

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-54155](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-54155)

Blätter für Stadt und Land.

Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in 1/2 Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 48 Grote Gour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 20. Juli.

1851.

N^o 29.

Eine oldenburgische Eisenbahn.

Wir können dieses Thema's nicht erwähnen, ohne zugleich Starklofs zu gedenken. Wie war der erfüllt von dem Gedanken, daß Oldenburg nicht so ruhig zusehen dürfe, wenn das Netz der deutschen Eisenbahnen gewirkt wurde, und seine Interessen zwischen den Maschen durchfielen. Der schrille Ton der Eisenbahnpeise war ihm süße Musik. — es liegt, sagte er, darin die ganze neue Zeit. — Schon 1843 begann er seine Anregungen, schon damals sah er von der Gacillenbrücke bei Oldenburg aus den Platz des Bahnhof's und lachte den aus, der da meinte, in 20 Jahren komme so etwas nicht zu Stande. Es sieht fast danach aus. Mit gleichem Eifer und mehr Einsicht in die Mittel hat nach ihm Hr. Bley in Varel die Sache aufgenommen. Ihm schreiben wir einen Auffatz zu, der (im Varelser U. Bl.) die Frage stellt, ob Oldenburg ohne Gefahr für seine Zukunft ruhig zusehen kann, wenn es vom Eisenbahnnetz ausgeschlossen wird. — Wir theilen daraus Auszüge mit.

Deutschland und Holland nähern sich einander durch den Anschluß der Cöln-Mindener an die Arnheim-Amsterdamer Bahn in Arnheim. Hannover baut seine Westbahn, hat die Harburger Bahn gebaut und wird später von Geestmünde aus bauen. Es schafft sich dadurch an der Ems in Emden und Leer, an der Weser in Geestmünde, und an der Elbe in Harburg die Canäle für die Heranziehung eines, nicht genug zu schätzenden überseeischen Verkehrs, was uns über die Wichtigkeit unserer örtlichen Lage an Zahde und Weser die Augen öffnen muß, welche Wichtigkeit aber in wenigen Jahren für uns Null geworden sein wird, wenn wir nicht dem

Strome folgen und, dem Zeitgeiste huldigend, eine Eisenbahn bauen wollen. — Hannover hat das großartige Project der Nordsee-Eisenbahn verhindert; es wußte wohl warum.

Es ist aufs Neue die Concession zu einer Bahn nachgesucht, welche von Oldenburg über Rastede nach Brake einer, nach Varel anderer Seite, so wie von Oldenburg über Delmenhorst nach Bremen gehen soll. Von den Nachsuchenden ist als Bedingung gestellt:

1. eine Zinsen-Garantie von 3 Procent per Ao. für resp. 40 und 10 Jahre;
2. die unentgeltliche Ueberlassung von sämtlichen unkultivirten Gründen, so Staats-Eigenthum sind, so wie
3. die Erlassung eines Expropriations-Gesetzes.

Wir würden durch die Verwirklichung dieses Project's in seiner ganzen Ausdehnung, die Ems, Zahde und Weser vermittelst einer Eisenbahn verbunden sehen, und wir hegen die feste Ueberzeugung, daß selbst dem particularistischen Hannover der Nutzen einer solchen Eisenbahnverbindung später nicht allein einleuchten, sondern auch fühlbar werden, und demselben ein Anschluß Oldenburgs und Hollands an die Westbahn bei Leer im eigenen Interesse dieser Bahn, wünschenswerth erscheinen wird.

Wir Oldenburger bedürfen der Eisenbahn, um, wenn von Ems und Weser Hannoverscher Seite gebaut wird, nicht, mit Bezug auf unsere Verkehrsverhältnisse, gänzlich von Hannover abhängig zu werden; wir bedürfen der Eisenbahn, um den überseeischen Verkehr mehr und mehr für unser Land heranziehen zu können und nicht Gefahr zu laufen, dasjenige, was wir davon besitzen, falls wir nicht bauen, total zu verlieren und nach der Ems oder



nach Geestmünde übersiedeln zu sehen; wir bedürfen ihrer, um uns dem Eisenbahnverkehr Deutschlands anschließen zu können, wodurch wir ein neues *De-bouché* für viele unserer Producte gewinnen werden; wir bedürfen derselben, um uns, wenn erforderlich, auch in mercantiler Beziehung von Hannover emancipiren und uns Bremen anschließen, oder auch selbstständig bleiben zu können, je nachdem Umstände und Verhältnisse es erfordern und gestatten; und endlich bedürfen wir ihrer, um, wenn Alles fort-schreitet, nicht rückschreiten zu müssen, wie dies beim Stillstand schon der Fall sein würde.

Die Zinsen-Garantie durch den Staat erregt begrifflicher Weise Bedenken. Von der Größe derselben weiter unten. Nehmen wir an, es werde dem Staate ein directes finanzielles Opfer dadurch zugemuthet, so würde er indirect mehr gewinnen, durch die Vermehrung des Verkehrs, die Steigerung des Werths seiner Producte, die größere Rentabilität seiner Grundstücke.

Wir besorgen das Opfer aber nicht, behaupten vielmehr die Rentabilität der Eisenbahn. Ein Personen-Verkehr, wie der jetzige, zwischen Bremen, Brake, Oldenburg und Barel, welcher den eingezogenen Erkundigungen zufolge im letzten Jahre über 150,000 Passagiere betragen haben kann, und welcher durch die Hunte-Weser-Dampfschiffahrt, durch die Post und durch Omnibusse vermittelt ist, läßt bei einer Eisenbahn vielleicht auf eine fünf- oder sechsfache Vermehrung hoffen, um so mehr, da unter obiger Zahl die Privatfuhrwerke nicht aufgenommen worden sind. Wir glauben hier von der Ansicht ausgehen zu dürfen, daß dieser Personenverkehr gänzlich der Eisenbahn zugewendet werden wird. Für eine Bahn von nur $13\frac{1}{2}$ Meilen Länge ist ein solcher, wenn wir auch nur die Vermehrung auf das vierfache (dies ist die geringste, durch die Erfahrung nachgewiesene Vermehrung der bestehenden Bewegung, durch eine Eisenbahn) beschränken wollen, kein geringfügiger Gegenstand. —

Was den Güterverkehr anbetrifft, so muß solcher hauptsächlich von dem, sich durch die Eisenbahn heranzubildenden überseeischen Verkehr sein Bestehen erhalten; dennoch fallen viele unserer Export-Artikel dem Eisenbahn-Transport anheim. Hierzu gehört unsere Butter, deren Ausfuhr, wir glauben, in Er-

mangelung genauerer statistischer Angaben, auf pl. m. 9000 Achtel-Tonnen oder 550,000 \mathcal{R} Brutto-Gewicht für FEVERLAND veranschlagen zu dürfen; sie fällt der Eisenbahn anheim, weil sie mehrentheils nach Bremen geht, woselbst sie theils fernere Absatz-Quellen findet, oder theils in den Consum übergeht. Vom Stad- und Butjadingerlande u. s. w. kennen wir auch nur annähernd die Butter-Production nicht; ob sie der FEVERschen in Quantität gleich steht, oder sie übertrifft, wagen wir nicht zu sagen; wir haben sie auf das Doppelte der FEVERländischen schätzen hören; — ihr Transport wird übrigens ebenfalls der Eisenbahn anheim fallen.

Unser Hornvieh, in so fern es nicht nach England geht, unsere Schafe, Schweine, unsere Pferde werden bei gut eingerichteten Waggons für deren Transport ebenfalls der Eisenbahn anheim fallen.

Die Ausfuhr von lebendigem Vieh nach und über Bremen ist bekanntlich sehr bedeutend. Die Bewegung der Vareler Fabriken, wie z. B. der Baumwollen-Spinnereien und Webereien, der Eisengießerei, der Seifenfabrik, der Tabackfabriken, der Delmühlen und der Amidam-Fabrik u. s. w. dürfen wir nach eingezogenen Erkundigungen wohl auf jährlich 50,000 Centner veranschlagen.

Hiezu kommt nun dasjenige, was uns die Umgebungen, wie z. B. das Ammerland und der übrige Kreis Neuenburg, die Districte Lemter Friedeburg und Wittmund bis zu Carolinensiel und Neuharlengersiel hinauf, liefern werden, welche sämmtlich für den Transport nach Bremen unserer Eisenbahn anheim fallen, und dessen Größe sich unmöglich im Voraus abschätzen läßt, eben so wenig was den Personen-Verkehr, als was den Güter-Transport anbetrifft.

Wie die Erleichterung der Communication auf den Verkehr wirkt, dafür mögen die Hunte-Weser-Dampfschiffahrt, die Vermehrung der Schnellposten und die sich stets mehrenden Omnibusse den Beweis liefern. Wer hat in den zwanziger, ja selbst noch im Anfange der vierziger Jahre, 1840—43, wie die Post nur wöchentlich zweimal zwischen Oldenburg und FEVER fuhr und selten besetzt war, sich wohl entfernt die Möglichkeit gedacht, daß im Jahr 1851 dasselbe Traject, zweimal täglich durch die Post und viermal täglich durch Omnibusse mit durchgängig,

reichlich mit Passagiren besetzten Wagen, würde befahren werden?!

Der Seeverkehr in Brake, welcher bisher jährlich in 5 à 600 Seeschiffen bestand*), wird sich, sobald eine Eisenbahn seine Bewegung unterstützt, ohne Zweifel bedeutend heben. — Bremen wird, wenn eine Eisenbahn von Brake aus dahin führt, es vielleicht in seinem Interesse finden, Brake als Vorhaven, eben so sehr und vielleicht mehr als Bremerhaven zu benutzen. —

Wir glauben unter solchen Verhältnissen die Rentabilität nicht bezweifeln zu dürfen. —

Die Ostfriesen berechnen, daß die Westbahn 5 1/2 Procent Zinsen geben würde. Unsere Local-Verhältnisse sind aber der Rentabilität günstiger.

Die Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn hat bekanntlich längst ihrer ganzen Bahnlinie die schiffbare Ems und den Ems-Canal zur Seite, wodurch ihr viele, die Eisenbahn nicht tragen könnende Güter entzogen werden müssen; sie durchläuft überdies eine höchst sterile und dünnbevölkerte Gegend.

Unsere Bahnlinie dahingegen ins Auge fassend, finden wir von Brake aus allerdings die Weser längst ihrer linken Seite, aber sie bietet uns keine Concurrenz, weil Bremen es vorziehen wird, in Brake auf den Waggon zu laden, wodurch es seine Güter innerhalb 3—4 Stunden in seinen Speichern haben kann, und diejenigen, welche seiner Expedition anheim fallen, aus dem Seeschiffe auf die Waggonen geladen, sofort an den Ort ihrer Bestimmung abgehen können. Auf diese Weise gewinnt es bei Expeditions-Gütern bedeutend, sowohl an Zeit als an Kosten, während die Güter, für welche es den Stapelplatz bildet, die Eisenbahnfracht leicht tragen können, welche am Ende nicht höher und vielleicht selbst billiger zu stehen kommen dürfte, als die Kahnfracht, mit allem, was ihr anklebt. Auf der rechten und auch noch theilweise auf der linken Seite hat die Bahn die reiche Marsch und weiterhin die wohlhabende Geest. Barel hat hinter sich die Butjadinger, in so weit sie der Braker Linie nicht anheim fällt, und die Feversche mit einem großen

Theil der Ostfriesischen Marsch, nämlich des Garlingerlandes bis zu Carolinensiel, Neuharlingerfiel u. s. w. hinauf, für welche Gegenden die Westbahn kein Verkehrsmittel abgiebt. —

Ganz Ostfriesland fällt überdies für den Personen-Verkehr mit Bremen, entweder in Barel oder in Oldenburg unserer Eisenbahn anheim, und für Producte, welche es dahin gehen oder daher kommen läßt, wird es theilweise gewiß ebenfalls unsere Eisenbahn benutzen.

Bremen, Delmenhorst, Oldenburg (mit Osterburg), Rastede, Brake und Barel haben zusammen 73,900 Einw.

Emden, Leer, Papenburg, Meppen, Lingen, Münster und Dsnabrück nur circa 63,600 „

wir wären rücksichtlich der Einwohner der Hauptörter also voraus um 10,300.

Und jene Orte liegen an einer um 10 Meilen kürzeren Bahn. — Im Güterverkehr, wie er jetzt beschaffen, wird sich dies Verhältniß allerdings minder günstig stellen. Von der vermehrten Benutzung der Häfen der Jade und des zu Brake läßt sich indessen eine Vermehrung auch dieses Verkehrs erwarten.

Was nun die Zinsen-Garantie anbetrifft, so kann solche, wenn die Bahn Nichts abwirft, 105,000 bis 120,000 fl betragen. Wir glauben, der entschiedenste Gegner der Eisenbahn dürfte eine solche Behauptung, daß sie nämlich Nichts aufbringen wird, nicht aufstellen.

Wenn die Bahnlinie die folgende Richtung erhält: von Oldenburg über Rastede, Oldenbrook,

Popkenhöhe nach Brake, stellen sich 4 1/2 Meile von Rastede nach Barelensiel 2 3/4 „

von Oldenburg über Delmenhorst nach Bremen 6 3/8 „

also zusammen . . . 13 1/2 Meile heraus. Der approximative Kosten-Anschlag ist pr. Meile auf 265,000 fl angegeben, und soll nach der Meinung der holländischen Techniker und Entrepreneurs, deren practischem Blick und Kenntnissen in dieser Beziehung wohl vertraut werden kann, ziemlich richtig sein. 13 1/2 Meilen würden demnach die Summe von 3,577,500 fl kosten. Manchem wird dies vielleicht auf den ersten Blick hoch vorkommen; wenn man aber berücksichtigt, daß wir von Brake nach Rastede und von Oldenburg bis auf die Höhe von Sandersfeld einige Moorflächen und von Delmenhorst nach Bremen ein Duzend Ueberbrückungen zu bauen haben, so wird ihm der Anschlag nicht zu hoch erscheinen.

*) Im abgelaufenen Jahre war die Zahl der einflarirten 401 und der ausflarirten 344 Schiffe.



Von den Unterhandlungen, welche mit Bremen anzuknüpfen sind, welche aber, so lange die, wenn auch nur vorläufige, Concession Oldenburgischer Seits nicht gegeben worden ist, nicht eingeleitet werden können, wird es abhängen, ob nur bis zu dem Thore Bremens gebaut werden, oder ob man vermittelst einer Brücke über die Weser, unterhalb der Stadt, z. B. in der Gegend des Stephani-Thors, an den Bremer-Hannover Bahnhof anschließen können wird. Von diesen Unterhandlungen wird es ebenfalls abhängen, ob Bremen für die Zinsen-Garantie Oldenburgischer Seits, in so weit die Bahn mit Ueberbrückung über die Weser auf Bremischem Territorium läuft, irgend ein Equivalent geben wird oder nicht. — Im letzteren Falle, was allenfalls vielleicht auch im Interesse Oldenburgs, so wie der Unternehmung liegen kann, hat Oldenburg später, wenn es die Bahn für Rechnung des Staats sollte übernehmen wollen, wozu es das Recht erhält, den Vortheil, darin ganz unabhängig von Bremen schalten und walten zu können. —

Die Ueberbrückung über die Weser ist wohl auf pl. m. 400,000 R zu veranschlagen und somit würde in diesem Falle das ganze Bau-Capital sich auf circa 4 Millionen R herausstellen. Nach obiger Darstellung wird man mit uns leicht einverstanden sein, daß es wünschenswerth erscheint, daß dem Gesuche um die vorläufige Concession vorbehaltenlich der Genehmigung des demnächstigen Landtags, Gehör verliehen werden möge. Es würde dadurch die Sache um ein Wesentliches gefördert werden und es liegt wahrlich für unser Land in mercantilscher Beziehung kein geringer Nutzen darin, wenn die Jade-Weser Bahn ein oder zwei Jahre früher als die Westbahn dem Verkehr übergeben werden kann. —

Wir haben unserer Meinung nach im allgemeinen Interesse des ganzen Landes gesprochen, und sind auch zu der Ueberzeugung gelangt, daß bei weitem die große Mehrzahl des denkenden Publikums mit uns der Eisenbahn das Wort redet.

Die Stadtknabenschule in Oldenburg

ist in der That in einem beklagenswerthen Umfange mit Schülern überfüllt. Der Uebelstand ist so bedeutend und wird im Winter so empfindlich hervortreten, daß vor dem Ablauf des Sommersemesters auf eine Abhülfe gedrungen werden muß. Wenn deshalb Väter von Kindern, die diese Schule besuchen, die Behörde drängen, so ist das ganz in der Ordnung. Möchte der Schulvorstand bald von sich hören lassen und nicht die Erledigung der Beschwerde

an den tiefeingreifenden Schulreform-Plan knüpfen wollen; denn die Abhülfe ist dringend, die Ausführung jenes Plans aber noch im weiten Felde.

Recht unverständlich und durchaus gegen das Interesse der Stadt und ihrer Bürgerschaft im Ganzen ist aber die Art, wie die Agitation zu Gunsten der Stadtschule und derer, die vorzugsweise da ihre Kinder unerrichtet lassen, betrieben wird. Allezeit begegnet man einer Vergleichung dessen, was für die höhere Bürgerschule geschieht, mit dem was auf die Bedürfnisse der Stadtknabenschule verwendet wird, als ob der letzteren damit gedient wäre, wenn für die erste nicht so thätig gewirkt würde. Mag es der höhern Bürgerschule zu Statten kommen, daß die Commission, welche ihre Angelegenheiten besorgt, nicht so mit Geschäften überhäuft ist, als der Schulvorstand*), dem die Stadtschule zunächst anheim gegeben: damit daß man auf jene einen Schatten wirft, giebt man doch dieser kein Licht.

Noch verkehrter ist es, wenn gar mitunter so gethan wird, als sorgte der Einfluß der Bürger aus der Classe der Staatsdienerschaft u. s. w. aus Eigennutz, weil nämlich die Söhne dieser Classe neben dem Gymnasium vorzugsweise die höhere Bürgerschule benutzen, vorzüglich für diese Schule. Wer diese Gesinnung voraussetzt, der muß sich auch über den Umfang klar machen, in welchem sie in unserm städtischen Gemeinwesen hervortritt. Wir bitten also diejenigen, welche an Bevorzugung der höhern Bürgerschule aus solchen Gründen glauben, sich folgende Fragen zu beantworten:

1) Welche Classe der Bürgerschaft zieht vorzugsweise den indirecten Nutzen, der durch den Flor der höhern Bürgerschule der Stadt erwächst, indem Familien durch die Schulen bestimmt werden, hier ihre Renten zu verzehren, noch mehrere aber ihre Kinder hier erziehen lassen, die sie früher nach Bremen, Osnabrück u. s. w. sendeten?

2) Welche Classe der Bürgerschaft gewinnt vorzugsweise durch die Opfer, welche die Stadt- und Detroucasse seit einer Reihe von Jahren für Verbesserung der Verkehrsstraßen, Hafenanstalten u. s. w. aufgewendet haben?

3) Welcher Posten im städtischen Ausgabebudget kommt in demselben Maße, wie der eben genannte, den Gewerbtreibenden, jener sogenannten ersten Classe zu Statten?

4) Was gewinnen ächter Bürgersinn und das Gemeinwesen der Stadt dadurch, daß man darauf hinarbeitet, die Interessen zu sondern und die Bürger zu einander in Gegensatz zu bringen?

*) Es ist übrigens von diesem kürzlich ein Vorschlag gemacht.
A. v. A.

Blätter für Stadt und Land.

Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in $\frac{1}{2}$ Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 18 Grote Cour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 27. Juli.

1851.

N^o 30.

Die Sonnenfinsterniß am 28. Juli.

Die Sonnenfinsterniß am 28. Juli ist für Oldenburg und die Umgegend keine totale, sondern eine partielle. Sie schließt sich der Größe nach den bedeutenderen Sonnenfinsternissen vom 19. Nov. 1816, 7. Sept. 1820, 15. Mai 1836 an und übertrifft die vom 8. Juli 1842 um mehr, als den zwölften Theil des Sonnendurchmessers. Erst im Jahre 1858, 1860 und 1867 werden wiederum Sonnenfinsternisse eintreten, welche ihr an Größe ziemlich gleichkommen und erst durch die am 19. August 1887 eintretende Sonnenfinsterniß wird sie an Größe übertroffen werden. Die bevorstehende Sonnenfinsterniß gehört mithin zu den seltener eintretenden Himmelserscheinungen und darf, als solche, unser Interesse in besonderem Grade in Anspruch nehmen, wenn gleich die großartigen Erscheinungen, von den sie an Orten, wie Christiania, Danzig, Elbing, Warschau ic., wo sie total erscheinen wird, begleitet ist, von unserm Standpunkte aus nicht beobachtet werden können. —

Die Finsterniß tritt für Oldenburg um 2 Uhr 35 Minuten Nachmittags mit der Verfinsternung des westlichen Sonnenrandes durch den von Westen nach Osten fortrückenden Mond ein; die größte Verfinsternung ist um 3 Uhr 39 Minuten und das Ende der Finsterniß um 4 Uhr 45 Minuten. Während der größten Verfinsternung bleibt an dem unteren Rande der Sonne ein sichelförmiges Stück unbedeckt, dessen größte Breite fast noch dem elften Theile des Sonnendurchmessers gleichkommt. Das Sonnenlicht erscheint um diese Zeit sehr merklich geschwächt; die Stärke der Erleuchtung nimmt von dem Eintritte bis zu der größten Verfinsternung

hin in dem Verhältnisse ab, wie die Beleuchtung eines Blattes Papier, welches man in einem dunklen Zimmer durch eine Lichtflamme auf eine Entfernung von einem Fuße beleuchtet und nach und nach bis auf eine Entfernung von 3 bis $3\frac{1}{2}$ Fuß von derselben fortrückt.

Die Bedeckung der Sonne durch den Mond, die allmähliche Fortrückung des letzteren läßt sich durch ein gefärbtes Glas, oder in Ermangelung desselben durch ein weißes Glas, welches an der Rückseite über einer Lichtflamme mit einer dünnen Schichte Ruß überzogen ist, sehr gut beobachten. Durch ein solches Glas betrachtet erscheint der leuchtende Theil der Sonne scharf abgeschnitten; durch ein astronomisches Fernrohr betrachtet, erscheint der innere Rand des leuchtenden Theils der Sonne dagegen vielfach zerrissen, weil der Rand des Mondes mit Gebirgen, Bergebeneen und hohen Bergen vielfach besetzt ist, deren Umrisse in den leuchtenden Theil der Sonne hineingreifen, so daß unmittelbar am Rande des Mondes nur das durch die Klüfte, Thäler und Thalebeneen des Mondes hindurch dringende Licht zu unserem Auge gelangen kann.

Zahl der Taubstummen im Herzogthum Oldenburg.

Im Medicinischen Conversations- und Correspondenz-Blatt für die Aerzte im Königreich Hannover finden wir folgende Generalübersicht von Dr. Kelp:

