



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Die Oldenburg-Bremer Eisenbahn

**Oldenburgischer Gewerbe- und Handels-Verein Oldenburgischer
Gewerbe- und Handels-Verein**

Oldenburg, 1862

urn:nbn:de:gbv:46:1-6291

B 798/4

Brem. C. 1138. No. 9.

Die
**Oldenburg - Bremer
Eisenbahn.**

Mit einer Karte.

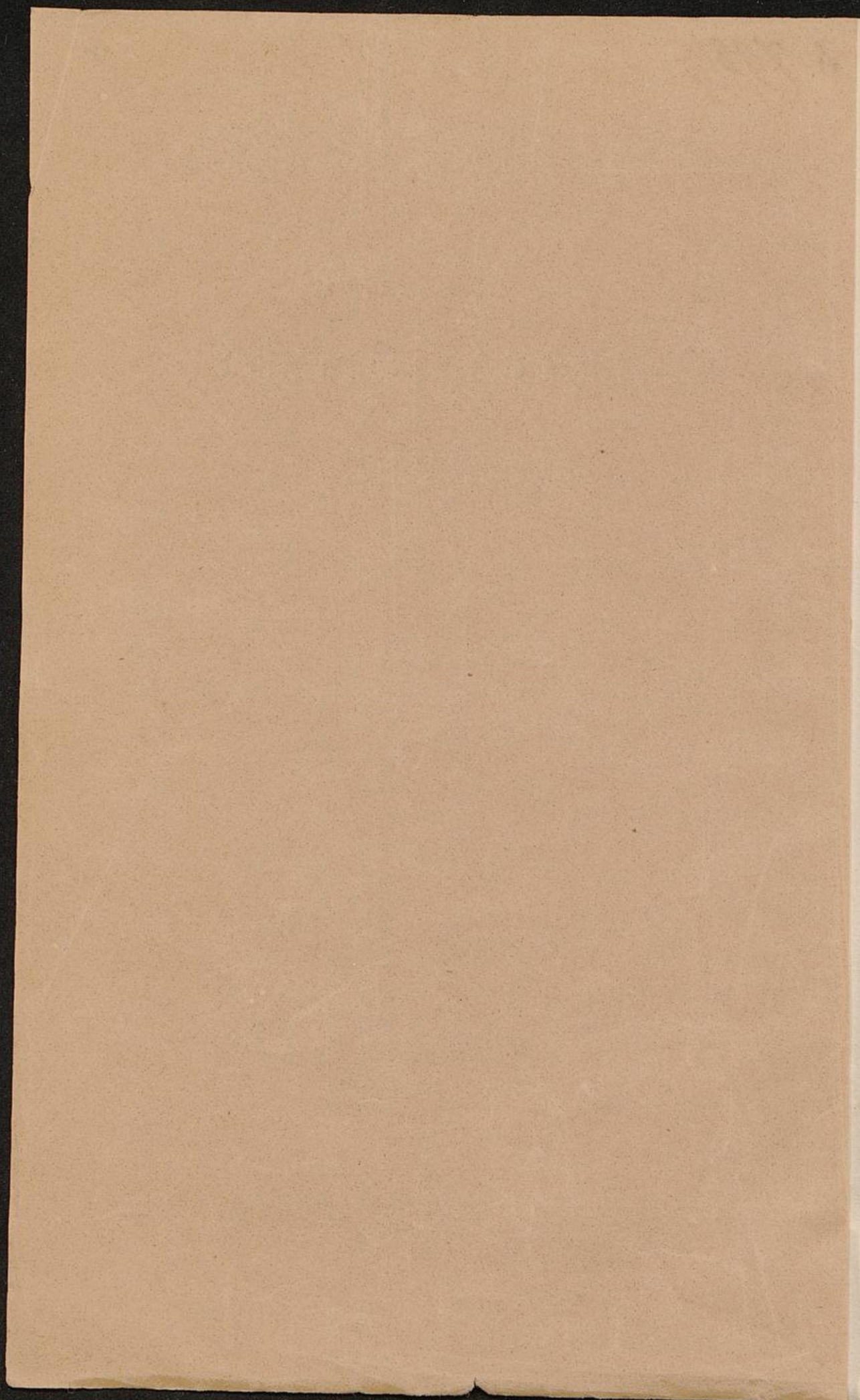
Auf Veranlassung und auf Kosten des Oldenburgischen Gewerbe-
und Handelsvereins gedruckt.

Oldenburg.

Druck von Gerhard Stalling.

1862.





Die
Oldenburg-Bremer
Eisenbahn.

Mit einer Karte.

Auf Veranlassung und auf Kosten des Oldenburgischen Gewerbe- und
Handelsvereins gedruckt.

Oldenburg.

Druck von Gerhard Stalling.

1862.

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

© 1897 - 1898

Vorwort.

Das Erscheinen einer, in der ersten Hälfte des Aprils ausgegebenen

Denkschrift über die Anlage einer Eisenbahn zwischen Bremen, Oldenburg und Brake, mit Rücksicht auf deren Rentabilität.

Bremen, Verlag von Heinrich Strack, 1862

gab dem Oldenburgischen Gewerbe- und Handelsvereine Veranlassung, zu einer behuf Besprechung der Angelegenheit auf den 19. April angesetzten Vorstands- und Ausschußversammlung eine Anzahl Männer einzuladen, deren Interesse für die Sache bekannt war. Diese aus etwa 30 Personen bestehende Versammlung erwählte einen Sonderauschuß, der die Denkschrift zu prüfen und sowohl über den darin vorangestellten Grundsatz:

zunächst mit der Erbauung der Strecke Oldenburg = Bremen den Bau einer oldenburgischen Landeseisenbahn zu beginnen,

als auch über

die Richtung, die Anlagekosten und die Rentabilitäts-Verhältnisse,

einer zu berufenden größeren Versammlung Vorlage zu machen ersucht wurde.

Die zur Erfüllung dieses Auftrags von dem Sonderauschusse vorgelegten Ausarbeitungen macht der Gewerbe- und Handels-Verein mit der Absicht bekannt, den Gegenstand in einer demnächst anzusetzenden öffentlichen Versammlung zu allgemeiner Besprechung zu bringen.

Oldenburg, den 20. Mai 1862.

Der Vorstand des Oldenb. Gewerbe- und Handels-Vereins.

L. Strackerjan.

Die Oldenburg-Bremer Eisenbahn.

Die oldenburgische Eisenbahnfrage fordert zu ihrer richtigen Beurtheilung einen Rückblick, der sich nicht auf die letzten Jahre, selbst nicht auf die Zeit beschränken darf, in der von Eisenbahnen überhaupt die Rede war, sondern noch einige Jahrzehnde weiter, bis in die Zeit der Freiheitskriege und darüber hinaus zurückzugreifen hat.

Wir erinnern an jene Zeit, in welcher ganz Deutschland schon den lebhaftesten Antheil nahm an dem Aufschwunge, welcher nach dem Aufhören der Continentsperre und des auf Europa lastenden Druckes des ersten französischen Kaiserreiches, die Gewerbtthätigkeit und den Handel aller Länder belebte, in welcher aber das Oldenburger Land, in stiller Abgeschlossenheit froh, noch an der Erinnerung des patriarchalischen Lebens zehrte, das ihm unter der segensreichen Regierung des Herzogs Peter viele Jahre hindurch zu genießen vergönnt war, während das übrige Deutschland von den Drangsalen wiederholter Kriege, hier mehr dort weniger, heimgesucht wurde. Der abgeschiedenen Lage in einem schwer zugänglichen, von keiner Heerstraße durchschnittenen Winkel hatte es einen großen Theil der ihm widerfahrenen Gunst zu danken, und wenngleich bei dem lebhaften Handelsverkehr, den in den Jahren 1808 und 1809 die von den Franzosen nicht leicht zu hemmende Schifffahrt nach England in unserm Küstenlande hervorrief, die Beschwerlichkeit des Waarentransports manchmal beklagen ließ, so galt doch die Unmöglichkeit des Chausséebaues bei uns für ausgemacht, und der Mangel desselben im Ganzen genommen eher als ein Vorzug denn ein Schaden für das Land. Man meinte, ein mit reichen Küsten gesegnetes, wesentlich auf Landwirthschaft angewiesenes Land könne der Chausséen entbehren, zu welchen (wie man damals glaubte) die Natur ihm das Material versagt habe, und man hoffte auf die Wiederkehr jener einfachen Zeiten glücklicher Ruhe und

Zufriedenheit, die vor dem Eintritte der französischen Gewaltherrschaft von Jedem hoch gepriesen wurden, der nur den oldenburgischen Boden betrat.

Aber der Geist des Jahrhunderts war ein anderer geworden, und allmählich, wenngleich langsam, wurde auch in Oldenburg die Ueberzeugung wach, daß die neue Zeit auch neue Kraftentwicklung fordere. Die im Anfange der zwanziger Jahre durch das Twelbäcker Moor angelegte, den Weg nach Bremen ansehnlich abkürzende Landstraße wurde am Ende desselben Jahres besteat, und auf die erste durchgeführte Steinstraße des Landes, auf die Chaussee von Oldenburg nach Bremen, folgte, nachdem der Beitritt zum Steuervereine Oldenburg 1836 mit den Nachbarländern in handelspolitische Beziehung gebracht hatte, ein Netz von Steinstraßen nach, welches die bis dahin herrschend gewesene Ansicht von dem Werthe der Chausseen für Entwicklung des Nationalreichthums und von der Möglichkeit, auch unser Land an dem Segen erleichterten Verkehrs Theil nehmen zu lassen, von Grund aus umwandelte. Und als vollends in den vierziger Jahren der Aufschwung erkannt wurde, den die Eisenbahnen auf den Absatz landwirthschaftlicher Producte in weite Ferne, auf die Entwicklung des gewerblichen Lebens und des Handels in allen Ländern ausübten, welche von den Eisenbahnstraßen berührt wurden, regte sich's auch bei uns und es verschwand auch in den Gemeinden, welche sie noch am längsten gehegt hatten, die Abneigung gegen Chausseen; eine Gemeinde that es der andern in Anerbietungen eigener Leistungen zuvor, und dehnte unser Chausseenez in dem letzten Jahrzehnde sich auch auf unsere Marschen aus, indem der schon 15 Jahre früher bei Jever mit einer Klinkerstraße gemachte Versuch nun auch im Großen durchgeführt wurde.

Je mehr die inneren Verbindungen vervollständigt werden, desto mehr macht sich das Bedürfnis geltend, nun auch mit dem großen, die Welt durchziehenden Eisenbahnneze in Verbindung zu treten. Schon oft sind Hoffnungen dafür erweckt und Aussichten dafür eröffnet; keine hat allgemeineren Anklang gefunden als die, welche in der in diesen Tagen in Bremen erschienenen Denkschrift die Forderung stellt,

zunächst mit der Erbauung der Strecke Oldenburg-Bremen den Bau einer oldenburgischen Landeseisenbahn zu beginnen, und soll im Nachfolgenden versucht werden, diese Forderung in Bezug auf Ziel und Zweck, auf die Richtung der Bahn, auf die Anlagekosten und auf die Verkehrsverhältnisse und Rentabilität, näher zu prüfen.

1. Ziel und Zweck.

Auch die Denkschrift beginnt mit einem Rückblicke, indem sie ihre Betrachtungen an die verschiedenen, seit 1851 für unser Land vorgeschlagenen Eisenbahnverbindungen anknüpft. Die hier in Betracht kommenden Vorschläge datiren eigentlich schon aus früherer Zeit; bereits im Jahre 1845 hatte eine englisch-niederländische Gesellschaft, im richtigen Verständnisse der auf freien Handel und freie Schifffahrt gerichteten Zeitströmung, gesucht, der freieren Entfaltung des nach directer Verbindung mit dem deutschen Meere strebenden deutschen Handels durch eine Eisenbahn zu begegnen, die, von Harlingen über Bremen, Hamburg und Lübeck führend, die britischen und holländischen Häfen der Nordsee mit der Ostsee in Verbindung setzen und den baltischen wie den deutschen Handel westwärts ablenken sollte, wie eine in London und Brüssel 1848 englisch und französisch erschienene Schrift (*north and Baltic sea railway*) dies ausführlich entwickelte. Die Bewegung des Jahres 1848 rief neue Strömungen ins Leben; vom Frankfurter Reichstage wurde eine braunschweigische, die Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes behandelnde Denkschrift sammt Karte, im März 1849 allen deutschen Regierungen mitgetheilt, und wenn dies auch keine unmittelbaren Folgen hatte, so ward doch der Sinn für zweckmäßige Ausbildung des deutschen Eisenbahnsystems genährt.

Für unsere Gegenden gewann besonders die Frage über den Bau der hannoverschen Westbahn eine nähere Bedeutung, und fand das Interesse unseres Landes seinen Ausdruck in dem in der Weserzeitung vom 29. December 1849 erschienenen Aufsatz: „Deutschlands nordwestliches Eisenbahnnetz“, welchen auch der von dem hiesigen Gewerbe- und Handels-Vereine über die Eisenbahnverhandlungen von 1851 erstattete Bericht zum Ausgangspunkte nimmt. (Verhandl. des Old. G. u. H. V. III. Bd. 4. Heft S. 76—99.)

Dener Aufsatz wies nach, wie Deutschland es als seine erste Aufgabe betrachten müsse, seine Seeplätze mit dem binnenländischen Eisenbahnnetze direct zu verknüpfen, und werde es, wenn diese Aufgabe erfüllt sei, in zweiter Reihe auf die Verbindung seiner Seeplätze unter sich Bedacht nehmen mögen; — haben diese erst ihre volle Thätigkeit entfaltet, und fordere dann der Drang zuströmender Handelsgeschäfte Abkürzung der Verbindung mit England um einzelne Stunden, so möge es drittens dem Hafen von Hafen von Harlingen seine Aufmerksamkeit zuwenden, nicht aber umgekehrt verfahren.

Diese Betrachtungsweise herrschte auch in denjenigen Anträgen vor, welche oldenburgischer Seits bei Gelegenheit des Anschlusses des Steuervereins an den Zollverein gestellt wurden, und der nord-südlichen Richtung der Bahn zum direktesten Anschlusse an die Köln-Mindener Bahn, als an die nächste große Pulsader continentalen Verkehrs entschieden*) den Vorrang vor einer ost-westlichen, der Seeküste parallel laufenden Richtung zusprachen, da nur jene erstere unsern Seeplätzen und unserm Handel eine Zukunft biete, während die letztere, wiewohl sehr viel leichter zu erlangen, doch nur in soweit Vortheil verheißt, als dadurch der Endpunkt der norddeutschen Bahnen von Bremen nach Oldenburg verlegt werde.

Der Anschluß Oldenburgs an den Zollverein aber kam zu Stande, ohne daß die Eisenbahnangelegenheit um einen Schritt wäre gefördert worden; da weckte 1854 der preussische Jade-Kriegshafen-Vertrag neue Hoffnungen, zumal die Großh. Regierung von Aemtern, Magistraten und vom Gewerbe- und Handels-Verein motivirte Gutachten über die den Landesinteressen am meisten entsprechende Richtung einer südwärts zur Köln-Mindener Bahn führenden Eisenbahn einzog.

Von dem damals vom Gewerbe- und Handels-Verein abgegebenen Gutachten giebt das 8. Heft des III. Bandes der Vereinsverhandlungen eine kurze, durch eine Karte erläuterte Nachricht; daß die Sache irgend eine Wirkung gehabt habe, ist nicht bekannt geworden.

Inzwischen wurde das Bedürfnis, mit der Nordsee in direkte Eisenbahnverbindung zu treten, in Bremen täglich dringender gefühlt, und wenn dasselbe auch nicht zu fürchten brauchte, seinen Handel an das durch Eisenbahnen begünstigte Emden oder Leer zu verlieren, so durfte es doch in dem großen internationalen Wettstreite, der überall Verkehrserleichterungen schuf und in diesen das kräftigste Mittel zur Entwicklung der Thatkraft und Hebung des Wohlstandes fand, nicht zurückbleiben, wenn es seinen hohen Rang und Ruf als Handelsstadt bewahren wollte. In dem Kampfe, den es wegen der im Handelsinteresse gebotenen geraden Richtung mit Hannover führte, das — geleitet von dem Streben, die beiden neuen Häfen zu Geestemünde und Harburg an dem Vortheile einer und derselben Eisenbahnverbindung Theil nehmen zu lassen, — die Richtung möglichst weit nach Osten zu schieben suchte, tauchten einige Episoden auf, die unsere Hoffnungen auf eine Theilnahme am Eisenbahnverkehr neu belebten. In die Deffentlichkeit ist darüber nichts gekommen; dem Vernehmen

*) Gew. Ver. Verh. III. 4. S. 96.

nach aber traten einige Privatleute in Bremen, Oldenburg und Brake zusammen, um auf ihre Kosten Ermittlungen für den Bau einer Eisenbahn auf dem linken Weserufer zur Verbindung der drei Städte unter sich vornehmen zu lassen; andererseits leitete Hannover die staatsseitig ausgeführte Voruntersuchung einer von Osnabrück oder Rheine über Oldenburg und Berne, mit Umgehung Bremens nach Harburg zu führenden Eisenbahn ein, und ließ auch die diesseitige Regierung hierauf bezügliche Untersuchungen anstellen. Jenes erste Projekt nahm zu Huntebrück einen Knotenpunkt für die nach den 3 Endpunkten auslaufende Bahn an; ob dieses Projekt dasselbe ist, von welchem in der vorliegenden Denkschrift S. 4 unter 2 Erwähnung geschieht und S. 6 einige technische Ermittlungen angeführt werden, läßt sich bei dem Mangel einer näheren Kenntniß desselben nicht bestimmt sagen, doch lassen die angeführten Zahlen einigem Zweifel Raum. Das eine Projekt wie das andere fand durch das zwischen Hannover und Bremen wegen der Bremen-Geestemünder Bahn endlich getroffene Abkommen seine Erledigung, und das Oldenburger Land ist nach wie vor ohne alle Aussicht auf eine Verwirklichung seiner Eisenbahnhoffnungen. Nur aus der Ferne nehmen wir Theil an dem Interessenstreite, der augenblicklich zwischen Leer und Papenburg über den Anschluß der holländischen Nordbahn in ihrer östlichen Fortsetzung geführt wird, mit welchem seit dem November v. J. die Weserzeitung uns ausführlich unterhält und welcher in einer in diesen Tagen in Leer erschienenen Denkschrift*) eine umsichtig eingehende, höchst beachtenswerthe Besprechung gefunden hat.

Auch diese Schrift theilt die Bahnen in die zwei Klassen der west-östlichen und der süd-nördlichen Richtung, legt aber vom holländischen Standpunkt aus der ersteren (weil Anschluß an das deutsche Schienennetz erstrebenden) Richtung die größere Bedeutung bei, während letztere nur als Verbindungsstraßen zwischen den westöstlichen Bahnen Werth haben. Von diesen nimmt die im niederländischen Geseze vom 18. August 1860 unter Ziff. 2 des Art. 2 als

„Bahn von Harlingen über Franeker, Leeuwarden, Groningen
„und Winschoten nach der hannoverschen Grenze“

zur Ausführung auf Staatskosten bezeichnete Bahn, dieselbe Idee des North and Baltic sea railway wieder auf, deren oben gedacht wurde; die bedeutende Aenderung der inzwischen eingetretenen Verhältnisse aber läßt uns dieselbe jetzt in einem andern Lichte betrachten. Der Grund-

*) Die holländische Nordbahn und ihre östliche Fortsetzung. Leer 1862.

sag, daß nord-südliche Bahnen, welche unsere Seeplätze mit dem Binnenlande in möglichst direkte Verbindung setzen, die eigentliche Zukunftshoffnung für unsern Handel und Verkehr bilden müssen, besteht in voller Kraft; wenn aber diese Zukunft und die Verwirklichung der auf sie gesetzten Hoffnungen in eine ungreifbare Ferne hinausrückt, so wird es Pflicht, die Vortheile näher ins Auge zu fassen, welche die Gegenwart oder eine neue Zukunft uns, wenn auch vielleicht in beschränkterem Maße, zu bieten vermag. Das Gute, das man erlangen und haben kann, hat ungleich größern Werth als selbst das Beste, wenn dies in unerreichter Ferne vor uns schwebt.

Und da ist soviel gewiß, daß, wenn in diesem Augenblick eine Bahn von Oldenburg nach Bremen existirte, die Anziehungskraft derselben den Streit, ob der Anschluß der holländischen Bahn nach Leer auf dem Umwege über Papenburg stattfinden solle? gar nicht hätte aufkommen lassen, ja auch, daß Holland mit seinem ganzen Gewichte uns zu Hülfe kommen würde, den von Hannover bisher geübten Widerspruch gegen die Durchführung einer Ostwestbahn durch unser Land zu bestegen, an welchem die von holländischen und belgischen Actionairs mehrfach aufgefaßten Projecte seither noch haben scheitern müssen. Können wir aber auch zur Zeit die Thatsache einer vollendeten Bahn noch nicht in die Wagschale legen, so wird doch schon der ernste Entschluß mit dem Bau einer solchen zu beginnen, zu unsern Gunsten wirken, und die Ueberzeugung, daß ein thatkräftiges Vorgehen Oldenburgs auf demjenigen Gebiete, auf welchem ihm kein Widerspruch störend entgegenzutreten droht, ihm mehr als alles Hoffen und Harren auf fremde Hülfe nützen werde, — die Ueberzeugung, daß es nicht länger zögern dürfe, Hand an ein Werk zu legen, das ihm zur Förderung seiner Gewerbs- und Handels-Interessen unentbehrlich ist, — die Ueberzeugung, daß jetzt, nachdem das Land nach allen Richtungen von Chausséen durchzogen ist, der Augenblick gekommen sei, den Endpunkt der Eisenbahnen von dem andern Weserufer in den Mittelpunkt des Landes zu verlegen — die Ueberzeugung endlich, daß bei den fortgesetzten Ansprüchen der Neuzeit an die Steuerkräfte des Landes, dessen Steuerfähigkeit durch eben die Mittel, welche die Neuzeit durch ihre Verkehrserleichterungen dazu darbietet, gehoben werden müsse, und nichts so sehr die Hülfsquellen des Landes ausschließen und die noch fehlenden Verbindungschausséen hervorrufen werde als eine Eisenbahn — diese Ueberzeugung ist es, die aus der Denkschrift wie ein zündender Funke Jedem einleuchtend klar gemacht hat, die Zeit sei da, wo das Ergreifbare, Naheliegende auch mit fester Hand gefaßt werden müsse.

Als Ziel und Zweck der augenblicklich die Gemüther erfüllenden Bewegung kann daher bei voller Anerkennung des der nordsüdlichen Eisenbahnrichtung um der Zukunft willen gebührenden Vorranges, das Streben bezeichnet werden,

in ostwestlicher Richtung Oldenburg durch Anschluß an Bremen mit dem deutschen Eisenbahnnetze in die kürzeste Verbindung zu setzen,

und in derselben Weise, wie vor 33 Jahren zwischen Oldenburg und Bremen die erste Chaussee des Landes zu Stande kam, wird zwischen diesen beiden Städten auch die erste Landeseisenbahn anzulegen sein.

Bei der Verwirklichung dieses Strebens wird man jedoch sich von denjenigen Interessen Rechenschaft zu geben haben, welche nächst dieser ersten, auch in anderen Richtungen Anspruch auf Eisenbahnen erheben, und vielleicht schon im Voraus einige Förderung erfahren könnten. Dazu bedarf es einer etwas umfassenden Erwägung über:

2. Richtung der Bahn.

Zweierlei entgegengesetzte Prinzipien haben da, wo es überhaupt um die Wahl von Bahnrichtungen sich handelte, hier mehr dort weniger ausschließlich sich geltend gemacht. Die eine will den kürzesten Weg zwischen den Endpunkten mit äußerster Consequenz verfolgt wissen, — die andere scheut kaum einen Umweg um den Verkehr jedes irgend namhaften Ortes mit aufzunehmen. In unserem Falle würde nach dem ersten Principe die Bahn von Oldenburg durch das Drielafer Moor und die Wüstring nach Hude, von dort am Rande der Geest nach Schönemoor, bei Sandhausen über die Dchtum und dann durch das Bremische Vieland nach Bremen zu führen sein, und wenn man keine Terrainschwierigkeiten scheut, auf diesem Wege sich allerdings auf 5,10 Meilen abkürzen lassen. Nach dem andern Principe würde Delmenhorst auf keinen Fall außer dem Bereiche der Bahn bleiben dürfen; ob noch andere zwischenliegende Orte einen Anspruch auf Umleitung zu erheben hätten, würde zweifelhaft sein können, wenn nicht das vorhin erwähnte Projekt mit dem Knotenpunkte bei Huntebrück die Frage nahe legte, ob nicht der Verbindung zwischen Bremen und Brake auch bei dem Plane einer ostwestlichen Bahn, in jener oder einer andern Weise möchte Rechnung zu tragen sein?

Weil mit bloßen Begriffen und Zahlen ohne Anschauung ein sicheres Urtheil hier nicht erlangt werden kann, so ist auf dem angefügten Kärtchen eine vergleichende Darstellung der verschiedenen Richtungen versucht, in welchen das Prinzip der geraden Linie mit

dem eines rücksichtsvollen Umweges, sowohl in Beziehung auf Delmenhorst wie auch in zwiefacher Weise auf Brake, möchte verbunden werden können, und ergeben sich darnach vier verschiedene Bahnrichtungen.

Richtung I. würde von Oldenburg aus über Twelbäke und Hemmelsberg einen möglichst günstigen Strich im Moore aufzusuchen haben, dann in ziemlich gerader Linie zwischen Vielstedt und Kirchimmen durch den Haßbruch nach Westerloh, Hollen und Dwoberg, nördlich an Delmenhorst vorbei und dann an der Südseite der Chaussee nach Mittelhuchting auf einem, durchaus keine Schwierigkeiten darbietenden, Geestboden fortlaufen, und von hieraus beim Wahrthurne vorbei bis zum Weserbahnhofs Bremens ein brückenreiches Marschland durchschneiden. Die Gesammtlänge der Bahn würde, den Oldenburger Bahnhof in den Stauwiesen, dem Schäferschen Landstige gegenüber angenommen, von Bahnhof zu Bahnhof etwa 5,63 Meilen lang sein. *)

Richtung II. mit dem Knotenpunkte bei Huntebrück würde von dem für Oldenburg angenommenen Bahnhofsplatze aus, zwischen Donnerschwee und Ohmstede durch auf Bornhorst laufen und dann dem Ohmsteder Moorwege folgen können, hierauf vom neuen Wolfsdeiche an sich in der Nähe der Hunte halten, bei Huntebrück ein kleines Curvendreieck für die Abzweigung nach drei Richtungen zu bilden haben, von denen die nördlichen von Elsfleth und Hammelwarden her nach Brake sich wenden, die östliche die Hunte überschreiten, Berne und Ranzenbüttel, Warfleth und Bardewisch berühren und bei Schönemoor wieder Geestboden erreichen würde, dem sie bis zu demselben, nördlich bei Delmenhorst belegenen Punkte zu folgen

*) Beim Schlusse des Aufsatze geht uns eine Mittheilung zu von dem Ingenieur Fr. Hoyer zu Osterburg, welcher mehrere Jahre an amerikanischen Eisenbahnen gearbeitet und jetzt auf eigene Hand, aus bloßem Interesse für Anlagen seines Faches, örtliche Untersuchungen über die vortheilhafteste Bahnrichtung zwischen Oldenburg und Bremen angestellt hat. Als solche hat er die auf dem angefügten Kärtchen mit feinen runden Punkten bezeichnete Linie erkannt, und eine von der Moorstrecke zwischen Oldenburg und Wüstring aufgestelltes Profil ergiebt in einer Länge von 21120 Fuß eine mittlere Moortiefe

von 0	bis 3	Fuß auf	6610	Fuß Länge,
" 3	" 6 $\frac{1}{2}$	" "	6390	" "
" 6 $\frac{1}{2}$	" 10 $\frac{3}{4}$	" "	7920	" "

Auch im weitem Verlaufe bietet die punkirte Linie größere Vorthelle als eine der mit I. und III. bezeichneten Bahnrichtungen, kürzt auch dieselben noch etwas ab, daher sie einer eingehenden technischen Untersuchung vorzugsweise zu empfehlen sein dürfte.

hätte, den auch schon die Richtung I. berührt. Diese Richtung würde in dem auf der Karte vorläufig angedeuteten Zuge und abgesehen von der nördlichen Abzweigung, im ganzen 6,80 Meilen Länge messen. Der dadurch gegen die Richtung I. hervorgerufene Umweg von etwa 1,17 Meilen würde durch die nördliche, bis zum Braker Hafen 2,05 Meilen messende Abzweigung der Verbindung zwischen Brake und Bremen zu Gute kommen, indem die von dem Knotenpunkte aus nach Oldenburg, Brake und Bremen auslaufenden Bahnzweige von 2,20, von 7,05 und von 4,60 Meilen Länge, für Oldenburg=Brake 4,25 und für Brake=Bremen 6,65 Meilen ergeben, während der Weg von Brake nach Oldenburg und weiter in der Richtung I nach Bremen $4,25 + 5,63 = 9,88$ Meilen messen würde. Die Richtung II. kürzt also im Vergleich hiermit, die Eisenbahn von Brake nach Bremen um 3,23 Meilen ab, während sie den Weg Oldenburg=Bremen um 1,17 Meilen verlängert.

Richtung III. vermittelt diese bedeutenden Unterschiede, indem sie den Knotenpunkt nach Hude verlegt. Der auf der Karte angedeutete Lauf der Bahn geht von Hemmelsberg über Lemmel und Linteln auf Hude, von wo der nördliche Bahnzweig sich neben Maibusch und Neumühlen auf Berne zuwendet und bei Schlüte die Hunte überschreitet, der östliche aber am Rande der Geest über Nordheide, Wübbenhorst, Hohenböken und Stenum auf Delmenhorst seine Richtung nimmt.

Die Entfernungen berechnen sich:

$$\text{Oldenburg-Bremen} = 2,43 + 3,40 = 5,83,$$

$$\text{Oldenburg-Brake} = 2,43 + 3,37 = 5,80,$$

$$\text{Brake-Bremen} = 3,40 + 3,37 = 6,77.$$

Demnach würde sich der Weg III. verlängern:

gegen I. von Oldenburg auf Bremen um 0,20 M.,

gegen II. von Brake auf Bremen um 0,12 M.

dagegen verkürzen im Vergleich

zu I. von Brake auf Bremen um 3,11 M.,

zu II. von Oldenburg auf Bremen um 0,97 M.

Die Betrachtung der beiden mit II. und III. bezeichneten Richtungen führt ziemlich natürlich zu der (auch in Nr. 59 der Oldenb. Zeitung vom 13. April angedeuteten) Erwägung, daß bei der in gerader Linie nur $\frac{5}{4}$ Meilen messenden Entfernung zwischen Hude und dem neuen Wolfsdeiche, und der Länge der Moorstrecke, welche die Bahnen I. und III. bei Twelbäcke zu durchlaufen hätten, die in der Karte als Richtung IV. bezeichnete Combination der Richtungen II. und III. die Entfernung Oldenburg-Bremen ziemlich ungeändert lassen,

zugleich aber ein Stück Bahn von etwa einer Meile Länge schaffen würde, welches dem demnächstigen Bau der Braker Bahn zu Gute käme. Die Messung nach der Karte ergiebt folgende Längenvergleichung.

Oldenburg-Wolfsdeich-Hude	2,45 M.
Hude-Bremen	3,40 M.
Oldenburg Bremen	5,85 M.

Diese Bahnrichtung würde übrigens für eine Fahrt zwischen Brake und Bremen ohne Einfluß bleiben und würde man von Brake aus über Oldenburg zu gehen haben, da eine Zwischenstation zu Wolfsdeich den Betrieb viel zu kostbar machen würde, um die von der Oldb. Zeitung gewünschte Abkürzung zu erzielen.

Um den Messungen diejenige Zuverlässigkeit zu geben, welche sie vor schlüssiger Feststellung der Bahnrichtungen im Einzelnen erhalten können, sind dieselben auf der großen v. Schrenck'schen Karte (im Maasstabe 1 : 50000) unter sorgfältiger Berücksichtigung der daselbst angegebenen Terrainverhältnisse genommen; machen dieselben auf absolute Genauigkeit allerdings keinen Anspruch, so werden sie doch völlig hinreichen, denjenigen Zahlenangaben gegenüber gestellt zu werden, welche die Denkschrift Seite 6 und 7 anführt und wird sich die dort versuchte Vergleichung richtiger stellen wie folgt:

Bremen-Huntebrück-Oldenburger Linie. (Richtung II.)

1. Bremen-Huntebrück . 4,60 Meilen,
2. Huntebrück-Brake . . . 2,05 "
3. Huntebrück-Oldenburg 2,20 "

im Ganzen 8,85 Meilen.

Für die Bremen-Oldenburg-Braker Linie oder unsere Richtung I. stellen sich die Längen:

1. von Bremen nach Oldenburg 5,63 Meilen,
2. von Oldenburg nach Brake 4,25 "

im Ganzen 9,88 Meilen.

Der Unterschied beider Gesamtlängen beträgt 1,03 Meilen und die Abkürzungen des Weges Bremen-Brake

wenn über Huntebrück . . .	6,65 Meilen,
über Oldenburg aber . . .	9,88 Meilen

zu machen sind, in erster Richtung . . . 3,23 Meilen,

so wie umgekehrt der Weg Bremen-Oldenburg, wenn er über Huntebrück 6,80 Meilen,

in möglichst gerader Richtung aber 5,63 Meilen

mißt, im ersten Falle um . . . 1,17 Meilen länger ausfällt.

Allein diese Unterschiede in den Entfernungen können zur Entscheidung über die Wahl der Bahnlinien sehr wenig beitragen; diese muß aus allgemeinerer Betrachtung gefunden werden, und da fragt sich zunächst, ob die Bedingungen hier vorhanden sind, unter welchen die Aufgabe von dem Auffuchen eines Knotenpunktes für die vortheilhafteste Verbindung dreier Endpunkte zur Lösung kommen kann?

Diese Aufgabe setzt, allgemein genommen, eine Gleichberechtigung der drei Endpunkte zur Verbindung unter sich voraus, und wenn eine solche für unsern Fall auch bis zum Schlusse des Jahres 1861 noch möchte angenommen werden können, so hat doch die seit Neujahr über den Verkehr auf der Bremer-Geestmünder Bahn gemachte Erfahrung, den Werth einer längs eines großen Stromes herlaufenden Eisenbahn für den größeren Güterverkehr gewaltig herabgedrückt.

So lange um Neujahr die Weser gefroren war, hatte die Eisenbahn Güterfrachten vollauf; seitdem aber das Fahrwasser wieder offen, und die Schlepptampfer des Norddeutschen Lloyd zu ermäßigten Preisen die Lichterkähne für die ganze Ladung eines Seeschiffes, so schnell zu den in Bremen an der Weser belegenen Packhäusern schaffen, wie die Eisenbahn mit dem nöthigen Wagentransporte vom Bahnhofe es nicht einmal vermag, seitdem sind Güterfrachten auf der Bahn eine Seltenheit; ja größtentheils ziehen Personen Dampfschiffbeförderung vor, und wird dies Verhältniß dauern, bis etwa die Kaufmannschaft ihre Packhäuser in die Nähe des Bremer Bahnhofs verlegt und die Beschränkungen aufgehoben werden, unter welchen jetzt noch der Verkehr zwischen Bremerhaven und Geestmünde leidet. Jedenfalls ergiebt die kurze Erfahrung dieses Jahres mit Gewißheit, daß eine Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und Brake im Vergleich zu der westöstlichen Verbindung des Welthandels zwischen England und Holland einer- und den Hansestädten und der Ostsee andererseits, nur eine untergeordnete Bedeutung in Anspruch nehmen kann, und wird Brake, — wie dies bei früheren Verhandlungen auch ausführlich dargethan ist, — seine Bedeutung als Seehafen für den binnenländischen Verkehr, nicht von einer Eisenbahnverbindung mit Bremen, sondern mit Westphalen zu suchen haben. Brake's Zukunft hängt mit den nördlichen Eisenbahnrichtungen innig zusammen, und es wäre ein Mißgriff, wenn man um eines, nach früheren Voraussetzungen von der Verbindung Brake's mit Bremen gehofften Vortheils willen, die westöstliche Richtung des Welthandelsverkehrs aus seiner nothwendig zu verfolgenden geraden Bahn irgendwie ablenken wollte.

In der Richtung III. der Karte würde nun freilich eine solche Ablenkung ziemlich abgeschwächt werden, und mag vielleicht eine tech-

nische Untersuchung zwischen Oldenburg und Hude eine noch günstigere Bahnrichtung finden lassen; die Richtung IV. wird im allgemeinen Interesse wohl die geringsten Vortheile bieten, zumal sie der Verwirklichung einer nordsüdlichen, für unsere Seehäfen höchst wünschenswerthen Bahn, hindernd in den Weg treten würde. Oldenburgs Augenmerk bei der Wahl einer Bahnrichtung muß vorzugsweise darauf gerichtet sein, dem Entschlusse Preußens zum Bau einer Jadebahn möglichst entgegenzukommen, und sind für eine solche Bahn zwei Arme zu unterscheiden, ein nördlicher und ein südlicher. Der nördliche von Oldenburg zum Jade-Kriegshafen, kann im Anschlusse an die Oldenburg-Bremer Bahn, dem Bedürfnisse einer Eisenbahnverbindung des Kriegshafens überhaupt, sofort abhelfen; die Verbindung des Kriegshafens mit der Festung Minden wird auf näherem Wege früher oder später durch den südlichen Arm zu bewirken sein, und damit die Erfüllung der Hoffnungen sich verbinden, die für unsere Seehäfen sich an das Aufschließen Westphalens knüpfen. Wie diese beiden Arme der Jadebahn sich an die Oldenburg-Bremer Bahn anschließen können, ist auf der Karte angedeutet, und kann die Wichtigkeit nicht genug hervorgehoben werden, welche es für das ganze Land haben muß, der Länge nach von Nord nach Süd, von Ost nach West von Eisenbahnen durchzogen zu werden, an welche der örtliche Verkehr aus allen Landestheilen sich unmittelbar anschließen kann.

Der Vortheil eines passenden Kreuzungspunktes für diese beiden Bahnen würde durch die Wahl der Richtung IV. geopfert, um durch Ersparung des Baues von einer Meile Bahn einen, wegen der tiefen Lage des Moores zwischen Hude und dem Wolfsdeiche jedenfalls problematischen Vortheil zu erreichen. Für die im Interesse des Landes zu treffende Wahl bleibt nur die von der geraden Linie möglichst wenig abweichende Richtung zwischen Oldenburg und Bremen übrig, welche mehr als irgend eine andere die Aussicht gewährt, daß Holland die Durchführung seiner Nordbahn in östlicher Richtung fortsetzen werde; sie bietet Preußen zur Fortsetzung der Bahn zum Jade-Kriegshafen den willkommensten Anschlußpunkt und eröffnet für Barel und Jever, die schon jetzt für manche Bezüge sich nach Leer wenden, Aussicht auf Eisenbahnverbindungen von steigender Wichtigkeit, da sie mehr als sonst irgend etwas das Zustandekommen der nordsüdlichen Bahn erleichtern wird, welche von Brake und Barel über Oldenburg und Bechta zur großen Köln-Minder Eisenbahn, unsere Seeplätze mit dem Herzen Westphalens zu dem innigen Verkehrsaustausche verknüpft, der seine Segnungen auf allen Seiten in einer noch weit kräftigeren Weise weithin in das Land verbreiten wird, als dies in den letzten

drei Jahrzehnten schon durch die Chaussees geschehen ist. Es sind die nämlichen Bedenken, welche früher wider den Nutzen und die Ausführbarkeit der Chaussees laut wurden, welche jetzt den Eisenbahnen gegenüber sich geltend machen; wie jene durch die Erfahrung glänzend widerlegt sind, so wird die Erfahrung auch diese zu Nichte machen, was die nachfolgenden Erwägungen noch näher in das Licht stellen werden.

3. Bau- und Anlagekosten.

Kann man mit Hülfe guter Karten die, in der Denkschrift über die Länge der verschiedenen Bahnrichtungen angegebenen, Zahlen einer Prüfung sehr wohl unterwerfen, auch allenfalls die in der Natur des hier mehr aus Geest, dort mehr aus Moor und Marsch bestehenden Bodens, der größeren oder kleineren Zahl der Brücken u. s. w. begründeten Schwierigkeiten der Anlage im Allgemeinen gegen einander abwägen, so wäre es doch voreilig, vor einer in der wahrscheinlichen Bahnrichtung anzustellenden Terrainuntersuchung ein Urtheil über die auf S. 14 der Denkschrift mitgetheilte Zusammenstellung der approximativen Baukosten fällen zu wollen. Die Denkschrift selbst macht dieses Urtheil von der Revision des Projekts durch einen im Eisenbahnbau erfahrenen Techniker abhängig, und bis das geprüfte Gutachten eines solchen vorliegt, wird die gedachte Zusammenstellung um so mehr als Anhaltspunkt für die Aufstellung der Bilanzberechnung dienen können, als das Endergebniß, nach welchem die zu 2½ Millionen Thalern angegebenen Anlagekosten sich ziemlich zu gleichen Theilen auf die Strecke von Oldenburg bis zur Bremischen Grenze und auf das Bremische Gebiet und den Weserübergang vertheilen, gar nichts Unwahrscheinliches an sich trägt. Ob vielleicht für den Hunteübergang bei Oldenburg ein Zuschlag von 1 bis 1½ % zu machen sein dürfte, da es wahrscheinlich ist, daß im Interesse der Weiterführung der Bahn nach Leer und der Abzweigungen nach der Jade und nach Brake, der Oldenburger Bahnhof an der angedeuteten Stelle in der Nähe des Schäferschen Landhauses würde liegen müssen, — ob ferner die Durchlässe und Brücken in dem Ueberschwemmungsgebiete der Weser und Dichtum mit den dafür angeschlagenen 32000 Thlrn. zu bestreiten sind — ob die für Bahnhöfe im Bremer Gebiete berechneten 50000 Thlr. nöthig sein werden, da der schon vorhandene Weserbahnhof eine Mitbenutzung wahrscheinlich gestatten wird — diese und ähnliche Fragen erscheinen für den augenblicklichen Stand der Frage

noch zu untergeordneter Art, um die im annähernden Anschlage gefundene Zahl von dritthalb Millionen anzusehen, und mag daher diese der nachfolgenden Rentabilitätsberechnung zum Grunde gelegt werden. Vorher aber sind noch

4. Die Verkehrsverhältnisse

näher ins Auge zu fassen und die Angaben der Denkschrift zu beleuchten, die zwar von richtigen Grundlagen ausgehen, in ihren Schlussfolgerungen aber vor einer eingehenden Kritik nicht bestehen dürften.

Will man von dem künftig auf einer Bahn sich entwickelnden Verkehr sich ein Bild machen, so hat man zunächst den gegenwärtigen Verkehr zu ermitteln, dann zu untersuchen, welcher Theil desselben seine gewohnten Wege gehen und welcher sich der neuen Bahn zuwenden, oder durch deren größere Anziehungskraft Zugang aus der Nachbarschaft heranziehen wird, und ist sodann die Steigerung zu überschlagen, welche der Verkehr überall, und in desto höherem Maße erfährt, wo und je kräftiger man für dessen Erleichterung sorgt.

Von diesen verschiedenen Ermittlungen hat nur die erste einen positiven Boden, die übrigen laufen mehr oder minder auf Schätzungen und Muthmaßungen hinaus, und da selbst die erste, trotz der positiven Zahlen auf welche sie sich stützt, mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, indem ein großer Theil des gegenwärtigen Verkehrs der genauen Berechnung und Controle sich entzieht, so kann der Ueberschlag von einem gewissen Unsichern und Schwankenden, der Natur der Sache nach nicht frei bleiben. Indes wird diese Unsicherheit doch in desto engere Schranken gezogen, je sorgfältiger und gewissenhafter das vorhandene Material geprüft und gesichtet, je umsichtiger es zur Ermittlung von fehlenden Angaben benutzt und zu Rathe gezogen wird.

Und da ist nun im vorliegenden Falle von den mit diesem Geschäfte beauftragten Sachverständigen keine Mühe gescheut, um aus dem reichen Vorrathe der in hiesiger Stadt zu ganz verschiedenen Zwecken an verschiedenen Orten gesammelten Einzelangaben über die mancherlei Arten des Verkehrs, eine möglichst zuverlässige Uebersicht des, vom Oldenburger Lande in der Richtung zwischen Oldenburg und Bremen gepflogenen, Personen- und Güterverkehrs zusammenzutragen, welche sodann für den oben bezeichneten Zweck einer Beurtheilung des künftigen Eisenbahnverkehrs, der sorgfältigsten Prüfung unterzogen wurde.

Den Gang dieser Untersuchung im Einzelnen zu verfolgen, würde ein Buch erfordern; für diejenigen, die näher in die Sache einzugehen wünschen, sind die vornehmsten Ergebnisse in den Anlagen mitgetheilt; für das allgemeine Interesse dürfte Folgendes ausreichen:

Die außerordentliche Zunahme, welche bei den bedeutenden Verkehrs erleichterungen der letzten Jahre jeglicher Verkehr*) erfahren hat, ließ das letzte Jahr 1861 als die einzig passende Grundlage für die aufzustellenden Berechnungen erscheinen, und ist daher für dieses Jahr der Personen- wie der Güterverkehr zunächst festzustellen.

a. Personenverkehr.

Bei genauer Sichtung**) der von den Posten zwischen Oldenburg einer- und Bremen andererseits 1861 beförderten 14021 Personen, die zusammen 62196 Meilen gefahren sind, und unter Hinzurechnung der auf der Bremen-Lingener Post zwischen Delmenhorst und Bremen beförderten Personen, kommen auf die Strecke Oldenburg-Bremen 15705 Personen mit 65407 Meilen. Das ist soviel als wäre die ganze 6 Meilen betragende Strecke von 10901 Personen befahren, und ergiebt sich in annähernd geschätzter Hinzurechnung der durch Schnellbroschken und Dampfschiffe, sowie der durch Privatfuhrwerke

*) Um diese Zunahme mit einem Blicke vorläufig zu erkennen, mag hier schon aus den ausführlicheren Angaben der Anlagen, der Verkehr der Personen auf den Posten zwischen Oldenburg, Bremen und Nienburg, der von sämtlichen Postanstalten des Landes mit Ausnahme der Transitgüter beförderten Postpakete; der in Oldenburg zu Schiff stattgehabten Ein- und Ausfuhr und des gesammten Güterverkehrs des Oldenburger Landes mit Bremen für die letzten Jahre, vorgehend zusammengestellt werden.

	Personen.	Postpakete. Centner.	Schiffsverkehr. Centner.	Gesamtverkehr mit Bremen. Centner.
1853:	9590	4924	—	596383
1854:	9738	6791	—	716734
1855:	9791	7778	—	719033
1856:	10971	8938	354388	1084323
1857:	12927	9598	449327	1002336
1858:	13791	10483	610848	999921
1859:	13000	11837	698882	1124757
1860:	13015	11663	730939	1699303
1861:	14021	12712	907892	1498291.

**) Vergl. Anlage A.

beförderten Personen für die Strecke Oldenburg-Bremen, im Jahre 1861 ein Verkehr von 37500 Personen.

Daß dieser wegen der größeren Billigkeit und Schnelligkeit der Eisenbahnbeförderung ganz der Eisenbahn zufallen werde, kann nicht zweifelhaft sein.

b. Güterverkehr.

Hier weichen die Ergebnisse der diesseitigen Untersuchung von denen der Denkschrift ebenfalls ab, da diese, wie die Anlagen B. und C. näher ausführen, aus einer richtigen Grundlage allzu gewagte Schlüsse zieht. Die genaue Ermittlung aller in Schiffs- und Steuerlisten verzeichneten Ein- und Ausfuhrgegenstände hat die in der Anlage C. mitgetheilte Zusammenstellung ergeben, nach welcher der Schiffsverkehr Oldenburgs 1861

	eingehend:	ausgehend:	zusammen:
überhaupt betrug Ctr.:	733685	174207	907892,
wovon der Eisenbahn zufallen würden Ctr.:	387924	25546	413470.

Da hiernach an 560000 Centner weniger zu Schiffe aus- als eingeführt sind, der eigene Verbrauch der Stadt Oldenburg den Unterschied nicht entfernt ausgleicht, so ist es klar, daß mit dem sehr bedeutenden, aber einer Controle nicht unterliegenden, Wagenverkehre ein großer Theil des Ueberschusses in das Land verschahren wird.

Der Güterverkehr zu Lande überhaupt hat nur geschätzt werden können, und hat eine sorgfältige Erwägung aller Umstände als wahrscheinlich ergeben, daß derjenige Theil des gesammten Güterverkehrs, der jetzt zwischen der Stadt Oldenburg und theilweise auch von Barel, mit Bremen und Orten jenseits Bremen unterhalten wird, 50000 Ctr. und von dem zwischen dem Ammerlande und den Städten und Aemtern Barel und Jever mit Bremen jetzt stattfindenden Verkehre 150000 „ endlich aus dem Münsterlande, dem Stedingerlande und dem Amte Delmenhorst 50000 „

zusammen 250000 Ctr.

sich der Bahn zuwenden werden, so daß, wenn 1861 eine Bahn schon bestanden hätte, 663470 Centner auf derselben würden versandt sein.

Diese Zahl ist aus einer sehr sorgfältig ins Einzelne eingehenden Erörterung aller Verkehrsverhältnisse hervorgegangen, und weil dabei

alle nur irgend in Betracht kommenden Gegenstände mit großer Behutsamkeit, ja mit einer fast ängstlichen Scheu vor möglichen Ueberschätzungen erwogen sind, so kann die als Endergebniß der aus dieser Untersuchung hervorgegangene Zahl sicher als das geringste Maaß des im Jahre 1861 stattgehabten Verkehrs, und des einer Eisenbahn sich zuwendenden Theiles desselben angesehen werden. Die Denkschrift findet Seite 20 auf ganz anderem Wege eine etwas größere Zahl, indem sie daselbst unter Nr. 4, 5 und 7 den Verkehr im Ganzen zu 735192 Centner annimmt.

Es ist nun noch der Viehtransport in Rechnung zu ziehen, welcher nach Anlage B. zu 1000 Wagenladungen wird angeschlagen werden können, und würde sich darnach als Grundlage für weitere Berechnungen der Verkehr des Jahres 1861 für die Strecke Oldenburg-Bremen in folgenden Zahlen darstellen:

Personenverkehr	37500 Personen,
Güterverkehr	663470 Centner.
Viehtransport	100 Waggons.

Hiermit an der Grenze der positiven Grundlagen angelangt, von welcher aus Schlüsse in die ungewisse Zukunft hinaus versucht werden müssen, hat man sich vor Allem von den allgemeinen Verhältnissen Rechenschaft zu geben, unter welchen Verkehrsentwicklungen überhaupt stattgefunden haben und noch täglich zu erwarten sind. Abermals wird eine Umschau nöthig, um den Standpunkt für einen Blick in die Zukunft zu gewinnen.

Bis im Jahre 1832 die kurz zuvor vollendete Chaussee die Einrichtung einer Schnellpost möglich machte, war die Postverbindung mit Bremen auf die „ordinaire fahrende Post“ beschränkt, welche bei ihren zweimal wöchentlich gemachten und bei guten Wegen jedesmal 10 Stunden dauernden Fahrten, selten besetzt war, Beiwagen aber niemals stellte. Die ebenfalls zweimal wöchentlich fahrende Schnellpost verbesserte die Reisegelegenheit ungemein, doch dauerte es sehr lange, bis die Vorzüge eines persönlichen Abmachens der Geschäfte sich soweit geltend machten, daß die Benutzung der verbesserten Fahrposten bei uns allgemeiner wurde. Von der Möglichkeit einer Steigerung des Verkehrs, wie das letzte Jahrzehend sie uns gezeigt, hatte Niemand eine Ahnung.

Als Rowland Hill die Herabsetzung des Briefportos und die Einführung der Briefmarken vorschlug, meinte man, die Post würde nicht bestehen können. Aber die gleichzeitig mit dem verringerten Portosätze ins Leben gerufenen vermehrten und erweiterten Beförderungsanstalten haben die Zahl der Briefe fast auf das 10fache erhöht, so die Einnahme sich dennoch bedeutend steigerte.

Wo der Absatz landwirthschaftlicher Produkte auf die unmittelbarste Nähe beschränkt war, haben Eisenbahnen denselben einen Markt in ungemessener Entfernung eröffnet; die Aufkäufer von Vieh und Getreide durchziehen die Eisenbahnländer und zahlen die höchsten Preise, wenn sie sicher sind, ihre Waare zu bestimmter Stunde und in völlig guter Beschaffenheit in dieser oder jener Stadt am Plage zu haben. Gegenstände geringeren Werthes, Hühner, Eier, Schinken, Würste u. dergl., gewinnen eine nie gekannte Bedeutung durch die ausgedehntere Nachfrage, und in alle Schichten der Bevölkerung dringt der Segen erleichterter Verkehrsverbindung.

Eisenbahnen eröffnen ganz neue Bezugsquellen; Jever, Barel, das Ammerland, ja selbst die Stadt Oldenburg beziehen über Leer manche Gegenstände aus Zollvereinsländern, die sonst nur über Bremen kamen, und der Personen- und Güterverkehr in der Richtung Oldenburg-Leer gewinnt täglich an Bedeutung. Mag nun auch diese Veränderung in der Verkehrsrichtung, theilweise den unseligen Zollbelästigungen in Bremen zuzuschreiben sein, welche bei der Verbindung unsrer projectirten Bahn mit dem Bremer Bahnhofe fallen müssen, so ist sie doch ein Beweis, wie kräftig selbst die so ungünstig gelegene Westbahn auf den Verkehr der ganzen Umgegend einwirkt; wie denn auch ein Artikel in Nr. 51 der Jeverländ. Nachrichten anerkennt, daß diese Bahn, auch wenn sie nicht rentire, stark dazu beitrage, Handel und Gewerbe in Ostfriesland zur Entwicklung zu bringen. Als Beispiel jedoch einer bedeutenden, ganze Industriezweige umgestaltenden Wirkung der Eisenbahnen, mag nur darauf hingewiesen werden, wie die westphälischen Steinkohlen ohne alle Umladung jetzt in großen Massen bis Bremerhafen gehen, wo sie von den Schiffen des Norddeutschen Lloyd ausschließlich verwandt werden und die englischen Kohlen verdrängen. Haben wir erst eine Eisenbahn, werden auch wir hannoversche und westphälische Kohlen ohne Umladung beziehen können.

So muß man sich gewöhnen, den Erfolg ganz neuer Maaßregeln, sowie den künftigen Verkehr einer anzulegenden Eisenbahn mit einem ganz neuen Maaßstabe zu messen, und keine menschliche Einsicht reicht aus, die Verschlingungen im Voraus zu erkennen, welche der nie rastende Verkehr eines betriebsamen Menschengeschlechts unaufhörlich erzeugt.

Deshalb ist nach Feststellung der den jetzigen Verkehr in Zahlen darstellenden Grundlage, die erste Frage nach den für dessen weitere Entwicklung vorhandenen Bedingungen, und wenn diese nachgewiesen

werden können, so ist damit zugleich die Lebensfähigkeit der Bahn außer Zweifel gestellt.

Die Zahlen, welche über den Verkehr des Jahres 1861 vorliegen, sind zwar zum größten Theile in der Stadt Oldenburg gesammelt und den hiesigen Erfahrungen entnommen, weil von andern Punkten des Landes genügende Auskunft nicht zu Gebote stand. Wollte und könnte man die Waaren nach den Ursprungs- und Bestimmungsorten ordnen, so würde sich klar herausstellen, ein wie großer Theil des der Stadt zugeschriebenen Verkehrs eigentlich dem Lande angehört, und von jener nur vermittelt wird. Allein je mehr Angebot und Nachfrage an einem Mittelpunkte des Verkehrs zunimmt, desto vortheilhafter stellt sich der Markt auch für den producirenden Landmann, und wie der Verkehr der Stadt und der des Landes nothwendig Hand in Hand gehen, so wird man annehmen können, daß die Zahlen, welche den Verkehr der Stadt mit Bremen repräsentiren, auch im Allgemeinen den durch diese Stadt mit Bremen vermittelten Verkehr des Landes darstellen. Wenigstens wird die für den städtischen Verkehr nachgewiesene Steigerung auch als ungefährer Maasstab der Steigerung des Verkehrs des Landes gelten können, und wie nun innerhalb weniger Jahre

der Postverkehr

für Personen von	9590	auf	14021	um	46 %
„ Postgüter „	4920	„	12712	„	158 „
der Schiffsverkehr „	354888	„	907892	„	156 „

dieser Verkehr überhaupt durchschnittlich also um 120 %

zugenommen hat, ohne daß — außer der Beseitigung der Zollschranken und der endlichen Theilnahme des Landes an dem, in der übrigen Welt schon längst entwickelten industriellen und commerciellen Verkehr — irgend andere Mittel zu seiner Förderung wären angewandt worden, so entsteht jetzt die Frage: um wie viel wird der Verkehr des Landes zunehmen, wenn ihm dasselbe Mittel geboten wird, welches in andern Ländern in unglaublich kurzer Zeit eine Steigerung auf das 3, 4 ja 6fache hervorgerufen hat?

Um sich bei der jedenfalls von persönlichen Ansichten ziemlich abhängigen Beantwortung dieser Frage, nicht in gewagte und unfruchtbare Speculationen zu versteigen, mag die Aufgabe lieber umgekehrt, und gefragt werden: um wie viel muß derjenige Theil des Verkehrs vom Jahre 1861, welcher sich einer etwa existirenden Eisenbahn schon zugewandt haben würde, steigen, um

5. die Rentabilität

einer anzulegenden Eisenbahn zu sichern?

Sind die Kosten der Anlage dieser Bahn bei einer Bahnlänge von 5,63 Meilen auf 2,500,000 M anzuschlagen, und darf der Zinsfuß für dieses Kapital zu $3\frac{1}{2}\%$ angenommen werden*), so werden zur Verzinsung jährlich erfordert 87500 M .

Um nun die Kosten des Betriebes und die Einnahmen zu berechnen, sind nach Anleitung der in Anlage D. mitgetheilten statistischen Nachweisungen, aus den Erfahrungen auf den hannoverschen Bahnen, hier folgende zu benutzen:

Jede von einer Person befahrene Bahnmeile bringt mit Einschluß des Reisegepäckes eine durchschnittliche Einnahme von	3,75 gr .
jeder Centner desgl. pro Meile	0,303 "
die Kosten der Transportverwaltung betragen durchschnittlich pro Locomotivmeile =	3,275 M .
die Kosten der Bahnverwaltung und der allgemeinen Verwaltung, wenn dieselben nach der Länge der Bahn überhaupt berechnet werden, pro Meile der Bahn	7052 M .
werden sie nach den gefahrenen Locomotivmeilen berechnet, so kommen auf eine jede	1,65 M .

und mag, um für unsre Bahn einen billigen Durchschnitt zu treffen, der Aufwand für allgemeine Verwaltung eines Theils nach der hal-

*) Zu diesem Zinsfuße dürfte das Kapital unter den jetzt obwaltenden günstigen Verhältnissen des Geldmarktes wohl zu erhalten sein; auch führen die Börsenzeitungen unter den verschiedenen deutschen Eisenbahnen folgende mit dem Zinsfuße von $3\frac{1}{2}\%$ auf:

Nachen=Düsseldorf.

Köln=Minden.

Oberschlesische Bahnen A. B. C.

Muhlort=Grefeld=Glabbach.

Stargard=Posen.

An Prioritäts-Actien à $3\frac{1}{2}\%$:

die Bergisch=Märkische, Serie 3.

Oberschlesische lit. E.

Rheinische, vom Staate garantirt $3\frac{1}{2}\%$,

der österreichisch-französischen und der österreichischen südlichen Staatsbahn nicht zu gedenken, die nur zu 3% stehen. Für die in Mecklenburg von Güstrow nach Neubrandenburg zu bauende Bahn ist kürzlich ebenfalls ein Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ festgesetzt. Mehrere der vorgenannten Bahnen werfen bedeutende Dividenden ab und stehen zu hohen Cursen notirt.

ben Länge der Bahn, andern Theils nach der halben Zahl durchfahrener Locomotivmeilen berechnet werden.

Bei zwei Zügen täglich hin und zurück auf einer
5,63 Meilen langen Bahn werden gefahren jährlich 8220 Meilen.
dazu an Extrazügen etwa 180 „

find anzunehmen 8400 Loc. M.

Die Transportkosten dafür betragen zu 3,275 $\mathfrak{g}$. . 27510 $\mathfrak{g}$.

die Kosten der Bahnverwaltung und der allgemeinen
Verwaltung

für die halbe Bahnlänge ($\frac{5.63}{2} \cdot 7052$) = . . 19851 „

für 4200 Loc. M. à 1,65 $\mathfrak{g}$ 6930 „

Betriebskosten 54291 $\mathfrak{g}$.

Dazu Verzinsung 87500 „

jährlich zu deckende Ausgabe = 141791 $\mathfrak{g}$.

Der aus dem Gesamtverkehr des Jahres 1861 der Bahn zu-
fallende Theil würde an Einnahmen auf der Bahn erbringen:

37500 Personen auf 5,63 Bahnmeilen fahren 211125

Pers. Meil à 3,75 $\mathfrak{g}$ 26390 $\mathfrak{g}$.

663470 Cent. Güter à 5,63 M. 3735336 Cent. Meil.

à 0,303 $\mathfrak{g}$ 37727 „

1000 Ladungen Vieh à 21,14 $\mathfrak{g}$. *) für 5630 Waggon-

meilen 3967 „

An Pachten und sonstigen Einnahmen etwa . . . 2500 „

gäbe Einnahme pro 1861 70584 $\mathfrak{g}$.

Dieß ist ziemlich genau die Hälfte des vorberechneten Bedarfs
von 141791 $\mathfrak{g}$ und hätte zu dessen Deckung also der Verkehr sich
soweit zu vermehren, daß die Einnahmen um 100 % und um den
entsprechenden Mehrbetrag an Betriebskosten sich erhöhte.

Zu einer solchen Steigerung bietet, ganz abgesehen von der aus
einer Durchführung der Bahn auf Leer, die Erfahrung des eignen
Landes uns die wohlbegründete Aussicht, da ohne eine Eisenbahn
schon

der Güterverkehr der Stadt Oldenburg zu Schiffe in 3 bis 4
Jahren,

*) Nach dem Sage, daß die Beförderung einer Waggonladung (8 Stück
Kindvieh) von Bremen nach Braunschweig (24,6 Meilen) = $17\frac{1}{3}$ $\mathfrak{R}$. kostet.

der Postpäckereiverkehr in 5 bis 6 Jahren,
der Güterverkehr des Oldenburger Landes mit Bremen in etwa
7 Jahren

sich verdoppelt hat, und mit einer Eisenbahn sicherlich noch ganz andere Steigerungen eintreten werden. Mit Durchführung der Bahn zum Anschlusse an die nordholländische Bahn aber erreicht dieselbe eine europäische Bedeutung und der große Werth, den Hannover bei seinen Verhandlungen über die Richtung der Bremen-Geestemünder Eisenbahn auf die Abzweigung derselben nach Harburg legte, muß dasselbe auch bestimmen, die Durchführung der Bahn von Leer nach Oldenburg zu begünstigen und zu fördern, damit die Verbindung von Harlingen und Amsterdam mit Groningen, über Leer, Oldenburg und Bremen sich nach Harburg, Hamburg und Lübeck fortsetze, und damit die Nord- und Ostsee-Eisenbahn ins Leben trete, auf deren Zustandekommen England, Belgien und Holland schon seit anderthalb Jahrzehnden hingearbeitet haben.

Da der auf dieser Nord- und Ostsee-Eisenbahn als auf einer Welthandelsstraße vorwaltende Verkehr, die Einnahmen auf unserer Bahnstrecke erheblich vermehren und derselben ähnliche Ueberschüsse zuwenden wird, wie die holländischen, braunschweigischen und andere günstig gelegene Bahnen sie abwerfen, — nicht leicht aber eine Bahn wohlfeiler als die Leer-Oldenburger Bahn gebaut werden kann, die keinerlei Flußübergang zu bestreiten und an beiden Enden an fertige Bahnhöfe anzuschließen hat, so erkaufen wir uns durch den Bau der ersten, kostbareren Strecke Oldenburg-Bremen, die Anwartschaft auf ein höchst vortheilhaftes Unternehmen. Wenn nun schon jene erste Strecke als Endbahn, ohne Durchführung und Anschluß an verkehrgebende Bahnen, einen keineswegs ungünstigen Ertrag aus den alleinigen Hülfss- und Verkehrsquellen des eigenen Landes erwarten läßt, — wie hoch steigt dann nicht mit dieser Durchführung die Aussicht auf eine gewinnreiche Zukunft, und es erscheint die Mahnung der Denkschrift als völlig begründet, so rasch als nur irgend möglich mit dem Bau der Bremer Bahn vorzugehen, um die großen Vortheile, welche die Zukunft bietet, desto früher uns anzueignen.

So sicher diese, wirklich glänzend zu nennenden Aussichten in die Zukunft auch Jedem, der den Gang der Verkehrsentwicklung in den letzten Jahrzehnden verfolgt hat, erscheinen müssen, so ist doch der Einwurf nicht ganz außer Acht zu lassen, den Diejenigen erheben mögten, welche speculativen Berechnungen überhaupt abhold, nur positiven Zahlen Zutrauen zu schenken geneigt sind und jeder Wahrscheinlichkeitsberechnung die Möglichkeit entgegensetzen, es könne auch

anders kommen. Deshalb werde hier auch des Falles gedacht, daß die erwartete Verzinsung des Kapitals nicht einträte, oder dasselbe nicht zu dem angenommenen billigen Zinsfuße zu erhalten wäre.

Gesetzt, die Einnahme bliebe um ein ganzes Prozent des Anlagekapitals hinter der Erwartung zurück, so würde nach der in der Denkschrift ausgesprochenen und sicher zulässigen Voraussetzung, daß Bremen Gewinn und Verlust zu gleichen Theilen trage, Oldenburg die Deckung von 12500 $\mathfrak{M}$ zufallen. Deutet nun die Denkschrift in einer Anmerkung auf S. 27 an, daß eintretenden Falles die Postkasse (weil ihr aus der Eisenbahnanlage eine größere Einnahme zuwachse) einen Theil des Verlustes auf ihre anderweiten Ueberschüsse übernehmen könne, und ist bei der Liberalität, mit welcher die hiesige Postanstalt in den neuesten Verbesserungen rühmlichst voranschreitet, an der Bereitwilligkeit zu solcher Uebernahme kaum zu zweifeln, so liegt doch die Erwartung ebenso nahe, daß Genossenschaften, denen aus der Eisenbahn ein namhafter Gewinn zufließen wird, daß namentlich die Stadt Oldenburg und die dortigen industriellen Unternehmungen, sich zur Uebernahme eines entsprechenden Theiles des möglicher Weise sich ergebenden Deficits bereit erklären werden.

Indem auf solche Weise das Risiko gedeckt werden würde, fällt jedes mögliche Bedenken wider eine vom Staate auszusprechende Zinsgarantie für $3\frac{1}{2}$ % weg, dafern letzterer nicht vorziehen sollte, die Eisenbahnanlage selbst in die Hand zu nehmen. Welcher der beiden zur Ausführung sich anbietenden Wege einzuschlagen sei? Diese Frage bleibt besser einer ferneren Erwägung an kompetenter Stelle vorbehalten; für den vorliegenden Zweck wird es genügen, den Nachweis geliefert zu haben,

daß es ein dringendes Bedürfnis des Oldenburger Landes ist, aus der Isolirung herauszutreten, in welcher es vor einem halben Jahrhundert und früher, seinen Vortheil erkannt haben mogte, in welcher es aber jetzt von der Theilnahme an dem völkerbelebenden Verkehre des Handels und der landwirthschaftlichen wie gewerblichen Thätigkeit sich ausschließt;

daß das Chausseenez, welches seit dem ersten Beginn vor 32 Jahren, jetzt nach allen Richtungen durch das Land sich verzweigt, sehr wesentlich zu der, durch einen bedeutend gesteigerten Verkehr nachgewiesenen Entwicklung des Nationalreichthums beigetragen habe;

daß zur Theilnahme an der noch weit größeren Entwicklung, in welcher der Nationalreichthum Deutschlands seit Aus-

bildung des deutschen Eisenbahnnetzes begriffen ist, der Anschluß an dieses Netz unerläßlich sei;
daß der erste, wenngleich kostbare Schritt zum Anschluß an dieses Netz, durch eine von Oldenburg nach Bremen auf dem kürzesten Wege zu bauende Bahn, schon in sich die wohlbegründete Aussicht auf Rentabilität trage, aber
daß dieser Schritt als Vorbereitung zur Durchführung der Bahn nach Leer und zu der dadurch bewirkten Ergänzung der Nord- und Ostsee-Eisenbahn, ein überaus gewinnreicher für das, von einer Welthandelsstraße durchschnitene Land werden, und
zugleich die Anlage einer nord-südlichen, einerseits nach Brake, Barel und dem Jade-Kriegshafen, andererseits nach Westphalen führenden Bahn kräftig fördern werde;
daß endlich Gefahr im Verzuge sei und jeder Tag, um welchen der Beginn der Arbeiten verfrühet werden kann, dem Lande Gewinn bringen werde.

Mögen diese Wahrheiten recht bald zur lebendigen Ueberzeugung aller unsrer Landsleute und Landesnachbarn werden!

Anlage A.

Nachweisung des für eine Oldenburg-Bremer Eisenbahn in Betracht kommenden Personenverkehrs.

Die Angaben der Denkschrift über den Personenverkehr auf der Strecke zwischen Oldenburg und Bremen sind durchweg zu hoch, besonders deshalb, weil der Ab- und Zugang unterwegs nicht gebührend in Rechnung gezogen ist. Nach möglichst genauen Ermittlungen läßt sich der Personenverkehr im Jahre 1861 etwa annehmen, wie folgt:

Mit den sämtlichen Posten zwischen Oldenburg, Bremen und Nienburg sind befördert worden:

	Personen	auf Meilen
Ueberhaupt	14021	62196
Davon auf der Strecke zwischen Delmenhorst und Nienburg	33	223
Mithin auf der Straße zwischen Oldenburg und Bremen	13988 *)	61973
Dazu mit der Bremen-Lingener Post zwischen Delmenhorst und Bremen . . .	1717	3434
Zusammen auf der Strecke zwischen Oldenburg und Bremen	15705	65407

Da die Entfernung von Oldenburg bis Bremen 6 Meilen beträgt und die beförderten Personen zusammen 65407 Meilen gefahren sind, so kann dieser gesammte Personenverkehr für die Rechnung so angenommen werden, als seien $\frac{65407}{6} = 10901$ Personen ganz durch befördert.

In den früheren Jahren sind mit denselben Posten, ausschließlich der Bremen-Lingener Post, bei welcher die Zahl der zwischen Delmenhorst und Bremen beförderten Personen nicht hat ermittelt werden können, befördert worden:

*) Darunter 1690 Personen von den zwischen Oldenburg und Bremen belegenen Orten ab.

im Jahre	Perso- nen	auf Meilen	mithin rechnungs- mäßig ganz durch
1853	9590	48846	8141
1854	9738	48910	8152
1855	9791	49395	8232
1856	10971	55960	9327
1857	12927	61284	10214
1858	13791	61331	10222
1859	13000	57820	9637
1860	13015	57530	9588
1861	14021	62196	10366

In den Jahren 1858 bis 1860 haben die zu Ende 1857 eingetretene Krisis und die ungünstigen Zeitverhältnisse lähmend auf den Verkehr eingewirkt. Die zu Ende 1857 eingeführte Erhöhung des Personengeldes wird hierauf von geringem Einfluß gewesen sein, da zu derselben Zeit auch die concurrirenden Privatunternehmer wegen der hohen Fouragepreise ihre Fahrpreise in die Höhe zu setzen genöthigt waren.

Es ergibt sich aus der vorstehenden Uebersicht eine Steigerung des Personenverkehrs in 8 Jahren um $27\frac{1}{3}\%$.

Ueber den Personenverkehr vermittelt der Schnellposten und der sonstigen regelmäßig gehenden Privatfuhrwerke haben sich genaue Angaben nicht erhalten lassen. Schwerlich sind damit so viele Personen wie mit den Posten befördert worden, wenn auch, insbesondere mit Rücksicht auf den recht bedeutenden Verkehr zwischen Delmenhorst und Bremen, die Zahl nicht weit darunter bleiben wird.

Eben so wenig sind genaue Angaben über den Dampfschiffs-Personenverkehr zu erhalten gewesen. Die in der Denkschrift angegebene Zahl von 18000 beförderten Personen mag nach den darüber angestellten Ermittlungen, wenn sämtliche Personen, die nur einen Theil des Weges zurückgelegt haben, mitgezählt werden, nicht zu hoch angenommen sein, gewiß aber ist sie zu hoch, wenn sie als rechnungsmäßiger Ausdruck für die Zahl der ganz durch beförderten Personen dienen soll.

Außer durch die aufgeführten Transportmittel findet nun noch ein nicht unbedeutender Personenverkehr auf der Straße zwischen Oldenburg und Bremen durch gewöhnliche Privatfuhrwerke statt, der sich einer genauen Ermittlung gänzlich entzieht. Nur auf einer ganz allgemeinen Schätzung beruht es, wenn derselbe in der folgenden Zusammenstellung etwa halb so stark, wie der in derselben Richtung durch die Post vermittelte Personenverkehr, angesetzt ist.

Nach diesen Bemerkungen werden als im Jahre 1861 zwischen Oldenburg und Bremen ganz durch befördert anzusehen sein:

durch die Post	10900 Personen,
„ die Schnelldroschken 2c.	9000 „
„ das Dampfschiff	12000 „
„ gewöhnliche Privatsfuhrwerke	5600 „

zusammen 37500 Personen,

welche wegen der größern Billigkeit und Schnelligkeit der Bahnbeförderung sämmtlich der Bahn zuzurechnen sind. Zum Beweise der größern Billigkeit der Bahnbeförderung mag der folgende Vergleich dienen:

Nach dem hannoverschen Tarif würde die Bahnbeförderung von Oldenburg nach Bremen (Länge der Bahn = 5,63 Meilen) kosten: I. Classe 1 Rthl 5 gr ., II. Classe 26 gr ., III. Classe 17 gr .*) Dagegen kostet die Post 1 Rthl 12 gr ., die Schnelldroschke 1 Rthl 2 $\frac{1}{2}$ gr ., das Dampfschiff I. Platz 27 gr . 11 sw ., II. Platz 18 gr . 9 sw .

Anlage B.

Nachweisung des für eine Oldenburg-Bremer Eisenbahn in Betracht kommenden Güterverkehrs.

Die Denkschrift hat ihren Berechnungen im Wesentlichen den gesammten Güterverkehr des Oldenburger Landes mit Bremen zum Grunde gelegt. Soweit die Zahlen diesen gesammten Verkehr angeben, liegt kein Grund vor, ihre Richtigkeit zu bezweifeln; es sind dieselben, wie sie in der kürzlich erschienenen „tabellarischen Uebersicht des Bremischen Handels im Jahre 1861“ enthalten sind. Im Uebrigen aber beruhen die Angaben der Denkschrift offenbar mehr auf einer Eingebung als auf einer sorgfältigen Erwägung aller Verhältnisse, und es ist darnach nicht zu verwundern, wenn sie in manchen Einzelheiten recht weit von der Wahrheit abweichen, und wenn wichtige

*) Bei größern Entfernungen fordert der hannoversche Tarif noch niedrigere Sätze pro Meile.

Punkte ganz außer Acht gelassen sind. So ist es z. B. zu hoch gegriffen, wenn allein $\frac{1}{3}$ der zu Schiff zwischen dem Oldenburger Lande und Bremen transportirten Güter für die Stadt Oldenburg in Anspruch genommen, und wenn sämtliche per Achse transportirten Güter, unter denen sich beispielsweise allein 112004 Centner Raufutter befinden, der Bahn in ihrer ganzen Länge zugeschrieben werden; so ist ferner die mit Sicherheit zu erwartende wichtige Aenderung in dem Bezuge von Steinkohlen und anderen Gütern garnicht berücksichtigt. Statt jedoch eine eingehende Kritik der Annahmen der Denkschrift durchzuführen, mag lieber versucht werden, den Verkehr genauer und mit mehr Berücksichtigung der Verhältnisse unserer einzelnen Landestheile zu ermitteln.

Zunächst kommt der Verkehr der Stadt Oldenburg in Betracht. Ueber denselben liegen nur, soweit er zu Schiff stattgefunden hat, verbürgte Angaben vor. Nach denselben betrug *)

im Jahre	die Einfuhr Centner.	die Ausfuhr Centner.	zu- sammen Centner.
1856 . . .	211867	143021	354888
1857 . . .	338958	110569	449527
1858 . . .	496763	114085	610848
1859 . . .	589698	109184	698882
1860 . . .	602185	128754	730939
1861 . . .	733685	174207	907892

Der gesammte Güterverkehr der Stadt Oldenburg zu Schiff hat darnach in den 5 Jahren um c. 156 % zugenommen. Wenn auch ein großer Theil dieser Zunahme auf Rechnung der während derselben Zeit neu angelegten oder erweiterten Fabriken zu setzen, und wenn auch nicht anzunehmen ist, daß in den nächsten Jahren ähnliche neue Anlagen oder Erweiterungen den Verkehr in gleicher Weise fördern werden, so läßt sich doch ohne allen Zweifel noch immer eine recht erhebliche Steigerung erwarten. Es sei nur an den fortwährend in bedeutendem Maße steigenden Verbrauch von Steinkohlen erinnert.

Aus der großen Differenz zwischen der Ein- und Ausfuhr, welche im Jahre 1861 c. 560000 Centner betrug und die offenbar nur zum

*) Vergl. Oldenb. Gemeinde-Blatt, Nr. 13 de 1862. — Für das Jahr 1861 ist der Verkehr zum Zweck dieser Schrift auf's Neue ermittelt, und ist die abweichende Angabe im Gemeindeblatte unrichtig; die Richtigkeit der Angaben aus den früheren Jahren zu bezweifeln liegt kein Grund vor.

Theil auf Rechnung des Verbrauchs in der Stadt Oldenburg gesetzt werden kann, ergibt sich, was hier nebenbei bemerkt werden mag, wie erheblich der Verkehr der Stadt mit den übrigen Landestheilen zu Lande sein muß, ein Verkehr, der sich ganz der directen Ermittlung entzieht und auf dessen Bedeutung nur annähernd aus jener Differenz geschlossen werden kann.

Für den demnächstigen Eisenbahn-Verkehr, soweit die bisher zu Schiff beförderten Güter demselben voraussichtlich zufallen werden, handelt es sich zunächst um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1) Welche dieser Güter werden mit Bremen oder Orten jenseits Bremen umgetauscht?
- 2) Wie viele Güter werden auf die Eisenbahn übergehen, wie viele der Rahnschiffahrt verbleiben?
- 3) Werden sich in Folge der Bahnanlage die Bezugs- oder Absatzorte solcher Güter, welche jetzt nicht mit Bremen oder Orten jenseits Bremen umgetauscht werden, oder doch die Verkehrsrichtungen, in welchen sie sich bewegen, derart ändern, daß die Güter auf der Bahn ein- oder ausgeführt werden?

Zur Beantwortung der ersten Frage liegen über den directen Verkehr mit Bremen selbst bestimmte Zahlenangaben vor. Dies ist weniger der Fall hinsichtlich des Verkehrs mit Orten jenseits Bremen. Dieser letztgedachte Verkehr macht — abgesehen von denjenigen Gütern, welche in die erste Abtheilung des Zolltarifs fallen (Gegenstände, welche gar keiner Abgabe unterworfen sind, wie Kalk, Cement, Steine, Buschwerk, Muscheln u. dergl.) — einen Theil des gesammten Declarationsscheinsverkehrs der Stadt Oldenburg aus, und der Declarationsscheinsverkehr liegt nur in seiner Gesamtheit, nach den einzelnen Waarengattungen zusammengestellt, vor. Um daraus die mit Orten jenseits Bremen umgetauschten Güter auszuscheiden, sind alle einzelnen Artikel nach ihren Bezugsquellen und Absatzorten einer sorgfältigen Prüfung unterzogen, und ist nach dem Resultat derselben der wahrscheinliche Verkehr mit Orten jenseits Bremen festgestellt worden. Der Verkehr mit Gütern aus der ersten Abtheilung des Zolltarifs hat sich mit hinreichender Genauigkeit ermitteln lassen.

Zur Beantwortung der zweiten Frage kommt wesentlich die Höhe der Frachten in Betracht. Zum Vergleich mögen hier einige Sätze folgen:

Die Rahnsfracht nach und von Bremen beträgt pro Last für:

Courant.

Colonialwaaren, Twist	3 $\frac{1}{2}$ — gr.
Rocken, Weizen, Bohnen, Speck, Schinken	

Courant.

und Fettwaaren, Thran, Pottasche, Baum-
 wolle, Lumpen: $2-2\frac{1}{2}$ sch Gold . . . = 2 sch 15 gf.
 Gerste, Taback: 2 sch Gold . . . = 2 " 6 "
 Salz, Steine, Kalk, Holz: $1\frac{2}{3}$ sch Gold . = 1 " 25 "

Dagegen beträgt die Eisenbahnfracht beim Lokal-Verkehr zwischen
 Bremen, den hannoverschen und braunschweigischen Stationen auf eine
 Entfernung von 6 Meilen:

pro Last von
 pro Centner 40 Centnern
 für Frachtgüter

der Klasse A (gewöhnl. Fracht- gut)	$2\frac{1}{2}$ gf.	3 sch 10 gf.
der Klasse B (z. B. rohe Baum- wolle, Baumwollengarn, Twist, Lumpen, Thran, Pottasche, Roh- und Roll- taback, Salz, Butter) . .	2 "	2 " 20 "
der Klasse C (Getreide, Hülsen- früchte, Delsamen, frisches Obst, Kartoffeln — bei Quantitäten von minde- stens 100 Centnern)		
bei Entfernungen von 6 Meilen . . .	$1\frac{9}{10}$ "	} c. 1 " 23 "
bei größeren Entfernun- gen bis herab zu .	$1\frac{1}{2}$ "	

für Fahrgüter (bei Quantitäten von
 mindestens 50 Centnern)

der Klasse A (z. B. Cement, roh vorgerichtete Nuthöl- zer, Knochen)	$1\frac{1}{5}$ "	1 " 18 "
der Klasse B (z. B. Roheisen, Brennholz, europäisches Bau- und Nuthholz, unge- löschter Kalk, Steine, Stroh, Torf)		
bei Entfernungen von etwa 6 Meilen .	$1\frac{1}{6}$ "	} c. 1 " 10 "
bei größeren Entfernun- gen bis herab zu .	$\frac{4}{5}$ "	

der Klasse C (z. B. Lehm, Thon, Mergel, Steinmaterial zur Pflasterung) pro Centner. pro Last von 40 Centnern.

bei Entfernungen von etwa 6 Meilen .	$\frac{3}{4}$ "	} c. — " 25 "
bei größeren Entfernungen bis herab zu c.	$\frac{1}{2}$ "	

Recht gering ist die Fracht für Steinkohlen von den Productionsorten aus, insbesondere, wenn dieselben bei mindestens 5000 Centnern (25 Doppelwaggon-Ladungen) in Extrazügen transportirt werden. Sie beträgt dann im norddeutschen Eisenbahnverbande pro Centner und Meile 1 hannov. Pfennig, oder pro 40 Centner auf 6 Meilen 24 gr., von den hannoverschen Productionsorten aus nach Bremen sogar noch etwas weniger.

Es geht aus diesen Angaben hervor, daß die Kahnfracht für einige Artikel höher, für andere niedriger wie die Eisenbahnfracht steht. Im Allgemeinen ist der Unterschied nicht bedeutend. Bei der Beförderung von Steinkohlen, Steinmaterial zur Pflasterung u. können die Schiffer jedoch nicht mit der Bahn concurriren. Im Uebrigen ist wohl zu erwarten, daß die Schiffer sich zu einer noch weiteren Herabsetzung ihrer Frachtpreise, als sie bereits in den letzten Jahren bei der Hunte-Schiffahrt, und wie sie jetzt in Folge der Eröffnung der Bremer-Geeft-Bahn bei der Unterweser-Schiffahrt eingetreten ist, verstehen werden, und daß sich dann vielleicht für die Mehrzahl der Güter die Kahnfracht billiger wie die Eisenbahnfracht stellen wird.

Die Höhe der Frachtsätze ist jedoch für die Beantwortung der Frage, wie viele Waaren der Eisenbahn zufallen, wie viele der Kahnschiffahrt verbleiben werden, nicht allein entscheidend. Es kommen für solche Güter, welche mit Orten jenseits Bremen umgetauscht werden, wesentlich auch die recht bedeutenden Umladungs- und Speditionskosten in Betracht. Zur Vermeidung derselben werden manche Waaren, die jetzt auf der Oberweser oder deren Nebenflüssen in Rähne und besonders in Böcke verladen werden, wie dies z. B. häufig mit Salz, Steinen, Holz u. dergl. der Fall ist, die Wasserstraße bis Oldenburg beibehalten, wogegen solche Waaren, welche jetzt auf der Bahn bis Bremen kommen und dort in Rähne übergeladen werden, oder welche umgekehrt jetzt zu Schiff nach Bremen gehen und dort die Eisenbahn suchen, fast ohne Ausnahme auf der Oldenburg-Bremer Bahn Beförderung erhalten werden.

Zu Gunsten der Kahnschiffahrt kommt ferner in Betracht, daß manche Waaren, die direct von Bremen kommen oder dahin gehen,

unmittelbar aus den Bremer Packhäusern in Rähne verladen oder bei denselben ausgeladen werden können. Dagegen kommt zu Gunsten der Bahn die raschere und präcisere Beförderung und der Umstand in Betracht, daß viele solche Waaren, welche jetzt zu Schiff kommen, und die zur Completirung der Ladung, obgleich beim Lagern mehr oder weniger dem Verderben ausgesetzt, in bedeutenden Quantitäten bezogen werden müssen, künftig, sowohl zur Vermeidung des Abgangs beim Lagern, als zur Verringerung der erforderlichen Kapitalanlage, lieber öfter in geringeren Quantitäten per Bahn werden bezogen werden.

Ist es nun hiernach auch nicht wohl möglich, die zweite Frage im Voraus genau zu beantworten, so verdienen doch die unter thunlichster Berücksichtigung aller Umstände angestellten und in die auf Seite 44 u. 45 nachfolgende Uebersicht eingetragenen Schätzungen, welche zur Erreichung möglichster Genauigkeit jede einzelne Waarengattung besonders befaßt haben, einiges Vertrauen. Aus dieser Uebersicht, so wie aus dem Angeführten überhaupt geht hervor, daß wenn auch der Rahnsschiffahrt durch die Eisenbahn eine Menge von Gütern entzogen, ihr doch noch immer eine erhebliche Quantität verbleiben wird. Ja es ist bei der durch die Bahnanlage zu erwartenden Zunahme der Güterfrequenz sogar wahrscheinlich, daß die Rahnsschiffer später nicht weniger als bisher Beschäftigung im Güterverkehr mit Bremen finden werden.

Bei Beantwortung der dritten Frage findet die Wahrscheinlichkeit einen noch weiteren Spielraum wie bei der zweiten, und sie kann daher eine vollständige Beantwortung nicht finden. Es sollen hier nur einige Punkte berührt werden.

Vor Allen sind die Steinkohlen in Betracht zu ziehen, die zur Zeit fast ausschließlich von England bezogen werden. Beim Bahntransport bis Oldenburg werden aber deutsche Kohlen billiger als englische kommen, wie die folgende Berechnung ergibt:

200 Centner (d. i. eine Doppel-Waggonladung) Rußkohlen von der Zeche Hibernia bei Dortmund franco Bahnhof Gelsenkirchen kosten à Centner $2\frac{5}{12}$ gr.	16	sch	3	gr.	4	sw.
Fracht bis Bremen per Eisenbahn	26	"	10	"	—	"
Fracht von Bremen bis Oldenburg à Ctr. $5\frac{2}{3}$ Pf.	3	"	23	"	3	"
Summa	46	sch	6	gr.	7	sw.

Dagegen kosten 200 Centner englische Kohlen ähnlicher Qualität bei 8 £ Fracht pro Keel (dieselbe steht in der Regel höher) frei am Stau 48 sch 20 gr., wobei der Einkaufspreis in Newcastle pro Chaldron zu 9 Schillingen angenommen ist.

Nach mehr zu Gunsten der deutschen Kohlen stellt sich der Vergleich für bessere Kohlenarten. In der Zeche Helena und Amalia (Berge = Vorbeck bei Essen) kosten nämlich 200 Centner Kohlen bester Qualität	18	sch	—	gf.
Fracht bis Bremen (bei 25 Waggon = Ladungen à 200 Centner) mit Zuschlag von der Zeche bis zum Bahnhof	27	„	16 $\frac{1}{2}$	„
Fracht bis Oldenburg (wie oben)	3	„	23 $\frac{1}{4}$	„
Summe	49	sch	9 $\frac{3}{4}$	gf.

Dagegen kostet dieselbe Quantität beste grobe West = Hartley Steamkohlen, bei derselben Fracht wie oben und bei einem Einkaufspreis in Newcastle von 23 Schill. 6 Pf. pro Chaldron, frei am Stau 64 sch, eine geringere Sorte Steamkohlen, den Preis pro Chaldron zu 21 Schill. angenommen, 60 sch 20 gf.

Dabei sind in Betreff der Qualität die deutschen Kohlen nach den vom norddeutschen Lloyd und in großen Etablissements an der Weser gemachten Erfahrungen den englischen vorzuziehen. Es ist deshalb garnicht daran zu zweifeln, daß Oldenburg seinen bedeutenden, in steter Zunahme begriffenen Bedarf an Steinkohlen nach Eröffnung der Oldenburg-Bremer Bahn fast ganz aus dem inneren Deutschland, insbesondere, wegen der größeren Nähe und des billigeren Transports, eine bedeutende Quantität an hannoverschen Kohlen, beziehen wird. Dieser Artikel wird nach dem weiter oben über die Frachtpreise Bemerkten ganz der Bahn zufallen. Die für einige an der Hunte gelegene Fabriken bequemere Ausladung aus Schiffen kann dabei nicht in Betracht kommen, da dieselben sich gewiß einen Schienenweg bis zu ihrem Etablissement anlegen werden.

Ferner verdienen die behauenen Pflastersteine Erwähnung. Dieselben werden, wenn sie bis Oldenburg per Bahn transportirt werden können, zum größten Theil vom Wiesberge bei Osnabrück bezogen werden.

Sodann kommen verschiedene werthvolle Güter in Betracht, die von Holland, und zwar jetzt meistens zu Schiff, öfters aber auch schon zur Vermeidung der hohen See-Assicuranz-Prämie per Eisenbahn über Oberhausen und Bremen bezogen werden. Nach der Fortführung der Bahn bis Oldenburg wird letzteres in weit größerem Maße wie bisher geschehen. *)

*) Als Beispiel, daß schon jetzt werthvolle Güter von Holland mit Vortheil per Bahn über Oberhausen und Bremen bezogen werden können, mag Folgendes dienen:

Endlich mag noch erwähnt werden, daß ein großer Theil solcher Waaren, welche mit Orten unterhalb Bremen umgetauscht werden, wie z. B. gemahlene Farbehölzer und Wein, von denen nicht unbedeutende Quantitäten von Lesum und Burgdamm zu Schiff kommen, der Eisenbahn zufallen werden.

Diese Andeutungen können nach dem oben Gesagten keineswegs Anspruch darauf machen, die unter die dritte Frage fallenden Aenderungen vollständig anzugeben, welche die Güterbewegung nach Eröffnung der Eisenbahn hinsichtlich der Verkehrsrichtung, der Bezugs- und der Absatzorte erleiden wird; für eine solche Aufgabe reicht menschliche Voraussicht nicht aus. Es hat durch dieselben nur gezeigt werden sollen, wie sehr eine Eisenbahn die Richtung für Handel und Verkehr überhaupt bestimmt, und dazu werden die angeführten Beispiele genügen.

In Berücksichtigung aller bei Beantwortung der drei Fragen zur Sprache gebrachten Punkte ist nun die unter lit. C. anliegende Tabelle (S. 44 u. 45) zusammengestellt und darin angegeben worden, wie viel von dem im Jahre 1861 in der Stadt Oldenburg stattgehabten Waarenverkehre per Schiff der Eisenbahn möchte zugefallen sein, wenn dieselbe schon im Betriebe gewesen wäre. Darnach werden von dem durch die Schifffahrt vermittelten Waarenverkehr der Stadt Oldenburg 413470 Centner für den Bahnverkehr zu rechnen sein.

Es sind für 30 Ballen Baumwolle, Brutto 18846 <i>fl.</i> gezahlt an Schiffsfracht von Amsterdam bis Brake	74	Thlr.	18	gf.	6	sw.
von Brake bis Oldenburg und Kosten	11	"	23	"	4	"
Affecuranz 1 %	40	"	—	"	—	"
Summa	126	Thlr.	11	gf.	10	sw.

Dagegen stellt sich die Fracht per Eisenbahn von Rotterdam oder Amsterdam wie folgt:

Fracht bis Bremen à Centner 16¼ gf.	102	Thlr.	2	gf.	6	sw.
Expedition in Bremen	6	"	—	"	—	"
Von Bremen bis Oldenburg à Last 2½ Thlr.	11	"	7	"	6	"
Summa	119	Thlr.	10	gf.	—	sw.

mithin trotz des bedeutenden Umwegs noch um 7 Thlr. 1 gf. 10 sw. billiger als per Schiff. Das war freilich ein Ausnahmefall, der nur bei hohem Preise der Baumwolle eintreten konnte. Er zeigt aber doch, daß schon jetzt bei werthvollen Gütern der Vergleich sich zu Gunsten der Landfracht stellen kann.

Daß eine höchst bedeutende Waarenquantität, falls die directe Verbindung der holländischen Bahnen über Leer und Oldenburg nach Bremen zu Stande kommen sollte, den Weg über Leer nehmen würde, bedarf nach dem Vorstehenden kaum der Erwähnung. Die Bahnstrecke von Harlingen bis Bremen würde kaum halb so lang, wie die jetzige von Amsterdam bis Bremen sein, und die ganze Fracht für das oben erwähnte Baumwollenquantum würde nicht mehr als 30 bis höchstens 60 Thlr. betragen haben.

Von den Gütern, welche jetzt per Achse von der Stadt Oldenburg aus der Richtung von Bremen und jenseits Bremen bezogen und dahin abgesetzt werden, sind nicht nur diejenigen zu berücksichtigen, welche jetzt direct von oder über Bremen kommen und dahin gehen, sondern auch diejenigen, welche zur Zeit wegen der Zollbelästigung in Bremen die Delmenhorst-Nienburger Route wählen. Diese Güter werden sämmtlich wegen der sehr viel billigeren Bahnfracht der Eisenbahn zufallen. Es werden nämlich jetzt bei der Beförderung durch Frachtwagen von Oldenburg bis Bremen oder umgekehrt durchschnittlich pro Centner 10 *gs.* gezahlt, wogegen die Bahnbeförderung für Frachtgüter höchstens 2½ *gs.* und selbst für Eilgüter nur 5 *gs.* kosten würde.

Ein Theil dieses Verkehrs per Achse, einschließlich des Bareler Frachtfuhrverkehrs, soweit zugleich Güter für Oldenburg mit geladen werden, wird zur Zeit durch 8 ständige und einige unständige Frachtfuhrleute, die zusammen jährlich etwa 200 Touren hin und eben so viele zurück machen, vermittelt. Rechnet man für jeden Frachtwagen durchschnittlich 100 Centner, so ergiebt dies einen Güterverkehr von 40000 Centnern. Der Güterverkehr durch sonstige Privatsfuhrleute und durch die Post*) kann, soweit er der Bahn zufallen wird, mindestens auf ¼ des Frachtfuhrverkehrs, mithin auf 10000 Centner veranschlagt werden. Von dem gesammten jetzigen Güterverkehr zu Lande zwischen der Stadt Oldenburg (theilweise auch Barel) und Bremen oder Orten jenseits Bremen würden darnach 50000 Centner der Bahn zuzurechnen sein.

Ist im Vorstehenden nur der Verkehr der Stadt Oldenburg (mit Einschluß eines Theils des Frachtfuhrverkehrs der Stadt Barel) in's Auge gefaßt, so bleibt noch der Verkehr des übrigen Landes mit Bremen und jenseits Bremen in Betracht zu ziehen. Da es darüber fast ganz an verbürgten Angaben fehlt, so müssen an ihrer Stelle Schätzungen aushelfen.

Die Städte und gleichnamigen Aemter Jever und Barel, sowie das Ammerland werden für ihren Güterverkehr die Bahn in ihrer ganzen Länge in ausgedehnter Weise benutzen, und daß dieser Verkehr sehr bedeutend ist, ist gar nicht zu bezweifeln. Es mag nur an den Bezug von Colonial-, Manufacturwaaren und Industrieerzeugnissen aller Art und an Rohstoffen für die Bareler Fabriken und die Jeteler Webereien, an den Absatz von landwirthschaftlichen

*) Von den sämmtlichen Postanstalten sind im Jahre 1861 8653 Centner mit dem Auslande ausgetauscht worden. Nach darüber angestellten Berechnungen würden davon etwa 7000 Centner mit der Bahn Beförderung erhalten haben.

Erzeugnissen aus allen diesen Landestheilen (auch von Butter aus Ostfriesland), von Baumwollengarn und Twist, von Baumwollen-, Leinen- und Eisenwaaren aus der Stadt und dem Amte Varel, von Honig, Hopfen, Schinken und rohen Holzwaaren aus dem Ammerlande, von Baumaterialien aus den Ziegeleien der Aemter Rastede und Varel erinnert werden. Ein Theil dieses Verkehrs ist freilich schon insofern, als manche dieser Güter in Oldenburg umgeladen und weiter spedirt werden, dem Verkehr der Stadt Oldenburg zugerechnet worden, doch ist ein großer Theil, insbesondere der überwiegend größte Theil des dem Oldenburger wohl mindestens gleichkommenden Frachtfuhrverkehrs der Stadt Varel und der recht bedeutende Frachtfuhrverkehr der Stadt Jever bisher ganz außer Rechnung geblieben. Zudem ist mit Sicherheit darauf zu rechnen, daß alle diese Landestheile bei Fortführung der Bremer Bahn bis Oldenburg einen großen Theil ihrer Güter mittelst der Oldenburg-Bremer-Bahn, statt jetzt über Leer beziehen werden. Auch wird von dem jetzigen Vareler Schiffsverkehr ein Theil den Landtransport und damit die Bahn suchen. Eine genaue Berechnung über die Größe dieses gesammten Verkehrs anzustellen, ist unmöglich; es wird aber nach dem Vorhergehenden nicht zu hoch gegriffen sein, wenn die aus allen diesen Landestheilen der Bahn zufallende Gütermenge auf das Dreifache der zwischen der Stadt Oldenburg und Bremen zu Lande transportirten Güter, mithin auf 150000 Centner, angenommen wird.

Auch das Stedingerland, Amt Delmenhorst und Münsterland werden zur Güterfrequenz der Bahn zwischen Delmenhorst und Bremen einer- und Delmenhorst und Oldenburg andererseits durch ihre landwirthschaftlichen Erzeugnisse (es sei hier an den bedeutenden Getreidehandel der Stadt Delmenhorst erinnert), ihre Cigarrenfabriken, Korkschneidereien, Gerbereien, Ziegeleien und Töpfereien und durch ihr Pflasterungsmaterial nicht wenig beitragen. Der jetzige Verkehr dieser Landestheile mit Oldenburg und Bremen und unter einander entzieht sich einer genauen Ermittlung, da er, abgesehen von einigen Frachtwagen, die wöchentlich zwischen Delmenhorst und Bremen und zwischen Delmenhorst und Oldenburg fahren, ohne größere Transportmittel bewerkstelligt wird. Wie groß aber ein solcher nicht wohl weiter nachweisbarer Verkehr sein kann, dazu liefert die oben (S. 31) erwähnte Differenz von ca. 560000 Centnern zwischen der durch die Schifffahrt vermittelten Ein- und Ausfuhr der Stadt Oldenburg ein Beispiel. Rechnet man nämlich beim Frachtfuhrverkehr der Stadt Oldenburg die Ein- und Ausfuhr einander gleich und nimmt man ferner an, daß in Oldenburg selbst von jener Mehreinfuhr zu Schiff etwa 360000

Centner an Pflasterungs- und Baumaterial, Verzehrungsgegenständen u. s. w. verbraucht oder bei der Bearbeitung verloren werden, so bleiben noch immer 200000 Centner übrig, die von der Stadt in das Land ausgeführt werden, ohne daß sich ein genauer Nachweis darüber führen ließe. Die wirkliche von der Stadt in das Land ausgeführte, nicht weiter nachweisbare Gütermenge ist aber noch sehr viel größer; denn jenen 200000 Centnern muß noch alles das hinzugerechnet werden, was von dem durch gewöhnliche Landtransportmittel in die Stadt Eingebrachten wieder ausgeführt wird. — Hat man sich auf solche Weise ein ungefähres Bild von der Bedeutung des kleinen, nicht in's Auge fallenden und eben deshalb sich der genauen Ermittlung entziehenden Verkehrs gemacht, so wird man es als einen sehr mäßigen Anschlag bezeichnen müssen, wenn für den Verkehr der oben bezeichneten Landestheile die gleichen Quantitäten wie für den Landverkehr zwischen Oldenburg und Bremen, mithin 50000 Centner, dem Verkehr auf der Bahn in ihrer ganzen Länge zugerechnet werden.

Ganz außer Rechnung geblieben ist endlich bisher noch der Pferde- und Viehtransport, zu dem fast alle Landestheile, vor allen das Butjadingerland, ihr Contingent stellen werden. Bestimmte Angaben über die jetzige Pferde- und Viehausfuhr liegen zwar nicht vor, indeß hat sich nach Rücksprache mit Sachkundigen Folgendes annähernd genau feststellen lassen.

An Pferden mögen von den verschiedenen Märkten der Stadt Oldenburg und derjenigen Landestheile, von denen aus die Bahn voraussichtlich in ihrer ganzen Länge für den Transport benutzt werden wird, 1100 Stück, ferner außer den Märkten 300 Stück, also in Summe 1400 Stück nach Hannover und über Hannover hinaus ausgeführt werden.

An Zuchtvieh (Hornvieh) werden etwa 2900 Stück aus Butjadingerland, Moorriem, Jade, Barel und Jeverland eben dahin ausgeführt, davon der bedeutendste Theil auf der Delmenhorster Chaussee über Syke, um bei Gysstrup die Bahn zu erreichen, ein geringerer Theil über Bremen und ein anderer Theil über Leer.

An Fettvieh (Hornvieh) werden ferner, ebenfalls aus denjenigen Gegenden, welche dafür die Bahn in ihrer ganzen Länge benutzen werden, etwa 700 Stück zu den Märkten in Bremen, Hannover, Hilbesheim und Umgegend, c. 500 Stück eben dahin außer der Marktzeit und c. 400 Stück aus dem Butjadingerlande über Leer nach dem Rheine ausgeführt.

An fetten Schweinen bezieht Bremen etwa 100 Stück aus Ra-

stede und dem Ammerlande, an Schaafen etwa 2000 Stück aus dem Butjadinger-, Feverlande u. s. w.

Darnach ergibt sich aus den bezeichneten Gegenden eine Vieh-
ausfuhr von

1400	Stück	Pferden,
4500	"	Hornvieh,
100	"	Schweinen,
2000	"	Schaafen.

Für den Transport dieses Viehs wird ohne Zweifel die Bahn benutzt werden, da die Beförderung durch Treiber sehr viel theurer zu stehen kommt.*) Da ein Waggon 8 Stück Rindvieh faßt, so können für die ganze angegebene Viehausfuhr etwa 800 Waggon-Ladungen in Anschlag gebracht werden.

Außerdem ist die bedeutende Viehausfuhr derjenigen Landestheile in Betracht zu ziehen, welche die Bahn nur auf einem Theil ihrer Länge benutzen werden, nämlich des Stedingerlandes, des Amts Delmenhorst und des Münsterlandes. Daß die Viehausfuhr aus diesen Landestheilen sehr bedeutend sein muß, geht schon daraus hervor, daß im Jahre 1861 nach der „tabellarischen Uebersicht des Bremer Handels“ 10867 Stück Schlachtvieh (allerdings wohl zum größten Theil Kälber, Hammel und Schweine) aus dem Oldenburger Lande in Bremen eingeführt sind. Wenn auch nicht diese ganze Ausfuhr, selbst nicht der größere Theil, so wird doch immer ein erheblicher Theil derselben sich der Bahn zuwenden.

Endlich ist in Betracht zu ziehen, daß manches Stück Vieh, welches zu den Märkten ausgeführt wird, unverkauft wieder zurückkommt und damit auch auf dem Rückwege die Bahn benutzt.

Nach allem diesen werden für den Viehtransport mindestens 1000 Waggon-Ladungen für die ganze Bahnlänge gerechnet werden können.

Faßt man schließlich den oben für die Bahn berechneten Güterverkehr zusammen, so ergeben sich für die ganze Bahnlänge die folgenden Zahlen:

Stadt Oldenburg, vom Schiffsverkehr . . .	413470	Centner,
vom Landverkehr . . .	50000	"
Städte und Aemter Fever und Barel und das		
Ammerland	150000	"
Stedingen, Delmenhorst und Münsterland . .	50000	"
Summa	663470	Centner,

*) Der Transport per Bahn eines Stückes Rindvieh von Bremen nach Berlin, einschließlich der Gebühr für den Führer, kostet durchschnittlich 6¼ *Re*; dafür kann die Beförderung durch Treiber nicht geschehen.

außerdem 1000 Waggon-Ladungen Vieh — als diejenige Gütermenge, welche von den im Jahre 1861 im Verkehre befindlich gewesenen Gütern der Bahn zugefallen wäre, falls diese schon bestanden hätte.

Für die Zunahme, in welcher der Güterverkehr begriffen, ist bereits weiter oben (S. 31) bei Besprechung des durch die Schifffahrt vermittelten Waarenverkehrs der Stadt Oldenburg ein Beispiel gegeben worden. Es wurde dort nachgewiesen, daß dieser Verkehr in den 5 letzten Jahren um c. 156 Procent zugenommen hat. Ein weiteres Beispiel bietet der Postpäckerverkehr. Es sind nämlich von den sämtlichen Postanstalten an gewöhnlichen Paketen, ohne die transitirenden Sendungen, befördert worden:

1853:	4924 Centner,
1854:	6791 "
1855:	7778 "
1856:	8958 "
1857:	9598 "
1858:	10483 "
1859:	11837 "
1860:	11663 "
1861:	12712 "

Die Zunahme hat in diesen 8 Jahren mithin 158 Procent betragen.

Ein ferneres Beispiel ist den „tabellarischen Uebersichten des Bremischen Handels“ entnommen. Darnach betrug der gesammte Verkehr des Oldenburger Landes mit Bremen:

im Jahre	aus Bremen eingeführt Centner.	nach Bremen ausgeführt Centner.	zu- sammen Centner.
1850 . .	315113	181699	496812
1851 . .	482368	182348	564716
1852 . .	406427	178213	584640
1853 . .	417697	178686	596383
1854 . .	479107	237627	716734
1855 . .	516601	202432	719033
1856 . .	863059	221264	1,084323
1857 . .	700699	301637	1,002336
1858 . .	726468	273453	999921
1859 . .	813164	311593	1,124757
1860 . .	1,105804	593499	1,699303
1861 . .	909532	588759	1,498291

Dieser Verkehr hat in den 11 Jahren, also bis zum Jahre 1861 einschl., obgleich dieses nach dem Ergebniß des Vorjahres hinsichtlich

des Güteraustausches mit Bremen nicht als ein besonders günstiges angesehen werden kann, um 202 Procent zugenommen.

Darnach ist im Durchschnitt beim Güterverkehr der Stadt Oldenburg zu Schiff in 3—4 Jahren, beim Postpäckereiverkehr in 5—6 Jahren, beim Güterverkehr des Oldenburger Landes mit Bremen in etwa 7 Jahren eine Verdoppelung eingetreten. Alle diese aus sichern Grundlagen geschöpften Zahlen sprechen für sich selbst.

Anlage C.

Ueber

des durch die Schifffahrt vermittelten Waaren-
mit Angabe des einer Oldenburg-Bremer Eisenbahn
(Zu Anlage B.

Bezeichnung der Waaren nach Hauptgattungen.	Waaren-Eingang		
	Ueber- haupt.	Darunter	
		vom Vereins- In- lande.	vom Vereins- Aus- lande.
1.	2.	3.	4.
A. Waaren, welche in die zweite Ab- theilung des Zolltarifs fallen			
1. Verzehrungsgegenstände	197534	130138	67396
2. Rohstoffe, mit Ausnahme von Steinkohlen	152055	30687	121368
3. Steinkohlen	261501	—	261501
4. Halbfabrikate	4696	1348	3348
5. Manufacturwaaren	855	572	283
6. Kunst- und Industrie-Erzeugnisse	12335	10029	2306
7. Verschiedene nicht aufgeführte Gegenstände	2268	1584	684
Summe zu A.	631244	174358	456886
B. Waaren, welche in die erste Ab- theilung des Zolltarifs fallen.			
1. Verzehrungsgegenstände	38521	c. 37931	c. 790
2. Rohstoffe	63920	c. 63880	c. 40
Summe zu B.	102441	101811	830
Generalsumme zu A. und B.	733685	276169	457716

Anmerk.. Die Spalten 2, 3, 4 und 6, ferner 8, 9, 10 und 12 enthalten genau
ermittelte, die Spalten 5 und 7, sowie 11 und 13 geschätzte Zahlen. — Die Schätzungen

sicht

Verkehrs der Stadt Oldenburg im Jahre 1861,
wahrscheinlich zufallenden Theils dieses Verkehrs.

(Seite 37.)

in Centnern.				Waaren-Ausgang in Centnern.				
Von den in Spalte		Für die Bahn sind zu rechnen	Ueber- haupt.	Darunter		Von den in Spalte		Für die Bahn sind zu rechnen
3.	4.			nach dem Bereins- In- lande.	nach dem Bereins- Aus- lande.	9.	10.	
aufgeführten Waaren sind eingegangen von						aufgeführten Waaren sind ausgegangen nach		
jenseits Bremen.	Bremen.					jenseits Bremen.	Bremen.	
5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
74165	25802	61805	22772	11569	11203	427	1248	512
9363	62103	26189	21337	20389	948	5903	269	3698
—	3602	261501	—	—	—	—	—	—
1247	267	1326	18465	18442	23	17429	—	17429
562	179	741	918	905	13	354	7	361
7544	1904	7412	21846	13706	8140	1089	2356	1346
792	517	650	1929	1558	371	300	93	200
93673	94374	359624	87267	66569	20698	25502	3973	23546
4400	—	—	50	50	—	—	—	—
37920	40	28300	86890	c. 76890	c. 7000	—	2000	2000
42320	40	28300	86940	76940	c. 7000	—	2000	2000
135993	94414	387924	174207	143509	27698	25502	5973	25546
Dazu die Generalsumme in Spalte 7 mit 387924								
Giebt in Summa für die Bahn . . . 413470								

sind in jeder Rubrik für jede einzelne Waarengattung besonders und mit möglichster Genauigkeit vorgenommen worden.

Anlage D.

Mittheilung
aus den Betriebsverhältnissen der hannover

	Bezeichnung der Einheiten.
1. Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen.	
a) Im Jahresdurchschnitt	Meile
b) Am Schlusse des Betriebsjahres	"
2. Bis zum Schlusse des Betriebsjahres verwandtes Anlagekapital pro Bahnmeile	⌘
3. Frequenz der Bahnen.	
a) Durchschnittszahl der auf jeder Bahnmeile gefahrenen Züge	Züge
b) Durchschnittlich auf jeder Bahnmeile beförderte Personen ¹⁾	Personen
c) Durchschnittlich auf jeder Bahnmeile beförderte Güter ²⁾	Centner
4. Einnahmen und Betriebskosten.	
a) Es ist vereinnahmt:	
für die Person pro Meile einschl. Gepäck-Überfracht .	Groschen
für den Centner Gut pro Meile	"
an verschiedenen Einnahmen in Procenten der Gesamteinnahme	Procent
b) Die Betriebskosten haben betragen: ³⁾	
die Bahn- und die allgemeine Verwaltung pro Meile	
Bahnlänge	⌘
dieselben pro Lokomotiv-Meile	"
die Transportverwaltung pro Lokomotiv-Meile . . .	"
5. Rechnungsergebniß.	
a) Einnahmen pro Bahnmeile	⌘
b) Ausgaben pro Bahnmeile	"
c) Ueberschuß pro Bahnmeile	"
d) Die Ausgaben betragen in Procenten der Einnahme .	Procent
e) Der Ueberschuß beträgt in Procenten des Anlagekapitals	"

¹⁾ Hannover ausschl., Preußen und Baden einschl. Militair und Auswanderer; in Baden ohne Militair: 198402.

²⁾ Hannover und anscheinend auch Preußen ausschl., Baden einschl. Equipagen und Vieh.

³⁾ Die Betriebskosten sind in den hannoverschen und preussischen Nachweisungen (die badischen geben eine etwas andere Eintheilung) eingetheilt in solche, welche sich aus der

lungen

schen, preussischen und badischen Eisenbahnen.

Unter hannoverscher Betriebsverwaltung stehende Bahnen (Betriebsjahr 1859/60).				Die preussischen Bahnen (Betriebsjahr 1860).	Die badischen Bahnen (Betriebsjahr 1859).
Das ganze Bahnsystem.	Die älteren Bahnen.	Die Südbahn.	Die Westbahn.		
110,43	52,17	23,93	34,33	733,50	47,34
110,43	52,17	23,93	34,33	737,88	48,49
408251	411920	473002	357538	480586	525829
4279	?	?	?	4387	4175
117236	?	?	?	160142	213280
2,663731	?	?	?	3,414105	1,996320
3,75	?	?	?	3,33	3,21
0,303	?	?	?	0,275	0,349
2,26	?	?	?	5,64	6,28
7052	?	?	?	9079	9509
1,65	?	?	?	2,03	2,21
3,275	?	?	?	3,21	2,61
44100	64911	37239	17259	53278	48494
21367	28837	19771	11129	27487 ⁴⁾	20722
22733	36074	17468	6130	25791	27772
48,45	44,43	53,09	64,48	51,26	42,73
5,57	8,76	3,69	1,71	5,36	5,28

Bahnverwaltung, aus der Transportverwaltung und aus der allgemeinen Verwaltung ergeben. Während die Kosten der Transportverwaltung sich im Allgemeinen nach der Zahl der gefahrenen Lokomotiv-Meilen richten, sind diejenigen der Bahnverwaltung und der allgemeinen Verwaltung zugleich mit von der Länge der Bahn abhängig.

⁴⁾ Darunter 4079 Thlr., welche nicht mit unter den Betriebskosten aufgeführt sind.

Übersichtskarte verschiedener Eisenbahnprojecte

zwischen

Oldenburg, Brake u. Bremen

Die kleinen, der Bahnrichtung beigegebenen Zahlen
bezeichnen die Entfernungen vom Oldenburger
Bahnhof in Meilen

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

