

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen

Eisenbahn-Direktion Oldenburg

Oldenburg, [1892?]

Einleitung. "Unser Jahrhundert steht im Zeichen des Verkehrs."

urn:nbn:de:gbv:45:1-20742

Einleitung.

„Unser Jahrhundert steht im Zeichen des Verkehrs.“

Wenn von höchster Stelle der Charakter der neuesten Zeit durch solche Worte gekennzeichnet ist, so sind es wohl nicht zum mindesten die durch das Eisenbahnwesen vermittelten Umwälzungen im öffentlichen Verkehrsleben, welche der jetzigen Zeit diesen Stempel aufdrücken.

Schon vor etwa fünfundsiebzig Jahren hatte Stephenson die Dampfkraft dem Verkehr dienstbar gemacht, aber zunächst begann die Lokomotive nur im langsamen Tempo ihre Fahrt durch die Kulturländer. Fast fünfundzwanzig Jahre vergingen, bis das Dampfroß auf dem Europäischen Kontinent zu einer allgemeineren Bedeutung gelangte. Belgien marschierte zunächst an der Spitze und in unserem Nachbarstaate Hannover wurde die erste Eisenbahnstrecke (Hannover-Lehrte) im Jahre 1842 — also vor fünfzig Jahren — mit der Lokomotive befahren, nachdem in anderen Deutschen Ländern die Lebensfähigkeit und Nützlichkeit der Eisenbahnen bereits erprobt war.

Unser engeres Herzogthum Oldenburg kann erst am 15. Juli 1892 auf einen Zeitabschnitt von fünfundzwanzig Jahren zurückblicken, seitdem in seinem Gebiete die Eisenbahn in den Dienst des öffentlichen Verkehrs gestellt wurde. Fünfundzwanzig Jahre sind wie in der Geschichte, so auch im Verkehrsleben nur eine kurze Spanne Zeit, aber doch kann ein Vierteljahrhundert so bedeutungsvoll und inhaltreich sein, daß es verdienstvoll erscheint, die historische Entwicklung eines solchen Zeitabschnittes festzulegen und der kommenden Zeit zu überliefern.

Die Vorgeschichte des Oldenburgischen Eisenbahnwesens ist bereits in einer „Denkschrift der Eisenbahn-Direktion über die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg bis zum Jahre 1878“ (Oldenburg 1878, Schulzesehe Hof-Buchhandlung) in umfassendster Weise dargestellt, und soll diese Denkschrift nur in gedrängter Form den Kern derselben festlegen und die weitere Entwicklung in kurzen Zügen kennzeichnen.

Es könnte dem Nichteingeweihten der Gedanke kommen, daß ein Land, welches sich erst seit fünfundzwanzig Jahren im Besitze von Eisenbahnen befindet, die Entwicklung des Eisenbahnwesens in anderen Ländern lange Zeit als müßiger Zuschauer beobachtet habe, um erst spät die Nothwendigkeit der Anlage von Eisenbahnen zu erkennen. Das trifft aber bei Oldenburg nicht zu.

Bereits vor fünfzig Jahren, als der Eisenbahnbau in Deutschland noch in den ersten Anfängen sich befand, wurde auch in Oldenburg die Nothwendigkeit erkannt, daß man den Eisenbahnbau fördern müsse, wenn man zu Gunsten der Verkehrsentwicklung rechtzeitig in den Wettbewerb mit den umliegenden Ländern eintreten und die innere wirthschaftliche Entwicklung fördern wolle.

Aber die geographische Lage des Herzogthums erschien für den Bau von Eisenbahnen in Bezug auf eine zu erwartende Rentabilität ungünstig. Im Vordergrund der wirthschaftlichen Produktion standen Ackerbau und Viehzucht, welche für den Eisenbahnverkehr nicht als besonders fruchtbringend erachtet wurden. Größere industrielle Anlagen existirten kaum, oder es stand ihnen für den Güterverkehr der Wasserweg zur Verfügung und auch der bestehende Handels- bezw. Speditionsverkehr stützte sich im wesentlichen auf Schiffahrtsverbindungen.

Dennoch wurden von Privatunternehmern alle möglichen und unmöglichen Projekte verfolgt, um das Land mit Eisenbahnen — bei denen auch internationale Verbindungen in Frage kamen — in verschiedenen Richtungen zu durchschneiden, doch blieben diese Bestrebungen alle ohne den gehofften Erfolg.

Die Staatsregierung behielt das Ziel, dem Lande die Vortheile von Eisenbahnverbindungen zu verschaffen, zwar beharrlich im Auge, doch erschien die Ausführung ohne direkte Verbindung mit den Eisenbahnen der Nachbarstaaten (Hannover und Bremen) nicht thunlich, und das erwünschte Entgegenkommen dieser Staaten

wurde vermifft. Bremen weigerte sich, in gleicher Weise wie das beim Bau der Bahnstrecken Wunstorf-Bremen und Bremen-Bremerhaven geschehen war, einen Antheil an den Baukosten einer Bahn Bremen-Oldenburg zu übernehmen; Hannover erblickte in dem Ausbau einer Bahn von Bremen nach Leer eine schädliche Konkurrenz gegenüber der Hannoverschen Westbahn (Emden-Leer-Rheine-Osnabrück-Minden etc.).

Eine wesentliche Aenderung der Lage zu Gunsten Oldenburgs schien einzutreten, als behufs Anlage eines Preussischen Kriegshafens an der Nordsee am Jadebusen Oldenburgisches Gebiet (Heppens, jetzt Wilhelmshaven) an Preußen abgetreten wurde. (Vertrag vom 20. Juli 1853, veröffentlicht am 15. Februar 1854.)

In diesem Vertrage wurde von Preußen die Erbauung einer Bahn von seinem „Marine-Stabliſſement“ über Barel und Oldenburg in südlicher Richtung zum Anschlusse an die Köln-Mindener Bahn übernommen, um sich nothgedrungen eine Schienenverbindung des Kriegshafens an der Nordsee mit den binnenländischen Waffenplätzen zu verschaffen.

Diese Verbindung war aber ohne Durchschneidung Hannoverschen Gebiets nicht herzustellen, und Hannover, welches sich als natürliche Vormacht in Bezug auf den Deutschen Küstenschutz an der Nordsee fühlte, betrachtete das Abkommen zwischen Preußen und Oldenburg nicht mit Wohlwollen, erklärte sich aber bereit, mit Oldenburg auf gemeinschaftliche Kosten eine Bahn Leer-Oldenburg-Bremen unter der Bedingung zu erbauen, daß Hannover allein die Betriebsverwaltung übernehme, und eine Durchschneidung dieser Bahnstrecke nach Norden oder Süden von der Zustimmung der Hannoverschen Regierung abhängig sei.

Derartige Hindernisse verzögerten den Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Preußen und Oldenburg über den Ausbau der bereits im Staatsvertrage vom 20. Juli 1853 in Aussicht genommenen Eisenbahn-Verbindung und erst am 6. Februar 1864 16. wurde endlich ein bezüglicher Vertrag über den Ausbau der Strecke Oldenburg-Heppens (Wilhelmshaven) für Rechnung Preußens ratificirt, nachdem auch der Ausbau der Strecke Oldenburg-Bremen gesichert erschien. Am 8. März 1864 wurde sodann auch der Vertrag zwischen Oldenburg und Bremen bezüglich des Baues der Bahn von Oldenburg nach Bremen unterzeichnet, und am 19. April

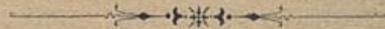


1864 wurden beide Staatsverträge vom Oldenburgischen Landtage genehmigt.

Die vorstehenden kurzen Daten dürften genügen, um klarzustellen, welche Hingabe Seitens der Oldenburgischen Staatsregierung erforderlich war, um das gesteckte Ziel, wenn auch spät, so doch bis zu dem genannten Zeitpunkte überhaupt zu erreichen. Neben dem lebhaften Interesse, welches Seine Königliche Hoheit der Großherzog Peter der Entwicklung des Verkehrs wesens stets entgegen getragen hat, bedurfte es der kräftigen Initiative des damaligen Ministers des Innern, Excellenz von Berg, um diesen Erfolg zu erringen.

Bereits im September 1864 wurde eine Eisenbahn-Bau-Kommission eingesetzt, bestehend aus dem Regierungsrath G. Strackerjan als Vorsitzenden, Baudirektor G. Buresch (früher in Hannoverschen Diensten) als erstes technisches Mitglied und Ober-Inspektor Nienburg (später Ober-Deichgräfe) als zweites technisches Mitglied.

Die Vorarbeiten wurden rasch gefördert, so daß bereits am 7. Juni 1865 mit den Erdarbeiten in der Nähe von Oldenburg begonnen werden konnte.



Die Bauausführung bis zur ersten Betriebs- Eröffnung.

Oldenburg-Bremen.

Die Ausführung des Baues der zwischen den Hauptgebäuden der Endbahnhöfe 44,33 km langen Bahn Oldenburg-Bremen übernahm Oldenburg nach dem Staatsvertrage mit Bremen vom 8. März 1864 für eigene Rechnung mit Ausnahme der in das engere bremische Stadtgebiet fallenden Endstrecke von 2,72 km, für welche sich Bremen die Bauausführung vorbehalten hatte.

Die Vorarbeiten und die Bauausführung waren Oldenburgischerseits der am 15. September 1864 eingesetzten Großherzoglichen Eisenbahn-Kommission, die technische Bauleitung dem Baudirektor Buresch übertragen.

Buresch, mit reicher Erfahrung im Eisenbahnwesen ausgestattet, gilt in technischer Beziehung als der eigentliche Schöpfer des Unternehmens; vielfach von der damals in Deutschland herrschenden Richtung abweichend, jedoch im Rahmen der „Technischen Vereinbarungen Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, an deren Zustandekommen er selbst thätigen Antheil hatte, verlieh Buresch den Bauausführungen ein eigenartiges, den Keim des von ihm später hervorragend geförderten Sekundärbahnwesens bereits in sich tragendes Gepräge.

Oberster Grundsatz der Bauverwaltung war: strenge Wirtschaftlichkeit, unbedingte Vermeidung alles Entbehrlichen, möglichste Rücksichtnahme auf die Erweiterungsfähigkeit der dem Verkehr unmittelbar dienenden Anlagen. Der Billigung solcher Gesichtspunkte seitens der Regierung ist das Gelingen des Werkes im Ganzen, die Ueberwindung baulicher, bei Flachlandbahnen auf so