhaus trat, an und verpachtete diese an einen Bleicher. Die Gebäude standen auf dem jetzigen Herbartplatz, von da führte als einziger Zugang zur Stadt ein Weg nach der Ofener Straße, die Haaren dort überbrückend. Das Bleichgelände dehnte sich nach Westen bis zur heutigen Meinardusstraße aus. Im Jahre 1866 faßte die Stadt den Plan, die an der Ofener Straße gelegenen Stücke der Haarenbleiche als Bauplätze auszutun, und 1868 entstand das erste Haus an der bisherigen „Bleicherstraße“. Als dann 1871/72 die städtische Real-, jetzige Oberrealschule, hier errichtet war, mußte auch die Bleicherei verschwinden, die Gebäude wurden auf Abbruch verkauft, die dazu gehörigen Ländereien (Rest des Wöbckenschen Dobbens, die sog. Bullenwisch mit dem Gänseloch und die sog. Schwaneninsel) einzeln verpachtet. An Stelle der Bleiche sollte anfangs ein botanischer Garten für die Realschule angelegt werden, später tauchte der Gedanke auf, ihn zum Platz für das geplante Herbartdenkmal zu wählen. Letzteres ist 1775 geschehen, und 1876 im hundertsten Geburtsjahre des Philosophen ist das Denkmal enthüllt worden. Die Herbartstraße hat ihren Namen aber schon vier Jahre früher erhalten, als von dem Denkmal noch gar nicht die Rede war. Am 19. September 1872 trat ein Artikel der Oldenburger Zeitung für den Gedanken ein, das Andenken an den großen Landmann „auch in weiteren Kreisen wachzuhalten durch eine „Herbartstraße“, die recht passend zu einer Realschule führen würde“. Diese Anregung hatte einen überraschend schnellen Erfolg, denn schon am 26. September beschloß der Magistrat, die von der Ofener Straße über die Gründe der vormaligen Haarenbleiche nach der Realschule führende Straße Herbartstraße zu nennen. Im folgenden Jahre erschien im Gemeindeblatt eine ausführlichere Begründung, worin außer persönlichen Nachrichten über Joh. Friedrich Herbart (geb. am 4. Mai 1776 als Sohn des Justizrats Herbart, wahrscheinlich im Hause Lange Straße 86 [Sartorius, Gedenktafel, die ebenso wie das Denkmal als Sterbetag fälschlich den 11. statt des 14. August angibt]), einige Stellen aus Herbart's „Umriss pädagogischer Vor-

lesungen“ mitgeteilt wurden, die von seiner Wertschätzung der Realien zeugen. Der Straßename mag eher die Wahl des Standortes für das Denkmal beeinflusst haben, wenn nicht schon der Befürworter der „Herbartstraße“ zugleich auch, ohne es zu sagen, an ein später dort zu erbauendes Denkmal gedacht hat. — Die Fortsetzung der Herbartstraße über die Oberrealschule hinaus (zuerst „verlängerte Herbartstraße“ genannt) ist dann von 1876 an im Zusammenhang mit dem großen Dobbenbauplan erfolgt.

Hindenburgstraße. Früher ein Teil der Roonstraße, umgetauft 1914 auf Beschluß der städtischen Körperschaften vom 22. September zur Ehrung des durch seine Erfolge auf dem östlichen Kriegsschauplatz berühmt gewordenen Feldherrn, des damaligen Generalobersten Paul von Beneckendorff und von Hindenburg, der zudem als Oberst des Oldenburgischen Infanterieregiments Nr. 91 von 1893 bis 1896 in Oldenburg gewohnt hatte (Cäcilienplatz Nr. 3). Im Jahre 1917 wurde die Beziehung Hindenburgs zur Stadt noch enger gestaltet durch die Verleihung des Ehrenbürgerrechts. In seinen Antworten auf diese Ehrungen bemerkte Hindenburg, daß er die drei in Oldenburg zugebrachten Jahre zu den schönsten seines Lebens rechne und die kernige deutsche Art der Bevölkerung ihm unvergeßlich geblieben sei. Und in seinem Memoirenwerk (Aus meinem Leben. 1920. S. 59) heißt es: „Ich fand auch sonst (außer bei Hofe) überall gute Aufnahme und habe mich in der freundlichen Gartenstadt sehr wohl gefühlt. Die ruhige, schlichte Art der Bevölkerung sagte mir zu. Gern und dankbar denke ich daher an meine Oldenburger Zeit zurück. Die Gnade des Kaisers brachte mich zu meiner großen Freude an meinem 70jährigen Geburtstag (1917, Okt. 2) wieder mit meinem einstigen Regiment durch à la suite-Stellung in Verbindung. So zähle ich mich denn auch heute noch zu den Oldenburgern“.

Wenn zu der Benennung der Straße anfangs die kriegerischen Erfolge Hindenburgs die Anregung gegeben hatten, so ist sie durch das herzliche Verhältnis des Generalfeldmarschalls zur Stadt Oldenburg, das aus diesen Worten spricht, in glänzendster Weise gerechtfertigt worden.

Hochhauser Straße. Die Strecke von der Werbach- bis zur Ziegelhoffstraße ist 1903 von Landwirt Klävemann dem allgemeinen Bebauungsplane gemäß angelegt und im selben Jahre von der Stadt übernommen. Am 3. August erhielt sie — unter Ablehnung des Antrags zweier Anwohner, sie Mozartstraße zu nennen — den Namen Hochhauser Straße als Seitenstück zur Werbachstraße, denn die Dörfer Hochhausen und Werbach sind am 24. Juli 1866 durch das 1. und 2. Bataillon des Oldenburgischen Infanterieregiments und durch die Bremer erstürmt worden. Das 1. Bataillon hat sich auch ruhmvoll an der Löschung des in Hochhausen entstandenen Brandes beteiligt. Nachdem 1907 die Fortsetzung der Straße



von Frau Oberhofkommissionär Schütte gleichzeitig mit der Würzburger Straße auf den ihr gehörigen sog. Siemsschen Weiden angelegt war, wurde am 25. Sept. 1907 der Name darauf ausgedehnt, wozu der Magistrat am 8. Oktober die Zustimmung des Stadtrats einholte.

Hochheider Weg. Nur Nr. 1 und 3 gehören zur Stadt. Ursprünglich: Hocheheider Weg, d. h. der Weg über die hohe Heide, so noch 1851, obwohl damals das Gelände zu beiden Seiten bereits in Kultur genommen war.

Holzinger Straße. Angelegt 1867 bei der Verlängerung der Zeughausstraße. Ursprünglich „Holzingers Weg“ oder „Gang“, so genannt nach dem Ministerialsekretär Holzinger, an dessen Hause und Garten Zeughausstraße 12 er entlang führte. Etwas hat dabei auch wohl die allgemeine Achtung mitgewirkt, die man Holzinger entgegenbrachte, der nicht nur als Beamter sehr geschätzt, sondern auch in weiteren Kreisen als Schriftsteller, u. a. als Verfasser eines Handbuchs für Registratoren und Archive, bekannt war. Der Weg ist 1895/96 gepflastert und führt wohl seitdem seinen jetzigen Namen. Da niemand daran wohnt, ist er im Einwohnerbuche nicht aufgeführt.

Holzweg. Weil ohne Anwohner, deren Häuser darauf münden, im Einwohnerbuche nicht genannt. Er verbindet die Taubenstraße mit dem Eversten Holze. Seinen Namen führt er seit 1895. In seinem Zuge verlief früher ein Graben, der mit einem von Overbecks Teich am Holze kommenden Abfluß zur alten Haaren in Verbindung stand.

Hooptsweg. In einem Wegeregister von 1862: „Weg vom Gerberhof nach dem Wege hinterm Gerberhof“, der jetzigen Tannenstraße. Schon auf dem Plan von Hotes 1851 als Gang eingezeichnet. Genannt nach der Familie Hoopts, Gerberhof 1 (schon 1833 ein Zimmergesell „Hoops“ unter den Hausbesitzern am Gerberhofe). Im Einwohnerbuche, weil ohne Anwohner, nicht aufgeführt. Auf dem Plan von 1901 mit dem Namen eingetragen.

Hotingsgang. Auf Hotes' Plan von 1851 bereits vorhanden als Sackstraße mit zwei Häusern an der Westseite. Der Name wird am 19. Mai 1856 als schon gebräuchlich bezeichnet und amtlich anerkannt. Vermutlich ist der Gang auf Hotings Kamp angelegt, der 1829 als Grundstück an der Nordseite der nach Ofen führenden Landstraße erwähnt wird. Eine Familie Hoting wohnte 1850 bis 1859 im Gerberhof, drei andere Familien desselben Namens in der Stadt. 1880/81 standen sieben Häuser am Hotingsgang, in deren keinem aber ein Hoting wohnte.

Humboldtstraße. Im Jahre 1874 richtete der damalige Hofgärtner Ohrt an den Magistrat das Gesuch, die Stadt möge zwischen der Kreuzstraße und dem Ziegelhofswwege über ein ihm dort gehöriges Grundstück eine neue Straße anlegen, was zur Herstellung einer Verbindung der Gegend der Alexanderstraße mit dem neuen Kirchhof (beim Ziegelhof) in öffentlichem Interesse sei. Er erklärte sich bereit die Kosten zu tragen, die Straße nach dem Vorbilde der Humboldtstraße in Bremen¹⁾ mit Ulmen zu bepflanzen und schlug vor, ihr auch denselben Namen zu geben. Der Magistrat ging auf die Sache ein, aber der Stadtrat lehnte den gestellten Antrag ab. Da auch Bemühungen der Anwohner der Kreuzstraße, wenigstens eine Verlängerung bis zur Nelkenstraße mit Ausblick auf die Fortsetzung bis zur Ziegelhofstraße, ferner die Erklärung Ohrts, die Kosten übernehmen zu wollen, erfolglos waren, so legte letzterer die Straße als Privatweg an. 1877 beantragten die Anlieger nun die Übernahme der Straße auf die Stadt, drangen aber erst nach wiederholten Verhandlungen 1885 damit durch. Zugleich wurde ihr schon 1879 gemachter Vorschlag angenommen, die der Straße von dem Anleger gegebene Bezeichnung Humboldtstraße, die im Publikum bereits gebräuchlich geworden sei, amtlich anzuerkennen. Am 25. April 1896 wurde dann die damalige zweite Kreuzstraße als Verlängerung der Humboldtstraße mit dieser unter dem Gesamtnamen Humboldtstraße vereinigt, nachdem sie in den Jahren vorher wesentlich verbreitert und dann gepflastert worden war.

Huntestraße. Der ältere Teil der Huntestraße wurde nach Abbruch des alten Dammtores beim Schlosse und der jenseits der Hunte entstandenen dänischen Befestigungswerke gemeinschaftlich mit dem Mittleren Damm angelegt. Nach Ankauf der v. Salemschen Weide wurden 1790 an den beiden Straßen 18 Hausplätze abgemessen und bis 1796 sämtlich bebaut. Auf der Ausgabe des Hünerschen Plans von 1792 ist die Huntestraße bereits vertreten. 1818 wurden die 18 Hausstellen durch landesherrliche Urkunde der Stadt einverleibt, deren Grenze damit bis zum Sijestrich vorrückte. Als die Bebauung seit 1847 auch jenseits der Amalienstraße fortschritt, unterschied man zwischen Alter und Neuer Huntestraße. 1895 ließ man diese Unterscheidung wieder fallen und nannte den ganzen Straßenzug, der sich jetzt bis zum Wendehafen ausdehnt, die Huntestraße. Bezeichnend für den älteren Teil, der seinerzeit ein vornehmes Gepräge hatte, ist das Fehlen von Vorgärten und die Länge der Hintergärten, die bis zu dem alten Festungsgraben reichten. Neben dem hohen 1826 errichteten Palais erscheint die Reihe der älteren Häuser etwas gedrückt.

¹⁾ Zwischen Am Dobben und der St. Jürgenstraße, eine sehr stattliche Straße im vornehmsten Viertel der Stadt.



Infanterieweg (Stadtgebiet). Der Weg ist auf dem Plan von Hotes 1851 bereits vorhanden, aber noch 1862 wird er ohne besonderen Namen im Wegeverzeichnis aufgeführt als „Weg hinter der Halbmeisterei vom Artillerieerzzerplatz bis zum Wege von der Zwischenahner Chaussee nach der Halbmeisterei“ (d. i. Abdeckerei, s. „Dietrichsweg“). In den Akten erscheint er zuerst 1886 als „Scheibenweg“. Damals wurde das erste Haus daran errichtet, und daher nimmt nunmehr das Adreßbuch (1887/88) von ihm Notiz. Ob der Name, der wohl Bezug auf die Scheiben in den Schießständen hatte, volkstümlichen oder amtlichen Ursprungs ist, war nicht zu ermitteln. Jedenfalls wurde er am 7. Juni 1911 amtlicherseits in Infanterieweg abgeändert, weil der Weg regelmäßig von der Infanterie auf dem Marsche zu den Schießständen benutzt wurde und man so ein Seitenstück zum Artillerieweg hatte.

Jägerstraße. Bis 1880 „Weg nach der Halbmeisterei“. Dieser führte 1862 vom Ziegelhofsweg bis zur Anpflanzung neben der Halbmeisterei, d. i. der kleine Busch im Winkel zwischen Infanterie- und Dietrichsweg. Da letzterer damals Weg neben der Halbmeisterei hieß, so lag diese also auf seiner Westseite. Hier wohnte der Halbmeister, der Abdecker. 1880 wurden die östlich vom Philosophenweg stehenden Häuser zum Ziegelhofsweg gerechnet, im Adreßbuch von 1880, 81 heißt aber der ganze Weg Schützenweg im Hinblick auf den angrenzenden Schützenhof, später Schützenstraße. 1901, Januar 30, wurde dafür der Name Jägerstraße eingeführt.

Jahnstraße. Im Jahre 1909 erhielten der Zimmermeister Husmann und der Landmann vor Mohr die Erlaubnis, über ihre Gründe eine im Bauplan zwischen Haarenufer 20 und 21 vorgesehene Straße auf eine Länge von 100 Metern anzulegen. Nachdem die Straße 1910 fertiggestellt war, wird im September zum ersten Male in einer Kostenberechnung der Name Jahnstraße gebraucht, und am 13. Oktober heißt es in dem Stadtratsbeschuß betreffend Übernahme der Straße auf die Stadt: „... die Straße . . , die den Namen Jahnstraße erhalten hat.“ Der Name ist vermutlich von den Unternehmern vorgeschlagen und vom Magistrat angenommen. Die Anregung dazu scheint das Denkmal des Turnvaters Jahn gegeben zu haben, das vor dem Heim des Oldenburger Turnerbundes am Haarenufer, allerdings in etwas größerer Entfernung von der Mündung der Jahnstraße, steht.

Jakobisstraße. Während 1804 von der Ziegelhofstraße ab nördlich der Johannisstraße nur freies Feld war, zeigt der Stadtplan von 1820 bereits im Zuge der späteren Jakobisstraße einen Gang zwischen Gärten, und 1851 stehen daran schon einige Häuser. 1852 ist ein Hautboist Jacobi als Besitzer von Gründen östlich



von der Ziegelhoffstraße belegt, nach dem offenbar die Straße benannt ist. Der Straßenname war 1856 bereits gebräuchlich. 1897 machten „die Jacobi'schen Erben“ von ihrem Besitz Abtretungen zur Verbreiterung der Straße.

Johannisstraße. Ein Teil der Straße liegt auf einer alten Repelbahn (Seilerbahn), neben der der „Esch bei der Repelboden (Seilerbude)“ sich ausbreitete. 1804, 1820 war ein von der heutigen Heiligengeist- bis zur Ziegelhoffstraße führender Weg mit einigen Gebäuden an der Nordseite, vielleicht Gartenhäusern, bereits vorhanden. Nach dem Bau der Kaserne (nach 1820) wurde er als Weg oder „Straße hinter der Infanteriekaserne“ bezeichnet (in den 40er Jahren). 1851 heißt es: „Straße hinter der Infanteriekaserne, jetzt Johannisstraße genannt, nimmehr gepflastert“. Den Namen hat die Straße wahrscheinlich von dem Landmann Johann Hinrichs Bartholomeus, der in den 40er Jahren ihre Instandsetzung durch Hergabe von Grund und Boden ermöglicht hatte. Wie die benachbarte Jacobi- und vielleicht auch einige andere Straßen in der Gegend, ist sie also nach einem Grundeigentümer genannt. Die Repel- oder Reperbahnen in anderen Städten, aus denen Straßen geworden sind, haben den alten Namen meist behalten, so die Reeperbahn in Hamburg—St. Pauli. Auch für die Johannisstraße findet sich noch 1851 einmal die Bezeichnung: „Der Weg, die s. g. Reepelbahn“.

Johann Justusweg. Der südliche Teil am Artillerieergerzierplatz entlang auf Plan 1851 vorhanden. Er heißt 1862 Weg nach dem Schießplatze. Der nördliche Teil 1862 angelegt als „der vom Milchbrinksweg (der heutigen Bahlenhorst) ab längs der Schießbahn¹⁾ führende Weg“. Der Name Johann Justusweg tritt zuerst im Adreßbuch von 1880/81 auf. An dem Wege standen damals drei Häuser. In dem einen wohnte der Sergeant a. D. Schwentser, der langjährige Kantinenwirt auf dem Schießplatze. Im Einwohnerverzeichnis des Volksboten von 1880, also für das Jahr 1879/80, wird Schwentfers Wohnung noch mit „Stadtfeld 37“ bezeichnet. Die vier anderen 1881 an dem Wege wohnhaften Personen kommen im Volksboten von 1880 überhaupt nicht vor. Die beiden von diesen vier bewohnten Häuser sind also erst 1880 erbaut und bezogen worden. Deswegen erhielt nun der Weg einen Namen. Das eine Haus (Stadtfeld 39) wurde 1881 von zwei Arbeitern bewohnt: Johann Schröder und Johann C. Rötter; 1882 wohnte darin nur Johann Schröder. Es bleibt keine andere Annahme übrig, als daß der Weg nach ihm benannt worden ist, wie ja zur selben Zeit auch der Dietrichsweg seinen Namen von dem Vornamen eines Anwohners erhielt. Johann Justus aber bedeutet: der richtige, der eigentliche Johann, der keinen weiteren Vornamen führt. Um dies auszudrücken, braucht man im Deutschen den Zusatz Titel = nur,

¹⁾ Die Schießbahn wurde 1855 vom Staate angelegt (s. Artillerieweg).



z. B. Eitel Friedrich = nur Friedrich, Itel Reding (der Altlandammann im Tell) = nur Reding. So ist also der Taufpate des Johann Justusweges kein gelehrter Herr, wie es zunächst scheint, sondern ein armer Arbeiter gewesen, der nicht einmal über zwei Vornamen verfügte. Die Straßennamenkunde aber fände es erfreulicher, wenn man den Weg etwa An der Schießbahn getauft hätte, was, solange der Schießübungsplatz besteht, einer leichteren Auffindung des Weges, nach einem etwaigen Eingehen des Platzes aber der geschichtlichen Erinnerung dienlicher gewesen wäre. 1862 (s. oben!) war man diesem Namen schon sehr nahe gekommen. Es stände eigentlich kaum etwas im Wege, ihn für den noch wenig bewohnten Feldweg nachträglich einzuführen.

Kaiserstraße. Die Straße ist bereits in dem Plan von 1865 für die Anlage von Zufahrtsstraßen zum Bahnhof vorgesehen, kam aber erst 1879 nach Vollendung des ersten Bahnhofsgebäudes zustande. Sie war zunächst größtenteils Privatweg, ungepflastert, wurde wenig benutzt und daher auch nicht mit Häusern besetzt. 1894 regte die Eisenbahndirektion die Pflasterung an, da die Wagen fortan nur vor dem Mittelbau des Bahnhofs halten dürften, zu dem diese Straße den natürlichen Zugang bilde. Im folgenden Jahre wurde sie von der Stadt als öffentlicher Gemeindeweg übernommen. Bis dahin war sie im Volksmunde die „neue Bahnhofstraße“ oder auch Viermännerstraße, wohl nach den vier hauptsächlichsten Anliegern, genannt worden. Jetzt erhielt sie amtlich zunächst den Namen Kläwemannstraße, weil der Stadtdirektor Kläwemann in Varel von seinem Familienerbe ein Grundstück dazu abgetreten hatte, doch schon am 7. August 1895 wurde sie in Kaiserstraße umgetauft, während die bisherige Kaiserstraße von nun an Schifferstraße genannt werden sollte (s. „Schifferstraße“). Die Pflasterung wurde 1896/97 ausgeführt.

Kanalstraße. Im Jahre 1870 beantragten die Besitzer der Grundstücke an der Nordwestseite des Hunte-Emskanals (Kirchhoff, Friedrichs und Logemann), welche die ehemalige Kloppenburgsche Weide gekauft und unter sich geteilt hatten, der vor den Bauplätzen liegenden Straße den Namen Cäcilienstraße (im Hinblick auf die nahe Cäcilienbrücke) zu geben. Der Magistrat entschied sich jedoch am 9. Dezember für den Namen Kanalstraße.

Karlstraße. Die Straße ist von 1867 an entstanden, zunächst als Interessentenweg, und zwar wohl in der Hoffnung, sie bis zum Bahnhofs durchführen zu können. Indessen wurde 1870 ein Antrag der Bewohner des Heiligengeistortviertels auf Durchführung der „Carlsstraße“, die ziemlich weit fertig sei, zum Bahnhofs von der Eisenbahndirektion abgelehnt mit der Begründung, daß das so erhebliche Kosten verursachende Terrain der „Moorstücken“ für den Bahnhof ge-



rade deswegen gewählt sei, um ein von Wegübergängen ganz freies Grundstück zu bekommen, welchen Vorzug man durch Annahme des Antrags wieder aufgeben würde. Nachdem aber die Straße 1890 als öffentlicher Weg von der Stadt übernommen war, fand ein Besuch derselben Vitzthümer, die für das Eisenbahnpersonal geplante Überbrückung der Schienen von der Karlstraße aus auch für den öffentlichen Verkehr einzurichten, nach längeren Verhandlungen eine günstigere Aufnahme (1896.) Die damals gebaute Brücke wurde 1913 durch eine neue, höhere ersetzt.

Rasinoplatz. Die Lange Straße setzte sich ursprünglich über den heutigen Marktplatz bis fast zum Everstentore fort. In der Nähe des Tores standen nördlich und südlich herrschaftliche Gebäude (s. den Plan von 1835). Im Anfang der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts (1840—42) wurden diese Gebäude nebst dem Wall bis zur Gaststraße, ferner das Tor¹⁾ selbst niedergelegt, die Theaterstraße bis hier durchgeführt und an deren Ende das Gebäude der Rasinogesellschaft errichtet. Danach erhielt der durch Beseitigung der älteren Bauten entstandene Platz seinen Namen.

Rastanienallee. Die heutige Rastanienallee ist aus verschiedenen Stücken entstanden. Der älteste Teil, die Strecke von der Biegung bis etwas jenseits des Steinwegs, gehörte ursprünglich zur Dwostraße, die, von der Ziegelhoffstraße abzweigend (1851), zwischen Auguststraße und Steinweg, wo jetzt Gärten liegen, nach Süden umbog und die Katharinenstraße erreichte; durch den Bahnbau wurde er von dem östlichen Ende der Dwostraße getrennt, führte aber eine Zeitlang noch denselben Namen.

Jünger ist die Strecke von der Biegung bis zur Brüderstraße; sie erhielt, als 1872 daran das erste Haus gebaut war, behufs Aufnahme in das Brandkassenregister 1873 den Namen Kleine Brüderstraße. Im folgenden Jahre wurden beide Strecken auf Kosten der Anlieger mit Rastanienbäumen bepflanzt und bekamen auf Wunsch den gemeinsamen Namen Rastanienallee. 1898 wurde die Straße von der Auguststraße bis zur Adlerstraße verlängert. Ein 1904 gemachter Versuch, die Straße über die zur Georgenvilla gehörigen Gründe bis zum Philosophenwege fortzuführen, scheiterte an einer zu hohen Forderung des Herzogs Georg.

Katharinenstraße. Die jetzt von der Georgstraße bis zur Auguststraße reichende Katharinenstraße ist allmählich aus einzelnen Strecken zusammengewachsen. Der älteste Teil, die Strecke von der Peterstraße bis zur Kleinen Straße, ist nach Strackerjan von 1840 an entstanden, d. h. mit Häusern bebaut, denn ein Weg ist hier bereits

¹⁾ Das alte gewölbte Tor mit dem Kommandantenhause war bereits 1816 abgebrochen, 1842 wurde das Brückengewölbe über dem Stadtgraben beseitigt.



auf älteren Plänen (1820, 1835) vorhanden. Von 1854 an erscheint hierfür in den „Adresskalendern“ der Name Katharinenstraße, 1856 wird dieser auch auf die jetzige Kleine Straße ausgedehnt, die damals einzige Verbindung mit dem Steinweg. Sodann wurde 1860 eine Straße von der Peterstraße nach der Georgstraße über den nördlichen Teil des Turnplatzes angelegt und der Katharinenstraße zugeschlagen. 1868 wurde die Katharinenstraße nach Westen hin verlängert, über die zwischen ihr und dem Steinweg liegenden Privatgrundstücke, und zugleich gepflastert; aber erst, als ihr 1901 (Jan. 30) auch die Strecke der Haareneschstraße vom Steinweg bis zur Auguststraße zugelegt wurde, war die Katharinenstraße in ihrer heutigen Ausdehnung fertig. Den Namen hat sie mutmaßlich von einer Katharina Reinke, die in den Akten zur Wilhelmstraße um 1840 neben ihrer Mutter als Miteigentümerin einer an der Südseite der Katharinenstraße gelegenen Besitzung, die bei der Anlegung der Wilhelmstraße eine wichtige Rolle spielte, erscheint. Die jetzige Kleine Straße hieß nach 1868 Alte Katharinenstraße, von 1882 an Kleine Katharinenstraße und erhielt 1901 ihren heutigen Namen.

Kirchhoffstraße. Schon 1851 befand sich hinter dem Kirchhofe, der sich aber damals noch nicht ganz soweit nach Norden erstreckte, ein Weg, der die Ehernstraße mit der Alexanderstraße verband und im Wegeregister als „Straße hinterm Kirchhof“ geführt wurde. 1864 erhielt dieser auf Magistratsbeschluss den Namen Kirchhoffstraße. Als dann in den siebziger Jahren etwas weiter nördlich parallel dazu eine neue Straße entstand und 2. Kirchhoffstraße genannt wurde, bürgerte sich für die Kirchhoffstraße die Bezeichnung 1. Kirchhoffstraße ein, bis am 30. Januar 1901 die Verwandlung der 2. Kirchhoffstraße in eine Efeustraße die Nummer auch vor der ursprünglichen Trägerin des Namens wieder beseitigte.

Kleine Straße. Schon auf den Plänen von 1820 und 1851 als Weg zwischen Gärten. Dieser „Gang“ wurde zur Katharinenstraße gerechnet (1856), die anfangs eine Sackstraße war, und hieß, als der ost-westliche Teil der Katharinenstraße nach Westen bis zum Steinweg durchgeführt wurde (1868), Alte Katharinenstraße. Erst 1882 wurde ein Haus daran gebaut und nunmehr amtlich die Bezeichnung Kleine Katharinenstraße eingeführt, die man am 30. Januar 1901 in Kleine Straße abänderte.

Kleinkirchenstraße. Die Straße hat ihren Namen von der jetzt ganz verschwundenen St. Nikolai-Kapelle, die in dem Raume zwischen dem Knick und der Langenstraße lag. Urkundlich zuerst 1242 belegt, wurde die Kapelle 1377 zusammen mit der Heiligengeistkapelle dem neugegründeten Chorherrenstift an der St. Lambertikirche (der Pfarrkirche) unterstellt. Nach der Reformation wurde sie außer Gebrauch gesetzt und diente eine Zeitlang als gräfliches Kornhaus und Geräteschuppen;



Graf Anton Günter ließ sie aber wiederherstellen und 1645 neu einweihen. Als gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Lambertikirche umgebaut wurde, mußte sie die Pfarrkirche ersetzen. Von 1811 an, wo die Franzosen in ihr ein Matrosen-depot einrichteten, hörte der Gottesdienst darin dauernd auf. Das Gebäude wurde 1826 wegen Baufälligkeit und, weil eine zweite Kirche nunmehr überflüssig war, verkauft. Ein an der Straße selbst befindlicher Anbau wurde abgebrochen, an seine Stelle traten zwei Wohnhäuser (Nr. 1 und 2). Das Hauptgebäude stand, zu geschäftlichen Zwecken benutzt, noch bis 1872 (Sello, Hist. Wand. § 9).

Im Jahre 1373 verkaufte Gertrud, die Witwe Ottos von Lyne, dem Kloster Rastede ihr Haus und Kemenate „in opido Oldenborch juxta capellam sancti Nycholai ad occidentem ac cum via ad dictam capellam ducente“. Eine adelige Besitzung lag also damals westlich von der Kapelle, natürlich jenseits des Knicks auf dem mutmaßlichen Gelände des 1345 erwähnten gräßlichen Baumgartens, der sich wohl vom Everstentore bis fast zur Gaststraße hin ausgedehnt hatte. Noch auf Peter Basts Stich (von 1598) ist eine solche zu sehen, ein Überrest davon ist der Steinfeldsche Garten (1825 ff. f. Bergstr.), der später in Graf Wedels Hand überging (Haus an Stelle von Nr. 7, wo jetzt die Ortskohlenstelle). Der von dieser Besitzung 1373 nach der Kapelle führende Privatweg ist der Anfang der Kleinkirchenstraße. Es war eine Saßgasse, ein „Gang“, wie man deren in der Stadt bis tief ins 19. Jahrhundert viele hatte, und wie sie auch noch nicht völlig ausgestorben sind — „Zuwegungen“ zu abseits der Straße liegenden Häusern. Die Kleinkirchenstraße wird im Mittelalter weiter nicht erwähnt, erst in der Neuzeit ist sie allmählich mit Häusern besetzt worden. Ende des 16. Jahrhunderts errichtete hier der Superintendent Hermann Hamelmann, bekannt als Neuordner des oldenburgischen Kirchenwesens und Verfasser des „Oldenburgisch Chronicon“, auf einer vom Grafen ihm geschenkten Wurt neben der Nikolaikirche ein Wohnhaus, worin er am 26. Juni 1595 starb. (Näheres über das Haus s. Sello, Hist. W. § 38.) Dieses Haus stand unmittelbar am Knick, jenseits des Knicks begann ein großer Garten, der sich zwischen Kleinkirchenstraße und Bergstraße bis an den Wall ausdehnte. Auch auf der anderen Seite der Straße, hinter Degode, standen erst wenige Häuser.

Auch in neuzeitlichen Quellen kommt die Straße selten vor. 1677 erscheint sie als „St. Nicolaistraße“, ein Name, der eigentlich nur eine Übersetzung von *via ad capellam S. Nicolai ducens* ist. 1679 heißt es: *Bey der St. Nicolai Kirchen*. Wenig später (1685, 1692) findet sich die Bezeichnung *Bei der kleinen Kirche*. Daraus hat sich dann der heutige Straßenname entwickelt.

Im 19. Jahrhundert erlebte die Straße eine wesentliche Umgestaltung. Der schon 1841 auftauchende Gedanke, den westlichen Endpunkt der Straße mit der Bergstraße zu verbinden, die damals nach dem Wall hin durchgeführt werden sollte, wurde damals nicht ernstlich weiter verfolgt. Auch der 1858 von einigen



Umwohnern gestellte Antrag, die Kleinkirchenstraße unmittelbar nach der Theaterstraße hin zu führen, scheiterte an den Kosten, die der dazu erforderliche Ankauf des Steinfeldschen Hauses (jetzt Nr. 7) verursacht haben würde. Endlich wurde im Jahre 1871 das erste Projekt verwirklicht, indem Graf Wedel, der nunmehrige Besitzer des Steinfeldschen Hauses, einen Teil seines Gartens gegen eine Geldentschädigung, eine Frau Wienke eine Ecke ihres Gartens gegen Zuschlag eines gleich großen Stückes an der Bergstraßenecke abtrat. So wurde das oben erwähnte Gartengelände nun von der Straße durchschnitten (Überreste davon der jetzt zu Bergstraße 17 gehörende Garten und der kleine Vorgarten von 17a, dem Eckhause, mit seiner prachtvollen Kastanie). Späterhin richtete die Behörde ihr Augenmerk darauf, die Straße zu verbreitern. Zunächst wurden vor einigen der kleinen, aber malerischen Häuser die Treppenstufen an den Haustüren entfernt, ferner kaufte man bei Gelegenheiten von Neubauten Grundflächen für die Straße an, so 1901 und 1905/6 vor den Havelkostschen Häuserbauten, 1908 vor dem Wedelschen Hause, das damals von Klempnermeister Fischer angekauft, niedergelegt und durch einen Neubau ersetzt wurde, 1911 vor Nr. 5 (Grefe) und Nr. 6 (A. Meyer). Auch die Stadt gab bei der Übernahme und Erweiterung der Markthalle (1904) Boden her und schuf 1911 durch Ankauf und Abbruch des Hauses Nr. 3 an der Ecke des Knicks einen freien Platz für das Aufstellen und Umwenden der Wagen beim Marktverkehr. So mußte das Hamelmannsche Haus, das noch 1895 auf Anregung G. Sellos eine Gedenktafel erhalten hatte, einem modernen Nützlichkeitszwecke weichen. Nachdem eine amtliche Besichtigung festgestellt hatte, daß Bauteile, die einen altertümlichen Wert hätten, nicht vorhanden seien, wurden die am Hause angebrachte Tafel und der über der Haustür sitzende Stein mit Inschrift, die nicht mitverkauft werden sollten, entfernt und der Abbruch bis zum 1. Juni 1912 vollendet.

Knick. Der Knick ist die älteste und bis 1871 einzige Verbindung zwischen Bergstraße und Kleinkirchenstraße. In Urkunden und Akten kommt der Name bis auf die neueste Zeit nicht vor. Auch auf den älteren Stadtplänen fehlt er. Im Volksmunde jedenfalls schon lange vorhanden, wurde er 1901 amtlich als Straßenbezeichnung festgestellt. 1598 bildete er die Grenze zwischen dem Bezirk der St. Nikolaiapelle und einem bis zum Walle reichenden Gartengelände. 1912 wurde er durch den Abbruch des in der Kleinkirchenstraße an seiner Ostseite stehenden, früher Hamelmannschen Hauses (Nr. 3) hier bedeutend erweitert, weil man einen freien Platz für das Aufstellen und Umwenden der Wagen beim Marktverkehr gewinnen wollte. Den Namen hat er von dem Winkel, den er bildet, und der bereits auf dem Plan von 1598 durch die Grenze des erwähnten Gartens vor-gezeichnet ist.



Knie. Im Jahre 1910 wurde gelegentlich einer Ummumerierung der Nebenstraße vorgeschlagen, dem von der Efeustraße herkommenden Verbindungswege den Namen Traubenstraße zu geben. Statt dessen entschied man sich für „Ellenbogen“, hob aber später den Beschluß aus Rücksicht auf Osterburg, wo der Name bereits vorhanden war, wieder auf und wählte Knie, im Hinblick auf die rechtwinklige Einknückung der Straße.

Koppelstraße. Die Koppel (niederd., von lat. copula) ist ein in Genossenschaftsbesitz befindliches Land, entspricht also der mnd. mende oder almende, hochd. Gemeinheit. Unsere Koppel, auch Dammkoppel genannt, dehnte sich zwischen der Hunte und der jetzigen Kloppenburger Straße in Osterburg von dem „Buschhagen“ im Süden bis zum Öljestrich im Norden aus. Ursprünglich gräflicher Besitz wurde sie auch den Bewohnern des Dammes, der Mühlenstraße und Osterburgs zur Weidenutzung mitüberlassen (erste Erwähnung 1434). Einzelne Gärten und Baupläze wurden schon früh am Damme daraus ausgewiesen. Ein hinter diesen Grundstücken liegender toter Wasserarm stand im Süden mit einem Kolk in Verbindung, aus dem die „alte Hunte“ unter der Cäcilienbrücke durch in den Öljestrich floß (1851). Der Kolk war nur die niedrigste Stelle einer größeren beckenförmigen Vertiefung der Koppel, die sich bei nassem Wetter sofort mit Wasser füllte. Auf dem Stadtplan in Winkelmanns Chronik (1671) ist sogar eine Verbindung mit der oberen Hunte verzeichnet. Jedenfalls hat letztere bei Hochwasser sich hier öfter einen Ausweg gesucht und dadurch das Becken und den Kolk entstehen lassen. Die „alte Hunte“, die also nicht etwa das frühere Huntebett darstellt, trieb im 16. Jahrhundert vermutlich eine Ölmühle, nach der sie Öljestrek, hochd. Öljestrich, genannt wurde (s. „Öljestrich“).

Der einzige Weg, auf dem man von Oldenburg aus in dieses sumpfige Weideland gelangen konnte, war die Koppelstraße, d. h. deren ostwestlicher Teil, der schon 1827 so genannt wurde und 1839 die erste Pflasterung erhielt. Über diese Straße wurde das Vieh auf die Weide getrieben, und sie benutzten auch die herrschaftlichen Beamten und Diener, um zum Buschhagen zu gelangen. Es war also damals kein öffentlicher Weg. 1846 wurde die ganze Gemeinheit aufgeteilt und in verschieden große Stücke zerlegt, die man den einzelnen Nutznießern je nach dem Umfang ihrer bisherigen Weiderechtigkeit zuwies, wenn sie es nicht vorzogen, sich mit Geld abfinden zu lassen. Damit die nunmehrigen Eigentümer zu ihren Grundstücken gelangen konnten, wurde vom westlichen Ende der Koppelstraße ein Weg angelegt, der parallel mit der nahen Hunte durch die ganze Koppel führte und von

¹⁾ Den Hauptteil an der Weidenutzung hatte die Herrschaft mit 54 Rühen, die anderen meist etwa 4, im ganzen waren es 27 Nutznießer, zu denen auch die Stadt Oldenburg, die Pfarre in Osterburg, der Baron von Lützow in Osterburg, sonst meist Dammlaute, gehörten.



der Kloppenburger Straße her noch eine besondere Verbindung für die Osternburger erhielt. Dieser „Koppelweg“ wurde, wie die ganze Dammkoppel (nach 1854), durch den Hunte-Emskanal zerschnitten, erhielt aber eine Überwegung über die darin angelegte Schleuse. Die Koppelstraße war 1846/47 neu in stand gesetzt, wobei anscheinend das alte Pflaster beseitigt worden ist, wurde 1863/64 verbreitert und aufgehöhht und bekam 1865 ihre ersten Anwohner, indem die Großherzogliche Kammer fünf Bauplätze auf der früheren Dammschanze verkaufte. Seit 1846 öffentlicher Weg und 1855 der Stadtgemeinde einverleibt, wurde sie doch erst 1906/07 gepflastert. Der Koppelweg bis zum Kanal, wo man die Schleusenbrücke 1893 aufgehoben und später durch eine weiter westlich gelegene Zugbrücke ersetzt hatte, wurde nach dem Bebauungsplan dazugelegt, obwohl sie von der Gerichtsstraße an noch Privatweg war; 1914 wurde daran das erste Haus gebaut. Inzwischen war auf dem übrigen Teil der Dammkoppel bereits das „Musikviertel“ entstanden. Südlich des Kanals ist der alte Koppelweg noch erhalten geblieben und Eigentum einer Wegegenossenschaft.

Kriegerstraße. In einer Akte von 1845 wird ein Weg genannt, der auf den „Heiligengeistesch“ (d. i. Bürgeresch) führt, beginnend bei dem Wohnhause des Kammerkopiisten Vogel an der Chaussee nach Nadorst und endend bei dem Garten des Amtsboten Schröder an dem Wege nach der herrschaftlichen Windmühle (der späteren Lindenstraße). Auf Hotes' Plan 1851 ist dieser Weg eingetragen, ohne Namen, aber mit vielen Häusern daran. Von 1855 an wird der Name Kriegerstraße in den Einwohnerverzeichnissen des „Volksboten“ geführt. Wann und weshalb die Straße so genannt worden ist, war nicht zu ermitteln.

Kreuzstraße. Den Namen Kreuzstraße haben zeitweilig auch die Motten- und die Ritterstraße geführt, bei denen er soviel wie Quersstraße bedeutet. Die heutige Kreuzstraße, deren Name einen anderen Ursprung hat, zweigt von der Alexanderstraße zwischen den Häusern Nr. 7 und 9 nach Westen ab, biegt dann rechtwinklig nach Norden um und mündet, den ebenfalls von der Alexanderstraße herkommenden Mittelgang aufnehmend, zwischen den Häusern Nr. 24 und 28 in die Humboldtstraße. Da der von hier bis zur Alexanderstraße reichende Teil der Humboldtstraße früher mit zur Kreuzstraße gehörte, so führten also von der Alexanderstraße (schon auf Plan 1804) drei Gänge ab, genannt (von Süden nach Norden): der erste, der zweite und der dritte Gang zum heiligen Kreuz, die an ihren Endpunkten im Westen durch einen Gang verbunden waren. 1856 wurde die Bezeichnung Kreuzstraße eingeführt, den 2. Gang nannte man Mittelgang, den 3. Gang zählte man als zweiten, das westlich gelegene Stück scheint Abendgang heißen zu haben. Aus Kreuzstraße 1. Gang wurde dann 1. Kreuzstraße, aus Kreuzstraße 2. Gang wurde 2. Kreuzstraße. 1862 wurde ein Antrag der Bewohner der

1. Kreuzstraße, dieser, um Verwechslungen vorzubeugen, den Namen Karlstraße zu geben, abgelehnt. 1872 wurde die 2. Kreuzstraße verbreitert, bis zur Nelkenstraße durchgeführt und 1896 der von Westen herkommenden Humboldtstraße einverleibt. Ein 1914 entworfener Plan, auch die noch übrigen Gänge zu Fahrstraßen zu erweitern, gelangte nicht zur Ausführung.

Zum heiligen Kreuz ist 1851 (s. Hotes' Plan) noch ein Flurname, womit die Gegend auf beiden Seiten der Nelkenstraße bis ostwärts zur Alexanderstraße bezeichnet wird. Aus urkundlichen Nachrichten (1505 bis 1531) geht hervor, daß sich im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts in der Nähe der St. Gertrudikapelle, also unter freiem Himmel, ein „altar to dem hilligen cruce“ mit einem eigenen Priester und einem von zwei Vorstehern verwalteten Vermögen befand, wobei es jedoch ungewiß ist, ob neben dem Altar noch ein Kreuz stand, oder ob der Altar nur dem heiligen Kreuze, also dem Kreuze Christi, geweiht war. Nach Einführung der Reformation ist der Altar jedenfalls eingegangen, und wenn 1606 ein „hof außer der heiligen Geistesporten beim heiligen Kreuze“, 1613 ein „Garten beim Heiligen Creuze belegen“ erwähnt wird, so scheint hier bereits ein Flurname vorzuliegen, und so ist auch mit der „Kirchen zum heiligen Creuze für dieser Stadt Oldenburg“, deren Vorsteher 1603 genannt werden, natürlich die Gertrudikapelle gemeint, die der Gegend zum heiligen Kreuz benachbart ist. Nachdem der Flurname sich bis ins 19. Jahrhundert erhalten, haftet jetzt nur noch ein Überrest von ihm an der auch schon verstümmelten Kreuzstraße.

Die Frage des Kreuzes eröffnet einen weiten kulturgeschichtlichen Ausblick. War das Kreuz, wie einige Urkundenstellen vermuten lassen, wirklich vorhanden, so kann es zu den Steinkreuzen gehört haben, die im Mittelalter so häufig auf Dorf- und Stadtluren vorkommen und verschiedenen Ursprungs sind. Ein Teil von ihnen ist errichtet worden an Stellen, wo einer erschlagen oder verunglückt war, als Sühne- oder Gedächtniskreuze (*Of scal he setten eyn stenen cruce, dar Ludete gheslagen wart. Meckl. Urkundenb. 4214*). Andere sind Grenzkreuze, die aber nicht als Grenzmarken gesetzt waren, sondern zu Ehren des heiligen Ortes oder der heiligen Handlung, die sich an der Flurgrenze, z. B. bei kirchlichen Umgängen abspielte. Auch Gerichtskreuze, z. B. auf den Marktplätzen der Städte, ferner Heilkreuze, Wetterkreuze gab es. Manche sind bei der Christianisierung des Landes an Stellen aufgepflanzt, die vorher den Heiden heilig gewesen waren. Manche stammen aber selbst aus vorchristlicher Zeit (vgl. Hilmar Kalliefe, *Das Rätsel der Steinkreuze*, Korrespondenzblatt des Gesamtverbandes der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine 1918, Nr. 7/8, Sp. 167 ff.). An derartigen Kreuzen hat es auch im Oldenburger Lande nicht gefehlt, wie viele Flurnamen: die Krüzwisch bei Zwischenahn, Kreuzmoor bei Jade, Kreuzkamp zu Grüppenhühren, Varenesch, Osterlindern, erkennen lassen. Südlich von Vechta steht noch heute ein niedriges steinernes Kreuz, angeblich zum Gedächtnis eines Ermordeten,

und in Osternburg ist 1502 und 1513 ein steinernes Kreuz bezeugt, an das heute noch die zu den Osternburger Pfarrländereien gehörige „Steinkreuzwiese“ zwischen der Kloppenburger Straße und dem Osternburger Kanal erinnert (vgl. W. Ramsauer, Die Flurnamen im Oldenburgischen in agrarhist. Hinsicht. Jahrbuch VIII (1899), S. 64). Das Kreuz bei der Gertrudenkapelle wird nun freilich im eigentlichen Mittelalter nie erwähnt, aber dasselbe Schicksal hat das Osternburger Kreuz gehabt, und es ist doch sicher weit älter als 1502. Fragt man weiter, zu welcher Gattung dieses Kreuz denn gehört habe, so möchte ich es den Grenzkreuzen zuweisen; denn bevor die Stadt Ehnern kaufte (1399), zog hier die älteste Stadtgebietsgrenze hin, an der auch das 1345 erwähnte Siechenhaus (damals noch ohne die Gertrudenkapelle) lag. Das Kreuz stand da, wo die aus Oldenburg kommende Heerstraße nach Wiefelstede die Grenze überschritt.

Kurwickstraße. In der mittelalterlichen Neustadt nach 1345, vielleicht erst im 15. Jahrhundert angelegt, wahrscheinlich um für die Gegend am Vereinigungspunkt der Achtern- und Langen Straße eine gerade Verbindung mit dem Haarentor zu schaffen, erscheint sie urkundlich zuerst 1453, dann später, als „Westerloyer strate“, von 1492 an auch als „Kurlwyker“ oder „Corlewiker strate“, von 1518 an nur noch unter diesem Namen, von 1678 an als „Kurwick (Churwick)straße“. Ein von der Straße (nach einem Verzeichnis von 1785: von der Mottenstraße) abzweigender Gang war noch 1868 als Westerloyengang, sonst Bullwinkel, bekannt.

Der zuerst vorkommende Name rührt von einem zwischen 1457 und 1523 in der Stadt urkundlich belegten angesehenen Bürgergeschlecht, den Westerloys, her, die wahrscheinlich aus Westerloy (= Westerwald), Gemeinde Westerstede, eingewandert sind, jedenfalls, wie aus der ersten Erwähnung des Straßennamens hervorgeht, schon vor 1453. Die Straße wurde nach ihnen genannt, weil sie darin wohnten (1483 Wale Westerloien hus in der nyenstad), vielleicht auch sie angelegt hatten.

Für den Namen Kurwickstraße hat man bisher keine befriedigende Erklärung gefunden. Vielleicht kommen wir einer solchen mit folgenden Betrachtungen nahe. In den Namen der älteren wie der jüngeren Straßen spiegeln sich vielfach die kriegerischen Verhältnisse der mittelalterlichen Städte wieder, besonders Mauern, Wälle und Türme spielen dabei eine große Rolle, vgl. „strate by der muren“ oder „achter de muren“ in vielen Städten, die verschiedenen Wallstraßen, de strate de geit na den nygen (stuvn) torne, auch die Schwertfeger-, Armbruster-, Bogenerstraßen usw. Dieser Fall scheint mir auch hier vorzuliegen. Über dem Haarentor erhob sich, wie aus dem Hamelmann'schen Stiche ersichtlich, ein starkes Gebäude, wie sie im Mittelalter zur Aufbewahrung von Kriegswerkzeugen und Gefangenen dienten, worin vor allem aber auch die Torwächter lagen. Nun heißt ein solches



Haus mittelniederd. *wikhus* (v. *wik*, Kampf) und der Wächter *kur* oder *kure*, ein Wächterhaus z. B. *kurhūs*, und hiernach wäre auch die Bildung *kurewikhus* möglich. Da die Kurwickstraße gerade auf das Tor zuführt, dessen Weichhaus man von der Langen Straße kommend an ihrem Endpunkt erblickte, so wäre es nicht auffallend, wenn man sie „de strate, de geit na dem kurwikhuse“ genannt hätte, wie man die Mottenstraße damals als „de strate, de geit na dem nygentorne“, die Gaststraße als „de strate de geit na dem gasthuse“ bezeichnete. Wie in letzterem Fall wäre dann Verkürzung eingetreten, aus „de strate de geit na dem kurwikhuse“ wäre „Kurwikstrate“ geworden. Nun ist freilich *Kurlewyster* oder *Corlewiker* strate tatsächlich überliefert, das *l* ist aber als euphonisches Einschleppsel zu erklären, und die Form *Kurewiker* ist volkstümlich. So gab es in Würzburg einen Turm der Stadtbefestigung, der *Razenwicker* hieß, neben einem Hofe *Razenwikhus* (*Razen* sind die ballistischen Maschinen des Mittelalters. Vgl. Volkmann, Straßennamen und Städtetum S. 35f.) Die spätere Form *Kurwickstraße* entspricht der ursprünglichen besser, der Name bedeutet hiernach etwa soviel wie *Torwachthaus-Straße* oder *Wachturm-Straße*.

Kurze Straße. 1899, Jan. 10, Magistratsbeschluß, daß die kleine Verbindungsstraße zwischen der Westkampstraße und Gertrudenstraße *Kurze Straße* benannt werden soll.

Lambertistraße. Im Jahre 1869 machte der Landmann Joh. Heinrich F. Willmann aus einem Feldwege, der von der Nadorferstraße zu seinen auf dem alten Ehnernefch gelegenen Ländereien führte, eine Straße, an der zunächst zwei Häuser gebaut wurden. Am 25. März 1870 wurde dieser auf seinen Wunsch der Name „*Heinrichstraße*“ beigelegt. Erst 1882 aber wurde die Straße von der Stadt als öffentlicher Weg übernommen. Etwa Anfang der neunziger Jahre wurde in der Verlängerung der Straße die *Lambertistraße*, wahrscheinlich benannt nach dem an der Alexanderstraße weiter südlich gelegenen Lambertistift, angelegt. 1893 wurde der ganze, nunmehr „voll bebaute“, Straßenzug gepflastert. Es wurde wünschenswert, die beiden Namen durch einen gemeinsamen zu ersetzen. Am 25. April 1896 wählte der Magistrat dafür den Namen *Lambertistraße*, wogegen die Anwohner der *Heinrichstraße* vergeblich sogar beim Staatsministerium Beschwerde einlegten, da der Magistrat sich auf die geschichtlichen Beziehungen der Stadt zu dem Namen *Lamberti* (St. *Lambertikirche*) berufen konnte.

Landweg (engere Stadt und Stadtgebiet). An diesem Saßwege, der aber nach dem Bauplan vom Philosophenwege an der Nordseite der Leerer Bahn nach dem Schützenweg durchgeführt werden soll, stehen zwei Häuser, die man vor 1900 zum



Philosophenweg rechnete, obwohl sie im Stadtgebiet lagen. Damit der Weg mit den Häusern gesondert aufgeführt werden konnte, erhielt er 1900, Mai 17, den Namen Landweg.

Lange Straße. Die Straße hat sich entwickelt als Teilstrecke des alten Seerwegs nach Norden. Durch sie bewegten sich im Mittelalter und den ersten neuzeitlichen Jahrhunderten die Wagen, Reiter und Fußgänger des Durchgangsverkehrs und machten sie durch die daraus entstehenden Verdienstmöglichkeiten auch zur ersten Geschäftsstraße. Der älteste Teil der Straße ist die Strecke vom Markt bis zur Gast- und Schüttingstraße. Hier war um 1345 noch die Stadt zu Ende, die Straße führte durch ein Tor und auf einer Brücke über den Stadtgraben hinaus in die Neustadt, deren Häuser wohl vorzugsweise an diesem Straßenzuge standen. Nach Einbeziehung der Neustadt in die Befestigung wurde sie gemeinsam mit der Achternstraße durch ein neues Tor geleitet, das nach der daneben gelegenen Kapelle zum heil. Geist genannt wurde. Erst jetzt konnte der Name Lange Straße aufkommen, der aber urkundlich erst 1490 belegt ist. Auch in der Langen Straße mußte bei Häuserangaben bemerkt werden, ob das Haus in der Altstadt oder Neustadt lag (noch 1604 Haus „auff der langen strassen in der alten Stadt“ und Haus „auff der langen strassen in der neuen Stadt“). Im Westen wurde übrigens noch 1792 der nördliche Teil des heutigen Marktes bis zur Penszempforte zur Langen Straße gerechnet. Das Tor der alten Befestigung bei der Schüttingstraße scheint noch lange stehen geblieben zu sein, es diente noch 1502/13 als Ortsbestimmung, und auch als es schon abgebrochen war, wurde die Gegend seines früheren Standortes noch Durch die alte Pforte oder Alte Pforte genannt (Butterrentenregister bis 1622).

Auf dem Stadtbild von 1598 stehen an der Langen Straße besonders viel stattliche Gebäude meist mit Spitzgiebeln wie das Degodesche, vielfach aber auch mit gotischen Treppengiebeln, ferner mit zahlreichen Ausluchten und unregelmäßiger Baufluchtlinie. Ihre wie der ganzen Stadt damalige vollkommene Stilreinheit sticht ebenso vorteilhaft ab von der Bauweise der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts, wie das Oldenburg der Biedermeierzeit (vgl. die Davidschen Zeichnungen von etwa 1820).

Bei Neubauten sind in der neuesten Zeit Verbreiterungen und Begradigungen der Straße, auch Beseitigungen von Treppentufen vor den Haustüren vorgenommen.

Lappan. Am 30. Jan. 1901 Magistratsbeschuß: Der Gang südlich des Lappan von der Langen Straße nach der Staulinie erhält den Namen Lappan. So hieß ursprünglich (17. Jahrh.) ein Anbau an der Südseite des an der Langen Straße



stehenden Turmes¹⁾. Der eigentliche Name des letzteren ist Heiligengeistturm. Er wurde 1467/68 neben einer schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts gegründeten Kapelle zum Heil. Geist errichtet, die zu einem Armenhaus gehörte. Als nach der Reformation diese beiden eingingen, wurden in der Kapelle Wohnungen eingerichtet, der Turm aber blieb stehen. Im Brande von 1676 verlor er die gotische Bedachung und erhielt später die sog. welsche Haube, die ihn noch heute schmückt. Nachdem im 19. Jahrh. verschiedene Versuche, ihn zu beseitigen, glücklich abgewehrt waren, wurde er, von außen verputzt und im Innern umgebaut, und nebst einem daran errichteten Neubau an den Kunsthändler Duden vermietet, der den Namen Lappan auch auf sein Geschäft übertragen hat.

Die Bedeutung des Namens Lappan ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Man vermutet, daß der Volksmund damit das Flickwerkartige des Anbaus habe bezeichnen wollen.

Lehmkuhlenstraße. Im Jahre 1864 wurde bestimmt, daß der nördlich vom Lindenhof bei dem Wedemeierschen Hause nach der Lehmkuhle abführende Weg Lehmkuhlenstraße, der erste davon in nördlicher Richtung abführende Weg Vor der Lehmkuhle, der zweite Hinter der Lehmkuhle genannt werden solle. Nach einem Wegeregister ungefähr aus derselben Zeit war die Straße auf ihrer letzten Hälfte ein aus Sand aufgefahrener Damm, zu dessen beiden Seiten tief ausgegrabene Niederungen, die sog. Lehmkuhlen, sich befanden. Am 26. September 1900 wurden, um ferneren Verwechslungen vorzubeugen, vor Fertigstellung des Stadtplans die Bezeichnungen Vor der Lehmkuhle und Hinter der Lehmkuhle aufgehoben. Die gerade Strecke von der Nadorster Straße bis Hinter der Lehmkuhle blieb Lehmkuhlenstraße. Vor der Lehmkuhle wurde in Bogen-, Hinter der Lehmkuhle wurde in Flurstraße umgeändert.

Die Lehmkuhlen, die somit in dem Raume zwischen den genannten drei Straßen, teilweise noch südlich von der Lehmkuhlenstraße lagen, gehörten in alter Zeit zur städtischen Feldmark, der „Gemeinheit“ (nd. mente, oberd. almende). Sie sind nicht mit den Dwokuhlen identisch (s. „Dwostraße“) und lieferten den Bürgern wahrscheinlich den Lehm nicht für die Ziegelfabrikation, sondern für sonstige Bedürfnisse, z. B. beim Hausbau für die Herstellung der Lehmdiele (bei den Kanalisationsarbeiten im Anfang dieses Jahrhunderts soll eine solche in der Kurwickstraße bloßgelegt sein). Auf den ausgebeuteten Stellen in den Lehmkuhlen wurde der Boden geebnet, eingefriedigt und an Bürger zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Solche „Höfe“ oder „Ramps“, von denen an die Stadt ein kleiner Zins, die Hofrente, zu entrichten war, werden mehrfach erwähnt (1581, 1606, 1612). Bis zu den Lehmkuhlen durften, wie 1762 festgestellt wurde, die Schlächter

¹⁾ 1681, Jan. 11, verheuern Bürgermeister und Rat „unsere und gemeine Stadt wohnung am S. G. Thurm, den Lapan geßeßen.“



ihre Schafe auf die Gemeinheit treiben. 1814/15 wurde der Rest der Lehmkuhlen parzelliert.

Nachdem die charakteristischen Benennungen Vor und Hinter der Lehmkuhle, mit denen allein man in spätester Zeit die Lage der Lehmkuhlen hätte bestimmen können, gefallen sind, wird hoffentlich nicht auch noch der Name Lehmkuhlenstraße eingehen, weil er etwa einem Anwohner nicht vornehm genug klingt.

Lemberger Straße. Die im allgemeinen Bebauungsplan vorgesehene Straße, die westlich der Lütticher Straße von der Werbachstraße nach Süden hin abzweigt, erhielt durch Magistratsbeschluß vom 23. Juni 1915 den Namen Lemberger Straße. Am Tage vorher hatte die Rückeroberung von Lemberg in Galizien stattgefunden.

Lerchenstraße. Am 22. Mai 1856 wird „die östlich von der Sonnenstraße abführende Straße Lerchenstraße benannt“. Auf dem Plan von Hotes 1851 an ihrer Stelle noch Ackerland (Bürgeresch), während die Sonnenstraße als Weg schon besteht.

Lindenhofsgarten. Der durch den früheren Garten des „Lindenhofs“ angelegte Weg erhielt am 7. Juni 1911 den Namen Lindenhofsgarten. Vom Lindenhof (Nadorster Straße 89) heißt es in einer älteren Schrift (Ralph, Die Geheimnisse Oldenburgs, 1844): „Neben dem Kasino wird von der höheren Klasse vorzugsweise ein vor einigen Jahren erbautes Kaffeehaus vor dem Heiligengeistore, der Lindenhof, besucht. . . . Man spielt dort entweder Domino, Schach, Billard oder schiebt Regel. Manchmal aber, und häufig gerade bei schlechtem Wetter, trifft man im Saale des Lindenhofs eine zahlreiche Gesellschaft, an zusammengedrängten Tischen in langen Reihen Kaffee trinkend und Zigarren rauchend.“

Lindenstraße. Die Lindenstraße ist ein alter öffentlicher Weg über den Bürger- oder Heiligengeistesch, an dem rechts zwei Mühlen standen, die eine in der Nähe der Hoyerischen Brauerei (1851). Damals wurde er „Weg über den Heiligengeistesch“ oder „Mühlenweg“ benannt. Mit Bäumen war er (1820) nur an seinem Ostende bepflanzt. Der Name Lindenstraße erscheint erst 1852, Febr. 16, in den Akten. Nur auf der nordwestlichen Seite war die Straße damals schon stärker mit Häusern besetzt.

Lothringer Straße. Am 14. Juni 1910 beschloßen Magistrat und Stadtrat, die vom Friedrich Augustplatz westlich nach der Werbachstraße führende Straße Lothringer Straße zu nennen. Die Bekanntmachung des Beschlusses erfolgte am 13. August auf dem oldenburgischen Bundeskriegerfeste, dem zu Ehren damals

einige Straßen, die sich um den Friedrich Augustplatz gruppieren sollten, nach Erinnerung an den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 benannt wurden. Die Lothringer ist das Seitenstück zur Elsässer Straße und wie diese heute noch nicht ausgebaut. Die Elsässer (nicht Elsäßer) Straße legt sich südlich an den Platz, die Lothringer ist nördlich von ihm parallel zur Elsässer geplant.

Ludwigstraße. 1853 von der Stadt angelegt, um den Verbindungsweg zwischen Kaiser- (heute Schiffer-) und Rosenstraße über die v. Berg'schen Gründe bis zum Wege nach der Staubleiche durchzuführen. Jene Gründe wurden noch im selben Jahre in Bauplätze geteilt und verkauft. Der Name Ludwigstraße wird erst 1859/60 in den Akten gebraucht, ohne daß eine Erklärung für seine Entstehung gegeben würde. Auch die Namen der dortigen Grundeigentümer bieten hierfür keinen Anhaltspunkt.

Lütticher Straße. Der im allgemeinen Bebauungsplan vorgesehene Straßenzug von der Ziegelhoffstraße beim Bahnübergang bis nordwärts zur Werbachstraße erhielt durch Magistratsbeschuß vom 23. Juni 1915 den Namen Lütticher Straße (auf dem neuesten Pharusplan Oldenburg ist fälschlich der Abschnitt der Sedanstraße von der Werbach- zur Ziegelhoffstraße, der östlich von der Lütticher Straße verläuft, so genannt). Einnahme der Festung Lüttich am 7. August 1914. In Donnerschwee zweigt von der Nadorster Chaussee eine „Lüttichstraße“ ab. Dem Sprachgebrauch entspricht besser Lütticher Straße (vgl. Ofener, nicht Ofenstraße; Bremer, nicht Bremenstraße; Königgräzer, nicht Königgrätzstraße in Berlin), so auch Lemberger, Elsässer statt Lemberg-, Elßäßstraße.

Mariensstraße. Im Jahre 1804 breitete sich westlich vom Steinwege ein zusammenhängendes Wiesengelände aus. 1820 finden wir hier im Zuge der Mariensstraße einen schmalen Weg, der etwas östlich von der Linie der späteren Auguststraße nach Norden umbiegt, auf beiden Seiten ist der Boden parzelliert, in der Mitte der Nordseite der ostwestlichen Strecke steht ein Haus (nach Strackerjan soll das erste 1843 gebaut sein). Dieser Weg führte zu Privatgärten und war durch ein Torwerk vom Steinwege abgesperrt. Erst 1845/46, als daran vier neue Wohnhäuser gebaut wurden, wurde eine Straße daraus gemacht, indem die Anlieger, auch die Anwohner der Ofener Straße, die mit ihren Grundstücken bis hierher reichten, zur Verbreiterung des Weges Abtretungen machen mußten und das Torwerk verschwand. 1846 wird zuerst der Name Mariensstraße erwähnt, doch erscheint dieser in den „Adresskalendern“ erst 1848, vorher bezeichnete man die Anwohner einfach als „außer dem Haarentore“ wohnend. Nach Gründung der Auguststraße (1849) wurde die Straße auch bis zu dieser durchgeführt (Hotes 1851), doch ohne daß zunächst die alte Verbindung mit der Haareneschstraße (parallel der August-



straße) einging. 1856 wurden die Häuser, die außerhalb des Saarentores an der Nordseite zwischen dem Saarentor und der Marienstraße lagen, der letzteren beigelegt. Der Ursprung des Namens war nicht zu ermitteln.

Markt. Erste Erwähnung 1243, Okt. 2, in dem Vertrage zwischen den Grafen von Oldenburg und der Stadt Bremen: der Durchgangshandel nach Friesland wird oldenburgischerseits gesperrt, die eigenen, die bremischen und westfälischen Kaufleute „in Aldenborg bis in anno forum adibunt.“ Hier wie in den zahlreichen Geleitsbriefen des 14. Jahrhunderts ist der Markt zunächst als Einrichtung des Handels gedacht, der sich ja in der Marktzeit nicht nur auf dem Marktplatz abspielte. Als bloße Straßenbezeichnung kommt der Markt erst in einer Urkunde von 1521 vor. Das ist nicht ganz zufällig, es standen in der Tat nur wenig Häuser daran, da die ganze Westseite bis zum 19. Jahrh. zur Langen Straße, die ganze Ostseite zur Achternstraße gehörte. Noch mehr verkleinert wurde er durch den St. Lambertikirchhof, der durch eine Mauer von ihm getrennt war, und eine weitere Einschränkung erlitt er durch eine Renne oder Rönne (Abzugsgraben), die von Westen kommend nördlich von der Kirchhofsmauer quer über den Platz in die Häufing zur Haaren führte und als Grenze zwischen der städtischen und gräflichen Gerichtsbarkeit galt. Durch das Eingehen des Kirchhofs beim Umbau der Kirche (1791—1797) wurde der Marktplatz bedeutend erweitert, nur der Glockenturm der Kirche stand noch bis 1807 auf ihm. In dieser Gestalt mit der neuen Kirche zeigt ihn die bekannte farbige Zeichnung von David um 1820. Von da an hat man auch wohl die Häuser an der West- und Ostseite zum Markte gerechnet. Eingeeengt war der alte Markt auch durch das Rathaus, nachweisbar zuerst 1355, 1635 und 1886 neu gebaut. Der mittelalterlichen Bauweise entspricht es, daß die Zufahrtsstraßen in die vier Ecken münden. Der Zugang von der Langen Straße her ist 1886 durch das Vorrücken des neuen Rathauses verbreitert worden, der vom Kasinoplatz hat 1906 beim Umbau der Ratssapothek durch Rückverlegung der Häuserfront (noch nicht ganz durchgeführt) eine Erweiterung erfahren, und an der Achternstraße hat bei Gelegenheit des Krügerschen Neubaus 1908 eine Verbreiterung stattgefunden.

Marsslatourstraße. Sie gehört zu den Straßen, die durch Beschluß des Magistrats und Stadtrats vom 14. Juni 1910 zu Ehren des im August stattfindenden Bundeskriegerfestes nach Erinnerungen aus dem Kriege 1870/71 benannt wurden; die Bekanntmachung der Namen erfolgte auf dem Feste selbst. An der Schlacht bei Marsslatour (1870, August 16) haben die oldenburgischen Truppen sich in den Kämpfen bei den Ironviller Büschen besonders ruhmvoll und verlustreich beteiligt. Die Marsslatourstraße ist die einzige von jenen Straßen, die angebaut und mit



einer Anzahl Häuser (24) besetzt ist. Darunter sind die Gebäude der Landwirtschaftskammer hervorzuheben.

Meinardusstraße. Seit 1833 führte über die Haaren eine Brücke nach den Gebäuden der Lohgerberei Goens und um diese herum ein Weg auf die Dobben. Bei der Bebauung der Haarenbleiche 1866 (s. „Herbartstraße“) wurde der Ausbau des Weges zu einer Straße ins Auge gefaßt und Goens zur Abtretung eines Geländestreifens behufs Begrabigung des Weges bewogen. Während der Aufschüttung des Dobbengeländes in den siebziger Jahren, wozu man das Material aus einer tiefen Ausschachtung auf den Wittschiede'schen Wiesen hinter den Gärten am Haarenufer entnahm (jetzt Wittschiede'scher Teich), wurde der Weg allmählich nach Süden bis zum Everstenholze weitergebaut und 1879 daran das erste Haus gebaut (Wirtschaft von Pieper, nach dem der dahinter angelegte Teich benannt wurde, jetzt Nr. 62, Waldschlößchen). 1880 erklärten die Grundbesitzer „an der sog. Goensstraße, welche die Ofener Straße mit dem Everstenholze verbindet“, daß sie beabsichtigten, auf dieser eine Lindenanzpflanzung vorzunehmen, und baten den Magistrat, hierzu die Genehmigung zu erteilen und der Straße den Namen Lindenallee zu geben. Am 7. Febr. genehmigte der Magistrat das Gesuch unter der Voraussetzung, daß die Anpflanzung wirklich vorgenommen werde, und zwar unter seiner Aufsicht. Nachdem die Anpflanzung der Linden durch den Gärtner Hufemann noch im selben Jahre erfolgt war, wurde der Name eingeführt, nach und nach entstanden auf beiden Seiten die Häuserreihen, wobei die Lohgerberei und Dampfmühle von Goens mit Wohnhaus und Garten vollständig verschwand.

Am 12. Dez. 1905 beschloß der Stadtrat auf Antrag des Magistrats, der Lindenallee zu Ehren des Oberintendanten Meinardus (der seinem hundertsten Geburtstag entgegenjah) den Namen *Meinardusstraße* beizulegen. Am 18. Dez. baten die Anwohner der Lindenallee den Magistrat, den Beschluß zurückzunehmen, indem sie sich namentlich darauf beriefen, daß die Lindenanzpflanzung seinerzeit auf Kosten der Hauseigentümer erfolgt sei, diese auch für die Herstellung der Brücke nach der Ofener Straße erhebliche Beiträge geleistet hätten und deswegen wohl vor der Änderung des Namens hätten gehört werden müssen. Nach Ablehnung dieser Eingabe (Dez. 20) wiederholten die Bittsteller ihren Antrag am 23. Dez. bei Magistrat und Stadtrat und begannen die Angelegenheit auch lebhaft in der Lokalpresse zu erörtern. Damit erreichten sie zunächst so viel, daß in der Sitzung der städtischen Kollegien vom 6. Jan. 1906 der Antrag des Magistrats, die Eingabe vom 23. Dez. 1905 für erledigt zu erklären, abgelehnt wurde, aber ebenso auch der Antrag eines Stadratsmitgliedes, der bisherigen Lindenallee den Namen zu belassen und nur dem neu (nach Zuschüttung des Overbeck'schen Teiches) am Rande des Everstenholzes angelegten Teil der Straße den Namen *Meinardusstraße* zu geben. Dieser letztere Gedanke wurde aber von den Bittstellern in einem



Briefe an die Familie des Jubilars, dem inzwischen von dem am 12. Dez. 1905 gefaßten Beschluß in aller Form Mitteilung gemacht worden war, und in einer zweiten Eingabe an Magistrat und Stadtrat weiter verfolgt und sogar der Bürgerverein zur Unterstützung aufgeboten. Als dieser aber durch drei seiner Mitglieder seinen am 8. Febr. gefaßten Beschluß, daß er die Angelegenheit für eine die ganze Bürgerschaft angehende halte und um Bewilligung der Eingabe bitte, dem Oberbürgermeister mitteilen ließ, gab dieser die entschiedene Erklärung ab, daß eine Annahme der Petition ihn zum Rücktritt von seinem Amte veranlassen werde. Da man dies in der Bürgerschaft nicht wünschte, zog der Bürgerverein seinen Antrag am 18. Februar zurück, und am 27. d. M. wurde die ganze Angelegenheit, die eine Zeitlang sehr viel Staub aufgewirbelt hatte, in einer Sitzung der städtischen Körperschaften für erledigt erklärt. Es blieb also bei dem Namen Meinardusstraße. Die Anwohner suchten sich nun für die erlittene Niederlage schadlos zu halten, indem sie meist an ihren Häusern die noch heute dort zu sehenden Schilder mit der Aufschrift: „Vormals Lindenallee“ anbrachten.

Melkbrink (engere Stadt und Stadtgebiet). Als Weg erst bei der Zerteilung der Stadtgemeinde (1803) entstanden. Der „Milchbrinksweg“ umfaßte 1862 den ganzen Straßenzug von der Alexanderstraße bis zum Johann Justusweg. Am 7. Juni 1911 erhielt der erste Abschnitt bis zum Friedhofswege den Namen Melkbrink, der zweite von da bis zum Rauhehorstwege wurde dem letzteren, fortan Rauhehorst genannt, zugeschlagen, und die dritte Strecke bis zum Johann Justuswege bekam die Bezeichnung Bahlenhorst. Indessen führte auch 1657 schon ein Weg über den „Mellerbrink“ nach dem Ziegelhof, in der Nähe des Brinks lag das Pesthaus, das der Graf hatte erbauen lassen. Nach einem Altvermerk von 1702/03 war er „vor alter Zeit dazu verordnet gewesen, daß das (auf der Stadtgemeinde weidende) Vieh am Mittag daselbst versammelt und gemolken worden¹⁾. Urkundlich belegt zuerst Mellerbrink (1520, 1528, 1605), dann Melkbrink (1657), das ursprünglicher zu sein scheint, irrtümlicherweise verhochdeutsch zu Milchbrink (schon 1657, aber 1762 wieder Melkebrink) und sogar einmal (1867) Milchbringerweg. Brink ist nach Ramsauer ein mit Gras bewachsener durch Häuser oder Hecken abgeschlossener Platz. Der Melkbrink war 1657 noch nicht eingefriedigt, damals legte jemand unberechtigter Weise auf ihm einen Kamp an. 1762 erscheint er auf einer Karte als eingefriedigtes Bodestück. 1803 gehörte er zu den Parzellen, die aus der Stadtgemeinde ausgeschieden und vererbpachtet werden sollten, und lag südlich von dem Wege.

¹⁾ Vgl. die Straße Auf der Melleplacken zu Osnabrück, ehemals der mittägliche Melkplatz für die Ruhe der Neustädter Laischaft. Voldmann, Straßennamen und Städtetum, S. 84.



Mezer Straße. Am 14. Juni 1910 beschloßen Magistrat und Stadtrat, die Straße vom Friedrich Augustplatz bis zum östlichen Ende der Gertrudenstraße Mezer Straße zu nennen, und zwar zu Ehren des oldenburgischen Bundeskriegerfestes, auf dem am 13. August der Beschluß bekanntgemacht wurde. An der Belagerung von Mes 1870 hatten die oldenburgischen Truppen im 10. Armeekorps hervorragenden Anteil genommen. Die Straße ist noch nicht ausgebaut.

Milchstraße. Ursprünglich ein Fußweg von dem „Wege über den Heiligengeistesch“, der späteren Lindenstraße, nach dem Donnerschweer Wege. Ein 1846 ausgedrückter Wunsch, ihn zu einem Fahrwege zu verbreitern, wurde zwar vom Magistrat befürwortet, weil vor dem Heiligengeiststore immer mehr neue Wohnhäuser entstanden, ging aber erst 1858 in Erfüllung. Seit 1860 ist der Name Milchstraße nachweisbar. Erst 1890 wurde die Straße als Gemeindegeweg übernommen und nach Abtretungen von Grundflächen seitens der Anlieger abermals verbreitert.

Mittelgang. Ursprünglich der mittlere von den drei Gängen zum heiligen Kreuz, auch zweiter Gang genannt. Der 1914 entworfene Plan zur Verbreiterung des Mittelganges und der Kreuzstraße, die sich in vernachlässigtem Zustande befanden, ist nicht ausgeführt worden. Vgl. unter „Kreuzstraße“.

Mittelweg (Stadtgebiet). Angelegt bei der Zerteilung der Stadtgemeinde 1803. Sein Name, der aus seiner Lage hervorgeht und wohl von Anfang an gebräuchlich war, ist erst viel später belegt.

Moltkestraße. Am 16. Dezember 1876 beschloß der Magistrat, daß von den neu projektierten Straßen auf den sog. Dobben die von der Gartenstraße zwischen dem früher v. Beaulieu'schen und dem Ruhstrat'schen Hause bis zur Roonstraße führende Straße *M o l t k e s t r a ß e* heißen solle (vgl. „Bismarckstraße“). Im folgenden Jahre wurde das erste Haus an der Straße gebaut. Hellmut von Moltke (1800—1891), seit 1858 Chef des Großen Generalstabes, Verfasser der Kriegspläne 1864, 1866, 1870/71.

Julius Mosenplatz. Ende des 18. Jahrhunderts wurde das vor der Haaren- und Kurwidstraße stehende Vorgewölbe nebst dem darüber befindlichen Gefängnis, dem „Bürgergehorsam“, abgebrochen und darauf hier ein halbkreisförmiger Platz geschaffen, der durch eine Straße in zwei Teile zerschnitten wurde. Rechts und

links der Straße wurden Rasenplätze angelegt und mit Ketten, die zwischen Granitsteinen hingen, eingefast. Auf beiden Seiten, in der Peripherie des Halbkreises, erhoben sich Häuser in gleichmäßiger Anordnung: in der Mitte ein zweistöckiges, je zwei einstöckige an deren Flanken, alle in der schmucklosen Bauweise jener Zeit. Am Scheitelpunkte der Kurwick- und Haarenstraße stand ein Spritzenhaus, später zu einem Marstall umgebaut, dann als katholische Kirche benutzt und schließlich in ein Wirtshaus verwandelt (heute Haus Schöneck). Den stilgerechten Charakter, den das bekannte farbige Bild von David 1814 zeigt, hat erst die Neuzeit durch Neubauten an der Ecke der Kurwickstraße und der Haarenstraße teilweise zerstört. Der Platz, anfangs herrschaftlich, da die Stadt 1777 ihre Wälle an den Herzog abgetreten hatte, seit 1840 zum vorbehaltenen Krongut gehörend, wurde 1880 wieder der Stadt überlassen, die nunmehr für seine Instandhaltung zu sorgen hatte. Sie ließ 1882 durch den Großherzoglichen Garteninspektor Ohrt die Anlagen verändern. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts hatte der Platz noch keinen amtlichen Namen, die daran stehenden Häuser wurden zur Haaren-, bzw. Kurwickstraße gerechnet. Die geschichtlich gegebene Bezeichnung, die sich auch nichtamtlich bereits eingebürgert hatte, wäre „Haarentorplatz“ gewesen. Im Jahre 1901, als die Herstellung eines Stadtplans die Benennung noch ungetaufter Straßen notwendig machte, faßte der Magistrat eine solche auch für „den Platz vor dem Haarentor“ ins Auge und kam — es ist nicht ganz klar aus welchem Grunde — auf den Gedanken, ihn nach dem Dichter Julius Moser zu nennen, der, geb. 1803 im Vogtlande, 1844 als Dramaturg nach Oldenburg berufen und dort in seinem Wohnhaus Ofener Straße Nr. 4¹⁾ am 10. Okt. 1867 gestorben war. Auf Wunsch des von dieser Absicht verständigten Oberbibliothekars Dr. Reinhard Moser, eines Sohnes des Dichters, wurde die Namengebung bis 1903, wo 100 Jahre seit der Geburt des Dichters verflossen waren, verschoben. Am 23. Juni 1903 erklärten sich die städtischen Kollegien damit einverstanden, daß der Platz vom 8. Juli an zur Ehrung des Andenkens an den Dichter Julius Moser-Platz genannt werde. Gleichzeitig sind damals die Anlagen in den heutigen Zustand versetzt worden.

Moslestraße. Die Straße wurde 1894 vom Bauunternehmer Früstück auf seinen Gründen zwischen Rosenstraße und Stadtgraben angelegt, 1895 gepflastert und am 24. Juli vom Magistrat mit dem Namen Werbachstraße belegt. Der Beschluß muß aber bald darauf wieder umgestoßen worden sein, denn am 13. Jan. 1896 findet sich in den Akten die Notiz „Abrechnung für die Früstück'sche Straße (Moslestraße),“ und im folgenden April werden die entsprechenden Straßenschilder aufgestellt.

¹⁾ Vgl. A. Schwarz, Einem Dichters Heimstätte. Volksbote 1893 S. 19 ff.



Johann Ludwig Mosle (1794—1877), Sohn des Bareler Kanzleirats Alexander Mosle (aus einer französischen Emigrantenfamilie; sein Vater, ein französischer Offizier, hieß Léonard de Moncelet, steht aber im Kirchenbuche zu Ruhla, wo A. geboren wurde, als Leonhard Mosler verzeichnet und starb früh, so daß A. ohne genaue Kunde von dem Namen seines Vaters aufwuchs und sich von Jugend auf Mosle nannte), erhielt seine Vorbildung auf dem Gymnasium zu Oldenburg, studierte in Straßburg die Rechtswissenschaft, nahm dann an den Befreiungskriegen teil und trat 1814 als Offizier in das neugebildete oldenburgische Kontingent ein. Zu hohen militärischen Würden aufgerückt, hat er sich um die Ausbildung des oldenburgischen Militärwesens sehr verdient gemacht, war auch literarisch und diplomatisch tätig und gab 1845 durch einen Vortrag Anstoß zur Anlegung des Hunte-Emskanals (seit 1854), an dessen Ufern die älteste Ziegelei (Mosleshöhe, gegr. 1874), und eine Moorkolonie (Moslesfehn) noch heute seinen Namen tragen. 1857 wurde er als Generalmajor in den Ruhestand versetzt. (S. Laßus, Aus dem literarischen Nachlasse des Johann Ludwig Mosle, 1879.) Es war ein glücklicher Gedanke, nach diesem Manne die Straße zu benennen, an der das Offizierkasino des Infanterieregiments Nr. 91 gebaut wurde.

Mottenstraße. Angelegt in der nach 1345 mit einer Mauer umgebenen Neustadt, an deren Nordmauer endigend. 1502 war erst der nördlich von der Kurwidstraße liegende Teil der Straße mit Häusern auf beiden Seiten besetzt, 1598 aber war sie voll ausgebaut. Nach dem Brande von 1676 wurde die Häuserreihe zwischen Neuer Straße und der Straße bei der Mauer nicht wieder errichtet (s. „Waffenplatz“). Älteste Bezeichnung „krucestrate“, Kreuzstraße = Querstraße (1454), später „dwerstrate“, ebenfalls = Querstraße, zunächst nicht als Eigennamen, sondern als Gattungsbegriff gedacht, z. B. de dwerstrate up der nygenstad van der Harnestraten na den torne (1512), de dwerstrate na den nyen torne (1514), de strathe, alse men geith uthen Harenstraten na den stuen thorne (1547) — einem kurz vor 1487 errichteten, oben nicht wie andere mit einem Regeldach versehenen Turm in der Stadtmauer, der, gerade vor der Straße stehend, für sie zum Wahrzeichen wurde. Erst um 1600 kommt zum ersten Mal Muttenstraße vor, woneben sich Dwerstrate, hochdeutsch „Zwergstraße“ (richtiger Zwerchstraße, denn dwer = zwerch, vgl. überzwerch, Zwerchfell) noch in den gräflichen Wurtzinsregistern bis 1624 hält. Im weiteren 17. und im 18. Jahrhundert ausschließlich Muttenstraße = Sauenstraße (mittelniederdeutsch mutte = Sau), ein Spottname, der daraus zu erklären ist, daß in dieser Straße mehr Schweine ihr Wesen trieben, als das Straßenbild mittelalterlicher Städte es durchweg gestattete. Noch auf Hüners Plan von 1792 erscheint die Form Mutten-, aber auf dem von 1835 schon die hochdeutsche Verballhornisierung Mottenstraße.



Mozartstraße. Nachdem sich zur Aufschließung des Geländes zwischen der Gerichts-, der Elisabeth- und der Schleusenstraße ein Konsortium der bisherigen Grundeigentümer (Großh. Ministerium der Finanzen, Großh. Hausfideikommißdirektion, Oltmanns Erben und Detjen) gebildet hatte, wurde vom Magistrat 1909 die erste Erlaubnis zum Bau eines Hauses an der im Bebauungsplan vorgesehenen Straße südlich vom Amtsgerichtsgrundstück erteilt und am 19. Januar 1910 dieser Straße auf Wunsch des Hauseigentümers der Name Mozartstraße verliehen. Gleichzeitig wurden die Namen für die übrigen dort geplanten Straßen festgesetzt: der Beethoven-, Bach- und Händelstraße, die mit der Mozartstraße auf den Richard Wagnerplatz münden sollten. Der Gedanke, die Namen bekannter Komponisten dafür zu verwenden, soll innerhalb des Konsortiums entstanden sein. Im Volksmunde entstand die Bezeichnung „Musikviertel“ für den Stadtteil. Der Grund und Boden gehörte früher zur Dammkoppel (s. „Koppelstraße“). Wolfgang Amadeus Mozart lebte 1756—1791.

Mühlenstraße. Die Straße umfaßte im Mittelalter auch die Ritterstraße, die damals nach dem Stau hin geschlossen war (noch 1663 „... in der Mühlen- oder Ridderstraßen“. 1785: „Die erste Mühlenstraße von der achteren Straße an bis des Herrn Conferenz Rath von Berger seinem Hause“, „Die zweite Mühlenstraße von der Ecke der Superintendentur bis nach der Mühle“). Erste Erwähnung 1440: Haus „by der Harnebruggen in der molenstraten in der olden stad“. Sie führte zu den beiden Mühlen an der Hunte, die sich die Grafen im Freibrief von 1345 als Eigentum vorbehalten hatten. In der anfangs am Westufer der Hunte entlang ziehenden Befestigung befand sich die „molenporte“, die nach Verlegung jener auf das rechte Ufer (im 16. Jahrh.) und weiterem Ausbau der Straße bis zum Flusse mitten in der Straße stand (etwa vor der jetzigen Herberge zur Heimat, Nr. 17) und als überflüssig im Anfang des 17. Jahrhunderts abgebrochen wurde. Das Tor, bzw. die Stelle, wo es gestanden, bildete (nach Urkunden) die Grenze zwischen dem gräflichen und dem städtischen Jurisdiktionsbezirk,¹⁾ bis 1680 die „Mühlenstraßenleute“ mit den Dammleuten der Stadt unterstellt wurden. Bis zur Anlegung der Poststraße (1874) war die Mühlenstraße eine Sackstraße. In den Jahren 1895 bis 1909 wurde sie bei Gelegenheit von Neubauten in ihrem oberen Teile erheblich verbreitert. Früher hatte sie eine gewisse Bedeutung, weil sich in ihr die Höhere Bürgerschule bis 1872, das Gymnasium bis 1878 (in „Graf Christophers Haus“ an der alten Haaren, jetzt Hausbäke, worin dann eine Zeitlang das Amt Oldenburg, in einem Nebenbau das Statistische Bureau ihren Sitz hatten) befanden. Für den Durchgangsverkehr hat sie trotz der Öffnung nach der Post hin nur geringe Bedeutung erhalten.

¹⁾ Nach Sello, Hist. Wand., § 34, lag diese Grenze an der Haaren.



Nadorster Straße. Von der nach Wiefelstede führenden friesischen Heerstraße abzweigend, führte die Straße im 18. Jahrhundert Namen, die ihre nur lokale Bedeutung hervortreten lassen, wie Lehmkuhlenweg, Rasteder Weg, vermutlich auch Nadorster Weg. Ein lebhafterer Umbau begann erst nach Errichtung der östlichen Kaserne 1819. Nachdem in den dreißiger Jahren der ganze Weg nach Rastede chaussiert worden war, nannte man die Anfangsstrecke auch Nadorster Chaussee, setzte aber am 19. Mai 1856 für den Abschnitt von der Lindenstraße bis zur Amtsgrenze den Namen Nadorster Straße fest.

(„Die“) Nadorst, jetzt eine Bauerschaft der Gemeinde Ohmstede, Amt Oldenburg, war im Mittelalter und im 16. Jahrhundert anscheinend noch völlig unbewohnt, eine unfruchtbare, mit niedrigem Gebüsch bewachsene Heide, in die einerseits die Stadthirten, andererseits die am Rande der Geest weiter östlich wohnenden Bauern ihre Schafe trieben. Diese Gegend wurde von den Oldenburgern vermutlich die „Norderhorst“ oder „Nordhorst“ genannt, woraus durch ungenaue Aussprache Nadorst wurde, wie es im Plattdeutschen ja auch jetzt noch ausgesprochen wird, während das Hochdeutsche für die Aussprache die Schreibweise Nadorst zu Grunde legt. Als im 17. Jahrhundert die Regierung hier Bauern anzusiedeln begann und die Stadt nun plötzlich die Gegend als zu ihrer Feldmark gehörig in Anspruch nahm, gelangte der Name gleich in dieser Form in die Akten, eine ältere Form hat sich nicht erhalten.¹⁾

Nedderend (Stadtgebiet). Auf dem Entwurf für die Parzellierung der Stadtgemeinde von Hüner (1803) führt der Weg von der jetzigen Alexanderchauffee zwischen zwei großen Ackerflächen über einen Streifen Grünland, worauf der Name Blaue Raad (1762 und sonst Alte Raad, 1433 Retwosting = Reit- oder Riedwüstung) eingetragen ist. Da 1817 von Rämpen „beim sog. Milchbrink und Nedderhemd“ und 1828 von einer „Nedderhemdstweyde“ die Rede ist, so ist Nedderend offenbar ein Flurname und vielleicht eine andere Bezeichnung für die

¹⁾ Daher hat man Nadorst auch mit „Nachdurst“, der bekannten Erscheinung nach starkem Trinken, zu erklären versucht. Selbst Karl Strackerjan, der zuerst die Deutung Nordhorst gegeben hat (31. Programm der Vorschule und Realschule in Oldenburg, 1874, S. 3) glaubt, daß bei der Umwandlung halb der Volkswitz tätig gewesen sei, und W. Ramsauer, (Heimatkunde I, S. 512) weist auf einen „Stiedtentrug oder Nadorst bei Stiedtentron“ hin. Die Umwandlung erklärt sich aber hinreichend aus lautlichen Gründen. Der Niederdeutsche spricht das o in Nord sehr gedehnt, so daß das r kaum vernehmbar bleibt, und der Hauchlaut kann hinter Dentalen leicht verschwinden. Da im Plattdeutschen ferner die Grenze zwischen lang o und lang a verschwimmt, so ist bei der Niederschrift des Wortes, welches die Beamten des 17. Jahrhunderts nach dem Gehör vernahmen, a an die Stelle von o getreten, und spätere Schreiber haben sich danach gerichtet. Es handelt sich hier um den Selbstlauter, der in den nordischen Sprachen durch å oder aa bezeichnet wird. Flurnamen mit -horst kommen im Stadtgebiet mehrfach vor (die Rauehorst, die Wahlenhorst).



Raad gewesen. Nedderend = niederes Ende, niedrig gelegenes Land, ist jedenfalls die richtige Form. Das Wegeregister von 1862 verzeichnet einen Nedderendsweg von dem Wege nach Alexanderchauffee bis zur Feldstraße. Am 11. Juni 1911 wurde der Name vom Magistrat in Nedderend umgeändert.

Nelkenstraße. Auf dem Plan von 1804 führt von der Heiligengeiststraße in der Nähe des Kirchhofs ein Weg nach Westen aufs Land, auf dem von 1820 hat er eine Fortsetzung nach Norden bis in die Gegend der heutigen Humboldtstraße. 1837 heißt er „Weg, welcher hinter der neuen Infanteriekaserne nach den nördlich belegenen Häusern und Gärten führt“, 1838 wird er in den Akten zum ersten Mal als „sogenannte Nelkenstraße“ bezeichnet. Es war ein Privatweg, den die Interessenten durch einen Schlagbaum abgesperrt hatten. Noch 1851 standen die Häuser daran, abgesehen vom Eingang, sehr vereinzelt. 1867 ist er ein öffentlicher Weg und wird von der Stadt verbreitert und gepflastert. 1893 erhielt die Straße außer einer Neupflasterung eine Kanalisation, da die Abwässerung hier seit langem mangelhaft gewesen war, und wurde abermals verbreitert. Die Verlängerung bis zur Westkampstraße bekam 1905 einen neuen Fluchtlinienplan. Über die Entstehung des Namens ist nichts bekannt.

Neue Straße. 1526 beschließen Grafen und Bürger von Oldenburg, „dat men alle de gebuwte ofte huser, welker an der muren van der Hilligengeestesporten ahn bet an de Harneporten gebuwet weren, afbreken und ummesetten scholde, und de wal, welker buten der stadt twischen den grafen (Gräben) gelegen, scholde dar wedder hen gelecht werden. Datsulve is ock in dem jare geschen, dar hebben se in de vertich huser afgebracken und desulven weder upgebuwet ahn den orde, de nu de nien strate genomert wert.“ Am Ende des 16. Jahrhunderts war die Neue Straße, parallel zur Kurwickstraße von der Mottenstraße abzweigend, auf beiden Seiten mit Häusern besetzt und mündete im Westen auf unbebaute Hausplätze an der Kurwickstraße, die aber im 17. Jahrhundert wieder bebaut wurden, so daß die Neue Straße hier anscheinend nur Verbindung mit der Straße hinter der Mauer hatte (1671 Winkelmanns Plan). Durch den Brand von 1676 zerstört, wurde sie nur an der Südseite wieder mit Häusern besetzt, denen gegenüber eine von den Baracken des Waffenplatzes stand. Auf dem Plan von 1792 führt hinter den Baracken ein häuserloser Weg von der Kurwickstraße an der „Pfortnerie“ (Gefängnis) vorbei nach der heutigen Wallstraße, der später mit zur Neuen Straße gerechnet wurde und heute allein diesen Namen führt, während die echte Neue Straße hinter der Stadtknabenschule am 30. Januar 1901 dem Waffenplatz zugelegt wurde.



Nikolausstraße. Für die (bei der Anlegung des Viertels auf der Doktorsklappe entstandene) „Straße zwischen der Almalien- und Huntestraße bei Rüper Willes Fassfabrik“ wurde 1895 der Name Tonnenstraße vorgeschlagen und scheint angenommen worden zu sein. Denn 1900 trat eine Eingabe der Anlieger dafür ein, daß die bisher als Tonnenstraße bezeichnete Verbindung zwischen der Hunte- und Almalienstraße zu Ehren Seiner Hoheit des Herzogs Nikolaus von Oldenburg (geb. 1897, vom 13. Juni 1900 an Erbgroßherzog) den Namen Nikolausstraße erhalte, da gerade in der Nachbarschaft mehrere Straßen ihre Namen von den Vornamen einiger Glieder des oldenburgischen Fürstenhauses entlehnt hätten. Der Vorschlag wurde angenommen. Schon als Tonnenstraße war sie eine öffentliche Straße, aber unbewohnt gewesen, jetzt, im Sommer 1900 wurden daran die ersten Häuser errichtet, 1901 folgten weitere Bauten, und die Straße wurde gepflastert.

Norderstraße. Auf Hotes' Plan von 1851 ein schmaler Pfad hinter den Gärten der jetzigen Flurstraße erkennbar. Dieser wurde 1856 als öffentlicher Weg eingerichtet, wozu die Anlieger Land abtraten, gab aber 1864 durch seinen schlechten Zustand Anlaß zu Klagen. Danach scheint er damals schon mehrere Anwohner gehabt zu haben, und wenn er nun durch Magistratsbeschluß den Namen Norderstraße erhielt, wird damit auch eine Verbesserung des Wegkörpers verbunden gewesen sein. Der Name bedeutet „nordwärts führende Straße“ (vgl. die Bemerkungen zu „Osterstraße“).

Öljestrich. Der Name Öljestrich, der 1912, Dezember 18, einem Straßenzug von der Kanalstraße bis Am Festungsgraben vorbehalten ist, plattdeutsch Öljestrēk (strēk = fließendes Wasser, vgl. den „streken Weg“ unter „Alexanderstraße“) bezeichnet ursprünglich den Ablauf des Kolts auf der Dammkoppel, an dem wahrscheinlich eine im 16. Jahrhundert genannte Ölmühle gelegen hat. Dieser Ablauf floß in die untere Hunte und wurde später „alte Hunte“ genannt, obwohl der Hauptstrom der Hunte immer die Hunte beim Schlosse gewesen ist, während als Öljestrich nun der von der oberen Hunte (unterhalb des Landgerichtsgebäudes) abgehende, dann die Dammühle (gegenüber Danckwardts Kolonialwarenhandlung) speisende Arm, besonders in seinem unteren Laufe, bezeichnet wurde (zeitweise auch der von der Sichtmühle gegenüber der großen Mühle, jetzt Elektrizitätswerk beim Schlosse, herkommende Kanal) bezeichnet wurde (s. Hüners Plan v. 1792 und Hotes' Plan 1851). Nach Anlegung der Fortsetzung des Hunte-Emskanals mündete dieser Öljestrich nicht mehr wie bisher unmittelbar in die Hunte, sondern in den Hunte-Emskanal bei dessen Mündung in den Huntestrom. Bei der Anlegung des Doktorsklappenviertels wurde der untere Öljestrich nördlich der verlängerten



Amalienstraße zugeworfen und für ihn eine neue Mündung nördlich des Seebammeninstituts geschaffen. Bei der Aufhöhung des Weidammgeländes (vor 1913) wurde unter Beseitigung der Dammühle der ganze Öljestrich nebst dem alten Festungsgraben (östlich vom Palais) und dem früheren Sichtemühlentanal (nördlich vom Landesversicherungsamt an der Huntestraße) zugeschüttet, so daß die alten Wasserläufe in dieser Gegend nunmehr vollständig verschwunden sind. Auf der älteren Mündung des Öljestrichs steht heute das städtische Elektrizitätswerk. (Vgl. auch Pleitner, Öljestrich und Weidamm, Nachr. 1903, Oktober 15 bis November 15.)

Ofenener Straße. Nach der 1345 zuerst genannten Haarenmühle muß schon damals, mindestens aber seit deren Ankauf durch die Stadt (1375) ein Weg bestanden haben. 1506 wird dieser als „strathe vor der Harneporthen“ erwähnt. In Akten des 18. Jahrhunderts heißt er „Winterweg nach der Haarenmühle“. Er war auf einer Strecke („Steinweg vorm Haaren Thor“ 1725) gepflastert, übrigens aber in schlechtem Zustande. Von der Haarenmühle aus führte er weiter durch die Flusniederung, zunächst durch die Stadtgemeinde, zur Stadtgrenze an der Wechloyer Bäche (westl. von der Wirtschaft zur Linde), nach Wechloy und weiterhin nach Ofen und Wehnen. Wegen häufiger Überflutung wurde diese Wegstrecke bald nach 1750 von den beteiligten Bauerschaften zum „Wechloyer Damm“ erhöht. Der Weg hatte hiernach nur für den Verkehr zwischen der Stadt und ihrer westlichen Nachbarschaft Bedeutung, für den Fernverkehr, also mit Zwischenahn und dem Ammerlande, kam er nicht in Frage, diesem diente die Heerstraße über Alexandershaus nach Wiefelstede oder von Metjendorf aus nach Bleghaus nördlich vom Zwischenahner Meer. 1815 faßte aber Herzog Peter Friedrich Ludwig den Bau einer Staatschauffee nach Zwischenahn ins Auge. Von 1816 bis 1819 wurde die Strecke bis zur Haarenmühle gebaut und mit den Ulmen bepflanzt, die, im Laufe der hundert Jahre zu machtvoller Höhe herangewachsen, heute den herrlichsten Schmuck der Straße bilden. Damals wurde auch der Lauf der Haaren, die bisher durch das Dobbengelände in den Stadtgraben geflossen war, unterhalb der Haarenmühle in ein neues Bett geleitet, das sich eng an die neue Straße angeschlossen und das Wasser nun beim Haarentor in den Stadtgraben führte. An der 1822 gepflasterten Straße lagen von früher her noch die Gebäude der Haarenmühle und des herrschaftlichen Haarenvorwerks, des „Gestüts“, auf dessen Gründen der ganze Stadtteil zwischen August- und Zeughausstraße, namentlich aber sämtliche dortigen Militärgebäude errichtet sind, und aus dessen einstigem Garten noch die efeuumspinnenen Eichen neben dem Artilleriekasino herübergrüßen. 1830 entstand das erste städtische Haus (Nr. 1, früher Oppermann, jetzt Methodistenkirche). 1833 folgten die Lohgerberei von Goens auf dem jenseitigen Ufer der Haaren und einige Häuser von Oppermann bis zur



Auguststraße, die jetzt bis auf Nr. 11 durch neuere Bauten verdrängt sind, und in deren einem (Nr. 4) später der Dichter Julius Moser wohnte und starb (1867, das Haus 1892 abgebrochen). Als Name für die Straße diente anfangs „Chaussee nach Zwischenahn“ oder „nach Wehnen“ oder „Haaren-Chaussee“. Am 19. Mai 1856 beschloß der Magistrat, daß „die Zwischenahner Chaussee vom Haarentor bis zur Amtsgrenze künftig Ofener Straße heißen solle“. Über die Entwicklung des Haarenufers, das anfangs zur Ofener Straße gerechnet wurde, zu einer selbstständigen Straße (1901) siehe „Haarenufer“.

Osterstraße. Angelegt 1862/63 nebst der Brücke über den Staugraben (zunächst für Fußgänger) von den Begründern des Stadtteils am Staugraben (s. „Staugraben“), um diesen mit der inneren Stadt in Verbindung zu setzen. Die Stadt unterstützte das Unternehmen, weil die Straße voraussichtlich für den wahrscheinlich auf den Moorstücken zu erbauenden Bahnhof besondere Bedeutung gewinnen werde. Die alte Festungsgraft westlich vom Neuen Wege, die mit dem Staugraben in Verbindung stand (s. Hotes' Plan von 1851), wurde damals mit Erlaubnis der Regierung zugeschüttet. 1864 erhielt „der Weg vom Staugraben nach der Rosenstraße und die weitere Fortsetzung desselben neben Fortmanns Hause (also jenseits der Rosenstraße)“ vom Magistrat den Namen Osterstraße, d. h. ostwärts gerichtete Straße (die Formen Oster, Wester, Norder, Süder sind die älteren eine Richtung bezeichnenden Adverbialformen. Vgl. Osterems, Norderelbe, Österreich, auch die oldenburgischen Straßen Wester- und Norderstraße. Die Formen sind richtiger und klangvoller als etwa Ost-, West- und Nordstraße, im echten Plattdeutschen sind sie noch durchaus gebräuchlich).

Parkstraße. Die Straße, angelegt gemäß dem Dobbenbebauungsplan von 1876, erhielt ihren Namen durch Magistratsbeschuß vom Juli 1889. Erst 1896/97 ist sie gepflastert worden.

Peterstraße. Als die dänische Regierung die von ihr in den dreißiger Jahren angelegten Außenwerke 1764 bei der Schleifung der Festung versteigerte, kam die Haarenschanze zwischen Heiligengeist- und Haarentor in die Hände des Kassierers Freye, wurde aber, wie die anderen Werke von Herzog Peter Friedrich Ludwig (1785—1829) wieder zurückgekauft. Um diese Schanze führte schon im 18. Jahrhundert ein Weg, der die Gegenden vor den beiden Toren miteinander in Verbindung setzte. 1837 faßte die Landesherrschaft die Verbreiterung und Geradelegung des Weges vom Pferdemarkte nach dem Haarentor ins Auge und führte ihn, nachdem die Besitzer der daran stoßenden Gärten entsprechende Abtretungen gemacht, unter teilweiser Benutzung des alten Weges in ganz gerader Richtung über die ehemals



Freyesche Schanze (damals Weideland), auf der 1838 zugleich der Bau des Peter Friedrich Ludwighospitals begonnen wurde. Dieser Weg erhielt 1839 den Namen Peterstraße. Die Länge und Breite, die daran errichteten öffentlichen Gebäude, die Gärten und Anlagen verleihen dieser Straße trotz mancher Mißlänge im einzelnen einen monumentalen Charakter, wie ihn keine andere Straße in Oldenburg besitzt.

Pferdemarkt. Schon auf den für das Mittelalter bezeugten Märkten in der Stadt Oldenburg wird der Pferdehandel eine Rolle gespielt haben, und schon damals hat man die Tiere wohl nicht auf dem engen Marktplatz in der Stadt, sondern auf den Weiden vor dem nördlichen Tore, wo die Landstraße von Friesland mündete und die Ernährung der Tiere keine Schwierigkeiten verursachte, aufgestellt. Besondere Pferdemarkte werden erst in einer Verordnung des Grafen Anton Günther erwähnt (1641), die sich gegen den Verkauf unter Umgehung der Markttag (St. Medardustag, Juni 8, und achter Tag vor St. Margareten, Juli 6) wendet. Erst eine ähnliche dänische Verordnung von 1682 nennt den Marktplatz als vor Oldenburg gelegen. Dieser bestand um 1800 aus einem zwischen den Gärten und Äckern der Bürger gelegenen Weidelande, das von der nach Norden führenden Heerstraße und dem nach Donnerschwee abzweigenden Wege durchschnitten wurde; westlich neben der Heerstraße befand sich, seitdem der Gertrudenkirchhof in Aufnahme gekommen war, der sog. Totenweg oder die Totenallee, durch die die Särge getragen wurden, und der mit Barrieren und Pforten eingefast war, um das Weidewieh abzuhalten. Der ganze Platz, an dem nur das Neue Haus, ein herrschaftlicher Krug, mit seinen Stallungen stand, machte einen rein ländlichen Eindruck, der durch die vor dem Neuen Hause lagernden Düngerhaufen noch verstärkt wurde. Auch die Landstraße wurde durch das Aufschlagen von Bänken und Zelten, durch das Eingraben der Wagen an den Markttagen sehr beschädigt.

Auch hier haben die Verschönerungsbestrebungen des Herzogs Peter Friedrich Ludwig eingeseht. Der Platz sollte 1803 vergrößert und mit fünf einander parallelen Alleen bepflanzt werden, deren eine künftig als öffentlicher Weg nach Bornhorst dienen sollte, während die anderen zum Aufenthalt für die Käufer und Verkäufer und zum Vorführen von Pferden, die Zwischenräume zwischen ihnen aber für die Aufstellung von Pferden, Wagen, Zelten bestimmt wurden. Letzteres wurde hinsichtlich der Totenallee und der beiden öffentlichen Wege, die übrigens gepflastert werden sollten, verboten, auch die Beseitigung der Düngerhaufen vor dem Neuen Hause vorgeschrieben und für die Anlagen Schonung anbefohlen. Merkwürdigerweise ließ man aber den städtischen Schlächtern das alte Recht der Schaftrift auf dem Platze, wofür diese den Weg nach Bornhorst zu unterhalten hatten.

Noch im Jahre 1803 wurde das Projekt bezüglich der östlichen Hälfte des Platzes ganz ausgeführt. Auf Hüners Plan von 1804 finden sich hier fünf

Alleen angedeutet, von denen die mittlere als Straße nach Donnerschwee diente. Die westliche Hälfte blieb vorläufig größtenteils Weide, auch der Plan von 1820 zeigt darin noch keine Veränderung. Erst auf dem Plan von 1835 ist auch die Westhälfte mit Baumreihen besetzt, die Alleen unmittelbar vor den 1819 und nachher erbauten Kasernen sind aber der Anlegung eines Exerzierplatzes wegen beseitigt, und später wurde auch die südlichste Allee, die Straße längs des Neuen Hauses, bis auf einige Reste ihres Baumschmuckes beraubt. Der Fahrweg nach Donnerschwee wurde an die Südseite verlegt und diese 1867 durch den Bahnkörper von dem eigentlichen Platze getrennt. Der letztere dient noch heute nicht nur bei den Pferde- und Viehmärkten, sondern auch bei Rörungen seinem alten Zwecke und wird seit längerer Zeit schon auch beim großen Kramermarkt im Oktober in die Marktregion mit einbezogen. Seit 1835 hat die Stadt die Verpflichtung, den Pferdemarktplatz mit Ausnahme des Exerzierplatzes zu unterhalten, wofür sie von den Marktbeziehern, die nicht zu den Städtern gehören, das doppelte tarifmäßige Stättegeld erheben darf. 1901, Jan. 30, wurde bestimmt, daß die Häuser an der Nord-, West- und Südseite zum Pferdemarktplatz, die an der Ostseite vom Bahnübergange an aber zur Donnerschweer Straße gerechnet werden sollten.

Philosophenweg. Ein anscheinend schon 1458 genannter Weg von dem Haareneschwege über den Haarenesch zum Ziegelhofe (s. „Haareneschstraße“), auch auf sämtlichen älteren Stadtplänen vorhanden. 1834 heißt er in den Akten „Weg vom Ziegelhofe nach dem Haarenesche“, auf dem Plan von 1851 Ziegelhofsweg, im Wegeregister von 1862 „Weg vom Haareneschwege nach dem Ziegelhofe“. Der Name Philosophenweg ist eine volkstümliche Bildung, durch die man, wie an anderen Orten, einen einsamen, für nachdenkliche Spaziergänger geeigneten Weg bezeichnen wollte. In den Akten kommt er erst von 1892 an vor.

Pistolenstraße. Ein alter Richtweg für die Bewohner der Baumgartenstraße nach dem Marktplatz. Häuser mündeten früher nicht darauf. An Stelle des Hauses Markt 3, zugleich der einzigen Nummer der Pistolenstraße (Zebbenjohanns), befand sich noch 1792 ein Gartengrundstück. Auf den älteren Plänen ist kein Name für die Straße eingezeichnet. In den Akten heißt sie 1785 „die Kleine Straße neben dem Grafen von Oldenburg (jetzt Hotel zum Erbgroßherzog) hin nach der Baumgartenstraße“, 1845 „die sog. Pistolenstraße“, 1850 „die kleine Baumgarten- oder sog. Pistolenstraße“. Die Entstehung des Namens ist dunkel. Der Volkswitz mag die Gasse wegen ihrer Kürze, Enge und geraden Richtung mit einer Pistole verglichen haben. In den 40er Jahren tauchen in O. auch sonst allerhand Spitznamen für kleine Nebenstraßen auf, wie Elefantengang für Grüne Straße, Nordpol für Bürgereschstraße, an deren Erfindung die lustige, durch geistvolle Köpfe belebte Kneipgesellschaft früherer Akademiker, von der die



„Geheimnisse von Oldenburg“ (1844) zu erzählen wissen, nicht unbeteiligt gewesen sein mag.

Poststraße. Die Halbinsel zwischen Haaren und Hunte bildete früher eine Festungsbastion mit dem Namen Jordan. Seit Niederlegung der Wälle führte von der Stautorsbrücke ein Weg durch die auch hier begründeten Anlagen, auf einem Rest des alten Walles (wovon heute noch ein Stück beim Elektrizitätswerk) allmählich ansteigend, zur Hohen Brücke hinauf, nach der Mühlenstraße hin hatte er keine Verbindung. Nach Errichtung des Postgebäudes auf dem Jordan indes (1855) wurde sofort eine Durchlegung der Straße vom Schloßplaz nach dem Posthofe hin ins Auge gefaßt, wozu der Abbruch eines Hauses an der Mühlenstraße und die Abtragung der Höhen an der Hohen Brücke erforderlich waren. „Einige wohl aussehende Häuser zwischen dem am Posthofe neu erbauten Spritzenhause und dem zu erschließenden Eingange in die Mühlenstraße würden dieser jetzt etwas wüst daliegenden und wegen der Steigung des Weges gegenwärtig nicht wohl zu bebauenden Straße zu großer Verschönerung gereichen können.“ Auch an eine Verlegung der Hohen Brücke nach dem Ausfluß des Mühlenstroms dachte man. Diese Gedanken kamen aber nicht zur Ausführung, die Verhandlungen darüber mit der Regierung zogen sich bis 1866 hin, wo man sogar eine Brücke in der Verlängerung der Gottorpstraße plante, und wurden von der Stadt mit Rücksicht auf den projektierten Bahnbau abgebrochen. Die Durchführung der Straße erfolgte erst 1874, sie hieß anfangs die „Durchbruchstraße“ oder „die neue Straße von der Mühlenstraße bis zum Posthause“ oder „Jordanstraße“, daneben bürgerte sich allmählich „Poststraße“ ein, ein Name, der 1883 zugleich mit dem Straßenkörper von der Stadt übernommen wurde. Durch die Abtragung des Wallrestes ist eine schöne Promenade entstanden und die Errichtung des Reichspostgebäudes 1902 hat einen weiteren vornehmen Zug in das Straßenbild gebracht, so daß die bescheidenen Wünsche des Berichterstatters von 1855 weit übertroffen sind.

Prinzessinweg. In einer Akte von 1763, die von dem Verkauf städtischer Ländereien zwischen der Haarenmühle und dem sog. Staken im Eversten handelt, wird ein vor kurzem abgestochener „Mittel- oder Querweg“ erwähnt, der den Oldenburg-Bloherweg (jetzt Ofener Chaussee) mit dem Eversten-Bloherweg (jetzt Bloherfelder Chaussee) miteinander verbindet. Dies ist offenbar der Prinzessinweg. Seinen Namen hat er wohl erst nach dem Einzug des neuen Herrscherhauses in Oldenburg nach einem weiblichen Mitgliede desselben¹⁾ erhalten; Näheres ist

¹⁾ Als solche kommen in Frage: Hedwig Elisabeth Charlotte (1759—1818), Tochter des Herzogs Friedrich August, ferner Amalie (1818—1875) und Friederike (1820—1891), Töchter des Großherzogs Paul Friedrich August.



darüber nicht bekannt. Auf den Plänen erscheint der Weg von 1804 an, aber zunächst ohne Namen. Altemäßig belegt ist dieser erst 1828. Der südliche Teil des Weges gehört zur Gemeinde Eversten, der nördliche von der Gärtnerstraße bis zur Haaren zieht an der westlichen Stadtgrenze entlang und gehört mit den beiderseitigen Häusern zur „engeren Stadt“.

Proppingstraße. Am 24. August 1920 haben Magistrat und Stadtrat beschlossen, der neu angelegten (einstweilen noch unbebauten) Straße, die in dem Raume zwischen der Ratsherr Schulzestraße und der Meinardusstraße von der Straße Unter den Eichen zur Hindenburgstraße führt, zu Ehren des am 15. April d. J. verstorbenen Ratsherrn Propping den Namen Proppingstraße zu verleihen. Georg Propping, geb. 1837, war von 1888 bis 1918 Magistratsmitglied und hat sich als solcher in allen Zweigen der städtischen Verwaltung, z. B. als langjähriger Verwalter des Kläwemannstiftes, große Verdienste erworben. Auch in seinem kaufmännischen Berufe, als Direktor der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank und späterer Vorsitzender des Aufsichtsrats bekundete er hervorragende Tüchtigkeit. Einer der volkstümlichsten und verdienstvollsten Männer der Stadt aber wurde er durch die Leitung des 1859 gegründeten Oldenburger Turnerbundes, dessen Sprecher er von 1863 bis 1919 gewesen ist. Besonders in dieser Stellung hat er durch seine rein menschliche und vaterländische Gesinnung vorbildlich gewirkt. Die nach ihm benannte Straße mündet in ihrer Verlängerung neben dem Ministerialgebäude an Wittschieses Teich gegenüber dem Grundstück, auf dem die Turnhalle des Turnerbundes, der Ort seines turnerischen Wirkens, sich erhebt.

Rankenstraße. Als Parallelweg zur Ehnernstraße entstanden (so auf Plan von 1820) und daher zunächst 2. Ehnernstraße, am 30. Januar 1901 durch Magistratsbeschluss Rankenstraße benannt. 1914 noch Genossenschaftsweg.

Rauhehorst (Stadtgebiet). Der Weg besteht aus verschiedenen Abschnitten, die früher andere Namen trugen, aber alle bei der Zerteilung des Stadtfeldes 1803 entstanden sind. Die Strecke vom Brokweg bis zur Feldstraße heißt im Wegeregister von 1862 „Weg vom Bruch nach der Feldstraße“, später 2. Brokweg. Der zweite Abschnitt, 1862 als „Weg von der Feldstraße nach der Rauhehorst“ bezeichnet, heißt später „Rauhehorstweg“. 1901, Januar 30 wurde dem Rauhehorstweg der 2. Brokweg und 1911, Juni 7, auch die Strecke des bisherigen Milchbrinkweges vom Friedhofsweg bis zum Rauhehorstweg zugelegt, und der ganze Straßenzug vom nunmehrigen Brokweg (früher 1. Brokweg) bis zum Friedhofsweg-Mellbrink Rauhehorst genannt. Die eigentliche Rauhehorst (fr. ruge horst) ist eine Fläche zwischen Vahlenhorst, Rauhehorst(-weg) und einer letztere



schneidenden Bäche,¹⁾ auf der jetzt die Kriegerheimstättenfiedelung steht, und die eine etwas höhere Lage hat als das nordwestlich davon gelegene alte Bruchland. Vielleicht soll der Ausdruck horst dies hervorheben, während rug auf Unebenheiten oder unregelmäßig verstreute Büsche hindeutet (über horst vgl. unter „Vahlenhorst“). Die Rauhe Horst gehörte ursprünglich zur Gemeinheit, wurde aber im 17. Jahrhundert eingefriedigt und an Bürger vererbpachtet. Auf den Plänen erscheint sie als Ackerland bis 1851. Später ist sie in Weideland umgewandelt worden.

Rebenstraße. Als Parallelweg zur Ehnernstraße entstanden und daher früher 3. Ehnernstraße, 1901, Januar 30, durch Magistratsbeschuß Rebenstraße genannt. 1904 auf Kosten der Wegegenossenschaft begradigt und verbreitert und von der Stadt übernommen und gepflastert.

Richtweg. Dieser — unbewohnte — Verbindungsgang zwischen Herbartstraße und Meinardusstraße erhielt seinen Namen 1895.

Ritterstraße. Die Straße war im Mittelalter seit Errichtung der Umfassungsmauer im 14. Jahrhundert nach dem Stau hin geschlossen, da die Verbindung der inneren Stadt mit dem Schiffsanlegeplatz durch die Staustraße übernommen war. Sie wurde mit zur Mühlenstraße gerechnet. Im 17. Jahrhundert treten gleichzeitig zwei andere Namen auf: Kreuzstraße (z. B. 1604, 1643) und Ritterstraße (z. B. 1607), 1660 „in der Creuz- oder Ridderstraßen, aber 1663 wieder „in der Mühlen- oder Ridderstraßen“, doch wird in den amtlichen Straßenregistern jener Zeit immer der alte Name für Ritter- und Mühlenstraße zusammen gebraucht. Kreuzstraße bedeutet Quersstraße, auch die Mottenstraße hieß zeitweise krecestrate oder dwerstrate (die Ritterstraße legt sich der Mühlenstraße quer vor wie der Balken eines Kreuzes). Ritterstraße wurde sie als Wohnort mehrerer adeliger Hofleute genannt. 1828 wurde das v. Bergerische Haus, das die Sackstraße schloß,²⁾ niedergerissen, die Gründe wurden als Hausplätze verkauft und eine Straße nach der Staustraße darüber hingeführt. Wenn nicht schon vorher der Name Ritterstraße durchgedrungen wäre, hätte jetzt eine Sonderbenennung eintreten müssen. In den Jahren 1895 bis 1913 haben bei Gelegenheit von Neubauten mehrfach Verbreiterungen der Straße stattgefunden.

¹⁾ Diese Bäche, östlich von der Alexanderchauffee entspringend, kreuzt letztere mitten zwischen Fischers Parkhaus und dem Eisenbahnübergang. Hier war früher die Sandfurt, wonach das Gewässer Sandfurter Bäche genannt wurde. Sie fließt an der Rauhen Horst vorbei nach Westen in die Sackfurter Bäche, die die Alexanderchauffee nördlich vom Kl. Bürgerbusch bei der Sackfurt schneidet, durch das Bruchland zieht und weiterhin als Wechloper Bäche, die Stadtgrenze bildend, in die Haaren fällt.

²⁾ Straßenverzeichnis von 1785: „Die erste Mühlenstraße von der achten Straße an bis Herrn Conferenz Rath von Berger seinem Hause“.

Roggemannstraße. 1845 ein Gemeindenebenweg ohne Namen zwischen den Gründen des Proprietärs Overbeck und des Advokaten Cropp von der Gartenstraße nach den Dobbenwiesen führend, 1851 auf Hotes' Plan noch ohne Wohnhäuser, nach Strackerjan 1856 „entstanden“. In den Akten wird sie von 1856 bis 1875 Dobbenstraße genannt, später 1. Dobbenstraße. Von den beiden Dobbenstraßen scheint sie die ältere zu sein (nicht, wie es nach Strackerjans Angaben der Fall wäre, die 2. Dobbenstraße). Um häufigen Verwechslungen mit der 2. Dobbenstraße abzuwehren, schlug man 1895 für die erste den Namen Anton Günterstraße vor. Man sah jedoch zunächst von einer Umnennung ab. Am 30. Januar 1901 wurde sie zu Ehren des am 7. Februar 1900 verstorbenen Oberbürgermeisters Dr. Roggemann, der auch in dem Eckhaus Hindenburgstraße 1 gewohnt hatte, Roggemannstraße genannt. Über die „Dobben“ vgl. „Dobbenstraße.“

Roonstraße. Als in der Magistratsitzung vom 16. Dezember 1876 die Namen für die auf den Dobben vorgesehenen Straßen festgestellt wurden, erhielt „die vom Theaterwall ab mit einer Brücke über den Stadtgraben in südwestlicher Richtung in die Dobben führende Straße“ den Namen Roonstraße. Im folgenden Jahre wurde daran das erste Haus gebaut. 1890/91 wurde die Strecke von der Bismarckstraße bis zur Herbartstraße, dann zur Meinardusstraße, angelegt, nach der Landesaussstellung von 1905 fand eine weitere Verlängerung bis zur Ratsherr Schulzestraße statt. 1914 wurde der Abschnitt von der Bismarckstraße bis zur Ratsherr Schulzestraße nach Hindenburg benannt. — Albrecht von Roon (1803—1879) preußischer Kriegsminister seit 1859, Schöpfer der preußischen Heeresreorganisation, auf der die kriegerischen Erfolge von 1864, 1866 und 1870/71 beruhten.

Rosenstraße. Die Geschichte der Straße zerfällt zeitlich und räumlich in zwei Abschnitte. Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat sich allmählich der südliche Teil vom Stau bis zur heutigen Bahnhofstraße aus einem Privatwege entwickelt, dessen Benutzung nur den Bewohnern der Kaiserstraße als Eigentümern der an den Weg stoßenden Grundstücke zustand. An der Ostseite der Straße am Stau legte die Landesherrschaft in dem früher v. Bergschen Hause bald nach 1848 das naturhistorische Museum (jetzt Stau 14, zu einem Privathaus umgebaut) an. Die 1852 erfolgte Anlegung der älteren Gasanstalt¹⁾ an der Straße scheint zu ihrer ersten Pflasterung (1852—54) und Umwandlung in eine öffentliche Straße Anstoß gegeben zu haben. Eben damals wurde in den Akten zuerst der

¹⁾ Durch die Gascompagnie Fortmann und Genossen. Das neue Gaswerk ist 1876, ebenfalls auf Fortmannschen Gründen an der Donnerfchwerstraße, angelegt und später in den Besitz der Stadt übergegangen.



Name Rosenstraße gebraucht, der nicht der in Oldenburg so beliebten Königin der Blumen, sondern einer Schifferfamilie Rose seinen Ursprung verdankt.¹⁾

Der zweite Abschnitt der Entwicklung beginnt 1853. Nachdem Lasius (Blicke in Vergangenheit und Zukunft der Stadt Oldenburg) für die Herstellung einer direkten bequemen Fahrstraße zwischen Pferdemarktplatz und Stau eingetreten war, kaufte die Stadt Land auf den „Moorstücken“, erhöhte den Grund und Boden durch Aufschüttungen und führte die Rosenstraße in ihrer ganzen heutigen Erstreckung bis zum Pferdemarkte durch. Auch die Gottorpstraße und der westliche Teil der Bahnhofstraße („Neuer Weg“ und „Hinter der Gasanstalt“) wurden damals angelegt, und durch Verkauf von Bauplätzen auf dem erhöhten Gelände wurde der Besiedelung Vorschub geleistet (1853—59). So gewann man einerseits eine „breite, tunlichst gerade, mit großem und langem Fuhrwerk gut passierbare Straße nach dem Stauhafen“, andererseits einen neuen Stadtteil, der später nach Errichtung des Bahnhofs weiter nach Osten ausgebaut werden konnte. Der ältere Teil der Rosenstraße wurde 1905 durch Abtretungen der Anwohner noch verbreitert.

Röwekamp. Im Jahre 1646 schenkte Graf Anton Günther dem Magister Heinrich Schwarz, Prediger in Oldenburg, „eine weyde auff dem Ostringen, der Rieben Kamp genandt“. Da der Ostring oder Ostringer Esch die Gegend westlich von der Alexanderstraße einschließlich eines Stückes vom Pferdemarktplatz umfaßte, so ist die Lage des Rübenkamps, d. h. eines ursprünglich zum Anbau von Rüben eingefriedigten Ackerlandes, ungefähr gegeben. 1814 erscheint der „Rübekamp“ wieder unter herrschaftlichen Ländereien, die damals verpachtet wurden, als Saatland von 1 Jück, 119 Quadratruten Größe. Dahin führte (nach den Plänen von 1804 bis 1840) ein Weg, der in seinem südlichen Teile aus dem ersten, nord-südlichen Abschnitt der heutigen Ziegelhoffstraße bestand; der Weg nach dem Ziegelhofe zog damals westlich von diesem Abschnitt hin, von der Dwostraße abzweigend, und hat erst zwischen 1840 und 1851 seinen heutigen Verlauf erhalten. Im weiteren Verlauf des Jahrhunderts wird dann häufiger auch ein Weg erwähnt, der „vom Ziegelhofswwege nach dem Röwekamp“ hinführt und sich nach dem Plan von 1851 ungefähr mit dem heutigen Röwekamp und der Werbachstraße deckt. Nun folgt die zusammengezogene Form Röwekampsweg, die sich auch hält, als er 1893 begrabigt und verbreitert wird und 1895 einen Steinfeld für Fußgänger erhält. Endlich wird am 30. Januar 1901 der Name amtlich zu Röwekamp vereinfacht. Inzwischen war auch der Anbau soweit fortgeschritten, daß der Weg 1900 über die Westkampstraße hinaus verlängert werden mußte, aber erst 1904 hörte er auf ein Genossenschaftsweg zu sein und wurde nun nach Übernahme durch die Stadt gepflastert.

¹⁾ 1811 „Jacob Rose, Schiffer“, 1833 „die Wittve des weiland Schiffers Diederich Rose“ unter den Eingefessenen am Stau genannt.



Rummelweg. Die Entstehung des Rummelweges ist altentwässert nicht festzustellen. Er kommt schon 1754 unter seinem heutigen Namen vor und ist damals schon ausbesserungsbedürftig. Gleichzeitig trägt er aber einen anderen Namen, Neuer Weg, und unter diesem erscheint er bereits 1727. Vermutlich dürfen wir seine Anlegung mit der 1644 erfolgten Verlegung der Gerberhütten nach dem heutigen Gerberhofe in Verbindung bringen, da die Schuhmacher doch eines Weges bedurften, um von der Stadt aus über die Haareniederung dahin zu gelangen. Zuerst hieß er nun „der neue Weg“, ein Name, der sich länger als hundert Jahre hielt, wie die Neue Straße ihren Namen sogar von 1526 her behalten hat. Die Bedeutung des Namens Rummelweg beleuchtet eine Altentwässertnotiz von 1758, die sich auf die Unterhaltungspflicht von Interessenten an dem sog. „2. Wege im Eversten“ bezieht: „Dieses müssen diejenigen Personen, die neu Land bekommen vorz erste in einem Rummel oder gemeinschaftlich machen.“ Ob hiermit der jetzige Rummelweg gemeint ist, ist nicht ganz klar; aber da auch er ein Interessentenweg war, müssen mindestens ähnliche Verhältnisse bei ihm obgewaltet haben, d. h. der Weg war nicht in verschiedene Pfünder geteilt, sondern die Kosten wurden für den Kopf (durch Repartition) berechnet. Er war ein Interessentenweg und schon 1754 mit Bäumen besetzt. Die alte Haaren, von der noch ein Überrest an seiner östlichen Seite zu erkennen ist, muß er mittels einer Brücke überquert haben, die dann bald nach den Freiheitskriegen mit dem Haarenbett an die Ofener Landstraße verlegt wurde. Erst 1901 scheint er in den Besitz der Stadt übergegangen zu sein, die am 30. März den Namen Rummelweg amtlich anerkannte. Seit 1910 ist er, ursprünglich ein Fußweg, durch Schutt-abladen allmählich zu einem Fahrweg verbreitert worden, und durch Niederhauen von 45 Ulmen ist Platz geschaffen. Das anliegende Gelände, der „Kaiserdobben“, ist oder wird augenblicklich erhöht, und sobald die Bautätigkeit wieder einsetzen kann, wird sich hier bis zum Prinzessinwege hin ein neuer Stadtteil entwickeln.

Sachsenstraße. Die Straße wurde im Jahre 1900 von den Erben des Rechnungsfstellers Hergens auf den Gründen, die sie auf dem Eherneresch zwischen Alexanderchauffee und Ehernerweg besaßen, nach dem städtischen Bebauungsplan angelegt. 1902 wurde von Zimmermeister Wilkens, der von Hergens' Erben eine Fläche Landes gekauft und in vier Baupläze geteilt hatte, das erste Haus gebaut und die Straße vom Magistrat im Hinblick auf die benachbarte Friesenstraße Sachsenweg genannt (Dez. 4). Auf Anregung des Bauunternehmers wurde dieser Name 1903 in Sachsenstraße umgeändert.

Sackstraße. 1856, Mai 19, wurde „die dritte von der Lindenstraße aus abführende Straße Sackstraße benannt.“ Anträge der Anwohner 1913 und 1915,



den Namen zu ändern, etwa in Mondstraße wegen der benachbarten Sternstraße oder ihn dieser zuzulegen, da der jetzige Name von der schönen wohlgepflasterten Straße mit den neuen, sauberen Häusern bei auswärtigen Wohnungsfuchenden eine falsche Vorstellung erwecke, blieben unberücksichtigt.

Sackweg (Stadtgebiet). 1862: Weg an der Westseite des alten Stadtbusches (des großen Bürgerbusches). Er führt vom Bürgerbuschwege zur Eisenbahn. Der Name ist daraus zu erklären.

Schäferstraße. Die Straße wurde 1864 von den Erben des weil. J. C. Schäfer angelegt und war bis 1890 Interessentenweg. Die Schäfersche Besitzung, 1853 „Schäfers Vorwerk“ an der Donnerschweer Straße, ist wohl zurückzuführen auf „Grambergs Schäfercy“, die eine Karte von 1762 in der Gegend zwischen Nadorster und Donnerschweer Straße verzeichnet. Daß eine Familie den Namen der von ihr bewirtschafteten Stelle annimmt, ist eine bekannte Erscheinung. Der Name Schäferstraße, der wohl gleich 1864 aufgekommen ist, bewahrt also die Erinnerung an beides.

Scheideweg (Stadtgebiet). Die im 18. Jahrhundert entstandenen Streitigkeiten über die Frage, ob Nadorst städtisch oder herrschaftlich sei, hatten im Jahre 1762 zu einem Vergleich zwischen Regierung und Stadt geführt, wonach Nadorst der ersteren zugewiesen und zwischen Nadorst und dem „streichenden Wege“ (= Alexanderweg) ein Compascuum festgelegt wurde. 1783 wurde dieses durch einen weiteren Teilungsvertrag in zwei von Nordwesten nach Südosten gerichtete Streifen zerlegt und der Stadt der an ihre Gründe sich anschließende Streifen zugewiesen. An der Grenze beider Anteile sollte auf gemeinschaftliche Kosten ein Weg von 32 Fuß Breite angelegt werden. Durch Ausführung dieser Bestimmung ist der von der Nadorster Chaussee nach dem Bürgerbuschweg führende Scheideweg (= Grenzscheideweg) entstanden.

Schifferstraße. Auf den Plänen von 1804 bis 1851 kann man die allmähliche Entstehung der Straße vom Stau aus beobachten. In den Akten erscheint sie von 1848 an unter dem Namen „Kaysersstraße“, so genannt nach David und Hermann Kayser, zwei Anwohnern, von denen der eine Hafenmeister war. 1895, August 7, wurde sie Schifferstraße genannt und ihr früherer Name, den man irrtümlicherweise von der Kaiserwürde ableitete und daher als für die unansehnliche Straße nicht passend erachtete, auf die an den Stau anschließende Zufahrtsstraße zum Bahnhof übertragen.

Schleusenstraße. Der Weg vom Damm bis zur Elisabethstraße, entstanden im Anschluß an den Kanal, erhielt am 30. Januar 1901 den Namen Schleusenstraße.

Schloßplatz. Ursprünglich beschränkte sich dieser Name auf den Schloßhof, während der Platz, auf dem das Peter Friedrich Ludwig-Denkmal steht, Baumhof hieß (1792). Später ist der Name zunächst auf den Baumhof übertragen und am 18. Dezember 1912 auch auf den Inneren Damm ausgedehnt worden (Besch. des Inn. D. f. unter „Damm“. Vgl. auch Sello, Hist. Wand., § 33).

Schmale Straße. Der bei Haarenstraße Nr. 22 abzweigende Gang ist ein Überrest jener schmalen, nur für den Fußgängerverkehr berechneten Sackgassen, die noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in größerer Zahl von den eigentlichen Straßen nach weiter zurückliegenden Wohnhäusern führten, und von denen sich außer ihm nur noch einer in der Haarenstraße und zwei in der Achternstraße, aber ohne eigene Namen, erhalten haben. Er wurde eine Zeitlang nach dem in Nr. 22 wohnenden Buchbinder Wiechmann (Firma jetzt in Haarenstraße Nr. 32) „Wiechmannsgang“ genannt, erhielt aber am 30. Januar 1901 die Bezeichnung Schmale Straße.

Schüttingstraße. Angelegt nach 1345 auf dem Graben der ältesten Befestigung, daher „strate by dem graven“ (1434), „strate ghenomet up den graven“ (1487), „strate uppen graven“ (1502/13) genannt. Bei Häuserbezeichnungen wird angegeben, ob in der Neustadt, d. h. an der Nordseite, oder in der Altstadt, d. h. an der Südseite, gelegen. Erst 1518 „de schuttenstrate“ in einer Urkunde, in der Einwohner der strate up den graven von 1513 vorkommen. 1522, 1530 und später schuttingstrate. Der Schütting, 1502 in der strate uppen graven an 3. Stelle von einer Ecke aus belegen, wurde 1577 in ein von der Stadt gekauftes Haus an der Ecke der Langen Straße (jetzt dort Nr. 36) verlegt, das aber gegen Ende des Jahrhunderts ganz oder teilweise — etwa durch einen Brand — zerstört worden sein muß. Denn 1605 beabsichtigen Bürgermeister und Rat „demnächst mit Wiederaufbau des Schüttings zu beginnen“, wegen dessen sie schon „für esklichen Jahren“ mit einem auswärtigen Steinhauer verhandelt haben. Wenn sie zugleich erklären: „... und soll gerürtes Gebeute nicht allein zum gemeinen Schenckhause wie vorhin gebraucht werden, sondern es sollen daselbst als an einem gelegenen Orte mitten in der Stadt allerhandt notwendige bürgerliche Sozieteten, Commercien und Handlungen tractieret, verrichtet und geschlossen werden“, so geht daraus hervor, daß die bisherige Annahme, der Schütting sei von Anfang an ein „Versammlungshaus der Kaufleute und Handwerksämter“ gewesen, falsch ist. Er war ursprünglich nur eine öffentliche Wirtschaft, die der Rat — neben dem



Stadtkeller im Rathaus — unterhielt. Der neue Schütting sollte außerdem auch ein allen Zünften gemeinschaftliches Gildehaus und zugleich eine Art Börse sein. Der Neubau kam 1607 zustande (Sello, S. W. 35). Seit 1814 wurde er an Kaufleute verpachtet, die darin einen Laden unterhielten. 1863 wurde das sehr baufällig gewordene Haus an den Kaufmann Sahlo in der Form der Erbpacht verkauft und nunmehr umgebaut. 1912 kaufte die Stadt es aus der Hand einer auswärtigen Besitzerin zurück, um gelegentlich die verkehrreiche Ecke an der Schütting-, Langen- und Gaststraße erweitern zu können. Einstweilen ist es an Privatleute vermietet.

Schüttinge hat es in vielen norddeutschen Städten gegeben. Man kann eine ältere und jüngere Schicht unterscheiden. Die ursprünglichen finden sich in den Hansestädten, z. B. in Bremen, Lübeck, Rostock, Lüneburg, sowie den auswärtigen Niederlassungen der Hanse (Bergen), die jüngeren in kleineren Orten, in denen wie in Oldenburg, Jever, Varel der Einfluß einer hanfischen Nachbarstadt zu spüren ist. In den größeren Orten waren es Versammlungshäuser der Kaufmannschaften, wo diese ihren organisatorischen und gesellschaftlichen Mittelpunkt hatten, in den kleineren oft ausschließlich Wirtschaften, die durch ein Privileg bevorzugt waren, zugleich dienten sie oft als Herbergen. Über die Ableitung des Namens ist man noch immer im unklaren. Nach älterer Auffassung sind das Vorbild die nordischen Skottinge gewesen, Gelagehäuser, die oben an der Decke eine Luke gerade über der offenen Herdstelle hatten und, wenn das Feuer ausgebrannt war, durch ein Schott (nd. schutte) verschlossen werden konnten, um die wärmere Luft im Zimmer zu erhalten (s. Lübben, Mittelniederdeutsches Wb.). Eine neuere Erklärung führt das Wort auf schutte (von scheten) = Schoß, Abgabe zurück, die von den Gildegenossen im Schütting zu entrichten gewesen wäre (S. U. Schumacher, Brem. Jahrb. 5, S. 192 ff.). Auch andere Erklärungen gibt es noch. Am einleuchtendsten erscheint doch die erstgenannte, wenn man liest, daß die hanfischen Kaufleute in Bergen des Sommers sich in den einzelnen Räumen des Hofes gesondert gehalten, des Winters aber sich in einem Teil des Hofes, genannt der Schütting, versammelt hätten. Diese Einrichtung wäre dann durch den nordischen Winter hervorgerufen. Der Name wäre durch die Hansen in ihre Heimatstädte eingeführt und auch den dortigen, wenn auch anders eingerichteten Versammlungshäusern der Kaufleute beigelegt worden.

Schützenweg. Schon 1851 vorhanden, scheint er seinen Namen erst nach 1862 im Hinblick auf die beim Ziegelhof angelegten Schießstände des Oldenburger Schützenvereins, der 1870 auch den Ziegelhof als Vereinshaus erwarb, erhalten zu haben; denn auch die heutige Jägerstraße gehörte zum Schützenweg. Erst am 30. Januar 1901 wurde die „Schützenstraße von der Ziegelhoffstraße bis zum Hause Nr. 6“ amtlich Jägerstraße benannt.



Schulweg (Stadtgebiet). „Der Schulweg ist vor etwa 100 Jahren angelegt. Das erste Haus ist dort 1824 von J. H. Wessels gebaut und gehört jetzt dem Rangiermeister H. Bette, Schulweg 74. Weitere fünf Häuser sind in den siebziger Jahren dort gebaut, und die Hauptbebauung fand in den achtziger Jahren statt. Der Weg läuft vom Alexanderweg bis zum Scheideweg und hieß zuerst Langer Weg. Später, und zwar bis Ende der siebziger Jahre, hieß er „Weg hinter Budden Harms Haus“ (Harms war Besitzvorgänger in der Wirtschaft Woge), und seit 1879 führt er den Namen Schulweg“ (Bericht des Magistratssekretärs Hummel vom 17. April 1913). Dem Wege gegenüber liegt an der Alexanderchauffee die Bürgerfelder Schule (Nr. 91).

Ratsherr Schulzestraße. Im Jahre 1897 erhielt der Holzhändler Hustedede die Erlaubnis, über seine am Haarenufer liegenden Gründe eine Straße anzulegen, führte aber infolge von Vermögensverfall seinen Plan nicht ganz aus. Nachdem die Straße bereits am 11. April 1901 ihren jetzigen Namen erhalten hatte, wurde sie von dem Rentner Dyve, dem Käufer der Hustededeschen Gründe, 1904 planmäßig bis zu einem öffentlichen Wasserzug, dem alten Haarenbett, ausgebaut. 1905 beschloß der Magistrat, die Ratsherr Schulzestraße bis zum Everstenholze zu verlängern, doch wurde dies durch den Bau des neuen Ministerial- und des Landtagsgebäudes sowie der Emmichbrücke bis 1916 verschoben. Ratsherr Schulze, ursprünglich Besitzer einer Lohgerberei auf dem Gerberhof, wohnhaft am jetzigen Haarenufer neben der Turnhalle, war bis 1873 Magistratsmitglied. Er und seine nach ihm (1891) verstorbene ledige Schwester haben aus ihrem bedeutenden Vermögen testamentarisch die Schulzestiftung begründet (Kapital fast 150 000 Mark, Unterstützung von kranken oder hilfsbedürftigen älteren Personen, Diakonissen und Epileptischen).

Sedanstraße. Am 14. Juni 1910 erhielt die „Straße vom Friedrich Augustplatz südwärts zur Werbachstraße“ durch Beschluß des Magistrats und Stadtrats den Namen Sedanstraße (nach der Schlacht bei Sedan am 1. September 1870). Die Bekanntmachung erfolgte — gleichzeitig mit den Namen der benachbarten nach deutsch-französischen Kriegserinnerungen benannten Straßen — am 13. August auf dem oldenburgischen Bundeskriegerfeste. 1912 wurde dem Fabrikanten E. Högl zu Wechloy die Erlaubnis gegeben, einen Teil der Straße anzulegen.

Sonnenstraße. Nachdem 1846 der Plan gefaßt war, den der Landesherrschaft gehörenden Teil des Bürgeresches zu Bauplätzen auszugeben, erbot sich die Stadt 1849 einen Weg dahin anzulegen, der von dem sog. Mühlenwege (Lindenstraße) bis zu dem neuangelegten Wege vom Lindenhofe nach dem Bürgeresch (Bürgeresch-



straße) führen sollte, und an dem bereits ein Haus stand. Auf Hotes' Plan von 1851 ist der Weg mit einem Hause eingezeichnet. 1856, Mai 19, erteilte der Magistrat ihm den Namen „Sandstraße“, änderte diesen aber bereits am 22. Mai in Sonnenstraße um. Gepflastert wurde die Straße erst in den achtziger Jahren.

Sophienstraße. Auf dem Plan von 1851 noch ein Heckengang. 1856, Mai 22, wird „die westwärts des Höglschen Gartens von der Johannisstraße nach der Jakobstraße führende Straße“ Sophienstraße benannt.

Stationsweg (Stadtgebiet). Bei der Haltestelle Bürgerfelde der Wilhelmshavener Bahn abzweigend vom Bahnübergang an der Alexanderchauffee.

Stau. Der uralte Löss- und Ladeplatz für den Schiffsverkehr auf der Hunte. Mittelniederdeutsch stou (w), stow = Stauung, Hemmung des fließenden Wassers, Wehr, Stauwerk, Uferbefestigung, Raje, dazu das Zeitwort stouwen, stowen, urspr. = aufhäufen, packen, dann Wasser abdämmen. In den oldenburgischen Urkunden von 1383 an: by, buten, up dem Stouwe (Stowe). 1383 ist er auch bereits bewohnt, 1450 stehen mehrere Häuser daran, 1502/13 buten dem Stouwe 21 Häuser. Als Handelsplatz erscheint er 1478, als Graf Gerb und die Stadt O. Bestimmungen über den Kleinhandel treffen: „Dā schal numment an der herschup Oldenborg verkop doen, men up dem markede to Oldenborg ofte by dem Stouwe to koepen an dejennen, de den havern ofte ander korn buten der herschup halen.“ 1489 liefert der Bürger Roerengel „up dem Stouw“ einem Händler aus Esens Holz. Die Häuserreihe breitete sich erst im 19. Jahrhundert weiter flussabwärts aus (der zur Zeit der Kontinentalsperre hier herrschende Verkehr soll darauf Einfluß gehabt haben). Nach und nach entstanden die Seitenstraßen und etwas weiter draußen eine Reihe industrieller Anlagen: Kläemanns Holz- und Buschlager, die Gasanstalt an der Rosenstraße, Lefebers Expedition, Schlömanns Windmühle und Dampfölmühle, Inhülsens Dampfsägemühle, der städtische Kalkofen, Ricklefs Steinguttöpferei, Meyers Eisgießerei mit Zementfabrik, Kalköfen und der großen Sägemühle, Brands Schiffshelgen. Die Krümmung der Straße beim städtischen Bauhof rührt von einem Bogen her, den die Hunte hier bildete. 1845/46 erfolgte der Durchstich des südlichen Ufers und die Anlegung der Hafenstraße; die alte Hunte blieb zunächst als Holz- und Buschhafen bestehen, bis sie durch die neuen Hafenanlagen verschwand. Auch verbreitert wurde der Stau an verschiedenen Stellen. Die älteren Etablissements, namentlich die Mühlen, sind zum Teil nach und nach eingegangen, dafür ist hier der städtische Schlachthof angelegt.

Staugraben. Schon 1493 steht ein Haus beim Stau allernächst dem „stadesgraven“. Auf dem Plan von 1851 ist von der Stauende aus ein Anwachs



nach Norden zu sehen. 1856 kauften Unternehmer den v. Egloffsteinschen Garten, um daraus Baupläze zu machen und am Stadtgraben entlang eine gerade, mit dem Wall parallel laufende ungepflasterte Straße herzustellen und dann zur öffentlichen Benutzung abzutreten. Nachdem dies in den folgenden Jahren zur Ausfüh- rung gekommen war, wurde 1862, Oktober 3, das Gesuch der Anwohner, die neue Straße Staugraben nennen zu dürfen, „weil darin die Belegenheit der Straße einfach und bezeichnend ausgedrückt werde, bewilligt“, doch wurde die Benennung erst 1864 im Gemeindeblatt veröffentlicht, als der Weg in den Besitz der Stadt übergegangen war. S. auch „Osterstraße“.

Staulinie. Der Festungswall von der Stauwache bis zur Kasematte vor der Bastion am Heiligengeisttor, die „Staulinie“, führte hinter den Gärten der an der Achternstraße gelegenen Häuser hin, von diesen nur durch einen Abzugsgraben getrennt, dessen üble Gerüche den Anwohnern oft den Aufenthalt in den Gärten unmöglich machten. Waren, Feuerungstoffe, Dünger mußten von der Achternstraße aus durch die Häuser in die Gärten und Hinterhäuser gebracht werden. Auch hier haben die Verschönerungsbestrebungen des Herzogs Peter Friedrich Ludwig eingesezt. Auf seine Kosten wurde der Wall niedergelegt und eine mit vier Baumreihen bepflanzte Promenade hergestellt. Der Abfluß konnte nunmehr unmittelbar in den Stadtgraben geleitet werden, und die Anwohner erhielten durch einen auf ihre Kosten gepflasterten Weg eine bessere Zuwegung. 1852 wurde der Weg, der bis dahin nur bis zu der engen Straße neben dem Lappan reichte, bis zum Heiligengeisttor weiter geführt, um die letztere von dem Wagenverkehr zu entlasten. 1856 wurden die zwei inneren Ulmenreihen weggenommen, an deren Stelle ein Trottoir gelegt, der Weg verbreitert, neu gepflastert und die Pflasterung bis zum Heiligengeisttor verlängert. Bezeichnung des Weges „Straße am Stauwall (Staulinie)“. Nach Übergang der Wälle in den Besitz der Stadt 1909 wurden die Wege auf der Staulinie (Trottoir, Fahrstraße, Reitweg und Fußweg) wesentlich verbessert und die reizvollen Rhododendronanlagen geschaffen.

Staustraße. Nach 1345 auf dem zugeschütteten Graben der alten Stadtbefestigung als Weg nach dem Stau angelegt und an der Haaren mittels eines Tors durch die neue Befestigung geleitet. Name zuerst 1438 (stowstrate, 1479 stowstrate). Im Jahre 1792 wurde das alte Stautor niedergelegt und durch ein neues Sperrtor ersetzt. 1852 wurde auch dieses beseitigt. In den Jahren 1897 bis 1912 ist die Straße durch Abtretungen bei Gelegenheit von Neubauten mehrfach verbreitert worden.

Steinweg. Der ältere (südliche) Teil des Steinweges ist ein Teil des Straßenzuges, der vom Haarentor nach dem Haarenesch und über diesen zum Siegelhofe



führte. Auf dem Plan von 1851 heißt die Haareneschstraße Steinweg und der Philosophenweg Ziegelhofsweg. Der Steinweg hatte damals noch keine Verbindung mit der jetzigen Katharinenstraße, sondern diese mündete in ihn durch die jetzige Kleine Straße. 1851 wurde er neu instandgesetzt. 1866, Juni 13, beschloß der Magistrat, die über Spührings Weide neu angelegte Straße, an der damals das erste Haus gebaut wurde, als Fortsetzung des Steinwegs aufzufassen. Auf dem Plan von 1867 erstreckt sich dieser verlängerte Steinweg bereits bis zur Dwostraße (Kastanienallee). 1868 wurde die Katharinenstraße an den Steinweg herangeführt. 1901 wurde auch der nach den „Diakonissenhäusern abzweigende Zugang“ (hinter dem Ev. Krankenhause) dem Steinweg zugeschlagen. Steinweg hieß in alter Zeit jeder gepflasterte Weg. Unser Steinweg hatte vielleicht schon früh wegen der schweren Steinfuhren vom Ziegelhof ein Pflaster erhalten (1663 Akte betr. das „Stacket vorm Hause aufn Steinwege“) oder wurde eben wegen des Ziegelsteintransports so genannt. Außer ihm gab es freilich noch einen andern Weg nach dem Ziegelhofe.

Sternstraße. Am 8. August 1901 erhielt die schmale Verbindung zwischen Sackstraße und Sonnenstraße — bisher „Knappengang“ genannt — auf Wunsch der Anlieger den Namen Sternstraße. Sternstraße lehnt sich an Sonnenstraße an. Knappengang scheint aus der Wendung „im knappen, d. h. kurzen, Gang“ hervorgegangen zu sein. Ein früherer Anwohner Knappe ist wenigstens nicht nachzuweisen.

Tannenstraße. Ursprünglich „Weg hinterm Gerberhofe“, von 1805 an nachweisbar, seit dem 30. Jan. 1901 amtlich in Tannenstraße umgeändert. Dieser Name erklärt sich vielleicht aus dem am Wege belegenen „Tannenkamp.“ 1832 wird ein „Gerh. Hellms zum Tannenkamp“ unter den Anwohnern genannt, und 1805 kommt zugleich ein „Weg hinter Gerd Helms Rampen“ vor.

Taubenstraße. Angelegt 1896 vom Bauunternehmer Früstück auf den vormalig Siefertschens Gründen, erhielt die „Verbindungsstraße zwischen Holzweg und Gartenstraße“, an der damals zwei Häuser erbaut waren, am 23./24. Juli 1897 auf Vorschlag des Oberbürgermeisters Roggemann den Namen Taubenstraße (anscheinend nur aus Rücksicht auf den Wohlklang oder die durch den Namen erweckte Vorstellung erwähnt). Passender wäre Teichstraße gewesen, da sie am Ostufer des Overbeckschen Teiches entlang führte, der erst 1905 zugeworfen wurde.

Teichstraße. Über die Entstehung der Straße enthalten die Akten nichts Näheres. Sie liegt in der Gegend, wo die Unternehmer Oltmanns und Früstück ihre Straßen gemäß dem Dobbenbebauungsplan anlegten. 1889 beschloß der Magistrat, sie



„am Dobben“ zu nennen, anscheinend führte man aber den Beschluß nicht aus, denn am 23. Dez. 1891 entschied sich der Magistrat zum ehrenden Angebenken an den Dichter Julius Mosen für „Mosenstraße,“ die Zustimmung des einzigen damals in O. lebenden Sohnes von Mosen, des Oberbibliothekars Dr. Reinhard Mosen, vorausgesetzt. Dieser hat aber davon abzusehen, da die Straße besser als Verlängerung der zweiten Dobbenstraße aufgefaßt werde, und nun, am 11. März 1891 wählte der Magistrat den Namen Teichstraße, da sonst die ganze zweite Dobbenstraße im Brandkassenregister mit umgeschrieben werden müßte. Der Name bezieht sich jedenfalls auf Overbecks, später Siefert's Teich, der damals noch östlich vom Everstenholze lag und 1905 zugeschüttet wurde, doch führte die Teichstraße nicht gerade darauf zu. Besser hätte die Bezeichnung auf die später gebaute Tauben- oder Meinardusstraße (Strecke am Holze) oder auf den Holzweg gepaßt.

Theaterwall. Die Strecke des alten Festungswalles vom Haarentor bis zur Gaststraße wurde schon unter Herzog Peter Friedrich Ludwig (um 1800) niedergelegt. Die hier entstandene Straße wurde nach dem auf einer früheren Wallbastion 1832 gebauten Theater die Theaterstraße genannt. Erst, nachdem auch der Wallabschnitt Gaststraße-Everstentor eingeebnet war (1840), wurde diese bis zu dem damals entstehenden Kasinoplatz fortgeführt, und 1844 war die „Regulierung des Walles zwischen Gartenstraße und Haarentor“ durch eine „höchsterannte Kommission“ beendet. Baupläne waren ausgegeben, die Straße abgemessen, aber nur für Fußgänger und Spazierfahrten freigegeben. 1850 findet sich zum ersten Mal in den Akten der Ausdruck Theaterwall, von 1870 an wird er ausschließlich gebraucht. 1881 wurde ein neues Theatergebäude an der Fortsetzung der Gaststraße errichtet und das alte abgebrochen. Als das neue schon nach 10 Jahren abbrannte, wurde der heutige Bau an seine Stelle gesetzt. 1909 ging der Theaterwall mit den übrigen Wällen in den Besitz der Stadt über und erhielt sein heutiges, gepflegtes Aussehen. Von den Baumreihen (Linden), auch hier ursprünglich vier an der Zahl, ist nur noch eine erhalten geblieben.

Vahlenhorst. Dieser Weg, bei der Zerteilung des Stadtfeldes in der Verlängerung des Milchbrinksweges entstanden, war dem letzteren zugelegt worden, erhielt aber am 7. Juni 1911 den Namen Vahlenhorst unter Verwendung eines alten Flurnamens, der ein weiter nordwestlich etwa im nördlichen Teil der Schießstände gelegenes Flurstück bezeichnete. Dies war ein mit Erlen bestandenes Bruchland, das die Stadt 1433 von dem Knappen Werd von Wechloy gekauft und dann anscheinend mit einer Einfriedigung („hagen unde graven“ 1498) versehen hatte, um darin junge Pferde (vahlen), gesondert von dem auf dem Stadtfelde weidenden Vieh, grasen zu lassen. Da man eine mit Busch eingefriedigte



Grundfläche horst (sonst = niedriges Gestrüpp, abgeholzte Stelle im Walde, Krüppelbusch, auch höher gelegene Fläche im Sumpflande, überhaupt wüster, wilder Ort) nannte, so bildete sich für dieses Bodenstück, das 1433 einfach als ein ellernbrock bezeichnet worden war, im Laufe des 15. Jahrhunderts die Bezeichnung „vahlenhorst“ aus. Eine andere Bezeichnung für dieselbe Bodenfläche ist in späterer Zeit (z. B. 1793) „im Drecke“. Die Einfriedigung war damals nicht mehr vorhanden, da man die Lage der Vahlenhorst schon nicht mehr sicher zu bestimmen wußte.

Vogelstange. Jetzt ein Weg, der vom Prinzessinwege aus nach Osten und dann im rechten Winkel nach Süden zur Gärtnerstraße führt. Da beide Schenkel dieses Weges noch 1862 als Wege nach der Vogelstange bezeichnet werden, so muß die Vogelstange in der Gegend des Winkels gestanden haben. Es handelt sich hier um eine jener oben mit einem hölzernen Vogel versehenen Stangen, an denen des Sonntags oder bei Volks- und Schützenfesten die Schützen ihre Kunst übten oder bewiesen. Für die Grafschaft Oldenburg erschien 1689 sogar eine Verordnung, daß an dienlichen Orten Ziel- oder Vogelstangen aufgerichtet werden sollten, damit die Untertanen auf dem Lande sich Gewehre anschafften und an deren Gebrauch wieder gewöhnten. Nach solchen Stangen nannte man, auch wenn sie wieder verschwunden waren, noch die Umgebung. Vgl. „bei der Vogelstange“ in Wildeshausen und Friesoythe, „Papagoyenkamp“ in Ganderkesee (Ramsauer). In Oldenburg zuerst 1826 „an der vormaligen Vogelstange“, 1866 erste Erwähnung der Vogelstange als Straße.

Waffenplatz. Ursprünglich ein zwischen Mottenstraße, Neuer Straße und Wallstraße liegender Häuserblock (1598), 1676 durch den großen Stadtbrand zerstört und dann nicht wieder aufgebaut. Im folgenden Jahre errichtete man hier Baracken zur Unterbringung der dänischen Garnison. Später wurden sie als Armen- und Krankenbaracken benutzt, und es entwickelte sich hier ein Stadtteil, in dem Armut, Krankheit und Laster ständig zu Hause waren und die Gesundheit und Sittlichkeit der städtischen Bevölkerung, namentlich der heranwachsenden Jugend, bedrohten. „Unreinlichkeit und Laster aller Art hatten sich hier eingenistet, und ansteckende Krankheiten kamen hier zuerst zum Ausbruch und fanden hier den günstigsten Boden zu weiterer Verbreitung.“ 1836 entschloß man sich daher, die Baracken auf städtische Kosten abzubrechen.¹⁾ Nachdem dies in der Zeit vom Herbst 1836 bis Mai 1837 durchgeführt war, hatte man einen freien Platz geschaffen,

¹⁾ Es waren 1) die „Armenbaracken“ an der Wallstraße mit 23 Wohnungen (Zimmern), wovon 4 zur Unterbringung von Kranken benutzt wurden (das sog. Stadtkrankenhaus), 2) die „Stadtbaracken“ an der Motten- und Neuen Straße mit 41 Wohnungen, wovon 2 zur Unterkunft für arme Reisende, mit Hautkrankheiten usw. behafteter Armer dienten.



der zunächst noch Barackenplatz, dann Waffenplatz (1848), in Erinnerung an die einstige militärische Bedeutung genannt wurde. Der letztere Name wurde amtlich erst anerkannt durch den Beschluß vom 30. Januar 1901, den südlich an der Stadtknabenschule vorbeiführenden Teil der Neuen Straße bis zur Mottenstraße dem Waffenplatz zuzulegen, der bisher als Wohnbezeichnung noch nicht gedient hatte (die Stadtknabenschule gehört heute noch zur Wallstraße).

Richard Wagnerplatz. Noch unbewohnt, vorgesehen in dem Bebauungsplan zur Aufschließung des Geländes zwischen Gerichts-, Elisabeth- und Schleusenstraße durch das Konsortium der bisherigen Grundeigentümer (1910), benannt nach dem bekannten Meister der modernen Musik Richard Wagner (1813—1883). S. auch „Mozartstraße“.

Wallgraben. Einige auf der Kontrescarpe des Heiligengeistwalls entstandenen Häuser, zunächst zur Grünen Straße gerechnet (16a bis 19), wurden am 30. Jan. 1901 davon getrennt, und der Örtlichkeit wurde die Bezeichnung Wallgraben gegeben.

Wallstraße. Im Mittelalter entstand eine Straße hinter der alten Stadtmauer zwischen Haaren- und Heiligengeisttor, de murenstrate in der nigenstadt (1444), gewöhnlich strate by der muren (1498) genannt. Obwohl die Zahl der Häuser im Anfang des 16. Jahrhunderts bis auf 40 gestiegen war, wurden sie 1526 bei der Rückverlegung des Walles an die Stadt abgerissen und in der nunmehrigen Neuen Straße wieder aufgebaut (s. unter „Neue Straße“). Später hat man aber doch wieder Häuser hinter dem Walle errichtet, indes nur an der inneren Seite der Straße, die auf Hamelmanns Plan (1598) eine geschlossene Front bilden, auch derselbe Name für diese war geblieben: by der muren (1573) oder allmählich ins Hochdeutsche übergehend: bey der Mühren (1579), bey der Mauer (1591). Nach dem Brande von 1676 wurde nur die Strecke von der Langen zur Mottenstraße wieder aufgebaut, schon 1678 wird die Straße „bey der Mauren“ wieder erwähnt. Noch auf dem Hünerschen Plan von 1792: hinter der Mauer (von den Baracken bis zum Heiligengeisttor) in einer Quartierrolle von 1795: bei der Mauer. Nachdem aber Ende der neunziger Jahre der Heiligengeistwall abgetragen und nun auch auf den Wallgründen an der Nordseite der Straße wieder eine Häuserreihe entstanden war, erhielt sie den Namen Wallstraße (so 1818 in einer Steuerrolle). Die von dem Brande gerissene Lücke in der Häuserfront der Südseite wurde durch den Bau der Stadtknabenschule nur zum Teil ausgefüllt.



Weidamm. Als der Öljestrich noch die Dammühle trieb, lag südlich davon eine Ruhweide, die durch einen Damm gegen Überflutungen geschützt war. Auf diesem „Weidedamm“ (1751) führte auch ein Weg in das Gelände östlich vom Äußeren Damm¹⁾, der bis zur Zuschüttung des Öljestrichs bestand und Weidamm hieß. Schon 1892 legte der damalige Besitzer der Dammbleihe (zwischen Öljestrich und Altem Festungsgraben) einen Plan für die Bebauung des „Weidammgeländes“ vor, wonach eine Straße östlich von Hayens Grundstück an der Huntestraße über den Festungsgraben und den Öljestrich bis zur Kanalsstraße gebaut werden sollte. Parallel dazu im Westen wollte ein anderer Unternehmer (Logemann) eine „Schlachthausstraße“ (das Schlachthaus sollte anfangs dort gebaut werden) vom Öljestrich zur Kanalsstraße anlegen und beide Straßen durch eine Querstraße mit einander verbinden. Die Verhandlungen darüber führten zunächst nur zu dem Ergebnis, daß Logemann seine Schlachthausstraße baute und diese 1897, weil sie zum Weidamm am Öljestrich führte, vom Magistrat den Namen Weidammstraße erhielt. 1903 wurde die Straße von Logemann an die Stadt verkauft und nach Herrichtung des Geländes 1912, Dezember 18, im Magistrat beschlossen, den Straßenzug von der Kanalsstraße bis zur Huntestraße (gegenwärtig noch nicht durchgeführt) Weidamm zu nennen.

Wendestraße. 1894 Ankauf des für den Wendehafen und die Desinfektionsanstalt erforderlichen Grund und Bodens auf der Doktorklappe (vom Landeskulturfonds). 1896, Mai 1, Eröffnung des neuen zum Wenden der Schiffe bestimmten Hafens. Die an seinen Ufern hinziehende, übrigens unbewohnte Straße, zuerst treffend Am Wendehafen benannt, erhielt am 11. April 1901 den mißzuverstehenden Namen Wendestraße.

Werbachstraße. Am 27. April 1901 erhielt „die Diagonalstraße 84—85—86—87 des Bebauungsplanes, abzweigend an der Ecke des Röwelkamps und der Gertrudenstraße, an der schon einige Häuser stehen, und die als Diagonalstraße 2. Ordnung in Zukunft eine gewisse Verkehrsbedeutung erlangen wird“, den Namen Werbachstraße. Diesen Namen hat vorübergehend (1895) zuerst die Moslestraße gehabt. An dem Gefecht bei Werbach in der Nähe der Tauber am 24. Juli 1866 waren die mit den Hanseaten zu der Brigade Weltzien vereinigten Oldenburger beteiligt. Der Name Werbachstraße hat weiterhin die Entstehung der Namen Hochhauser und Würzburger Straße beeinflusst (s. „Hochhauser Str.“).

Westkampstraße. Angelegt von 1874 an von der Witwe Westkamp auf der ihren Kindern gehörigen sog. Krusen Weide. 1879 wurde das erste Haus gebaut,

¹⁾ E. Pleitner, Öljestrich und Weidamm, Nachrichten für Stadt und Land 1913, Nr. 282.



und der Erbauer ersuchte den Magistrat, der Straße einen Namen, etwa Charlottenstraße (nach der Prinzessin Sophie Charlotte, geb. 2. 2. 79) oder Westkampstraße, zu geben, worauf man, da der Weg noch nicht öffentlich anerkannt war, nicht eingehen zu können erklärte. 1881 war noch nicht die Hälfte der Baupläze verkauft, doch hatte sich der Name Westkampstraße bereits eingebürgert. 1901 stand daran schon eine Reihe hübscher Häuser, der Vorschlag der Hauseigentümer, nunmehr die Straße nach Luise, einem Namen, „den viel edle Frauen getragen, und der immer gern genannt wird“, zu benennen, auch im Hinblick auf die benachbarte Gertrudenstraße, wurde indes abgelehnt. Erst 1903 ging die Straße auf die Stadt über und erhielt ein Pflaster.

Westerstraße. 1837 ein „Weg durch die ehemals Schierlohesche Weide“ (Schierloh Gastwirt 1816), der nach 1820 angelegt sein muß. Ende der vierziger Jahre kaufte Kläveemann die Weide, richtete sie zu Gärten ein und veräußerte diese. Mitten durch die Gärten führte 1850 der Weg, an dem sich bereits einige Häuser erhoben, und der „Schierlohengang“ genannt wurde. Diesen Namen bestätigte der Magistrat amtlich am 19. Mai 1856. Trotzdem blieb der Weg, an dem 1860 acht Häuser standen, noch lange ein Interessentenweg. Erst 1877 wurde er, nachdem er durch Abtretungen der Grundeigentümer verbreitert worden war, als Gemeinde-Nebenweg übernommen und nunmehr, obwohl die Interessenten sich für „Burgstraße“, im Hinblick auf die Wirtschaft zur Rudelsburg, ausgesprochen hatten, Westerstraße genannt.

Wichelnstraße. Schon 1754 die „fogenannte Wichelnstraße“. Im Wege-Register 1862: „Wichelnstraße vom Fußwege hinterm Auktündigerplacken bis zum Grenzpfahl beim Eingangsweg nach dem Eversten Holz.“ Ursprünglich nur mit kleinen Arbeiterwohnungen besetzt, erhielt die Straße durch eine Verbreiterung 1908 und den Anbau mehrerer schönen Häuser ein besseres Aussehen. Wicheln = Weiden (mittelniederd. wichele, Weidenbaum. Das Wort sehr häufig gebraucht in Gorch Fock, Seefahrt ist not. Nach einer Verordnung von 1706 sollen die Eingeseffenen der 4 oldenburgischen Marschvogteien auf allen Landwegen zur Gewinnung von Schlingenmaterial Wicheln pflanzen).

Widukindstraße (Stadtgebiet). Angelegt aufgrund des Entwurfs im allgemeinen Bebauungsplan 1910—1913 zunächst am westlichen Ende vom Landmann W. Ahlers auf seiner hinter seinem Hause Alexanderstraße 64 liegenden Weide, dann 1913—1914 am östlichen Ende vom Knie des Scheideweges beim Kläveemannstift ab durch den Bauunternehmer A. Detken. Als Name für den ganzen



Straßenzug war bereits Widukindstraße (nach dem bekannten Sachsenherzog Widukind oder Wittkind, dem Gegner Kaiser Karls des Großen) vorgesehen; in den Akten wird er zuerst am 30. September 1913 gebraucht.

Wilhelmstraße. Um die Haarenschanze, auf der 1838 das Peter Friedrich Ludwigshospital erbaut worden ist, führte bis 1842 ein Weg von der Marien- zur Peterstraße, der „Weg um die Schanze“ oder „Schanzweg“ genannt. 1843 wurde er von der Stadt durch mehrere Privatgärten nach Norden zur Katharinenstraße durchgeführt, während die Verbindung mit der Peterstraße verschwand. 1854 erhielt er auf den wiederholten Antrag der damaligen vier Anwohner, eines Schneidermeisters, eines Arbeiters, eines Briefträgers und eines Gerichtspedellen, welche fürchteten, daß der alte Name die Vornehmheit ihres Wohnortes und damit den Wert ihrer Grundstücke beeinträchtige, den Namen Wilhelmstraße. Da von den Antragstellern kein einziger Wilhelm hieß, berühmte Leute mit diesem Namen aus jener Zeit auch nicht zu ermitteln sind, so muß jene Männer der Wohlklang des Namens bezaubert haben, und der Magistrat fand nicht die Kraft, den treffenden und historisch bedeutsamen, auch durchaus nicht unschönen alten Namen aufrecht zu erhalten. Die Verlängerung der Wilhelmstraße nach der Blumenstraße, schon 1855 geplant, kam erst 1864 zustande.

Willersstraße. Am 25. Mai 1872 richteten fünf Personen, darunter ein Kaufmann, ein Landmann und ein Revisor Willers, anscheinend Brüder, an den Magistrat das Gesuch, den von ihnen zwischen Donnerschweer Straße und Lindenstraße angelegten Weg, der schon in völlig bestickmäßigem Zustande sei, als öffentlichen Weg zu übernehmen. Der Weg blieb indes einstweilen ein Genossenschaftsweg, erst 1883, nachdem der Weg durch den Bau des Garnisonlazarett's (1879) eine größere Bedeutung erhalten, erfolgte die Übernahme. Der Name Willersstraße, von 1877 an in den Akten, erklärt sich aus obigem von selbst; eine besondere Verleihung ist nicht nachweisbar.

Wittengang. Der Wittengang, heute die Verbindung zwischen Flur- und Norderstraße, hat seinen Namen von einem Schneider Witte, der um 1850 dort Gründe besaß und ein Eigentumsrecht auf den Weg geltend machte. Der Name wurde 1901, April 11, in den Stadtplan übernommen, doch ist der Weg bis heute ein Genossenschaftsweg geblieben. „Witten“ ist die bekannte niederdeutsche Genitivform.

Würzburger Straße. Angelegt 1907 von Frau Oberhofkommissar Schütte gleichzeitig mit dem südlichen Abschnitt der Hochhauser Straße auf den ihr ge-



hörigen sog. Siemsschen Weiden. Die Straße war nach dem allgemeinen Bebauungsplan 1900 (s. auch Planzeichnung von 1901 und Pharusplan) als Fortsetzung der Dwostraße längs der Eisenbahn gedacht. Durch eine von der Stadt genehmigte Änderung erhielt sie eine etwas nördlichere Lage, so daß die Dwostraße eine Sackstraße wurde. Da nun damals an dieser nur noch ein Haus stand, so wurde im Magistrat der Antrag gestellt, der neuen Straße den Namen Dwostraße zu geben. Ein anderer Antrag lautete auf Würzburger Straße. Frau Schütte erklärte sich auf Befragen für Altburgstraße. Am 25. September entschied sich der Magistrat für Würzburger Straße, wozu er am 8. Oktober die Zustimmung des Stadtrats einholte. Der Name ist ein Seitenstück zu Hochhauser und Werbachstraße. Bei Würzburg haben die Oldenburger am 26. Juli 1866 im Feuer gestanden und die Stadt am folgenden Tage mit eingenommen.

Zeughausstraße. Angelegt 1861 auf der zum Haarenvorwerk (Befestigung, jetzt dort das Artilleriekasino mit Garten) gehörigen großen Befestigungsweide südlich von den Gründen des Haushofmeisters Königer an der Auguststraße, und zwar auf Kosten der Großh. Hofkasse, die den Weg 1862 dem Magistrat übergab. 1866 waren sämtliche Baupläne an der Nordseite der Straße ausgegeben. 1867 wurde die Straße nach Westen, über die kleine Befestigungsweide hinter dem Haarenvorwerk, verlängert und hier einerseits mit der Ofener-, andererseits mit der Haareneschstraße in Verbindung gesetzt. Auf der kl. Befestigungsweide wurde 1901 die neue Artilleriekaserne errichtet. Auf Vorschlag des Feldwebels Heinen und der übrigen Anlieger hatte die Straße bereits 1863, Juni 27, den Namen Zeughausstraße — nach dem an der südlichen Auguststraßenecke errichteten Gebäude — erhalten.

Ziegelhoffstraße. Der alte Weg nach dem Ziegelhofe zweigte etwas westlich der heutigen Ziegelhoffstraße (damals Weg nach dem Rövekamp) von der Dwostraße (damals = heutiger Dwostraße + Kastanienallee) ab und zog mit zwei rechtwinkligen Biegungen auf den Ziegelhof zu (Pläne von 1804, 1820, 1830, 1840). Vor 1851 wurde von dem ersten rechten Winkel aus eine Verbindung mit dem bisherigen Rövekampsweg hergestellt, der Weg von da bis zur Dwostraße ging ein, und der Ziegelhofsweg hatte seine heutige Gestalt erhalten, indem nunmehr der Name Rövekampsweg auf den nördlichen von der nunmehrigen Ziegelhoffstraße abzweigenden Teil des früheren Rövekampsweges, den heutigen Rövekamp, beschränkt wurde. An der neuen Ziegelhoffstraße standen schon 1851 einige Häuser. Von 1865 an mehrte sich der Anbau von der Stadt aus, 1874 wurde die Strecke bis zu Ehlers' Brauerei begradigt und gepflastert und führte wohl von da an die Bezeichnung Ziegelhofstraße, die verlängerte Ziegelhoffstraße über Ehlers' Brauerei hinaus war aber noch 1896 ohne Beleuchtung und Pflaster.



Der Ziegelhof, nach dem die Straße benannt ist, wird zuerst im städtischen Privileg vom 6. Januar 1345 erwähnt, worin der Graf ihn der Stadt überläßt. Jahrhunderte hindurch hatte ihn die Stadt in Betrieb und deckte daraus nicht nur ihren eigenen Bedarf, in erster Linie für die Befestigungsbauten, sondern auch den des Grafen und gräflicher Landeingesessenen. 1759 tat ihn die Stadt mit den dazu gehörigen Grundstücken und Gerechtsamen auf Erbpacht aus. 1816 ging die Ziegelei, die wegen geringen Absatzes schon oft unterbrochen gewesen war, ganz ein, und die Besitzung blieb wesentlich als Wirtschaft bestehen. Nachdem sie durch mehrere Hände gegangen, gelangte sie 1870 durch Kauf an den Oldenburger Schützenverein, der auf den Gründen daneben seine Schießstände angelegt hatte und nun aus dem Ziegelhof ein Vereinslokal machte, die Wirtschaft aber verpachtete. Die Wirtschaft nannte sich nun „Schützenhof zum Ziegelhofs“, bis auch dieser letztere Zusatz aus der Aufschrift weggelassen wurde. So erinnert heute nur noch der Straßename an den alten Ziegelhof und bedarf daher sorgfältiger Erhaltung.¹⁾ Vorübergehend hat übrigens die Ziegelhofstraße den Namen Dwostraße gehabt (Beschluß vom 19. Mai 1856), doch ist der Name anscheinend beim Volke nicht durchgedrungen.

Nachträge.

In der Zeitschr. Niedersachsen, 1920, Nr. 22 (während der Drucklegung des Jahrbuches erschienen) weist W. Schoof in einer Besprechung von E. Volkmann, Straßennamen und Städtetum, darauf hin, daß die ältesten Straßennamen einer Stadt aus älteren Bemerkungs- oder Flurnamen hervorgegangen seien, die zuerst mit einer Lokalpräposition „im“, „am“, „auf'm“, „unter'm“, „hinter'm“ ohne Zusatz von Gasse oder Straße gebraucht worden wären. Aus der Altstadt Oldenburg sind als dahin gehörig nur Baumgarten (s. „Baumgartenstraße“), Poggenburg (s. „Burgstraße“) und Panzenberg (s. „Bergstraße“) zu nennen. Der Baumgarten ist 1345 belegt: achter unsen bomgarden, die Poggenburg 1462: in der Poggenborch, der Panzenberg erst 1645: an der Ecken des Panzenbergs, doch geht auch diese Bezeichnung wohl in die vorstädtische Zeit zurück (vgl. den Flurnamen bei Schweewarden: im Panzenberge). Panzenberg wurde der westliche Abhang der Geesthöhe genannt, auf dem zugleich der Baumgarten sich ausbreitete, und vor dem in der Niederung die Poggenburg lag. Die Namen dieser Örtlichkeiten wurden noch lange in Verbindung mit einer Lokalpräposition gebraucht.

¹⁾ Näheres über den Ziegelhof s. D. Kuhl, Die Almende der Stadt Oldenburg, Jahrbuch 11, Sonderausgabe S. 32 ff.



So heißt es noch 1679 in einem Register: Auf dem Panzenberge, Auf der Poggenburg.

In weit erheblicherem Umfange haben die alten Flurbezeichnungen in den neueren Stadtteilen Oldenburgs zur Bildung von Straßennamen beigetragen (Ehnen, Haarenesch, Bürgersch, Brok, Raubehorst, Dobben usw.).

Als Vorläufer des Boldmannschen Buches führt Schoof folgende Arbeiten an: 1) Ernst Foerstemann, Aufsätze über Straßennamen nach Gewerben in Pfeiffers Germania 1869—71. 2) Paul Veit, Vergleichende Straßennamenforschung. Mit Ausblicken auf die Sittengeschichte Breslaus und anderer Städte. Festschrift zur Jahrhundertfeier der Universität Breslau. Breslau 1911.

Auf S. 75 heißt es unten: „1502 kommt zum ersten Mal die „Corlewiker strate“ vor“, d. h. in den Registern, urkundlich erscheint sie bereits 1492 (vgl. S. 144).

Der S. 120, erste Z., erwähnte Plan von Hotes ist ein amtliches Exemplar, jetzt im Stadtarchiv.

Die Kriegsheimstätten-siedelung, angelegt während des Krieges auf der Flur Raubehorst zwischen den Straßen Bahlenhorst, Raubehorst, 3. Feldstraße und Ellernbrok, wird von zwei Straßen durchschnitten, von denen die eine in der Verlängerung des Dietrichsweges liegt, während die andere diese kreuzt. Über die Benennung dieser Straßen war bei Abschluß des Druckes (Ende August) noch nichts festgesetzt.



Oldenburger Studenten auf deutschen und außerdeutschen Hochschulen.

Von Dr. Karl Eichart, Studienrat.

Einleitung.

Die Erkenntnis, daß unsere Universitäts-Matrikeln einen nicht geringen kultur- und familiengeschichtlichen Wert besitzen,¹⁾ hat in den letzten Jahren eine Reihe historischer Vereine veranlaßt, Mittel flüssig zu machen, um diese Matrikeln durch den Druck zu veröffentlichen. Viele von ihnen sind bereits erschienen, andere befinden sich, wie ich durch persönliche Umfrage feststellte, noch in Vorbereitung oder sollen baldigst in Angriff genommen werden.

Die Früchte dieser Veröffentlichung ließen nicht lange auf sich warten. In verschiedenen historischen Zeitschriften erschienen bald Sammlungen von Studenten aus bestimmten Städten oder Landesteilen, die den Zweck hatten, die Einwirkung der einzelnen Hochschulen auf nähere oder entferntere Kreise zahlenmäßig zu verdeutlichen.

In der Tat gewährt es ein großes Interesse, aus der größeren oder kleineren Anzahl Studenten, die aus einer Gegend oder aus einem Orte stammen, den Bildungsgrad dieser Heimatsstätte abschätzen zu können. Denn ohne Zweifel besteht eine Wechselwirkung zwischen der Bildungsstufe einer Gegend und der Anzahl der von ihnen entsendeten Studierenden. Je mehr Studierende andererseits aus einem Landesteile nach vollendetem Studium wieder dorthin zurückkehrten, desto mehr verbreiteten sich dort Bildung und Kultur. Auch für die genealogischen und familiengeschichtlichen Forschungen bieten solche Sammlungen ein weites und ergiebiges, bisher viel zu wenig angebautes Arbeitsfeld.

Obwohl schon 1898 von H. Oncken²⁾ darauf hingewiesen wurde, daß „ein Nachweis der Oldenburger Studenten auf deutschen Hochschulen des Mittelalters und der späteren Zeit jetzt, wo zahlreiche Matrikeln gedruckt seien, sich ohne große Mühe (!) zusammenstellen lasse“, seit jenem Jahre aber noch viele andere Matrikeln im Drucke erschienen sind, fehlte es doch bis heute an einer umfassenderen Sammlung. Ein ganz schüchternen Versuch ist von L. Schauenburg gemacht

¹⁾ Weizenborn, C., Quellen und Hilfsmittel der Familiengeschichte. 1912. Seydenreich, C., Familiengeschichtliche Quellentunde. 1909. Das grundlegende Nachschlagewerk für alle Universitätschriften usw. ist von Erman herausgegeben worden.

²⁾ Oldenburger Jahrbuch VII 157.

