

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

**Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903
37 (1890)**

5 (30.1.1890)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-704797](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-704797)

Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Donnerstags. Vierteljährl. Pränum.-Preis 50 S.

1890. Donnerstag, 30. Januar. № 5.

Bekanntmachungen.

1) Die Hundesteuer beträgt für das Jahr 1890:

1. in der Stadt Oldenburg für einen Hund 10 *M* und für jeden ferneren Hund derselben Haushaltung jedesmal 15 *M* mehr,
2. im Stadtgebiet für einen Hund 1 *M* 50 *S*, für den zweiten Hund derselben Haushaltung 12 *M* und für jeden ferneren Hund jedesmal 6 *M* mehr.

Die Steuer ist gegen den 1. März d. J. an die Stadtkämmerei zu entrichten.

Die Besitzer von Hunden haben ihre Hunde vor dem 1. Februar d. J. den Rottmeistern bezw. im Stadtgebiet den Bezirksvorstehern zur Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 60 *M* oder Haft bis zu 14 Tagen anzumelden.

Oldenburg, aus dem Stadtmagistrate, den 22. Januar 1890.
v. Schrenck.

2) Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß die neu bezw. wiedergewählten Mitglieder des Stadtraths, die Herren:

1. Oberbetriebs-Inspektor Böhlk,
2. Landgerichtsrath Kunde,
3. Oberlandesgerichtsrath Tenge,
4. Buchhändler Bültmann,
5. Bankdirektor Thorade,
6. Kaufmann J. Voß,
7. Maurermeister Brandes,
8. Bildhauer Högl,
9. Kürschnermeister Willers,

verpflichtet und in ihren Dienst eingeführt sind.

Oldenburg, aus dem Stadtmagistrate, den 27. Januar 1890.
v. Schrenck.



**Sitzung des Gesamtstadtraths und Stadtraths
am 21. Januar 1890, Abends 6 Uhr, im
Rathhaussaale.**

Vor Eintritt in die Tagesordnung theilte der Vorsitzende mit, daß nach einer Anzeige des Kammereigehülfen Stammer die rückständigen städtischen Rechnungen von ihm fertig gestellt und heute beim Magistrat eingereicht seien. — Der Vorsitzende bemerkte ferner, daß die von dem Kammereigehülfen Stammer in der Anlage A dieses Protokolls gegebene Uebersicht über das Rechnungsergebniß im Gemeindeblatt zum Abdruck gebracht werden solle. Hierauf wurde der Magistrat bezw. die Kommission zur Revision der Kasse- und Rechnungsführung des Stadtkämmerers ersucht, nunmehr, nachdem der Kassebehalt, welcher am 1. Mai v. J. vorhanden sein mußte, ermittelt ist, baldmöglichst festzustellen, ob der bei der Visitation am 20. v. M. vorgefundene Kassenbestand sich mit dem Sollbestande decke und dem Stadtrath über das Ergebnis dieser Prüfung Mittheilung zu machen.

Sodann wurde verhandelt:

I. vom Stadtrath:

1. Der Antrag des Stadtrathsmitgliedes Thorade:
„Magistrat und Stadtrath wollen gemeinsam ein Gesuch an Großherzogliches Staatsministerium richten, Hochdasselbe wolle dem nächsten Landtage eine Vorlage wegen des Baues einer Staatseisenbahn Oldenburg-Elsfleth oder Oldenburg-Brake zugehen lassen“

wurde von dem Antragsteller in der aus dem unter B anliegenden Schriftstück hervorgehenden Weise näher begründet.

Das Stadtrathsmitglied Schulze regte an, ob nicht zugleich mit dem obigen Gesuche eine Petition an das Staatsministerium um Ausführung einer Hunte-Korrektion zu verbinden sei. Der Stadtrath hielt es für zweckmäßig, daß die Angelegenheit wegen der Hunte-Korrektion selbstständig für sich behandelt werde.

Darauf wurde der Antrag Thorade einstimmig angenommen und beschlossen, eine gemeinschaftliche Kommission niederzusetzen, welche im Wesentlichen unter Aneignung der Begründung des Antragstellers den Wortlaut der an das Staatsministerium zu richtenden Petition festzustellen habe. — Der Stadtrath wählte in diese Kommission seine Mitglieder Roggemann, Thorade und Schulze, während von Seiten des Magistrats von Schrenck und Schaefer gewählt wurden.

II. vom Gesamtstadtrath:

2. Die Rechnung der Dienstboten-Krankenkasse für 1887/88 wurde nach den Anträgen der Devisionskommission festgestellt.

3. In der Angelegenheit, betr. Neuordnung der Dienstboten-Krankenkasse, wurde die Verfügung des Großherzogl. Ministeriums vom 21. December v. J. mitgetheilt und darauf der Antrag des Magistrats, im § 5 Abs. 2 des Statutentwurfs zu sagen:

„Die halbjährlichen Beiträge sollen den Betrag von 3 M nicht übersteigen“
angenommen.

4. Die Anträge des Magistrats vom 8. bezw. 21. d. M. inbetreff der Armenhausverwaltung, nämlich:

1. Das Entlassungsgesuch des Inspektors des Armenhauses, Metger, zum 1. Mai d. J. zu genehmigen und die Stelle mit einem Gehalt von 300 M jährlich auszusprechen,

2. vom 1. Mai d. J. an

a. auch die Mädchen aus dem Armenhause zu nehmen und dieselben in Familien unterzubringen,

b. der Tochter des Hausvaters ein Gehalt nicht zu gewähren,

wurden angenommen, und zwar der Antrag wegen anderweitiger Unterbringung der Mädchen mit 14 gegen 4 Stimmen.

Der von der Armenkommission gestellte, von dem Magistrat aber nicht eingebrachte Antrag:

„vom 1. Mai d. J. das Bekleidungs Magazin in das Armenhaus zu verlegen und dessen Verwaltung dem Inspektor zu übertragen“

wurde von dem Gesamtstadtrathsmitgliede Kunde aufgenommen und erhielt bei der Abstimmung die Mehrheit.

III. vom Stadtrath:

5. Die Eingabe der Anwohner der Schäferstraße vom 11./12. December v. J., betreffend die Instandsetzung der genannten Straße, wurde dem Stadtrath zur Kenntnißnahme mitgetheilt.

6. Der Antrag des Magistrats vom 2. December v. J., betr. Anmiethung des Spritzenhauses am Posthofe auf die Dauer eines Jahres vom 1. Mai 1890 bis dahin 1891 wurde mit der Maßgabe angenommen, daß der Magistrat ermächtigt sein solle, event. einen Miethpreis bis zu 90 M für das Jahr auszuloben.

Der fernere Antrag des Magistrats:

Das Angebot des Ministeriums, der Stadt als Ersatz für das ihr bislang eingeräumte Recht der Benutzung des fraglichen Spritzenhauses eine jährliche Summe von 75 *M* zu zahlen, zu acceptiren, wurde vom Stadtrath angenommen.

7. Dem Stadtrath wurde mitgetheilt, daß um die Direktorenstelle der Oberrealschule 41 Bewerbungsgesuche eingereicht seien. Bezüglich der geschäftlichen Behandlung wurde beschlossen, daß zunächst die Schulkommission die Gesuche zu prüfen und eine Anzahl der Bewerber auf die engere Wahl zu setzen habe, und daß die so vorbereitete Sache alsdann dem Stadtrath zur weiteren Beschlußfassung vorzulegen sei.

Die übrigen auf der Tagesordnung stehenden Berathungsgegenstände kamen wegen vorgerückter Zeit nicht mehr zur Behandlung.

Anlage A.

An

Herrn Landgerichtsrath Dr. Roggemann
hieselbst.

Oldenburg, 1890 Januar 21.

Ew. Wohlgeboren verfehle ich nicht ganz ergebenst mitzutheilen, daß ich diejenigen Rechnungen der städtischen Kasse, deren Anfertigung mir aufgetragen worden, heute Vormittag sämmtlich beim wohlwöblichen Stadtmagistrat eingereicht habe, nämlich

1. die Rechnungen der Mittel- und Volksschulen pro 1884/85 bis 1888/89, beide einschließlich,
2. die Stadtkasse-Rechnungen pro 1885/86 bis 1888/89, beide einschließlich,
3. einen Anhang zu diesen Rechnungen, welcher, um den Abschluß der Rechnungen nicht noch länger zu verzögern, erforderlich wurde, weil hinsichtlich derjenigen Positionen der Rechnungen, welche sich auf die Anleihe von 360 000 *M* und die Verwendung derselben, sowie auf die Baukosten der Volkssknabenschule bezw. deren Deckung bezogen, einige rechnungsmäßige Belege fehlen.
4. die Rechnung der Schulden-Tilgungskasse pro 1882/83 bis 1888/89.

Das Rechnungsergebniß ist Folgendes:

Die Kasse der Mittel- und Volksschulen, ohne diejenigen

Positionen, welche sich auf die Anleihen und deren Verwendungen beziehen, ergibt am 1. Mai 1889:

1. Die reale Schullast:

einen Vorschuß von 895 M 87 S,
in den Voranschlag pro 1889/90 ist ein
Kassebehalt von 412 M 74 S übertragen.

2. Die persönliche Schullast:

einen Kassebehalt von 9 516 M 08 S,
in den Voranschlag pro 1889/90 ist ein
Kassebehalt von 7992 M 07 S übertragen.

Die Stadtkasserechnung schließt am 1.
Mai 1889 mit einem Kassebehalt von . . . 29 347 M 78 S,
übertragen sind auf 1889/90 1284 M 23 S.
Alein die Einkommensteuer-Umlage brachte
in den letzten 4 Jahren ca. 23000 M
mehr als veranschlagt waren.

Die Schulden-Tilgungskasse schließt mit
einem Vorschuß von 4 018 M 34 S,
darunter stecken 3765 M 73 S Verzugs-
zinsen für die Kapitalabträge und Zinsen in
den letzten 7 Jahren.

Die Abrechnung in Betreff der Anleihe
von 360 000 M und deren Verwendung
bezw. der Baukosten der Volkssknabenschule,
deren Deckungsmittel nicht hierin begriffen
sind, ergibt Folgendes:

Die Anleihe betrug nach dem Vertrage
mit der Spar- & Leih-Bank 96 % von
375 000 M 360 000 M — S.
An Zinsen sind vergütet für einstweilige Be-
legung in den Jahren 1885, 1886, 1887
16 092 M 31 S, davon sind abzuziehen
1640 M 63 S Stückzinsen, um welchen
Betrag sich die am 1. Juli 1887 fälligen
Schuldzinsen vermindern, bleibt 14 451 M 68 S.

Ferner sind zu den Baukosten der Volks-
knabenschule, welche 1888 in Angriff ge-
nommen ist, wofür Anleihen nicht gemacht
sind, der Kaufpreis für das frühere Stan-
desamt in der Schüttingstraße, welches am
1. Mai 1888 verkauft ist, verwandt . . . 27 100 M — S,

mithin Einnahme 401 551 M 68 S.

Ab die Anleihe für die städt. Volksschule vom 5. Sept. 1883, welche bereits 1883/84 vereinnahmt ist (an Baukosten sind 1883/84 verausgabt 21 680 *M* 87 *S*), welche 28. Novbr. 1885 von obiger Anleihe zurückgezahlt und welche in der vorl. Rechnungsablage verausgabt sind 20 000 *M* — *S*.

Es waren für die Stadtkasse von der Spar- & Leih-Bank vorübergehend zu laufenden Ausgaben angeliehen

am 4. Juli 1885 10 000 *M*,

am 4. Sept. „ 40 000 *M*,

welche aus obiger Anleihe gedeckt, hier daher nicht weiter in Betracht kommen.

Bleibt 381 551 *M* 68 *S*.

An Ausgaben sind geleistet:

für den Neubau der städtischen Volksschule
1884/85 28 506,42 *M*,

für den Neubau der Stadtmädchenschule 1885/86 . 50 450,02 *M*,
1886/87 . 37 140,31 *M*,

incl. 4538 *M* 97 *S* fürs Inventar.

Hierfür waren vorübergehend 50 000 *M* angeliehen, welche gleichfalls von der gutgeschriebenen Anleihe bezahlt sind, daher hier nicht weiter in Betracht kommen.

Für den Rathhausbau . . 189 134,49 *M*,

für den Betriebsfond . . 40 000,— *M*,

endlich für die Volksschule 28 002,13 *M*.

Für die vorübergehenden Anleihen bei der Spar- & Leih-Bank sind an Zinsen bezahlt:

Von der Stadtkasse für
135 000 *M* Anleihe . . . 4 386,20 *M*,

Von der Schulkasse für
70 000 *M* Anleihe . . . 3 514,40 *M*.

381 133 *M* 97 *S*.

Entsteht mithin ein Kassebehalt von	417 M. 71 S.
Der Kassebehalt der Mittel- u. Volksschulen, persönliche Schullast, beträgt	9 516 M. 08 S.
Der Kassebehalt der Stadtkasse	29 347 M. 78 S.
	<hr/>
Zusf.	39 281 M. 57 S.

Ab:

Vorschuß der Schulden-Tilgungskasse	4 018,34 M.,
Vorschuß der Mittel- und Volksschulen, reale Schullast	895,87 M.
	<hr/>
	4 914 M. 21 S.

Mithin am 1. Mai 1889 für die obigen Kassen Kassebehalt 34 367 M. 36 S.

Wenn die Einnahmen und Ausgaben des unter Nr. 3 gedachten Anhangs in die Rechnungen eingestellt werden, so ergibt sich:

für die Mittel- und Volksschulen, reale Schullast, ein Kassebehalt von	4 740 M. 89 S.,
persönliche Schullast	9 777 M. 11 S.,
Stadtkasse	23 867 M. 70 S.,
	<hr/>
Sa.	38 385 M. 70 S.

Ab der Vorschuß der Schulden-Tilgungskasse 4 018 M. 34 S.

Demnach wie oben Kassebehalt 34 367 M. 36 S.

In Betreff der für die einzelnen Kassen gemachten Anleihen und deren Verwendung ergibt sich folgendes Resultat:

für die Volksschule sind angeliehen baar 52 000 M. — S.

Die Baukosten betragen:

1883/84	21 680,87 M.,
1884/85	28 506,42 M.,
	<hr/>
	50 187 M. 29 S.

Ueberschuß 1 812 M. 71 S.

Für die Mädchenschule	93 000 M. — S.,
Baukosten 1885/86	} 87 590 M. 33 S.,
1886/87 incl. Inventar	
	<hr/>
Ueberschuß	5 409 M. 67 S.

Für das Rathhaus 175 000 M. — S.
Baukosten zc. 189 134 M. 49 S.

Fehlbetrag 14 134 M. 49 S.

Betriebsfonds	40 000 M - S.
	40 000 M — S.
Für die Volksschule, Anleihe von der Stadt	27 100 M — S.
(Kaufpreis des Hauses Schüttingstraße)	
Baufkosten pro 1888/89.	28 002 M 13 S.
	Fehlbetrag 902 M 13 S.
Demnach Ueberschuß	1 812 M 71 S.
	5 409 M 67 S.
	7 222 M 38 S.
	Fehlbetrag 14 134 M 49 S.
	902 M 13 S.
	15 036 M 62 S.
Ab den Ueberschuß	7 222 M 38 S.
Bl. Fehlbetrag	7 814 M 24 S.

welche aus den vergüteten Zinsen für die nach und nach einge-
zogenen Depositen bei der Spar- und Leih-Bank gedeckt ist.

Die den Rechnungen angelegten Auszüge aus den Konten
der Spar- und Leih-Bank ergeben:

1. das Vorschußkonto

bis 31. December 1889 waren Verzugszinsen erwachsen für
verspätete Zahlungen an Abträgen und Zinsen für die conv.
Anleihe und $3\frac{1}{2}\%$ Anleihe für 7 Jahre. 4 296 M 08 S.

Am 1. Januar 1890 war ein Debet-Saldo entstanden
von 20 296 M 25 S,
welcher den restirenden Abtrag und Zinsen vom 26. Juni
1889 betr., incl. 530 M 35 S Verzugszinsen.

2. Das Darlehen-Conto ergiebt 1890 Januar 1 ein
Debet-Saldo von 60 718 M 50 S,
nämlich Anleihe vom

17. Aug. 1889 auf 3monatl. Kündigung . . . 10 000 M,

31. " " 30 000 M,

" " " 20 000 M,

die letzten beiden Neubaufkosten der Stadt-
Mädchenschule an der Milchstraße.

Zinsen 718 M 50 S.

3. Das Contobuch-Conto ergiebt am 1. Januar 1890 ein
Credit-Saldo von 685 M 61 S.

Rest der Depositen für belegte Anleihen.

4. Das Check-Conto ergiebt ein Credit-Saldo am 1. Ja-
nuar 1890 von 221 M 35 S,
incl. 100 M Kapital.

Gehorsamst Stammer.
Hierzu eine Beilage.

Anlage B.

Als zu Anfang des Jahres 1870 die Staatsregierung dem Landtage die Vorlage zur Vervollständigung unseres Eisenbahnnetzes durch den Ausbau der Bahnen Sande-Zeher, Osnabrück-Huntlosen-Oldenburg und Brake-Elsfleth-Hude machte, erkannte man in unserer Stadt sofort die Gefahren, welche die Entwicklung des städtischen Verkehrs durch diese Richtungen bedrohten. Dadurch, daß die Bahn Brake-Elsfleth nach Hude geführt wurde, erschwerte man den Verkehr der wohlhabenden Marschen mit unserer Stadt, erleichterte dagegen die ohnehin schon vorhandenen Verbindungen mit Bremen.

Ferner war die Befürchtung nicht abzuweisen, daß im Laufe der Zeit die Osnabrücker Bahn von Huntlosen ab eine Gabelung nach Hude erhalten und damit der gesammte Verkehr Oldenburgischen Weserhäfen mit dem Süden an unserer Stadt vorbeigeleitet werden würde.

In Erkenntniß dieser Sachlage entstand in Oldenburg eine lebhafte Bewegung, die darauf abzielte, die Weserbahn nicht nach Hude sondern von Elsfleth direkt nach Oldenburg zu führen. Die städtischen Behörden hielten die Sache für so wichtig, daß sie in Uebereinstimmung mit der großen Mehrheit der Bürgerschaft dem Staate ein 4 %ige Zinsgarantie eines Kapitals von 1½ Millionen Mark für die Bahn Elsfleth-Oldenburg anboten.

Staatsregierung und Landtag glaubten aber bei der Linie Elsfleth-Hude beharren zu müssen.

Daß die damals in unserer Stadt gehegten Besorgnisse sich nicht in ihrem ganzen Umfange als gerechtfertigt erwiesen haben, liegt einmal daran, daß fast unmittelbar nach der Herstellung des Bahnnetzes ein viele Jahre anhaltender Niedergang des ganzen Erwerbslebens einsetzte, so daß an den Bau der Gabelbahn Hude-Huntlosen nicht gedacht werden konnte.

Der Verkehr aber des Publikums aus Butjadingen und den Weserdistrikten mit Bremen wurde durch die Zollgrenze sehr gehemmt, und da gleichzeitig der Gewerbefleiß in unserer Stadt mit der Zunahme der Bevölkerung und dem wachsenden Wohlstande erfreulich erstarkte, so wurden die Folgen jener ungünstigen Bahnrichtungen leidlich ausgeglichen.

Der Aufschwung, den die Stadt Oldenburg in den letzten zwanzig Jahren genommen hat, hat nun in unseren Weserhäfen und in den zwischenliegenden interessirten Gebieten das lebhafteste Verlangen nach einer direkten Bahnverbindung angeregt. Das ist von uns aus lebhaft zu begrüßen und es ist zugleich sach-

lich sehr begründet, denn mit der steigenden Bedeutung des wirtschaftlichen und geistigen Lebens der Landeshauptstadt werden die persönlichen und sachlichen Beziehungen der übrigen Bewohner des Landes mit derselben naturgemäß immer enger und vielgestaltiger, so daß in dem vorliegenden Falle sich in der That das Sonderinteresse der Stadt aufs Engste verknüpft mit dem Interesse größerer produktiver Landestheile.

Mit großer Aufmerksamkeit werden wir Alle die Bestrebungen der beiden Komitees verfolgt haben, welche sich vor etwa einem Jahre aus angesehenen Männern aus Brake, Elsfleth und Umgegend bildeten, von denen das eine Komitee um den Bau der Bahn Brake-Oldenburg, das andere um die Linie Elsfleth-Oldenburg bemüht ist.

Soweit bekannt geworden ist planten beide Vereinigungen, ausgehend von der irrigen Ansicht, daß Staatsregierung und Landtag den Staatsbahnbau gänzlich als abgeschlossen ansehen, den Bau der einen oder anderen Strecke durch eine Privatbahngesellschaft.

Das Großherzogliche Staatsministerium hat die bezüglichen Gesuche der Komitees um nähere Verhandlungen kürzlich abgeschlagen mit dem Bemerken, daß die hier in Betracht kommenden Linien, welche zu einer vorhandenen Staatsbahn in Konkurrenz treten würden, niemals als Privatbahnen erbaut werden könnten, daß der Bau vielmehr, „wenn im Laufe der Zeit sich dafür ein Bedürfnis im Interesse des allgemeinen Verkehrs ergeben sollte, der Staatseisenbahnverwaltung vorzubehalten sein würden.“

Nach diesem Bescheide des Staatsministeriums gilt es nun, den Nachweis zu erbringen, daß das geforderte allgemeine Verkehrsbedürfnis nach einer direkten Bahnverbindung der Stadt Oldenburg mit einem der beiden Weserhäfen thatsächlich bereits in erkennbarer Weise vorhanden ist und demnach der Bau nicht weiter vertagt werden darf, wenn nicht hochwichtige Landesinteressen dauernd empfindlich geschädigt werden sollen.

In dieser Beziehung ist zunächst auf die wichtige Thatsache hinzuweisen, daß mit dem Eintritt Bremens in den Zollverein der Verkehr dorthin erheblich erleichtert ist. In Bremen haben sich, Dank der Größe und Wohlhabenheit der Stadt, seit einer Reihe von Jahren sowohl das Handwerk als auch andere Geschäfte, besonders das Manufakturwaarengeschäft, kräftig entwickelt und es ist begreiflich, daß die Bremischen Gewerbetreibenden und Geschäfte nach dem Wegfall der Zollschranken ihre Kundschaft eifrig auf die angrenzenden Hannoverschen und Oldenburgischen Gebiete auszudehnen suchen.

Wenn nun freilich das Oldenburgische Gewerbe rühmlich gegen jene Bestrebungen ankämpft, so ist doch die Konkurrenz einer kleineren Mittelstadt gegen diejenige einer reichen und großen Handelsstadt eine so schwere Aufgabe, daß man dieselbe von Stadt und Staat soweit als irgend thunlich fördern sollte, und nicht wirksamer kann das geschehen, als durch Schaffung bequemer Verbindungen.

So wie die Bahnverbindung zur Zeit ist, liegt die Gefahr nahe, daß sich das kaufkräftige Publikum aus den wohlhabenden Wesermarschen mehr und mehr nach Bremen wendet. Wird dagegen durch Abzweigung einer Bahn von Brake oder Elsfleth nach Oldenburg die Reise hierher wesentlich abgekürzt und, was ebenfalls nicht zu unterschätzen ist, erheblich bequemer gemacht, als bisher, dann gelangt die vorhandene Zugkraft, welche Oldenburg als Sitz der Behörden, der hauptsächlichsten Schulanstalten, des Theaters &c. ohnehin schon ausübt, derartig zur Geltung, daß bei fortdauernder Regsamkeit unseres Gewerbestandes der Bremischen Konkurrenz wirksam begegnet werden kann.

Das Interesse an einer frischen Weiterentwicklung unserer Stadt ist aber für den Staat von größter Bedeutung. Durch das Wachsthum der Bevölkerung und des Wohlstandes, beides zum nicht geringen Theil eine segensreiche Folge unserer übrigen Bahnverbindungen, ist die Stadt Oldenburg schon heute zu dem weitaus steuerkräftigsten Theil unseres Landes geworden. Rund $\frac{1}{5}$ der ganzen staatlichen Einkommensteuer wird von unserer Stadt geleistet und wenn der Staat durch die Anlage der hier in Frage stehenden Bahn die Gewerthätigkeit und damit den Wohlstand der Stadt hebt, so fördert er in gerader Linie auch seine eigenen Interessen.

Zu diesem städtischen Interesse und zu den bedeutenden Vortheilen der von der Bahn berührten Ortschaften gesellt sich aber erfreulicherweise ein nicht minder klar vorliegendes Staatsinteresse, welches uns auf Erfüllung unseres Gesuches zu hoffen berechtigt.

Der alte Plan der Gabelung Hude-Huntlosen ist, nachdem die Ueberzeugung von der verfehlten Richtung der Südbahn wohl überall zur Geltung gekommen, m. E. als abgethan anzusehen. Keine Regierung wird sich zur Einbringung einer solchen Vorlage bereit finden, kein Landtag würde solche genehmigen. Dagegen mehren sich die Stimmen, welche von der Weserkorrektur auch eine Hebung des Güterverkehrs der Häfen am linken Weserufer zuversichtlich erwarten und wenn z. B. die Brake's Einrichtungen demnächst den veränderten Strom- und Fahrverhältnissen angepaßt werden sollen, so wird eine rasche

und direkte Güterbeförderung südwärts, also eine Bahn Brake-Oldenburg oder Elsfleth-Oldenburg unbedingt nothwendig werden.

Sprechen somit die wichtigsten allgemeinen und örtlichen Verkehrsbedürfnisse für den alsbaldigsten Bau der Bahn, so darf die Ausführung umsomehr erwartet werden, als ein belangreiches Risiko dabei ausgeschlossen erscheint. Allerdings werden die Strecken Elsfleth-Hude und Hude-Oldenburg nach der Herstellung einer direkten Verbindung einen Verkehrsausfall erleiden, der aber zum vollen Betrage durch die neue Bahn übernommen wird. Daß aber das Anlagekapital der neuen Bahn durch den Zuwachs des Verkehrs und die Erschließung des Zwischengebietes eine mäßige, wahrscheinlich aber vollgenügende Rente erhält, ist mit Sicherheit zu erwarten, denn wenn irgendwo, so wird sich hier das Wort bewähren: „Verkehr erzeugt Verkehr!“

Es bedarf keiner näheren Begründung, daß die städtischen Organe nur wegen des Baues der einen oder der anderen Linie vorstellig werden können, denn zu einer genaueren Abwägung der Chancen beider Richtungen sind umfassende technische Vorarbeiten erforderlich und zudem ist zu erwarten, daß die beiden Komitees in ihrem Bestreben nicht nachlassen und die Vorzüge ihrer besonderen Linie gehörig zu beleuchten wissen werden.

Ob es endlich gerathen ist, die hier behandelte Eisenbahnfrage unmittelbar mit der Hunte-Korrektion in Verbindung zu bringen, erscheint mir fraglich. Die Auslassungen der Großherzoglichen Staatsregierung, im letzten Landtage lassen erkennen, daß dieselbe die Verbesserung der Hunte als eine Angelegenheit ersten Ranges anerkennt und es ist zu hoffen, daß das erste Studium, welches die Regierung dieser Frage schon seit geraumer Zeit widmet, zu einer entsprechenden Vorlage an den nächsten Landtag führt. Will man aber doch ein Uebrigcs thun, so dürfte eine selbstständige Behandlung dieser Sache ihrer Wichtigkeit angemessener sein, als ihre gleichzeitige Erörterung mit der Eisenbahnfrage.

Hiernach bitte ich Sie, möglichst einstimmig das Großherzogliche Staatsministerium zu ersuchen, dem nächsten Landtage eine Vorlage wegen des Baues einer Staatseisenbahn Oldenburg-Elsfleth oder Oldenburg-Brake zugehen zu lassen.

Verantwortlicher Redacteur: Beseler.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.