

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1852

1.5.1852 (No. 18)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-966772](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-966772)

U n t e r h a l t u n g s b l a t t.

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1852.

— Sonnabend, den 1. Mai. —

N^o 18.

Die Explosion in der Nabe'schen Fabrik

am 22. April.

Das in der Ueberschrift erwähnte, unglückliche Ereigniß hat nicht verfehlt, die tiefste Erschütterung inner- und außerhalb unseres Ortes hervorgerufen. Sowohl der Verlust an Menschenleben als die leicht erklärliche Furcht vor der Wiederkehr eines solchen Unfalls mögen Manchen unter dem ersten Eindruck der kund gewordenen Explosion und ihrer Folgen verleitet haben, Fabriketablissements überhaupt mit scheelen Augen anzusehen, ohne zu bedenken, daß dem Geschehenen Ursachen zu Grunde liegen, die in der Zukunft sehr wohl zu vermeiden sind. Wir werden daher in Folgendem eine kurze, unparteiische Darstellung dieser Ursachen, die theils in der zeitweiligen Beschaffenheit der Kessel, theils in der ganzen Einrichtung des Fabrikgebäudes zu suchen sind, unternehmen.

Die Kessel waren im Ganzen in gutem Zustande und sind beide (der gesprungene nicht ausgenommen) noch heute reparaturfähig, nur hatte die Stelle, wo die Dampfabflußröhre sich an den Kessel schließt, gelitten. Diese Verbindungsstelle ist bei Hochdruckmaschinen — wie jeder Techniker weiß — leicht der Gefahr ausgesetzt, undicht zu werden, was denn auch hier seit längerer Zeit der Fall gewesen. Die Uebermauerung des Kessels verhinderte das Sichtbarwerden dieser undichten Stellen, aus welchen, während die Maschine arbeitete, an beiden Seiten des Kessels Wasser und Wasserdampf hinunter liefen, bis sie die Stelle erreichten, wo das Feuer den Kessel berührt, hier zerfetzt wurden und demgemäß die Drydation des Kessels an dieser eben erwähnten Stelle in hohem Grade beförderten. Durch diese Drydation bildeten sich Löcher und wurden die zeitweiligen Reparaturen durch einen Sachverständigen bewerkstelligt. Den betreffenden Arbeitern, so wie den Eigenthümern war das Alter der Kessel bekannt, weshalb in letzter Zeit nie mit voller Kraft gearbeitet wurde, doch konnte die Gefahr in ihrem ganzen Umfange nicht geahnt werden, da noch 8 Tage vor der Explosion, als eine an demselben Kessel abgesprengt gewesene Wasserröhre besichtigt wurde, sich herausstellte, daß das Eisen an dieser Stelle, die sich unmittelbar an die nun gerissene, oxydirte Stelle schloß, noch ungefähr die zureichende Dicke von reichlich $\frac{1}{4}$ Zoll hatte.

So viel über die Ursache der Explosion. Daß in ihrem Gefolge so erhebliche Körperverletzungen, ja bis jetzt sogar der beklagenswerthe Verlust zweier Menschenleben sich befinden, ist wohl in der baulichen Einrichtung der Fabrik zu suchen. Kessel und Fabrik bilden nämlich ein Gebäude und über den Kesseln befindet sich sogar ein Arbeitsraum. Natürlich wurde bei der Explosion der obere Arbeitsraum gesprengt und augenblicks die in demselben und auf einer anstoßenden Treppe befindlichen Personen durch das eindringende siedende Wasser schwer beschädigt. Hätte nun 1845, als die Fabrik wieder aufgebaut wurde, nach dem Vorgange Preußen's, Sachsen's, Belgien's und England's, woselbst die Kessel in einem besondern Gebäude befindlich sein müssen und ebenso die Anlegung von Arbeitsräumen, ja sogar von Böden über den Kesseln streng untersagt ist, auch in unserm Lande ein ähnliches Gesetz existirt, so würde uns, wenn auch nicht die Explosion, doch deren furchtbare Wirkung erspart werden. *) Möge nun dies schreckliche Ereigniß uns nicht zu wiederholten Klagen, die doch nichts ungeschehen machen können, veranlassen, sondern uns allseitig anspornen, auf dauernde Beseitigung der erwähnten und anderer Mängel zu denken, die besonders durch die Einführung der in den oben erwähnten Ländern bestehenden, deßfälligen gesetzlichen Vorschriften zu erzielen sein wird!

Tagesgeschichte.

Amerika. Die Agitationen für die Wahl eines Präsidenten der V. St. sind in vollem Gange. — Kosuth ist in Charleston.

England. Die schon länger vom Ministerium zugesagte Parlamentsauflösung läßt noch immer auf sich warten, nur die Gewißheit, daß erst nach dem Verlauf der Neuwahlen eine entscheidende Wendung der Dinge eintreten wird, giebt den schwebenden Verhandlungen eine schwankende farblose Haltung.

Frankreich. Man erwartet die Proclamation des Kaiserthums, die doch einmal erfolgen muß, wenn

*) Für die übrigen hiesigen Fabriken existiren getrennte Kesselhäuser und ist die Anlegung von Räumen über den Kesseln vermieden.

die Poffe vollkommen werden foll. — Das Seintribunal hat ſich in der Sache der Confiscation des Orleansſchen Privateigenthums competent erklärt, mithin ausgeſprochen, daß eine dem Präſidenten ungünſtige Entſcheidung möglich iſt. Louis Napoleon iſt über dieſe Reſultate des Seintribunals ſehr ungehalten und wird die Sache wahrſcheinlich vor den Staatsrath bringen. — Es iſt eine bedeutende Anleihe im Werke. —

Belgien. Die Stimmung des Landes iſt durch die drohende Haltung des franzöſiſchen Präſidenten und die auf die Vernichtung des conſtitutionellen Systems gerichteten Intriguen Rußland's ſehr gedrückt. Indessen iſt es als gewiß zu betrachten, daß, wenn eine wirkliche Gefahr einträte, Holland und England (vielleicht auch Preußen) zu Belgien ſtehen würden.

Preußen. Der Congreß der Zollvereinsſtaaten kann leicht zu einer Sprengung des Zollvereins führen. Baiern, Württemberg, Sachſen, Baden, Heſſen-Darmſtadt, Kurheſſen und Naſſau wollen alles Mögliche verſuchen, den Septembervertrag rückgängig zu machen oder aus dem Zollverein auszutreten. Ob dieſe Drohungen (was ſehr zu bezweifeln) ernſt gemeint ſein, wird ſich bald zeigen.

Baden. Der Großherzog iſt geſtorben. Der Kronprinz (den, wie es heißt, geiſtige und leibliche Schwäche verhindert, zu regieren) wird den Titel „Großherzog“ und ſein jüngerer Bruder Friedrich als Prinzregent die Zügel der Regierung führen.

Oldenburg. Für die Fürſtenthümer Birkenfeld und Lübeck ſoll nach dem Beſchlusse des Landtags fortan ein Provinzialrath hergeſtellt werden und der Provinziallandtag wegfallen.

Bremen. Paſtor Dulon iſt abgeſetzt.

Sachſen. Die Stellung der Regierung zum Zollverein erregt große Beſorgniſſe. Beſonders iſt Leipzig bedroht, da Preußen, falls Sachſen den Verein verlaſſen ſollte, Berlin zum Meßplaz und gleichzeitig zum Centralpunkt des Buchhandels zu machen beabſichtigt.

Heſſen-Homburg. Der Landgraf hat die Verfaſſung kurzweg aufgehoben.

Fortſetzung der Beleuchtung der Interellen Oldenburg's in Beziehung zu dem Zollanſchlusse.

(Fortſetzung.)

Kann man an eine, ſeiner Lage und ſeinen Verhältniſſen angemessene Zukunft für Oldenburg glauben, wenn es zwischen zwei Eiſenbahnen eingezwängt, (die ſ. z. Weſt- oder Oſtfrieſiſch-Osnabrücker und die demnächſtige Geſſe-münder-Bahn, welche ſ. z. nicht auf ſich warten laſſen wird) gewiſſermaßen wie im Sack liegen bleibt und aus Mangel an einer den Zeitverhältniſſen angemessenen und für den Verkehr überall als nothwendig anerkannt er-

forderlichen Heerſtraße (und das iſt die Eiſenbahn) ſich den Bewegungen des Handelsverkehrs entzogen ſehen wird? —

Glaubt man etwa, daß die Weſtbahn und mit ihr Emden und Leer günſtiger gelegen ſind, als Brake und Barel? —

Emden und Leer erlangen durch die Eiſenbahn erſt eine Zukunft. — Was ſie bis dato beſitzen, rechtfertigt nicht den Bau einer Bahn, ſo auf pl. m. 9 Millionen \$ zu ſtehen kommen wird. —

Hannover hat wohl zu Recht die Zukunft in's Auge gefaßt und worauf es für die Weſtbahn hofft und rechnet, auf überſeeiſchen Verkehr, darauf können auch wir mit Recht und eben ſo vielem Grunde hoffen und rechnen, wenn uns die Eiſenbahn nicht vorenthalten wird; denn wir wiſſen wahrlich nicht, worin wir der Ems in irgend einer Beziehung nachſtänden. — In der kürzeſten Richtung nach Süden bauend, werden wir der Weſtbahn in kürzerer Diſtance und vermöge des wohlfeilern Baues unſerer Bahn auch in billigerem Transport voraus ſein; und was ſollte in dieſem Falle einem überſeeiſchen Verkehr und einer Expedition für das Innere Deutſchland's entgegen ſtehen? —

Wer da glaubt, daß irgend ein Land ohne ſich den immer allgemeiner werdenden Verkehrsmitteln anzuschließen, ſeinen Wohlſtand behaupten, geſchweige denn wird vermehren können, muß wahrlich dem Gange der Dinge keine Aufmerkſamkeit gewidmet haben, oder es muß ihm an Scharffinn dazu fehlen. —

Hätte Oldenburg noch nur vor zwei Jahren die Kühnheit gehabt, mit dem Bau einer Eiſenbahn, es ſei von der Weſer, es ſei von der Zahde aus, einen Anfang zu machen; die Weſtbahn würde aller Wahrſcheinlichkeit nach nicht gebaut worden, und eine Bahn von Oſtfrieſland aus über Oldenburg, würde die muthmaßliche Folge davon geweſen ſein. —

Bekanntlich haben Preußen und Hannover im Vertrag vom 27. Janr. d. J. ſich über den Anſchluß der Weſt- oder Oſtfrieſiſch-Osnabrücker-Bahn an die Köln-Mündener über Osnabrück und Rheine bis zur Niederländiſchen Grenze, geeinigt, und was wir im November 1845 bereits als ſpäter erfolgen müſſend, nämlich den Anſchluß einer Eiſenbahn an Holland ausgeſprochen, wird durch dieſen Staats-Vertrag vom 27. Janr. ſchon in Ausſicht geſtellt, und wir haben die Ueberzeugung, daß der Anſchluß an die Arnhem-Amſterdamer Eiſenbahn, wahrſcheinlich vom Rheine aus über Bentheim, Deventer und Zütphen nach Arnhem ſchon in den nächſten Jahren zur Ausfüh-rung kommen wird. — Preußen hat für die nächſten 21 Jahre wohl weißlich Hannover von der Weſtbahn aus, von einem Anſchlusse nach Holland ausgeſchloſſen; und wenn es hierin ſeinem Intereſſe gemäß Hannover gegenüber handelt, ſo iſt ihm dies eben ſo wenig zu verdenken, als wir es Hannover werden verdenken können, wenn es in ſeinem Intereſſe uns gegenüber ſo handelt. —

Oldenburg iſt aber jezt noch in der Lage, dieſen Nachtheilen vorbeugen zu können, und es iſt uns ungreiflich, wie vielleicht dieſelben Leute, welche in 1845

eine Eisenbahn fast als eine Nothwendigkeit für Oldenburg erkannten, sie jetzt ungefähr als überflüssig darstellen wollen, während sie unter den obwaltenden Verhältnissen zur Lebensfrage wird. —

Die in der Oldenburgischen Zeitung aufgestellte Berechnung, welche dazu dienen soll, das Publikum und unsere Abgeordneten gegen eine Eisenbahn einzunehmen, indem man ohne weiteres dem Lande einen Posten von 179,829 fl als Ausgabe in Aussicht stellt, kann keine richtige sein; denn worauf ist die Berechnung basirt? —

Etwa auf die jetzigen Verkehrsverhältnisse? — oder hat man überhaupt, und wenn, welche Progression derselben angenommen? —

Die Berechnung ist jedenfalls den jetzigen Verhältnissen nicht anzupassen, da von einer Bahn nach Bremen unter den verwandten Umständen, d. h. im Falle des Anschlusses nicht die Rede sein kann. —

Die geradeste Richtung nach Minden, und von dieser Bahnlinie aus nach Osnabrück, das ist nur die Bahn, welche uns frommen kann und den Interessen des Landes angemessen erscheint. —

In dieser Richtung bauend, kommt die Meile auch bedeutend unter 265,000 fl zu stehen, wie dies aus dem uns vorliegenden Bauanschlag hervorgeht und wir können bis Minden, Emden um ca. 12 und Leer um ca. $8\frac{1}{2}$ Meilen an kürzerer Distance abgewinnen, und Oldenburg hätte überdies im Ganzen nur ca. 17 Meilen für seine Rechnung zu bauen. —

Bis Münster würden wir mit Emden in der Entfernung gleich gegen Leer aber um $3\frac{3}{4}$ Meilen zurückstehen; die längere Distance wird aber durch unsere niedriger, als die der Westbahn zu sehenden Tariffäge reichlich ausgeglichen. —

Wenn es Hannover mit seinen Versprechungen Ernst ist, so kann es sich auch vertragsmäßig dazu verbindlich machen, und es liegt dies um so viel mehr im Interesse Oldenburg's, als auch Preußen bei der Richtung nach Minden betheiligt ist und also mit Beiden darüber pactirt werden muß.

Die Wichtigkeit eines Vertrages liegt um so viel mehr vor, weil Oldenburg überzeugt sein darf, daß Hannover im Interesse seiner Westbahn und Emden und Leer in ihrem Privat-Interesse nie zu dieser Richtung ihre Einwilligung geben werden, wenn sie nicht vertragsmäßig dazu gezwungen sind. —

Was die Abgeordneten des Quackenbrücker Magistrats, welche zu einer Beredung sich in Oldenburg eingefunden haben, anbetrifft, so geben wir darauf nichts aus.

Die Herren haben gewiß bona fide ihre Sendung unternommen; sie hängen aber von ihrer Regierung ab und nicht mit ihnen, sondern mit dieser hat Oldenburg es zu thun. —

Ein Eisenbahn-Anschluß via Bremen und eine Zweigbahn nach Leer, und eben so wenig die Richtung über Quackenbrück, wird unter den obwaltenden Verhältnissen im Falle des Anschlusses schwerlich vernünftiger Weise als den Interessen des Landes angemessen, empfohlen werden können. —

Daß Hannover uns einen solchen gerne bewilligen würde; daran ist gar nicht zu zweifeln, denn seine West- und Hannover-Bremer-Bahn würden dabei nur gewinnen können, während er unseren Interessen auch nicht entfernt dienen kann. —

Dies sind Routen, die später dennoch in's Leben treten werden, eben so gut, wie eine Eisenbahn im Laufe der Zeit auch von Barel aus weiter geführt wird werden müssen. — Unser Hauptaugenmerk muß im Falle des Anschlusses auf den Süden gerichtet bleiben, und es liegt daher vorwiegend im Interesse, in gradester Richtung nach Minden zu bauen und längst derselben Linie nach Osnabrück anzuschließen. —

Längst dieser Route gelangen wir östlich über Hannover und Braunschweig nach Magdeburg, Berlin und Stettin bis zur Ostsee; südlich nach Leipzig, Dresden, Prag, Wien bis an's Adriatische Meer, und westlich über Cöln nach dem Rhein und über Aachen nach Belgien und Frankreich. —

Dies alles sind vollendete Bahnstrecken, und nur, wenn wir diesen uns anschließen können, erhalten wir ein Equivalent gegen die Opfer, welche durch den Beitritt zum Septembervertrage dem Lande auferlegt werden. —

Man darf sich nicht von den kleinlichen Ansichten von Leuten, welche das Meer zu haben, für eine Phrase erklären, täuschen lassen. —

Man halte sich an dem, was die Geschichte und die tägliche Erfahrung uns lehrt und baue für und auf die Zukunft, wodurch der Gegenwart ihr Antheil auch nicht entzogen wird. —

Die Flüsse und Kanäle waren ursprünglich und später, wo diese fehlten, die Chaussees die Pulsader des Handels und des Verkehrs, daß diese nicht mehr genügen, lehrt uns die Geschichte der Eisenbahnen und deren überall beispiellose Ausdehnung in fast ganz Europa, in Amerika, ja sogar schon in Ostindien.

Nur Oldenburg kann in den Augen des Vertheidigers des Märzvertrages eine Eisenbahn entbehren und soll damit anfangen, womit andere Länder schon aufgehört haben.

Als ob die Eisenbahn nicht der Cultur und der Verbesserung aller abnormen Zustände in die Hand arbeite! In Amerika werden Eisenbahnen, um die Cultur zu befördern, in fast unbewohnten Landstrichen gelegt; in Holland, so reich an Chaussees und Canälen, sind, seit seinen Eisenbahn-Bauten, neue Chaussees und Canäle entstanden und entstehen deren noch immer mehr.

Man will den Bau einer Eisenbahn verdächtigen und uns diese dadurch zu escamotirten suchen; man stellt diese so tief, um den Märzvertrag desto höher hervorheben und höchst möglich zur Geltung bringen zu können.

In Hannover war dies möglich, weil der Vertrag ganz und gar seinem Interesse entspricht; und es hat ihn auch auf Preis zu stellen gewußt.

In Oldenburgischen Lande hat er bisher diese Geltung in den Augen der dadurch besteuert und in ihren Interessen verletzten Bevölkerung nicht erlangen kön-



nen, obgleich keine Mühe unversucht bleibt, seine Vorzüge möglichst anzupreisen. Die Eisenbahn bildet, in Verbindung mit dem Anschlusse, eine Lebensfrage für das Land, und man darf dreist behaupten, daß, falls sie nicht zur Geltung gebracht und als *conditio sine qua non* des Anschlusses gestellt wird, man dem Lande die Lebensader unterbindet. Man muß die Sache nur aus dem richtigen, d. h. landwirtschaftlichen und merkantilischen Gesichtspunkte betrachten, und wird dann schwerlich verkennen können, daß das Land, welches in den nächsten 10 Jahren keine Eisenbahn besitzt, sich darauf gefaßt machen darf, in dem darauf folgenden decennium zu einer *terra incognita* zu gehören. Wie will Oldenburg ohne Eisenbahn je die Concurrenz seiner Mitbewerber an der Ems und am jenseitigen Weser-Ufer bestehen können, und wäre es nicht im höchsten Grade eine Verkennung seiner materiellen Interessen, wenn es, wie jetzt, vermöge seiner Stellung dem Septembervertrage gegenüber, sich in dieser Beziehung nicht von Hannover und Preußen unabhängig machen sollte?

Will oder kann es nicht in den nächsten Paar Jahren bauen, so baue es später, obgleich wir das seine Interessen verkennen heißen würden, da es unserer Meinung nach nicht zu schnell bauen kann; es muß aber sich das Recht erwerben und vertragsmäßig sichern, bauen zu können; Hannover und Preußen haben sich alsdann ebenfalls vertragsmäßig zu verpflichten, ihm auf ihrem Territorium in der geradesten Richtung entgegen zu bauen und den Bau dahin zu dirigiren, daß man gegenseitig ziemlich gleichzeitig anschließe.

Preußen wird sich schwerlich schwierig zeigen, weil es nur in seinem Interesse liegen kann, die Nordsee an mehreren Punkten zu erreichen; Hannover wird im Interesse seiner West- und demnächstigen Ostbahn sich nicht so leicht, und wenn es es vermeiden kann, nimmer fügen und von diesem Gesichtspunkte ausgehend, kann Oldenburg sich in dieser Sache nicht sicher genug stellen und darf keinesfalls mit einfachen Versprechungen sich begnügen. Schon in 1845 ist die gradeste Richtung nach Minden, als die zweckmäßigste, empfohlen, und wir können diese Ansicht, je reiflicher wir die Sache erwägen, auch jetzt nicht ändern.

In dieser Richtung, zunächst von Brake und Varel ausbauend, würde Oldenburg pl. m. 17 Meilen zu bauen haben, um eine Eisenbahn zu erhalten, welche es mit dem Osten, Süden und Westen Deutschlands, mit dem Rheine und mit Belgien und Frankreich in Verbindung brächte, und ihm, gerade weil es das Meer hat, eine Zukunft eröffnen würde, welche seine Wohlfahrt nur immer noch fester wird begründen können.

(Schluß folgt.)

Anfrage.

Sind Diejenigen, denen im Kramermarkt sogenannten Stättegeld zukommt, berechtigt, es auch von Denen

zu erheben, die z. B. von Obenstrobe für einige Thaler Flach zum Verkauf bringen und solches nicht am Marktplatze, sondern an der Straße feilbieten?

Bestand

der Zahl der im Amte Varel belegenen Gebäude und deren Brandversicherungssummen zu Ende des Jahres 1851.

	Zahl der Gebäude.	Versicherungssumme. Cour. \mathfrak{f}
Herrschaftliche Gebäude	40	80,510
Geistliche Gebäude	23	55,620
Varel mit Oldorf und dem Siel	690	748,030
Zethausen, Street, Hohelucht, Höhenberge und Neuenwege	154	81,670
Dangast	105	45,260
Seringahave	85	68,460
Dorgstede	100	43,400
Seggehorn	75	26,900
Obenstrobe	181	80,300
Altjührden	146	49,310
Comneforde	29	10,160
Spohle	57	13,010
Neudorf	54	10,860
	1739	1,313,500
Am Schlusse 1850 war der Bestand	1705	1,274,310
Ergiebt eine Zunahme in 1851 von	34	39,190

Chaussee.

Es soll jetzt wirklich von der Regierung ernstlich an den Bau der Chaussee durch Butjadingerland gedacht werden. Wie es heißt, sind vor Kurzem die betreffenden Aemter aufgefordert worden, sich über die ihnen wünschenswerthest scheinende Richtung zu erklären und hat deshalb eine Versammlung von Amtmännern in Brake statt gefunden.

Der Oldorfer Hafen.

Wieder Alles still vom Oldorfer Hafen. Im verfloffenen Winter war Kampf und Fehde für und wider Oldorf, im Gemeinnützigen und Unterhaltungsblatt wurden Gründe pro und contra Oldorf vorgeführt, selbst Zwickauer mußte am Ende sein Betum abgeben — und jetzt ist Alles mäuschenstill. Von dem Tage an, wo es hieß, es werde in dieser Sache ein amtlicher Bericht an die Regierung abgehen, ist man in gänzlicher Unkunde über das Weitere. Ist es nicht unerklärlich, daß die Regierung, die doch die letztgeschickenen Schritte in dieser Angelegenheit selbst veranlaßt hatte, jetzt so lange auf Antwort warten läßt?