

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-51341](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-51341)

Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu mindestens $\frac{1}{2}$ Bogen.

Neue Blätter

für

Stadt und Land.

Sechster Jahrgang.

Sonnabend, 8. Januar.

1848.

N. 3.

Zur Postreform.

III. *) Der Einfluß der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover hat sich bis jetzt noch nicht in der erfreulichsten Weise für die raschere Verkehrs-Vermittelung von Oldenburg ins Innere Deutschlands wirksam gezeigt. Statt daß wir, wenn irgend möglich, mit dem Tage der Eröffnung der Bahn, den wir lange vorher kannten, die zwei Monate lang sich hinzögerte, den nächsten, eine rasche Beförderung versprechenden Anschluß an die neue Eisenbahn hätten eintreten lassen sollen, haben wir bis zum 1. Januar 1848 damit geögert. Statt daß wir, was schon vor vielen Jahren dringender Nothwendigkeit wegen und zur Erfüllung vielfacher wohlbegründeter Wünsche hätte geschehen mögen, eine zweimalige Personen-Verkehrs-Beförderung zwischen Oldenburg und Bremen hätten haben sollen, abgeht nach wie vor nur einmal täglich und zwar zu der, wenigstens im Winter, sehr unbequemen Frühstunde um 6, eine Schnellpost. — Statt daß diese Schnellpost sich unmittelbar an einen, $\frac{1}{2}$ Stunde nach ihrer Ankunft in Bremen abgehenden Eisenbahnzug nach Hannover anschließen müßte, zwingt man uns, in der freien Hansestadt freundnachbarlich 3 volle Stunden zu verweilen, bis uns erst der

zweite Zug um $3\frac{1}{4}$ Uhr Nachmittags nach Hannover und ins Innere des Vaterlandes führen kann. —

Diese Zahlenverhältnisse werden deutlicher sprechen, als Worte des Unmuths über Verletzung vaterländischer Interessen zu sagen vermögen. Wozu auch schon oft Gesprochenes, Geschriebenes und Gedrucktes über die Vernachlässigung aller Verkehrsmittel, die uns dem Gesamt-Vaterlande hätten näher bringen müssen, hier ausführlich wiederholen? — Nur das eine Wort kann ich nicht unterdrücken: „Es ist ein beklagenswerther Irrthum gewesen, welcher uns verhindert hat, gleichzeitig mit Hannover das ganze Herzogthum mit einem Eisenbahnnetz zu überziehen, um jetzt in diesem Augenblick dem mächtigeren, größeren Nachbar die Bruderhand zum Anschluß an dessen vortreffliches Eisenbahn-System, die er gewiß mit Freuden angenommen hätte, bieten zu können!! — In welcher Weise diese Versäumnisse, noch ist es vielleicht Zeit dazu, wieder gutgemacht werden könnten, habe ich bereits im 74. Stück der vorjährigen „Neuen Blätter“ unter der Ueberschrift: „Ansichten über Freiheit des Verkehrs u. 1. Der Braker-Oldenburger Steinweg nutzlos oder wenigstens überflüssig“, kurz nachzuweisen versucht. Wenn ich darauf Bezug zu nehmen mir erlaube, kann ich nur in jeder Beziehung bei dem Inhalte desselben, dessen Wahrheit kein Unbefangener verkannt haben wird, beharren. —

*) Im fünften Jahrgang Stück 38 und 76 lieferte der Verf. Beiträge, die diesem als I. und II. zugurechnen sind.

A. d. Red.



Nicht gesonnen, unsrer Postverwaltung die alleinige Schuld der oben gertigten Uebelsstände beimessen zu wollen, muß ich vielmehr ausdrücklich hinzufügen, daß, wie man allgemein hört, der Mangel an Bereitwilligkeit, zur Beförderung des rascheren directen Verkehrs von hier aus nach Hannover und weiter beizutragen, auf Seiten der Bremischen Postbehörde zu suchen sei, über welche in dieser Beziehung schon häufig seit Jahren wohlbegründete Klage geführt wurde. — Sehr erfreulich ist es daher gewiß zu vernehmen, daß Hannover, einem von dort hierher gedruckenen Gerüchte zufolge, sich mit Oldenburg dahin zu einigen nicht abgeneigt sei, daß eine bis Syke geführte Zweigbahn der Hannover-Bremischen Eisenbahn uns die Gelegenheit verschaffe, den überflüssigen $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Meilen langen Umweg über unsere freundliche Nachbarstadt Bremen künftig zu ersparen. Denn dann würde unsere Post bis Syke und von dort mit der Eisenbahn sofort weiter geführt werden können. — Jetzt bleibt uns bis dahin, daß diese kleine, höchstens $\frac{1}{2}$ Meile lange Bahnstrecke vollendet wird, nichts weiter zu thun übrig, als täglich, selbst mit Geldopfern, eine zweimalige Personen-Verkehrs-Verbindung zwischen hier und Bremen herzustellen, indem ein Wagen, zum Anschluß an den ersten um 7 Uhr von Bremen abgehenden Zug, von hier um $2\frac{1}{2}$ Uhr Morgens, und der zweite Wagen zum Anschluß an den zweiten, Bremen um $3\frac{1}{4}$ Uhr Nachmittags verlassenden Zug, um $10\frac{3}{4}$ Uhr Vormittags abgehen müßte.*) — Was wir in Bremen zu thun haben, kann in dieser Zeit immerhin mit abgemacht werden; man braucht ja nur mit der Frühpost abreisend, bis zum zweiten Zuge dort zu bleiben; dann hat man einen Aufenthalt von $6\frac{1}{2}$ Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags; oder, mit dem zweiten Wagen abfahrend, bis zum Abend oder zum folgenden Tage zu verweilen. — In gleicher Weise müßte zweimal täglich, unmittelbar nach dem Eintreffen des ersten, resp. des zweiten Zuges aus Hannover, die Postkutsche von Bremen zu uns zurückkehren. —

*) Dem einen Gilwagen könnte ein Dinstelischer, dem andern ein Barel Jeverischer Anschluß zu Theil werden.

A. v. Ned.

Mögen diese Worte dort, wo es Nußbringend sein kann, Beherzigung finden!

Oldenburg, 1848 Januar 5.

W. F. A.

Post und Eisenbahn — Oldenburg und Bremen.

(Fortsetzung.)

2. In Bremen erfreute ich mich wieder an dem lebhaften Treiben auf dem Bahnhof, an den musterhaft soliden und geschmackvoll ausgeführten Gebäuden. Eine besondere Anerkennung verdient das richtige Schönheitsgefühl, von welchem geleitet der ausgezeichnete Baumeister hier den sogenannten „Roh-Bau“ angewendet hat. Roh-Bau? Das heißt: die Mauern von Backsteinen werden nicht übergeputzt, sondern die Backsteine, durch Cement-Mörtel nicht durch Kalkfugen verbunden, bleiben so stehen, dem Auge wird das Baumaterial nicht entzogen und verkleistert, sondern es sieht, aus welchem Stoff man gebauet, wie man die einzelnen Theile zu einem tüchtigen Ganzen zusammengefügt, und wie man eben aus ihnen den Vortheil gezogen hat, sie selbst, die Backsteine zu einfachen, verständigen und dabei sehr gefälligen Verzierungen zu benutzen. — Da schreit nun wohl mancher, der es Wunder wie gut zu verstehen meint: „Was? unverputzte Mauern? das ist ja abscheulich — das haben wir ja hier gar nicht! — Das sieht ja gemein, unanständig, unvollendet aus! — roh sieht es aus! ja, wohl mit Recht nennt man das einen Roh-Bau! aber damit wird doch wahrlich kein Lob ausgesprochen — wie kann man dergleichen nur rühmen wollen?“ — Ehe Sie in Ihrer absprechenden Deklamation weiter gehen, haben Sie die Güte, einmal die Gebäude des Bremischen Bahnhofs anzuschauen. Und dann, vor denselben stehend, wollen wir unser Gespräch weiter fortsetzen — dann sollen Sie anstatt zu schreien mir einmal beweisen, daß diese Bauart häßlich sei. Es wird Ihnen schwer werden. Sehen Sie, wie diese Mauern so schön und glatt aufgeführt sind. Ihrem Blick treten keine horizontalen und senkrechten Linien weißer Kalkfugen entgegen, die allerdings nicht wohl thun, der dunkle Cementmörtel giebt dem Ganzen einen warmen Ton, viel angenehmer als unsere weißen und



gelben Mauern, die sehr oft an gekollerte Lederhosen erinnern. Und nun betrachten Sie, wie die Abwechslung der Backsteinlagen, horizontale und schräge, sich zu sehr anmuthigen Verzierungen eignet, wie durch ein geschickt angewendetes Hervortreten lassen einzelner Steine und Steinreihen, die Flächen erfreulich unterbrochen sind, wie mit der verschiedenen Farbe der Backsteine gewirkt wird, und das Auge so gern und befriedigt den Linien folgt, welche des Baumeisters geschickte Hand durch das einfachste Material — durch bloße Backsteine — auf die Mauern hin gezeichnet hat. Diese leichten zierlichen Wirkungen von Licht und Schatten, von Zwischenräumen, Einfassungen und Absätzen sind ohne Kostenaufwand, ohne Schnörkelei, an jedem Gebäude, am einfachen Wohnhause, am Bauerhause, am Stall anzubringen. Und dabei sieht man den Stein, man bekommt den reinen Eindruck eines soliden tüchtigen Materials. Unfere weiß oder gelb oder hellgrün verputzten Häuser, an deren Uebertünchung unser Auge sich nur gewöhnt hat, sehen ja — wenn man sie nicht bloß angafft, sondern über diese Verkleisterung denkt — sie sehen ja doch in Wahrheit aus, als hätte man sie aus Papp aufgestellt und in den Kartentoff vieredrige Löcher hineingeschnitten. Nicht jede Gewöhnung ist eine gute zu nennen, und nicht jeder Schlenrian verdient das Lob einer verständigen Anordnung. Wir sehen hier zu Lande nur nichts anderes, als das hergebrachte, welches dann stets im alten Gleise nachgeahmt und wiederholt wird. Die Urtheile aber, welche ihre Entscheidungsgründe immer nur aus dem nämlichen kleinen Gesichtskreise entnehmen, müssen ja beschränkte sein. Sind sie darum auch richtig? Dürfen diese Motive allein als vollgültige zugelassen werden, wo man keine Lust oder Gelegenheit hat, auch andere kennen zu lernen? — Und wenn reiche Erfahrungen, die sich an mancherlei Versuchen geübt haben, doch auch etwas gelten, wenn Ansichten von denkenden und gründlich schaffenden Baukünstlern gewiss nicht sofort verworfen werden dürfen, so fragen Sie doch einmal bei solchen Männern nach, die nicht bloß der Herde folgen, sondern dem eigenen Urtheil vertrauen, — da werden Sie

manches erfahren, wohl geeignet, Ihre vorgefaßte nicht immer wohlbegründete Meinung zu berichtigen! Außer dem Unterbau, an welchem auch die Verhältnisse und Profile der Fenster und Thore sich vortheilhaft darstellen, verdienen besonders die Dachconstructionen mit ihren horizontalen, schrägen und senkrechten Balkenverbindungen eine lobende Anerkennung; alles einfach, solid, angenehm ins Auge fallend. Die flachen weitübergreifenden Schieferdächer sind so elegant als zweckmäßig. Der Bremer Bahnhof gehört zu den schönsten in Deutschland; wie statlich er sich ausnehmen wird, wenn erst die Personenhalle vollendet ist, läßt sich aus der über die „Eisenbahnkarte zwischen Hannover und Bremen“ gesetzten vignette erkennen. Der ganze Bau ist eine Ehre und Zierde der thätigen Handelsstadt, die sich mit jedem Jahre kräftiger und großartiger als ein Hauptplatz deutschen und überseeischen Verkehrs voranstellt.

3. Im gegenwärtigen Augenblick, wo die Weser zugestoren ist, gewinnt besonders der Gütertransport zu Eisenbahn einen gewaltigen Umschwung. Ein Bremer, der uns nach dem Bahnhof begleitete — an welchem nun auch schon die Gasbeleuchtung im Gang ist — erzählte: in Hannover sei man ganz verwundert über die Menge Frachtwagen, welche zu den Güterzügen erforderlich, und schon mehr als einmal hätten die angebrachten Massen nicht alle mit dem abgehenden Zug versandt werden können. Die Personenwagen zweiter und dritter Klasse — mit 40 und 50 Plätzen — welche wir heut abfahren sahen, sind gut, und wenig von einander verschieden, letztere haben ebenfalls Glasfenster, und stehen den ersteren nur insofern nach, daß sie keine gepolsterten Sitze haben. Von Bremen nach Köln fährt man in zweiter Klasse für 6 fl. 22 ggr. , in dritter für 4 fl. 22 ggr. — nach Leipzig für 7 fl. 2 ggr. und 4 fl. 10 ggr. — nach Berlin für 7 fl. 14 ggr. und 4 fl. 18 ggr. — Morgens 7 Uhr von Bremen abgefahren, ist man Abends 9½ Uhr in Köln, 10 Uhr in Leipzig, 10¾ Uhr in Berlin.

(Der Beschluß folgt.)



Kleine Chronik.

Pro domo. — Gegenüber einer Correspondenz der Weserzeitung vom Mittwoch, über die uns zu beklagen wir weit entfernt sind, erlauben wir uns daran zu erinnern, daß in der Stadt Oldenburg allein die Pressen für zehn periodische Schriften in Thätigkeit sind, und es in der That auffallend wäre, wenn man den Oldenburgern „das Armuthszeugniß geben“ müßte, unter so mancherlei zum Theil kurzweiligen Blättern nicht eins von ernsthaftem, der innern Politik angehörigen, Inhalte ertragen und fügen zu können.

Benutzung der Sparkassen. — Dem Vernehmen nach hat Großherzogliche Regierung vor Kurzem an sämtliche Renter und Stadtmagistrate eine von verschiedenen Vorschlägen begleitete Verfügung erlassen, welche zum Zweck hat die Behörden anzuregen, auf eine größere Benutzung der Sparkasse von Seiten der arbeitenden Volksklasse im engeren Sinne hinzuwirken. Wir halten eine solche Maßregel für sehr zeitgemäß und dies um so mehr, da wir überzeugt sind, daß die in neuerer Zeit von s. g. Socialisten ausgegangenen Vorschläge zur Verbesserung der Lage der Arbeitsklassen theils in das Reich der Träume gehören, theils, sofern nämlich die denselben dauernd zu gewährende Aufhülfe almosenartiger Natur ist, für gradezu verderblich halten. Eigene Thätigkeit und Sparsamkeit — wie mancher dürftige Arbeiter opfert mehr Prozente seiner Jahreseinnahme der Branntweinsklasche als der Wohlhabende seinem Gesamtvergnügen! — verständige Voraussicht im Gegensatz der gleichgültigen Sorglosigkeit, mit der so oft in den Tag hineingelebt und unüberlegt die Ghe geschlossen wird, sind die einzigen Mittel, durch welche diejenige Klasse, deren Beruf in körperlichen Arbeiten besteht, dauernd und in selbstständiger Weise ihr Loos verbessern kann. 70.

Unglücksfälle. — Am Neujahrsabend wurde einem jungen Manne in Grewecht beim Neujahrsfeiern die eine Hand zerschossen. Abermals ein Beweis, daß diesem, seit 3 Jahren in diesen Blättern mehrfach erwähnten Unwesen kräftiger gesteuert werden muß.

Auf der gefrorenen Hunte wurde am 2. d. M. ein Mann todt gefunden, dessen Kopfwunden und hinterlassenen Blutspuren einen schweren Fall anzeigten. Die Section lieferte den Beweis, daß er vor seinem Tode Branntwein genossen hatte, woraus sich der schwere und unbeholfene Fall erklärte.

„Auf Wiedersehn im Bahnhof zu Nienburg!“ Mit diesen Worten stieg ein Oldenburger zu Delmenhorst in den nach Bremen abgehenden Postwagen. Mehrere Dürriesen, die mit der directen Post nach Hannover fuhren, hatten 9 Stunden Zeit fern von der Eisenbahn über den Sinn dieser Worte nachzudenken. Um 6 Uhr eröffnete der Oldenburger in Nienburg wieder die Conversation: „Wie haben Sie sich seitdem amüset.“ — Ach amüset, ja das ist ein Amusement, im-

mer im Postwagen zu sitzen — und gar in der Reichsreise. — „O die Plage wird bald aufhören, von Reichsreisen ist bald nicht mehr die Rede.“ — Wie so, sollen keine mehr gegeben werden? — „Das nicht, aber sie werden nicht mehr verlangt werden.“ — Erklären Sie sich, Sie sprechen in Räthseln. — „Hören Sie nur zu. Um 10 Uhr, eine gute Stunde nach unserer Trennung, war ich in Bremen. Ich besuchte meine Freunde und ging meinen Geschäften nach. Um 1 Uhr zur Börse, wo ich die sprach, die ich Morgens nicht getroffen. Dann aß ich sehr gut in Hillmann's Hotel zu Mittag und setzte mich um 3 1/4 Uhr in den Waggon der Eisenbahn, das mit Gemüthsruhe die Bremer Zeitung von morgen, die nicht lange vorher ausgegeben war, und hielt dann sehr bequeme Mittagsruhe. Heißt das nicht seine Zeit gut anwenden? Ich denke, das nächste mal, wenn Sie nach Hannover reisen, machen Sie's eben so.“ — In der That, ist das die bessere Art. — „Nun, und wenn Sie nach Aurich zurückkehren, werden Sie schwerlich Ihren Freunden die Annehmlichkeit der Sylke-Mendörfer Route loben.“ — Den Genfer werde ich, ich werde eine Warnung ins Amtsblatt setzen. — „Nun dann also wird Niemand mehr diese Route einschlagen, und es wird besser auf der Route. Man braucht nicht mehr in Reichsreisen zu sitzen, hat vielleicht im Hauptwagen das Reich allein und kann sich recken und strecken wie man will.“ — Was ist denn aber der Zweck dieser täglichen Post nach Nienburg? — Der Oldenburger: „Das weiß ich nicht.“

Oldenburg. — Man hört in hiesigen Kreisen sehr bedauern, daß man zu seiner Zeit nicht den Grafen Giech, wie man eine zeitlang beabsichtigte, zu unserm Minister berufen hat; denn unsere staatsmännischen Kräfte scheinen nicht hinzureichen, die tiefen Gebrechen unserer öffentlichen Zustände zu heilen, welche allerdings bei ihrer langen Vernachlässigung einen ungewöhnlich geschickten Arzt verlangen. Der Graf G. ist aber bei uns wohl bekannt als ein mit seltenem Organisationstalent ausgerüsteter Staatsmann, der den Ideen der Zeit Rechnung zu tragen weiß. Bei uns wenigstens ist es wahr geworden, was der Minister von Stein einst schrieb, daß die kleinen Staaten der Tod aller großen Charaktere, alles großen, freien staatsmännischen Blickes sein würden.

Kirchennachricht.

Frühpredigt:	Herr Pastor Gröning.	Anf. 8 1/2 Uhr.
Hauptpredigt:	Herr Pastor Greverus.	„ 10 „
Nachm.-Predigt:	Herr Kirchenrath Clausen.	„ 2 „

Hierbei das Titelblatt zum Jahrgang 1847.

Redigirt unter Verantwortlichkeit der Verlagshandlung.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.

Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu mindestens $\frac{1}{2}$ Bogen.

Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 2 Rthlr. Courant; mit Porto, soweit die Größ. Oldenb. Posten gehen, 2 Rthlr. 24 gr. Courant.

für

Stadt und Land.

Sechster Jahrgang.

Mittwoch, 12. Januar.

1848.

N^o 4.

Post und Eisenbahn — Oldenburg und Bremen.

(Beschluß.)

4. Von Werth und Wichtigkeit der Eisenbahnen überhaupt, oder von der Bedeutung dieser Bremisch-Hannoverschen Eisenbahn reden, das wären ja ganz überflüssige Worte. Ich will hier nur einiger Anekdotalen erwähnen, die mir so bei Wege lang als Wirkungen dieses herrlichen Förderungsmittels aufstießen. Im Hause eines Kaufmanns, mit dem ich eine Geschäftsunterredung hatte, trat nach einer Weile die Frau mit den Worten herein: „nun sollen Sie doch zum Spaß sehen, was ich so eben mit der Eisenbahn bekommen habe.“ Hinter ihr kam eine Magd, welche in großer hölzerner Mulde einen prächtigen Hirschziemer hereintrug. „Sehen Sie, der ist gestern Nachmittag am Deister geschossen, und kommt heute so in dieser Mulde von Hannover an, wie mir der hiesige Schlachter drüben aus der Fleischhalle einen Kalbsbraten ins Haus bringt.“ — „Und vorgestern —“ fügte der Mann hinzu — „kam für meinen Nachbar K., der sich aus Braunschweig hierher übergesiedelt hat, ein vollständiges Ameublement — Spiegel, Tische, Causeuse, Kronleuchter, Lampen, Vasen; nichts davon eingepackt, mit Strohseilen umwickelt, oder ängstlich in Leinwand eingewickelt — sondern alles frei und offen in einen Waggon hineingehängt, hineingestellt wie in ein Wohnzimmer und so hieher geschmurt.“ — Später erzählte mir ein ande-

rer Herr, seine Söhne hätten vom Weihnachtsball gesprochen, und gegen einander bemerkt, das Stückchen mit den Blumen sei doch gar zu hübsch gewesen. Auf meine Frage — fuhr er fort — sagte mein Arnold mir: die Balldirektoren, galante Männer, haben zum Weihnachtsball für dreißig Thaler natürliche frische Blumen aus Leipzig kommen lassen. Am Morgen waren sie in Leipzig von den Stengeln abgeschnitten, in Wasser-Gläsern per Eisenbahn weggeschickt worden, am Abend wurden sie hier auf dem Bremischen Ball als Cottillon-Sträuße an unsere jungen Damen vertheilt.“ — Für unsere hiesigen Blumenhändler und Blumenhallen ist das zwar kein Compliment und kein Profit. Aber sie mögen sich eben darauf einrichten, bessere Waare zu haben. Wir sind nun nicht mehr an sie gebunden. Ist das nicht allerliebste? Bringen solche Ergötzlichkeiten und Ueberraschungen nicht einen freundlichen Schein von Poesie, nicht einen reizend phantastischen Schwung in unser armes nüchternes norddeutsches langweiliges Vegetiren? — Im Gegensatz gegen solche Einfuhren nach Bremen werden andere Luxusachen, z. B. Seefrüchte: Austern, Hummer, Dorsch und Schellfische künftig ihren Markt nicht wie bisher bloß in Bremen, sondern eben so gut in den Städten des Mittel-Landes finden, wo auch schon dergleichen Seehandlungen eingerichtet sein sollen. Es heißt zwar, die Fische vertragen das Rütteln der Eisenbahn nicht — und die Austern wären gar nicht so fest zu verpacken, daß sie sich nicht während des Transports

