Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Festschrift zur Feier des fünfundsiebzigjährigen Bestehens der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft

Rodewald, Wilhelm

Berlin, 1894

Die öffentlichen Verkehrswege.

urn:nbn:de:gbv:45:1-3960

Visual Library

Die öffentlichen Verkehrswege.

1. Die Eisenbahnen.*)

Das Herzogthum Oldenburg, welches zur Zeit mit einem verhältnißmäßig sehr großen Eisenbahnnetz überzogen ist, hat die Segnungen, welche die Eisenbahn für ein Land im Gefolge zu haben pflegt, verhältnißmäßig spät, nämlich am Ende der 60iger Jahre erst kennen gelernt. Der Grund hierfür ist wohl mit Recht darin zu suchen, daß das Land nur dünn bevölkert ist, und daß es weder eine ausgedehnte Industrie, noch einen hervorragenden Handel besitzt.

Im Abtretungsvertrage mit Preußen, betreffend Anlage eines Kriegshafens in Wilhelmshaven 1864 hatte es Preußen übernommen, auf seine Kosten eine Eisenbahn von Wilhelmshaven über Oldenburg und durch den Süden des Herzogthums nach Minden zu bauen. Fast gleichzeitig fanden Verhandlungen mit Bremen statt, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen. Die Betriebseröffnung der letzteren erfolgte am 15. Juli 1867, diejenige der Bahn Wilhelmshaven-Oldenburg am 3. September desselben Jahres. Das Projekt der Weiterführung der letzteren Strecke nach Minden hatte man inzwischen fallen lassen.

Am 15. Juni 1869 konnte der Betrieb der Strecke Oldenburg-Leer eröffnet werden.

Nachdem mit diesen Strecken günstige Erfahrungen gemacht waren, entschloß man sich 1869 zum Bau der Strecke von Sande nach Jever, welche 1871 vollendet wurde. Die letztere Strecke wurde 1883 von Jever bis zur Landesgrenze weitergeführt. Die Bahn Hude-Brake wurde 1873 vollendet. Die Fortsetzung derselben bis Nordenham kam 1875 zur Vollendung.

Im Oktober 1875 ist dann die Strecke Oldenburg-Quakenbrück und im November des folgenden Jahres die Weiterführung bis Osnabrück vollendet. 1876 fand die Betriebseröffnung der Strecke Ihrhove-Neuschanz statt. Am 1. September 1876 wurde die von einer vom Staate unterstützten Privatgesellschaft erbaute Schmalspurbahn (75 cm Spurbreite) von Ocholt nach Westerstede eröffnet.

Dieses Eisenbahnnetz wurde im Jahre 1885 durch die Strecke Ahlhorn-Vechta und im Jahre 1888 durch die von Vechta nach Lohne erweitert.

Im Jahre 1888 wurde die auf Kosten der Gemeinde Löningen von Essen

*) Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg 1878 und Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen. Oldenburg 1892.

Landesbibliothek Oldenburg

nach Löningen gebaute Eisenbahn und am 1. September 1888 die Strecke Jever-Carolinensiel (Jever-Carolinensieler Eisenbahngesellschaft) fertiggestellt. Den Betrieb beider Strecken übernahm der Staat gegen eine Entschädigung von $52\frac{1}{2}$ % (einschließlich 5 % für den Erneuerungsfonds) der Bruttoeinkünfte, während den Unternehmern $47\frac{1}{2}$ % derselben zufiel.

Die Strecke Jever-Carolinensiel wurde im Jahre 1890 behufs Erreichung direkten Anschlusses an die Dampferverbindung mit Wangeroog und Spiekeroog bis Harle verlängert.

Im Jahre 1893 sind schließlich noch die Vareler Nebenbahnen zum größten Theil vollendet und mit in das Netz der Oldenburgischen Bahnen aufgenommen worden.

Im Ganzen beträgt gegenwärtig die Länge des im Betriebe der Oldenburgischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen Eisenbahnnetzes 442,90 km und zwar:

1. Bremen-Oldenburg-Wilhelmshaven		96,71	km
2. Oldenburg-Leer-Neuschanz		80,88	„
3. Hude-Nordenham		43,55	„
4. Sande-Jever Grenze		16,06	„
5. Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück		112,32	„
6. Ahlhorn-Lohne		28,08	„
7. Essen-Löningen		13,63	„
8. Jever-Carolinensiel-Harle		20,12	„
9. Varel-Bramloge	Vareler Nebenbahnen	7,63	„
10. Ellenserdamm-Grabstede	Vareler Nebenbahnen	8,32	„
11. Borgstede-Bockhorn	Vareler Nebenbahnen	7,00	„
12. Varel-Varelerhafen	Vareler Nebenbahnen	1,60	„
13. Ocholt-Westerstede (Schmalspur)		7,00	„
	Summa	442,90	km.

2. Die Chausseen im Herzogthum Oldenburg*).

Mit der Herstellung eigentlicher Kunststraßen ist im Herzogthum Oldenburg Seitens des Staates erst nach dem Jahre 1825 begonnen worden. Seit dieser Zeit hat in der Hauptsache der Staat selbst (oder doch unter seiner Mitwirkung) das große Chausseenetz ausgebaut, dessen sich das Herzogthum Oldenburg jetzt erfreut.

Die erste große Chaussee, welche erbaut wurde, war diejenige von Oldenburg nach Bremen, in einer Länge von 36,80 km; sie wurde im Jahre 1829 vollendet. Im Jahre 1850 hatte Oldenburg 12 Chausseen in einer Gesammtlänge von 339,31 km; 1855 war die Ausdehnung der bestehenden 14 Chausseen gleich 375,97 km. Seit dem letzteren Jahre machte sich eine besondere Fürsorge geltend, das Chausseenetz, den Bedürfnissen entsprechend, nach einem ganz bestimmten Plane

*) Vergl. P. Kollmann Das Herzogthum Oldenburg 1893.

Landesbibliothek Oldenburg

auszudehnen. Für jede Finanzperiode wurde ein bestimmter Betrag für den Bau von Chausseen in Zukunft ausgeworfen. Im Jahre 1876 waren bereits 48 Linien in einer Länge von 766,79 km vollendet, hiervon hatte der Staat 31 Chausseen mit 690,40 km gebaut, während die Gemeinden hiervon 76,65 km gebaut hatten. Im Jahre 1892 waren im Ganzen 1370,85 km fertig gestellt. Nachdem der Staat die Hauptlinien fertig gestellt hatte, hatte er die weitere Sorge für den Ausbau dieses Hauptnetzes den Gemeinden bezw. den Amtsverbänden überlassen. In den Jahren 1877—1892 haben die letzteren denn auch nicht weniger als 558,49 km fertig gestellt. So waren 1892 vorhanden: 735,71 km Staats-Chausseen und 412,30 km Amtsverbands-Chausseen und 222,84 km Gemeinde-Chausseen erbaut.

Nach diesen Angaben ist das Land im Hinblick auf seine Fläche und Bevölkerung in folgender Weise mit Chausseen ausgestattet:

Es gab deren:

	im Ganzen	darunter Staatsbahnen	darunter Kommunalchausseen	auf 1 qkm Chausseen	auf 100 Einw. im Ganzen
1855:	375,97 km	375,97 km	—,— km	0,07 km	0,16 km
1876:	766,79 „	690,14 „	76,65 „	0,14 „	0,31 „
1892:	1370,85 „	735,71 „	635,14 „	0,25 „	0,49 „

Hiervon entfallen auf:

	Staats-Chausseen	Kommunal-Chausseen	überhaupt Chausseen	auf 1 qkm überhaupt	auf 100 Einw. Chausseen
Marsch	254,36 km	216,74 km	468,10 km	0,41 km	0,57 km
Old. Geest	276,99 „	211,76 „	518,75 „	0,25 „	0,39 „
Münster. Geest	207,36 „	176,64 „	384,00 „	0,18 „	0,59 „

Im Ganzen erheischte der Neubau der Staatschausseen von 1861—1892 4923010 ℳ. Die Herstellungskosten betrugen durchschnittlich für je 1 km 14200 ℳ 9 ₰. Dieselben vertheilen sich folgendermaßen. Es wurden verausgabt:

	im Ganzen	für 1 km
für Grund und andere Entschädigungen	284100 ℳ	817,5 ℳ
Herstellung des Dammes einschl. Besandung	927577 „	2675,1 „
Schlagbahn (Mac' Adam)	86815 „	250,4 „
Steinpflaster	280512 „	809,2 „
Klinkerbahn	2697657 „	7781,6 „
Brücken und Wasserdurchlässe	438371 „	1264,5 „
Regulirung der Nebenwege und Pflanzungen	66007 „	190,4 „
Vermischte Ausgaben mit Einschluß der Aufsicht	141971 „	409,6 „

Bis zum Jahre 1855 hatte der Staat die Chausseen ganz auf seine Kosten gebaut, von dieser Zeit an verlangt er aber eine Betheiligung der Gemeinden, so in der Regel in der Marsch Land und Sand, auf der Geest Land und Erdarbeiten,

Landesbibliothek Oldenburg

der weitere Ausbau der jetzt vorhandenen Chausseen ist den Kommunen überlassen. Die bisher von diesen ausgeführten Bauten sind vom Staate durch Baarzuschüsse unterstützt. Solche Staatszuschüsse haben sich seit 1867—1891 auf 2 695 027 ℳ belaufen. Für den Bau der kommunalen Kunststraßen wurden bislang 8 597 652 ℳ aufgewendet = 13 536,6 ℳ auf je ein Kilometer, davon entfallen auf die Amtsverbandschausseen 6 178 121 ℳ, für die Gemeindechausseen 2 419 531 ℳ oder, im Hinblick auf 1 km, für jene 14 984,5 ℳ, für diese 10 857,7 ℳ.

An Unterhaltungskosten für die Chausseen sind staatlicherseits aufgewandt:

	Die Länge der Chausseen.	Der Gesammtaufwand absolut	für 1 km
1855:	363,21 km	81 817 ℳ	225,3 ℳ
1860:	389,04 „	116 828 „	300,3 „
1865:	513,32 „	122 949 „	239,5 „
1870:	601,09 „	178 262 „	296,6 „
1875:	670,94 „	159 602 „	237,9 „
1880:	716,57 „	232 967 „	325,1 „
1885:	721,60 „	260 410 „	360,9 „
1890:	735,71 „	240 995 „	327,6 „

An Einnahmen wurden durch das Chausseegeld erzielt: 1855: 70 106 ℳ, 1860: 79 077 ℳ, 1865: 87 361 ℳ, 1870: 78 209 ℳ, 1875: 78 256 ℳ, 1880: 86 267 ℳ, 1885: 80 140 ℳ und 1890: 81 215 ℳ.

Was das Steinmaterial betrifft, mit welchem die Staatschausseen hergestellt worden sind, so giebt darüber folgende Tabelle Auskunft:

	Schlagsteine	Pflastersteine	Ziegelsteine	Schlagsteine	Pflastersteine	Ziegelsteine
1855:	207,54 km	119,71 km	35,96 km	57,14 %	32,96 %	9,90 %
1860:	197,30 „	128,89 „	62,85 „	50,71 „	33,13 „	16,16 „
1865:	252,14 „	165,60 „	95,58 „	49,12 „	32,26 „	11,62 „
1870:	278,06 „	185,02 „	138,21 „	46,26 „	30,78 „	22,96 „
1875:	210,67 „	197,66 „	262,61 „	31,40 „	29,46 „	39,14 „
1880:	210,11 „	195,75 „	310,71 „	29,32 „	27,32 „	43,36 „
1885:	215,82 „	187,79 „	317,99 „	29,91 „	26,02 „	44,07 „
1890:	231,42 „	182,39 „	321,90 „	31,46 „	24,79 „	43,75 „

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, daß man die Benutzung von Schlagsteinen mehr und mehr zu Gunsten der von Ziegelsteinen aufgegeben hat, der Grund hierfür lag einmal darin, daß in der Marsch natürliche Steine gänzlich fehlen, andererseits aber auch darin, daß sich die Ziegelsteine, Klinker genannt, besser als Schlagsteine bewährten. Auch auf der Geest verdrängt der Ziegelstein alles andere Material mehr und mehr, da hier keine Steinbrüche existiren und die Findlingssteine, welche sonst zu Chausseebauten Verwendung fanden, immer seltener werden.

Landesbibliothek Oldenburg

Die Wegeordnung vom 12. Juli 1861, deren Abänderung den gegenwärtig tagenden oldenburgischen Landtag beschäftigt, unterscheidet als öffentliche Wege: Staats-, Gemeinde- und Genossenschafts- oder Feldwege.

3. Die Strom- und Hafenbauten.

Als eigentliche Verkehrswege kommen im Herzogthum Oldenburg vorzugsweise die Weser und die Hunte in Betracht, sodann die Nebenflüsse der Ems, die Ochtum, der Hunte-Emskanal mit seinen Abzweigungen, außerdem werden noch einige Abzugskanäle die sogen. Tiefe zum Transport benutzt.

Der erstgenannte Strom, die Weser, berührt das Herzogthum Oldenburg von der Mündung der Ochtum bis zum Meere, sie ist in den letzten Dezennien der Schauplatz für ein Riesenwerk menschlicher Arbeit, sowohl des Geistes wie der Arbeit gewesen, wir meinen das großartige Werk der Weserkorrektion, das jetzt seiner Vollendung entgegengeht. Bereits in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts in den vierziger Jahren war das Fahrwasser der Weser, namentlich zwischen den Orten Vegesack und Käseburg versandet. Ein Plan, der das Fahrwasser zwischen Käseburg-Vegesack bei niedrigstem Wasserstande auf 1,80 m Tiefe herstellen sollte und der auf einen Kostenaufwand von rund 2 Millionen Mark berechnet war, wurde verworfen; und erst 10 Jahre später wurde ein neuer Korrektionsplan, der eine Hochwassertiefe von 1,20 m in Aussicht nahm, mit einem Kostenaufwande von $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark von den betheiligten Staaten acceptirt.

P. Kollmann schreibt in seinem Werk: „Das Herzogthum Oldenburg" Oldenburg 1893 Seite 405: „Schon einige Jahre bevor die Ausbaggerung der Unterweser zur Ausführung gelangte, mußten umfassendere Strombauten an derselben bei der Käseburg gegenüberliegenden Plate, dem sogen. großen Pater, in Angriff genommen werden, da dort das Fahrwasser den Hauptstrom zu verlassen und sich in den Nebenarm, die sogen. kleine Weser zu verlegen drohte. Dieselben, inzwischen vollendet, haben einen Kostenaufwand von 668 778 ℳ verursacht. Ebenfalls wurde die kleine Weser von der Einmündung der Hunte bei Elsfleth an durch kostbare Uferbauten berechtigt: So sind von 1853 bis 1877 von Oldenburg über 800 000 ℳ für die Verbesserung des Fahrwassers der Weser verausgabt worden. Ferner sind von 1878 bis 1892 für die Vervollständigung der Korrektionswerke und ihre Erhaltung, sowie für Baggerungen im Interesse der Fahrwassertiefe der Weser weitere 746 000 ℳ aufgewendet worden. Bei der im Jahre 1888 begonnenen und gegenwärtig im wesentlichen beendigten Korrektion der Unterweser von Bremen bis Bremerhafen, welche das Ziel verfolgt, Schiffen mit bis zu 5 m Tiefgang oder 650 Registertonnen Ladung das Heraufkommen bis Bremen zu ermöglichen, ist der oldenburgische Staat insofern betheiligt, als er sich vertragsmäßig zu einer jährlichen Zuschußsumme von 15 000 ℳ verpflichtet hat und ihm die Erhaltung der älteren Uferwerke, soweit diese in seinem Interesse für den Uferschutz erforderlich sind, geblieben ist.

Landesbibliothek Oldenburg

Durch die vorerwähnte Regulirung der Weser im bremischen Gebiete, insbesondere durch eine Verlegung des Fahrwassers in der sogen. Bührener Weser war die Korrektion des verlassenen Weserarmes, welcher ferner nur noch als Ausfluß der Ochtum in die Weser diente, nothwendig geworden. Im Jahre 1873 kam es deswegen zu einem Vertrage mit Bremen. Die in Folge dessen von Oldenburg mit einem Aufwande von nahe an 199666 ℳ, als dem ihm zufallenden Drittel der Gesammtkosten, ausgeführten Anlagen wurden im Herbst 1877 vollendet. Dieselben sind zwar im Interesse der Schiffahrt auf der Ochtum bis zu dem Anlegeplatze gleichen Namens unternommen worden, kommen aber vorzugsweise der besseren Abwässerung der angrenzenden oldenburgischen, bremischen und preußischen Ländereien zu gut. In den Jahren 1877 bis 1892 sind ferner für die Vervollständigung der Werke und ihre Unterhaltung, sowie für Baggerungen 171100 ℳ aufgewandt worden, sodaß die Gesammtausgabe für die Ochtum also bis jetzt rund 370000 ℳ betrug.

Auf der Hunte, welche bei Oldenburg schiffbar wird und bei Elsfleth sich in die Weser ergießt, wurde — nachdem bereits in den vierziger Jahren umfängliche Arbeiten, zunächst zu Gunsten der Abwässerung, dann aber zur Beseitigung der vielen scharfen, die Schiffbarkeit stark beeinträchtigenden Krümmungen durchgeführt worden waren — im Jahre 1855 mit der Austiefung des Flußbettes zur Gewinnung einer regelmäßigen Fahrtiefe begonnen. Um den Kähnen und Küstenfahrzeugen, die bisher bei gewöhnlichem Wasserstande mit voller Ladung nicht die Stadt Oldenburg erreichen konnten, die ungehinderte Weiterfahrt bis dahin zu ermöglichen, mußte die obere 8,4 km lange Flußstrecke auf eine Wassertiefe von 2,7 bis 1,7 m unter der ordinären Fluthhöhe gebracht werden. Dazu war es nöthig, das Bett mittelst Schlengen- und Packwerken einzuengen und, insoweit die hierdurch verstärkte Strömung die Austiefung desselben nicht bewirken konnte, das erforderliche Maaß durch Baggerung herzustellen. Das sechs Jahre später, im Herbst 1861, mit einem Kostenaufwande von 139200 ℳ planmäßig zu Ende geführte Werk hat für die Schiffahrt den großen Gewinn gebracht, daß Schiffe nicht nur mit voller Ladung, sondern auch bei irgend günstiger Gelegenheit mit einer Fluth von Elsfleth bis Oldenburg aufsegeln können, während vordem zwei bis drei Fluthzeiten dazu erforderlich waren. Von 1861 bis 1878 wurden nur geringe Summen, durchschnittlich jährlich 4450 ℳ für die Unterhaltung des Fahrwassers der Hunte verwendet, dagegen machte die zunehmende Versandung des Flusses seit 1879 von diesem Jahre bis 1891 einen Aufwand von 278000 ℳ nöthig, welche besonders zur Parallellegung der Ufer des Flusses erforderlich wurden. Eine Maßregel von einschneidendster Bedeutung für den Schiffsverkehr der Stadt Oldenburg ist der im Jahre 1887 erstmals eingehender erwogene und 1891 vom Landtag genehmigte Plan einer Vertiefung des Fahrwassers der Hunte von der Stadt Oldenburg ab, demzufolge die Fahrwassertiefe künftighin in der Stadt Oldenburg von 1,95 auf 3,50 m gebracht werden und derart hergestellt werden soll, daß Schiffe mit 3,50 m

Landesbibliothek Oldenburg

— anstatt wie bisher nur 1,75 m — Tiefgang und 250 bis 300 Gewichtstonnen nach der Stadt gelangen können. Für die Ausführung des Planes sind 1 639 000 ℳ bewilligt worden." *)

An Hafenplätzen besitzt das Herzogthum Oldenburg an der Weser und Jade, sowie an den Sielen eine stattliche Anzahl, von denen die bedeutendsten staatlicherseits unterhalten werden. Hierher gehören in erster Linie Nordenham, Brake, Elsfleth, ferner Ochtum, Bardenfleth, Strohausen, Dedesdorf (am rechten Weserufer), Großensiel, Fedderwardersiel; ferner an der Jade Varelersiel, Ellenserdammersiel und Hooksiel.

Zur Unterhaltung dieser Häfen und Anlegeplätze wendet der Staat jährlich 35 000 bis 45 000 ℳ auf. Die bedeutenden Hafenanlagen in Brake, die nach Eröffnung der Eisenbahn bis Nordenham erweitert werden mußten, haben rund 750 000 ℳ Anlagekosten verursacht. Da zu erwarten steht, daß der Verkehr im Braker Hafen zu Gunsten Bremens in Folge der Weserkorrektion zurückgehen wird, hat man im Jahre 1892 am Weserufer unterhalb der Hafeneinfahrt einen eisernen Pier mit einem Kostenaufwand von 330 000 ℳ gebaut, der eine Länge von 200 m besitzt.

Auch in Nordenham bestehen großartige Pieranlagen; der im Jahre 1890/91 in Folge eines mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Vertrages erbaute eiserne Pier ist mit einem Kostenaufwande von 1 165 000 ℳ aufgeführt worden.

*) Weserkorrektion betreffend siehe auch den Aufsatz dieser Festschrift von Fr. Grabhorn Seefelderaußendeich über die Deiche und Siele Seite 150 bis 166 und J. C. Kunst: Betrachtungen über die Entwicklung der heimischen Schiffahrt und Rhederei Seite 457.

Landesbibliothek Oldenburg

Betrachtungen über die bisherige und fernere Entwicklung der heimischen Schiffahrt und Rhederei

von

J. C. Kunst, Brake.

Zufolge der Lage des Herzogthums Oldenburg an der Nordsee und an der Mündung des bis in das mittlere Deutschland schiffbaren Weserstromes, haben die heimische Schiffahrt und Rhederei eine solch große Bedeutung, nicht allein wegen der zur Förderung derselben getroffenen staatlichen Einrichtungen (als Lootsenwesen, Hafenanstalten, Navigationsschule 2c.) und wegen der zahlreichen direkt damit zusammenhängenden Industrien und Gewerbe (als Schiffswerften, Trockendocks, Tauschlägereien, Segelmachereien, Petroleumraffinerien, Getreide-, Holz-, Düngstoff- und sonstige Waarenhandlungen, Speditions-, Schiffausrüstungs- und Maklergeschäfte, Schiffsstauereien 2c. 2c.), sondern für das gesammte wirthschaftliche Leben unseres engeren und weiteren Vaterlandes haben sie eine solch große Wichtigkeit, daß einer Betrachtung der Bedingungen, unter welchen sie bisher entstanden sind und von welchen ihre fernere Entwicklung abhängig ist, auch an dieser Stelle Raum gegeben werden muß. War doch der lokale Güteraustausch im Küstengebiet in der Hauptsache auf den Wasserweg angewiesen, so lange es an stets fahrbaren Landstraßen mangelte. Und noch jetzt, wo ein dichtes Chausseenetz über die Marschen ausgespannt ist, und Eisenbahnlinien dieselben durchschneiden, hat die Küstenschiffahrt an der Ems, Jade, Weser, sowie die Leichterschiffahrt auf der letzteren eine große Bedeutung.

Ein großartiger Umschwung und Aufschwung wird sich aber in der Binnenschiffahrt vollziehen, wenn durch den sogenannten Mittellandkanal die seit lange ersehnte Verbindung des Rheins mit der Weser und der Elbe und damit des westlichen und östlichen Mitteleuropas unter sich und mit den hauptsächlichsten Seehäfen hergestellt sein wird. Die Segnungen dieser Verbindung sind in Krieg und Frieden, für militärische Zwecke, für die Landwirthschaft, den Handel und die Industrie kaum hoch genug anzuschlagen und müßten dem für die Binnenschiffahrt in Frage kommenden oldenburgischen Wesergebiet in hervorragendem Maße zu Gute kommen.

Von noch größerer Wichtigkeit als die Küsten- und Flußschiffahrt ist für das Herzogthum zur Zeit jedoch der im Laufe dieses Jahrhunderts erblühte See-

Landesbibliothek Oldenburg