Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Festschrift zur Feier des fünfundsiebzigjährigen Bestehens der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft

Rodewald, Wilhelm

Berlin, 1894

2. Die Chausseen im Herzogthum Oldenburg.

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

Visual Library

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