

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg

Schwecke, W.

Bremen, 1913

B. Industrie

urn:nbn:de:gbv:45:1-3847

sowie für sonstige Fahrzeuge von einer bestimmten Größe an die Annahme eines Lotsen vorgeschrieben.

Für das Rettungswesen in Fällen von Seenot besteht in Oldenburg ein Bezirksverein der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“. Fünf Rettungsstationen, auf Wangeroog (gegründet 1864), in Horumerfiel (gegründet 1866), in Wilhelmshaven (gegründet 1867), in Fedderwarderfiel (gegr. 1875) und in Hooftfiel (gegr. 1875), besäumen die oldenburgische Küste. Sämtliche Stationen sind mit Rettungsbooten, die zum Rudern und Segeln eingerichtet sind, mit Gewehren zum Leinenschießen, Rettungsringen, Korkwurfkugeln, Korkjacken usw. ausgerüstet, die Station Wilhelmshaven seit 1902 auch mit einem tragbaren Raketenapparat. Die braven Rettungsmannschaften haben bis zum Jahre 1911 einschließlich in 37 Strandungsfällen insgesamt 158 Menschenleben dem Wellentode entrissen.

Die gesamten Schiffsfahrtsinteressen finden die eifrigste Förderung in einer Reihe von Vereinen, die z. T., wie die im Jahre 1574 gegründete „Oldenburgische Schiffergesellschaft“, schon auf ein hohes Alter zurückblicken können. Die Oldenburgische Schiffergesellschaft verfolgt neben der Pflege des geselligen Lebens und des Zusammengehörigkeitsgefühls ihrer Mitglieder die Aufgabe, für verarmte Angehörige des oldenburgischen Schifferstandes zu sorgen, und hat zu diesem Zwecke im Jahre 1832 die Schiffer-Witwen-, Waisen- und Alters-Versorgungsanstalt für Schiffer der Stadt Oldenburg ins Leben gerufen, welche jetzt zwei eigene Schifferheime besitzt. In demselben Jahre wurde auch eine Sterbekasse errichtet. Aus der Schiffergesellschaft ist im Jahre 1859 der das ganze Herzogtum umfassende „Oldenburger Schifferkompakt“ hervorgegangen, der seine Mitglieder auf Gegenseitigkeit gegen Schiffsunfälle versichert.

Neben dieser Gesellschaft sind zu nennen der „Nautische Verein Oldenburg“ (gegr. 1905), die „Concordia“, Verein für Handel und Schifffahrt“ in Elsfleth (gegr. 1864), der „Handelsverein Brake“ (gegr. 1862) und der „Handelsverein Nordenham“ (gegr. 1900). Die vier letztgenannten Vereine sind dem „Deutschen Nautischen Verein“, der Zentrale aller nautischen Korporationen des Deutschen Reiches, dessen Geschäftsstelle sich in Oldenburg befindet, angeschlossen.

B. Industrie.

I. Geschichte der Industrie.

Wenden wir uns nun der Industrie zu, so sei es gestattet, auch hier zunächst eine ganz kurze, gedrängte Übersicht über den historischen Entwicklungsgang zu geben, ehe wir auf die einzelnen Industriezweige selbst eingehen.

In der Industriegeschichte Oldenburgs lassen sich fünf Entwicklungsphasen unterscheiden. Die älteste Periode reicht bis in den Ausgang der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts. In dieser ganzen Zeit gab es nur



sehr wenige industrielle Unternehmungen, und soweit solche vorhanden waren, gingen sie kaum über den Umfang des Handwerks hinaus. Auch war charakteristisch für die vorhandene Industrie, daß diese sich fast ausschließlich mit der Verarbeitung von Rohstoffen befaßte, die im Lande selbst gewachsen waren, sich also gewissermaßen auf der heimischen Landwirtschaft aufbaute und in des Wortes vollster Bedeutung als bodenständiges Gewerbe anzusehen war. Solche Gewerbe waren die Kornbranntweinbrennerei und die Bierbrauerei, die wohl die am zahlreichsten im Lande betriebenen Gewerbe waren; die Ziegelei und die Kalkbrennerei, beides alte im Lande ansässige Gewerbe; die Seifensiederei und Lichterzieherei, die beide als Industriezweige gegen Ende des 18. Jahrhunderts bereits vorkommen, vor allem aber die Leinweberei, die, wie überall, so auch im Herzogtum, bis auf die ältesten Zeiten zurückgeht. Besonders hoch entwickelt war dies Gewerbe in der Friesischen Webe und im Ammerlande, wo sich auch am frühesten der Übergang von der Hauswirtschaft zur gewerblichen Weberei vollzog. Ammerländische und Zeteler Webstoffe hatten schon frühzeitig einen gewissen Ruf erlangt und wurden auch vielfach in außerdeutsche Länder exportiert.

Ein weiteres bodenständiges Gewerbe, das ebenfalls für einzelne Gegenden unseres Landes sehr charakteristisch war, war der Schiffbau. Er hatte seinen Sitz hauptsächlich an der Weser und außerdem im Ammerlande, wo er in dem vorzüglichen Eichenholz, das damals in großen Massen dort wuchs, ein vorzügliches Material vorfand.

Ferner sei noch eines Gewerbes gedacht, das allerdings insofern einen gänzlich anderen Charakter trägt, als die meisten der sonst im Lande vorhandenen, weil es seine Rohstoffe ausschließlich über See beziehen mußte, es ist dies die Korkschneiderei. Sie entstand in der Gemeinde Hasbergen bei Delmenhorst etwa um 1730 und war die älteste Korkschneiderei auf deutschem Boden. Fast ein Jahrhundert hindurch blieb sie ausschließlich auf das Amt Delmenhorst beschränkt, hatte hier aber eine solche Bedeutung gewonnen, daß gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts mehr als 1500 Menschen in ihr Beschäftigung fanden und die Delmenhorster Korkindustrie ihre Fabrikate durch die ganze Welt versandte. Fast ebenso alt ist endlich die Tabakfabrikation.

Damit wäre die Liste der in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts im Oldenburger Lande vorhandenen bedeutenderen Industriezweige erschöpft; wie man sieht, war es nicht viel, und was an Industrie vorhanden war, waren zudem, wie schon bemerkt, ausnahmslos kleinere Betriebe. Das konnte auch nicht wundernehmen, denn das kleine, dünn bevölkerte Oldenburger Ländchen bot großen gewerblichen Unternehmungen selbstverständlich kein ausreichendes Absatzgebiet; nach dem übrigen Deutschland aber war ein Absatz nahezu unmöglich, einmal wegen der Zollschranken, die zwischen den einzelnen deutschen Staaten aufgerichtet waren, sodann aber auch infolge des Fehlens geeigneter Verkehrswege. England mit seiner damals schon hochentwickelten Industrie beherrschte namentlich den Norden Deutschlands, also das Gebiet,



das für Oldenburg überhaupt nur in Frage kam, unbeschränkt. So konnte sich eine eigentliche Industrie zu jener Zeit bei uns nicht entwickeln, und es gab deshalb auch bis zum Jahre 1840 keine einzige Fabrik im Oldenburger Lande, die mit Dampfkraft betrieben wurde!

Eine Änderung dieser Verhältnisse trat erst ein, als im Jahre 1836 Oldenburg dem 1834 zwischen Hannover und Braunschweig abgeschlossenen Steuerverein beitrug. Damit war ein großes einheitliches Wirtschaftsgebiet geschaffen, in dem im Innern ein durch Zollschranken ungehinderter Warenverkehr stattfinden konnte, während zugleich nach außen hin gegen die Übermacht englischer Industrie durch den Zolltarif des Steuervereins ein gewisser Schutz gegeben war. Nun erst war der Boden vorbereitet, auf dem eine wirkliche Industrie entstehen konnte, und es beginnt nun die zweite Periode der oldenburgischen Wirtschaftsgeschichte, in der sich in Varel eine blühende und für die damaligen Verhältnisse recht bedeutsame Industrie entwickelte.

Der erste, der diese Wandlung der wirtschaftlichen Verhältnisse in ihren möglichen Folgen klar übersah und es verstand, Vorteil daraus zu ziehen, war der Färbermeister Rabe in Varel. Er verband sich mit dem Kaufmann G. Ruchmann zum Zwecke der Anlage einer mechanischen Baumwollweberei, und 1840 schon konnte die erste mit Dampfkraft arbeitende Fabrik im Oldenburger Lande ihren Betrieb eröffnen. Damit wird das Jahr 1840 zu einem Markstein in der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Wenige Jahre später wurde mit der Weberei eine Spinnerei verbunden, und die glänzenden Erfolge, die dieses erste größere industrielle Unternehmen erzielte, erweckten bald Nachahmung, so daß schon wenige Jahre später in Varel nicht weniger als drei mechanische Webereien und vier mechanische Spinnereien vorhanden waren.

Neben dieser für die damaligen Zeiten sehr bedeutenden Textilindustrie entstand in Varel ein Eisenwerk, das sich sehr rasch zu einem der größten und besteingerichteten in ganz Norddeutschland entwickelte. Dieses Vareler Eisenwerk wurde 1842 von Julius Schulze gegründet, der sich zu dem Zwecke mit dem Kaufmann Gyting in Varel zusammentat. Ursprünglich nur Eisengießerei, wurde schon sehr bald auch eine Maschinenfabrik und Kesselschmiede mit dem Werke verbunden, und im Jahre 1852 wurde dann noch ein Hammerwerk zur Erzielung von Schmiedeeisen und 1853 ein Puddlings- und Walzwerk zur Herstellung von Stabeisen, Feineisen und Eisenblech erbaut. Dieser Walzwerkbetrieb nahm seit Mitte der fünfziger Jahre einen solchen Umfang an, daß Oldenburg unter den Ländern des Zollvereins, die Stabeisen erzeugten, an die fünfte Stelle rückte und nur noch von Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg überholt wurde, während z. B. selbst das so viel größere Hannover dahinter zurückblieb (vergl. Fürgens' Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte der Stadt Varel).

Die so entstandene Vareler Industrie beschäftigte in ihrer Blütezeit mehr als 1000 Arbeiter, eine für die damalige Zeit gewiß sehr erhebliche Zahl,



die für unser Land noch um so bedeutungsvoller war, als damals im ganzen übrigen Oldenburg von Industrie noch keine Rede sein konnte und auch im übrigen Deutschland industrielle Anlagen wie die Vareler nur recht spärlich vorhanden waren.

Aber, so erstaunlich rasch und glänzend der Aufstieg war, so überraschend schnell und unerwartet folgte ihm der völlige Zusammenbruch. Dieser Niedergang der Vareler Industrie vollzog sich zu Beginn der jetzt einsetzenden dritten Periode, in der zugleich die Ausbreitung der Industrie über das übrige Oldenburger Land erfolgte.

Leider war es bei dem engbegrenzten Raum, der uns zur Verfügung steht, nicht möglich, die Gründe für das Entstehen und das rasche Emporblühen der Vareler Industrie näher zu beleuchten, so hochinteressant und verlockend das für den Volkswirt und Historiker auch sein würde. Aus demselben Grunde müssen wir es uns leider auch versagen, auf die Ursachen des Niedergangs näher einzugehen; nur soviel sei angedeutet, daß neben der Wirtschaftskrise von 1857, die der Vareler Industrie den ersten schweren Stoß versetzte, namentlich der Ausbau der deutschen Eisenbahnen, wodurch die großen deutschen industriellen Werke konkurrenzfähig auch nach Norddeutschland wurden, der Übergang von der kleinen Segelschiffahrt zu der großen Dampfschiffahrt, für die der Vareler Hafen nicht ausreichte, sowie endlich die wirtschafts- und zollpolitischen Veränderungen in Deutschland den Zusammenbruch der Vareler Industrie herbeiführten. Von den 4 Spinnereien blieb nicht eine einzige bestehen, und auch das stolze Vareler Eisenwerk mußte 1866 nach schweren Verlusten seinen Betrieb einstellen.

Während so die Vareler Industrie in raschen Schlägen völlig zusammenbrach, hielt nun andererseits während dieser Periode die Industrie auch in anderen Orten des Landes ihren Einzug. Die beiden größten Unternehmungen, die zunächst außerhalb Varels im Lande entstanden, waren die Eisenhütte in Augustfehn und die Warps-Spinnerei und Stärkerei in Osterburg, beide begründet von Julius Schulze. Einige Jahre später folgte die Errichtung des Stahlwerks Augustfehn, und um dieselbe Zeit etwa erfolgte die Umwandlung der Oldenburgischen Glashütte aus einer kleinen, veralteten Hütte zu einem großangelegten und modern eingerichteten Industriewerk.

Dies waren die 4 bedeutendsten Unternehmungen in dieser Periode. Daneben aber entstanden allenthalben im Lande zahlreiche Fabriken mittleren und kleineren Umfangs. Auf diese Entwicklung kann hier im einzelnen nicht näher eingegangen werden; es seien nur einige der wichtigsten Industriezweige kurz erwähnt, so die Eisengießerei, die namentlich in der Stadt Oldenburg, in Delmenhorst und Brake ihren Sitz hatte; die moderne Brauindustrie, die zuerst in der Stadt Oldenburg sich entwickelte, dann aber auch in verschiedenen Orten des Landes Eingang fand; die Maschinenfabrikation, besonders die Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen, die ihren Ausgang vom Süden des Landes, von Dinlage und Lohne,



nahm. Der letztgenannte Ort entwickelte sich überhaupt zu einem regen Industrieort; an Stelle der alten zu Grunde gegangenen Industriezweige war es gelungen, neue Industrien nach Lohne zu ziehen, so die Pinsel- und Bürstenfabrikation und vor allem die Korfschneiderei und Zigarrenfabrikation, die beide in Lohne zu hoher Blüte gelangten.

An der Weser nahm von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu den 80er Jahren der Schiffbau einen ungeahnten Aufschwung, so daß wohl gegen 2000 Leute darin lohnende Beschäftigung fanden.

Im Ammerlande, wo der Schiffbau ebenfalls glänzende Zeiten durchmachte, entstanden zwei neue industrielle Gewerbe, die Fleisch- und Wurstwarenfabrikation sowie die Konservenindustrie, letztere zunächst allerdings nur in handwerksmäßigem Umfange, während der erste wirklich industriell arbeitende Betrieb in der Stadt Oldenburg errichtet wurde.

Auch im Norden des Landes wurden, namentlich seit den 70er Jahren, die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder besser, vor allem durch das Entstehen von Wilhelmshaven. Den größten Nutzen zog naturgemäß das Ziegeleigewerbe daraus, denn der Steinbedarf Wilhelmshavens war enorm groß. Die jetzt so blühende Klinkerindustrie der friesischen Wehde verdankt in der Hauptsache der Gründung Wilhelmshavens ihre glänzende Entwicklung, und seit Erfindung des Ringofens — die erste Ringofenziegelei entstand 1867 in Büppel bei Barel — nahm die Ziegeleiindustrie allenthalben im Lande einen gewaltigen Aufschwung.

Auch das Eisenwerk in Barel erlebte infolge der großen Bestellungen seitens der Marine eine neue, wenn auch nur kurze Blütezeit. Daneben entwickelte sich in Barel eine ganz eigenartige Eisenindustrie, die Barel'sche Spezialmaschinen-Fabrikation (hauptsächlich Tabakmaschinen), die Barel's Ruf als Industriestadt in der Welt neu begründeten.

So war an Stelle der versinkenden Barel'schen Industrie aus den 40er Jahren allmählich eine recht vielseitige Industrie im Lande entstanden; aber es handelte sich dabei, abgesehen von den Osternburger und Augustfehner Werken, fast ausschließlich um Betriebe kleineren und mittleren Umfanges. Es fehlte im Lande eine wirkliche Großindustrie in unserm heutigen Sinne; auch war es keinem Orte im Lande gelungen, eine Industriestadt von der Bedeutung zu werden, wie es Barel in den 50er Jahren gewesen war. Dazu kam es erst in den 80er Jahren mit der Entstehung der Delmenhorster Industrie, und damit beginnt abermals ein neuer Abschnitt in der Industriegeschichte Oldenburgs.

In Delmenhorst bestanden schon vorher einige industrielle Unternehmungen mittleren Umfanges, z. B. eine Eisengießerei sowie eine Spinnerei und Weberei, die 1870/71 unter der Firma Vogt, Wex & Co. errichtet wurde.

Da kam im Jahre 1882 die Gründung der ersten Linoleumfabrik, die auch zugleich die erste derartige Fabrik auf dem ganzen Kontinent war; es war dies die German Linoleum Manufacturing Comp. Limited, jetzt Deutsche Linoleumwerke „Hanfa“.

Ihr folgte nur zwei Jahre später die Norddeutsche Wollkammerei und Rammgarnspinnerei, die heute noch das größte Unternehmen im ganzen Lande und zugleich auch das bedeutendste Textilwerk auf dem ganzen europäischen Festlande ist.

Zehn Jahre nach Begründung der Deutschen Linoleum-Werke „Hansa“ trat die zweite Linoleumfabrik ins Leben, nämlich die Delmenhorster Linoleum-Fabrik Anker-Marke, und abermals sechs Jahre später erfolgte die Gründung der Bremer Linoleum-Werke (Schlüsselmarke). Es dürfte bekannt sein, daß die Delmenhorster Linoleumindustrie gegenwärtig tonangebend auf dem Kontinent ist.

In der Zwischenzeit hatte auch die Spinnerei und Weberei der Firma Bogt, Wer & Co. ihren Betrieb erheblich ausgedehnt, so daß sie 1890 unter der Firma: Hanseatische Zutespinnerei und Weberei mit einem Kapital von einer Million Mark in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde unter gleichzeitigem weiteren Ausbau der ganzen Fabrikanlagen.

Winnen wenigen Jahren waren somit in Delmenhorst fünf große industrielle Werke von internationaler Bedeutung entstanden, und Delmenhorst war gewissermaßen über Nacht aus einem kleinen Landstädtchen eine Industriestadt von Weltruf geworden. Gewiß eine erstaunliche Wandlung! Aber so glänzend dieser Aufstieg gewesen war, läßt sich andererseits doch nicht verkennen, daß die weitere Entwicklung damit nicht gleichen Schritt gehalten hat. Gewiß haben die Delmenhorster Fabriken, von vorübergehenden Schwierigkeiten eines einzelnen Werkes abgesehen, eine überaus günstige, stark aufsteigende Entwicklung genommen, aber es sind bis in die allerjüngste Zeit hinein, wo eine Margarinefabrik und eine sehr rasch sich vergrößernde Wagenfabrik entstanden, zu den fünf vorhandenen großen Werken neue Unternehmungen ähnlichen Umfangs nicht mehr hinzugekommen. Und das ist wohl zu verstehen. Die vorhandenen Werke, die ja zum größten Teil mit Bremer Kapital errichtet wurden, verdanken ihre Entstehung im wesentlichen der unmittelbaren Nähe Bremens. In Bremen selbst konnten derartige industrielle Unternehmungen nicht errichtet werden, da Bremen damals noch zum Zollauslande gehörte. Für die Linoleumindustrie im besondern kam dabei noch der Umstand in Betracht, daß sie in den bis dahin nahezu wertlosen Abfällen der blühenden Delmenhorster Korfindustrie ein für sie äußerst wertvolles Rohmaterial an Ort und Stelle vorfand.

Je mehr jedoch unsere deutsche Großindustrie beim Bezug ihrer Rohstoffe, wie auch beim Absatz ihrer Fabrikate auf den Weltmarkt angewiesen war, desto wertvoller, um nicht zu sagen notwendiger wurde für sie ein direkter Anschluß an die See, wie ihn Barel für den damaligen Seeverkehr besessen hatte. Unter diesen Umständen mußte Oldenburgs Unterweserufer bei Nordenham = Blexen, das bei den außerordentlich günstigen natürlichen Fahrwasserhältnissen selbst den größten und tiefstgehenden Dampfern bequemen und geschützten Zugang bot, bei Neubegründung industrieller Anlagen steigende Beachtung finden. Diese Industrialisierung des oldenburgischen



Ufergeländes bei Nordenham, Einwarden, Blexen bildet nun die letzte Phase der oldenburgischen Wirtschaftsgeschichte.

Die Beschränkung des Raumes gestattet es nicht, auf die wechselvolle Geschichte Nordenhams und die Entwicklung der einzelnen industriellen Werke näher einzugehen, wir müssen uns vielmehr, wie bei Delmenhorst, mit einer Aufzählung der einzelnen Werke begnügen.

Den Beginn machte die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“, die 1897 das bei der Aufhöhung des Bahnhofsterrains entstandene Hafenbecken vom Staat pachtete und von Nordenham aus mit ca. 25 Dampfern den Fischfang aufnahm. Am 27. Mai 1899 folgte die Gründung der Norddeutschen Seekabelwerke, die durch ihre vorzüglichen Leistungen bald internationalen Ruf erlangten und nicht nur für Deutschland, sondern auch bald für das Ausland große Aufträge auf Lieferung und Verlegung von Kabeln erhielten. Zwei weitere große industrielle Unternehmungen sind erst in der allerletzten Zeit entstanden, die Metallwerke „Unterweser“ und die Superphosphatfabrik Nordenham. Erstere stellt aus ausländischen, namentlich australischen Erzen, Zink, Blei und als Nebenprodukt Schwefelsäure her; letztere verarbeitet mittels dieser Schwefelsäure fremde, meist amerikanische Phosphorsteine zu Superphosphat. Beide Werke werden aller Voraussicht nach wesentlich dazu beitragen, der Unterweser die so notwendige Heimfracht von Schwergut zu gewinnen, und dadurch der Seeschifffahrt wertvolle Unterstützung gewähren im Kampf gegen die mächtigen Seehafenplätze an der Elbe und dem Rhein.

Die so besonders günstigen Fahrwasserverhältnisse in Nordenham legten naturgemäß den Gedanken nahe, dort auch eine Schiffahrtsgesellschaft zu begründen, und so kam es zur Gründung der „Midgard“, Deutsche Seeverkehrs-Akt.-Ges., die gegen eine mäßige Rente vom Staat die Hafenanlagen übernommen hat.

Auf ihrem Gebiet ist dann später noch eine Heringsfischereigesellschaft entstanden, die „Bisurgis“, die mit einer großen Zahl gewöhnlicher und Motorlogger den Heringsfang betreibt.

Endlich ist ein mit der Schifffahrt in unmittelbarer Verbindung stehendes industrielles Unternehmen zu erwähnen, die Schiffswerft-A.-G. F. Frerichs & Co., das größte Schiffbauunternehmen in unserem Lande.

Diese Anlagen bilden zusammengenommen ein Industriegebiet, das für unser oldenburgisches Wirtschaftsleben von der allergrößten Bedeutung geworden ist. Auch ist zu hoffen, daß die industrielle Entwicklung dort noch nicht beendet ist, zumal der Staat in jener Gegend noch einige sehr günstig gelegene Ufer- und Hinterlandflächen besitzt, auf denen verschiedene kleinere und eine sehr große Industrieanlage günstigen Platz finden und auch die erforderlichen Arbeiterwohnungen untergebracht werden können.

(Damit sind wir in der Gegenwart angelangt und können hier unsere Übersicht über den Gang der industriellen Entwicklung des Herzogtums, die ja leider nur eine ganz kurz zusammengedrängte sein konnte, schließen.)



Nicht uninteressant aber wird es sein, wenn als Abschluß dieses allgemeinen Überblicks über die industrielle Entwicklung Oldenburgs nun noch einige amtlich ermittelte Zahlen nachgefügt werden, die sowohl absolut wie auch relativ die Entwicklung des oldenburgischen Gewerbes und seine Bedeutung im Wirtschaftsleben unseres Landes veranschaulichen.

Verteilung der Bevölkerung des Herzogtums Oldenburg nach Berufsclassen.

Berufsclassen	1855		1867		1875	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
1. Land- u. Forstwirtschaft	ca. 145 000	62,14	ca. 142 000	57,92	ca. 135 000	54,6
2. Industrie u. Handwerk	ca. 49 000	20,89	ca. 56 000	22,79	ca. 59 000	23,6
3. Handel u. Verkehr . . .	ca. 18 000	7,75	ca. 20 000	8,28	ca. 25 000	9,9
4. Gesamtbevölkerung . . .	232 950		245 981		248 136	

Berufsclassen	1885		1895		1907	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
1. Land- u. Forstwirtschaft	ca. 138 000	51,5	ca. 139 000	47,78	ca. 145 000	40,20
2. Industrie u. Handwerk	ca. 72 000	26,9	ca. 89 000	30,74	ca. 126 000	35,06
3. Handel u. Verkehr . . .	ca. 28 000	10,6	ca. 32 000	10,91	ca. 44 000	12,33
4. Gesamtbevölkerung . . .	267 111		290 897		360 335	

II. Die einzelnen Industriezweige.

a) Industrie der Steine und Erden.

1. Ziegeleien und Kalksandsteinwerke.

Schon in frühen Jahrhunderten hat man im Oldenburger Lande begonnen, den natürlichen Reichtum an Tonlagern zur Herstellung von Mauerziegeln zu benutzen, die auch bei Kirchenbauten Verwendung fanden. Wenn das Herzogtum heute eine so stattliche Anzahl wohlerhaltener alter Gotteshäuser aufzuweisen hat, so ist das nicht zuletzt auf die Wetterbeständigkeit des vorzüglichen Oldenburger Ziegelmaterials zurückzuführen.

Die Ziegelsteine wurden von alters her „gestrichen“, d. h. der Ton wurde mit der Hand in hölzerne Formen geknetet. Das Brennen der getrockneten Steine geschah ursprünglich allgemein in Ziegelbrennöfen, sogenannten deutschen Öfen, oder wohl auch auf freiem Felde in zusammengestapelten Haufen (sogenannter Feldbrand). Diese primitive Art der Ziegelherstellung hat sich bis in die jüngste Zeit erhalten, doch dürfte der Feldbrand jetzt nirgends mehr vorkommen.

Von einer Industrie im Ziegeleigewerbe kann erst seit dem Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts gesprochen werden, wo man vereinzelt



damit begann, zur Bearbeitung des Tons und Formung der Ziegel durch Dampfkraft betriebene Tonmühlen und Ziegelpressen zu benutzen. Von großer Bedeutung für die Ziegelindustrie wurde die Einführung des Ringofenbrandes, dessen Erfindung sowohl der verstorbene Baurat Hoffmann-Berlin, als auch der gleichfalls verstorbene Brenneireibesitzer Hullmann-Ghorn als ihr Geistesprodukt betrachteten. Die erste Ringofenziegelei wurde im Jahre 1867 in Büppel bei Barel angelegt. Die nächstälteste ist wohl die Dampfziegelei Mosleshöhe am Hunte-Emis-Kanal, die nach dem verstorbenen General Mosle, einem eifrigen Förderer dieses Unternehmens, benannt wurde.

Zu Anfang der 90er Jahre sehen wir schon eine stattliche Anzahl von Ziegeleischornsteinen aus der Ebene emporragen, besonders in der Umgebung der Städte Oldenburg, Delmenhorst und Wilhelmshaven, vor allem aber in der Friesischen Weide. Heute zählt man im Herzogtum etwa 65 Dampfziegeleien mit Ringofenbetrieb und ca. 30 Handstrichziegeleien, die ihre Steine in deutschen Öfen brennen. Die letzteren sind aber meist nur kleinere Unternehmungen, in der Regel Nebenbetriebe der Landwirtschaft. Die Dachziegelfabrikation ist meist den gewöhnlichen Ziegeleien angegliedert; reine Dachziegelfabriken gibt es im Herzogtum nicht. Die Gesamtproduktion des Herzogtums an Ziegeln wird z. Bt. mit etwa 160 Millionen Steinen im Jahre veranschlagt. Im ganzen werden weit über 2000 Arbeiter in der Ziegelindustrie beschäftigt.

Die Ziegelarbeiter kommen zum großen Teil aus dem Fürstentum Lippe. In den letzten Jahren werden jedoch auch viele Russen sowie Leute aus dem Eichsfelde in der Ziegelindustrie beschäftigt. Die Ziegelarbeiter werden gewöhnlich von dem Ziegelmeister, der allein von dem Unternehmer angestellt und nach der Zahl der gebrannten Steine bezahlt wird, gedungen und besoldet.

Mit der Ziegelfabrikation wird in der Regel Anfang April begonnen und Mitte September aufgehört, während das Brennen der lufttrockenen Steine gewöhnlich erst gegen Weihnachten beendet ist. Nach Beendigung der Saison werden die Ziegelarbeiter wieder in ihre Heimat entlassen.

Ein besonderes Erzeugnis des Ziegeleigewerbes in der Friesischen Weide ist der sogenannte Boekhorner Klinker. Unter Klinkern versteht man fast bis zur Sinterung gebrannte Ziegelsteine von blauer Farbe und hervorragender Härte, aus einer besonderen Art von Ton hergestellt, die fast nur in der Friesischen Weide gefunden wird. Wegen ihrer Härte sind die Klinker besonders zur Pflasterung von Straßen und Chaussees geeignet. Die früheste Verwendung des Klinkers zu Pflasterungszwecken fällt in das Jahr 1838, in welchem auf Veranlassung des Großherzogs der Postweg von Fever nach Barel zur Erlangung einer gesicherten Verbindung zwischen der Herrschaft Fever und dem Herzogtum Oldenburg chaussiert und für die in der Marsch gelegene Wegstrecke Klinker verpflastert wurden. Da man bald die vorzüglichen Eigenschaften des Boekhorner Klinkers und namentlich auch seine Überlegenheit dem holländischen Klinker gegenüber erkannte, begann jetzt die Klinkerfabrikation einen großen Aufschwung zu nehmen. In den 60er Jahren erhielt sie in dem aufblühenden Wilhelmshaven einen Absatzmarkt, der ihm von keiner Konkurrenz

streitig gemacht werden konnte. Aber auch nach dem übrigen Deutschland sowie nach außerdeutschen Ländern, namentlich nach Dänemark, Rußland und Schweden, fand und findet ein lebhafter Export in Klinkern statt. Während im Jahre 1838 nur 5—6 kleine Betriebe Klinker herstellten, bestehen jetzt im Amte Barel 17 Maschinenziegeleien mit einer Jahresproduktion von rund 51 Millionen Klinkern und 10 Handstrichziegeleien mit einer Jahresproduktion von rund 7 Millionen Klinkern. In den letzten Jahren hat die Gründung einer Verkaufsvereinigung unter der Firma „Vereinigte Oldenburger Klinkerwerke, G. m. b. H.“ in Bockhorn ihre wohlthätige Wirkung auf das Gedeihen der ihr angeschlossenen Ziegeleien nicht verfehlt. Durch Einführung eines Einheitsformates für Klinker, nach bestimmten Grundsätzen vorgenommene Sortierung der Steine, scharfe Überwachung der Fabrikation und eine geschickte Verkaufspolitik hat die Vereinigung es verstanden, den guten alten Ruf des Bockhorner Klinkers neu zu befestigen.

Trotzdem das Ziegeleigewerbe im Herzogtum bereits seit undenklichen Zeiten besteht, ist eine Erschöpfung der Tonlager in absehbarer Zeit nicht zu befürchten, so daß eine weitere Erhaltung dieses für unser Land so wichtigen Produktionszweiges, eines der wenigen Gewerbe im Herzogtum, die Urproduktion betreiben, auf Jahrhunderte hinaus gesichert ist.

Die Kalksandstein-Industrie. In den letzten Jahren ist den Ziegeleien in Gestalt von Kalksandsteinfabriken, die u. a. in der Nähe von Zever, Rißtringen, Grüppenbühren, Höltinghausen und Ahlhorn gegründet wurden, eine lebhaftere Konkurrenz erwachsen.

Der Kalksandstein ist ein aus einer innigen Mischung von Kalk und Sand gepreßter, unter Dampfdruck gehärteter Mauerstein von einer durchschnittlichen Druckfestigkeit von 140 kg/qcm. Die Fabrikation vollzieht sich in der Weise, daß aus ca. 8 % Kalk und 92 % Sand ein Mörtel hergestellt wird, der in Mauerziegelformen mit Hilfe von Pressen geformt und darauf in Härteeffeln 8—10 Stunden lang einem Dampfdruck von 9 Atmosphären ausgesetzt wird. Der so hergestellte Stein ist sofort transport- und verarbeitungsfähig. Der Kalksandstein dient namentlich als Mauerstein; man hofft aber in der Kalksandsteinindustrie, daß er sich auch als Pflastermaterial bewähren wird, da er angeblich die Eigenschaft hat, durch den Einfluß der Witterung an Festigkeit zuzunehmen.

Eine der bedeutendsten Kalksandsteinfabriken, das Hartsteinwerk Grüppenbühren, produziert jährlich ca. $7\frac{1}{2}$ Millionen Kalksandsteine, wovon im Jahre 1911 allein 1 300 000 Steine beim Bau von öffentlichen Gebäuden Verwendung fanden.

2. Die Erschließung der Torfmoore durch die Industrie.

Die Torfproduktion im Herzogtum Oldenburg stand von jeher in engem Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrswege. Wo Flüsse vorhanden waren, wie in dem Gebiete des jetzigen Amtes Friesoythe, bildete das Torfgraben im Wege des Handbetriebes in Verbindung mit der Flußschiffahrt schon in alter Zeit ein einträgliches Gewerbe. Der Torf wurde



hauptsächlich nach Ostfriesland abgesetzt und recht gut bezahlt, da die Konkurrenz der Steinkohlen noch nicht von Bedeutung war.

Maschinentorffabrikation. Erst mit der Erbauung von Moor-Kanälen, insbesondere seit der Anlegung des Hunte-Ems-Kanals und seiner Seitenkanäle, durch die die Ansiedelung zahlreicher Moorolonisten in bisher unzugänglichen Moorgebieten ermöglicht wurde, begann die Torfproduktion im Herzogtum einen größeren Umfang anzunehmen. Infolge des vermehrten Angebots sowie infolge des Überganges vieler Ziegeleien von der Torf- zur Steinkohlenfeuerung, sanken aber die Preise, und der Torfabsatz wurde immer schwieriger. Man versuchte daher durch Verbesserung der Produktionsmittel, insbesondere durch Einführung von Torfgrabemaschinen, die Herstellungskosten zu verringern. Die erste derartige Maschine, von der Firma Beek in Oldenburg erbaut, wurde in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf den Lanwerschen Kolonaten aufgestellt. Die Maschine war aber noch zu unvollkommen, um eine wirkliche Verbesserung zu bedeuten. Die Kanalbauverwaltung arbeitete dann längere Jahre mit einer in England erbauten Baggermaschine, dem Hogges'schen Torfsschiff, um die Kanallinie mehr und mehr abzutorfes. Es wurde damit ein recht brauchbares Heizmaterial gewonnen, welches in der Stadt Oldenburg willige Abnehmer fand. Im Jahre 1891 wurden auf drei verschiedenen Torfwerken, bei Oltmann Streng, Bitter & Co. und auf dem Torfwerk Schwaneburg, gleichzeitig Versuche mit Dollberg'schen Torfmaschinen unternommen, und zwar mit gutem Erfolg. Mit einer Dollberg'schen Maschine können jährlich 15 000 Tonnen Preßtorf hergestellt werden. Gegen Ende der 90er Jahre wurde dann von dem Torfabrikanten Oltmann Streng in Elisabethsehn eine verbesserte Torfmaschine erfunden, die seitdem immer mehr vervollkommnet wurde. Die Streng'schen Maschinen finden jetzt auf zahlreichen Torfwerken, u. a. auch im Wiesmoor bei Aurich, Verwendung. Gute Erfahrungen sind auch mit den auf dem Torfwerk Elisabethsehn in Gebrauch befindlichen Torfbaggern gemacht worden.

Eine bis jetzt noch nicht überwundene Schwierigkeit bei der Herstellung von Torf auf maschinellem Wege besteht darin, daß der Torf noch nicht auf mechanischem Wege getrocknet werden kann. Der Maschinentorf muß vielmehr ebenso wie der gewöhnliche Grabetorf an der Luft getrocknet werden. Es würde für unser Land von unübersehbarer Bedeutung sein, wenn es gelänge, auch diese Schwierigkeit zu besiegen und damit das letzte Hindernis, welches sich der raschen Erschließung der Torfmoore durch die Industrie entgegenstellt, zu beseitigen.

Torfstreuafabrikation. Zu Anfang der 70er Jahre hat man im Oldenburgischen auch mit der Herstellung von Torfstreu begonnen, welche ein vorzügliches Streumittel, namentlich für Pferdeställe, gibt und in England sowie in der Provinz Hannover, der Mark Brandenburg und in Ostdeutschland guten Absatz findet. Der rheinisch-westfälische Markt ist dagegen fast ganz in den Händen der holländischen Torfstreuafabrikanten, denen für den Export nach dem Rheinlande eine Reihe bequemer Wasserstraßen zur Verfügung steht. Es ist aber zu hoffen, daß es der oldenburgischen Torfstreu dank ihrer vorzüglichen



Qualität und ihrem im Vergleich mit dem holländischen Fabrikate sehr geringen Feuchtigkeitsgehalte gelingen wird, auch den rheinisch-westfälischen Markt zu erobern.

Torfkoksfabrikation. In neuester Zeit hat man in industriellen Kreisen auch der Verarbeitung des Torfes zu chemischen Produkten sein Interesse zugewendet. Das wichtigste Erzeugnis, das dabei aus dem Torf gewonnen wird, ist Torfkoks, der überall da gebraucht wird, wo früher nur die Holzkohle verwendet wurde, namentlich in Kupferschmieden, aber auch in Eisengießereien und Stahlwerken. Torfkoks kann in diesen Betrieben nicht vollwertig durch Steinkohlentoks ersetzt werden, da letzterer schwefelhaltig ist.

Ein Nebenprodukt, das bei der Torfkoksfabrikation entsteht, ist der Teer, aus dem durch Destillation Torföl und Kohparaffin hergestellt werden. Das Torföl kann zur Erzeugung von Ölgas, das Kohparaffin in der Paraffin-fabrikation Verwendung finden.

Oldenburg besitzt 2 Fabriken, die sich mit der chemischen Verarbeitung des Torfes befassen, die im Jahre 1894 gegründeten „Oldenburgischen Torfkoks-werke und Chemische Fabrik, G. m. b. H.“ mit dem Sitze in Oldenburg und die „Torfkoks-Gesellschaft m. b. H.“ mit dem Sitze in Berlin.

Die Verkokungsanlage der Oldenburgischen Torfkoks-werke und Chemischen Fabrik, G. m. b. H. besteht aus der in Oldenburg an der unteren Hunte belegenen Fabrik mit 3 ha großem Gelände und den unmittelbar am Hunte-Ems-Kanal im Behnemoor belegenen Moorländereien von 143 ha Größe. Der für die Verkokung erforderliche Torf wird auf den Torfländereien der Gesellschaft durch 6 Torfmaschinen mit Lokomobil-Antrieb, die ca. 800 Doppelwaggon's Torf pro Kampagne herzustellen vermögen, gewonnen und auf dem Hunte-Ems-Kanal zur Fabrik befördert. Hier wird er in 5 Hochöfen durch Erhitzung in Torfkoks umgewandelt. Die Öfen können in 24 Stunden 10 000—12 000 kg Torfkoks liefern. Die Zahl der von der Fabrik beschäftigten Arbeiter beträgt während der Kampagne etwa 130.

Die zweite Firma, die Torfkoks-Gesellschaft m. b. H., hat ihre Fabrikanlage in Elisabethfehn, wo sich auch die Moorländereien der Gesellschaft in Größe von 109 ha befinden, zu denen noch weitere 60 ha auf die Dauer von 8 Jahren hinzugepachtet sind. Als Transportwege stehen dieser Fabrik der Hunte-Ems-Kanal und seit Herbst 1908 auch die Eisenbahnlinie Dohlt-Friesoythe, durch deren Erbauung der oldenburgischen Torfindustrie abermals eine wichtige Absatzstraße geschaffen wurde, zur Verfügung. Die Eröffnung dieser Bahnlinie und die Inbetriebnahme von Torfbaggern eigener Erfindung zur Gewinnung des Torfrohmateriale erwiesen sich für das Unternehmen als sehr förderlich. Die Torfbagger des Torfwerks Elisabethfehn verrichten sämtliche Prozesse des Hochbaggerns, Mischens und Pressens der Torfmasse, des Formens und Abschneidens der Torfsoden und der Überführung und Ausbreitung auf dem Trockenfelde automatisch. Zur Bedienung jeder Maschine sind nur wenige Arbeiter, die lediglich Vorarbeiten zu verrichten haben, notwendig. Neu und eigenartig ist auch der Antrieb der Bagger durch Benzin-Lokomobile, deren jede einen vierzylindrigen Automobil-Motor enthält



und nur ein Gewicht von etwa 1000 bis 1500 kg besitzt. Früher wurde fast in allen Betrieben noch mit schweren Dampflokomobilen gearbeitet, die infolge ihres großen Eigengewichts von 5—10 000 kg leicht im Moore einsanken und daher nur schwer zu transportieren waren. Die Verkokung vollzieht sich in Öfen nach eigenem System ihres Leiters. Die Jahresproduktion der Fabrik an Torfkoks beträgt jetzt etwa 2500—3000 Tons. Außerdem werden Torfstreosotöl, Torfgasöl, Paraffin und Pech hergestellt. Seit 1910 ist auch eine Torfstreufabrik mit dem Werke verbunden. Die betriebsmäßige Herstellung von schwefelhaftem Ammoniak und essigsaurem Kalk, die im Jahre 1907 aufgenommen worden war, ist im allgemeinen nur bei einer größeren Anlage lohnend und wurde daher seit einiger Zeit wieder aufgegeben. Der Absatz des Torfkoks geht bis nach Bayern und Schlesien, da die Fracht bei dem hohen Eigenwert des Produktes (50—60 Mark pro Tonne für Torfkoks der besten Qualität) keine Rolle spielt.

Neben diesen beiden Fabriken besteht in Deutschland nur noch eine dritte Torfkoksfabrik, in Stieckhausen, die aber nicht den Umfang der oldenburgischen Werke erreicht.

Im ganzen gibt es im Herzogtum Oldenburg jetzt 35 industriell betriebene Torfwerke mit 709 Arbeitern und 176 Arbeiterinnen, gewiß eine ansehnliche Industrie, die zu der Erschließung der Torfmoore neben der Tätigkeit des Landeskulturfonds das Ihrige beiträgt.

3. Die Oldenburgische Glashütte, A.-G., in Oldenburg.

Die ersten Anfänge der Oldenburgischen Glashütte fallen in die vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, wo in Drielake bei Oldenburg eine kleine Glashütte errichtet wurde, welche unter Verwendung des heimischen Torfs als Brennmaterial und des in den Donnerschweer Sandkufeln gewonnenen Sandes Flaschen und andere gewöhnliche Glasfächer herstellte, die im Herzogtum Oldenburg und seiner Umgebung Absatz fanden. Die kleine Anlage hatte zunächst sehr mit der Ungunst der Zeiten zu kämpfen und wechselte mehrfach ihre Besitzer, entwickelte sich aber trotzdem weiter und hatte sich schon in den siebziger Jahren eine achtungsgebietende Stellung in der deutschen Flaschenindustrie erworben. Einen erheblichen Aufschwung nahm die Fabrik, als sie in den siebziger und achtziger Jahren den Hafensofenbetrieb in einen modernen Wannenbetrieb mit Kohlenfeuerung umwandelte. Sie wurde dadurch in den Stand gesetzt, das Exportgeschäft aufzunehmen und auszuweiten, das die Grundlage bildete für weitere Vergrößerungen. Seit 1885 Aktiengesellschaft, hat sich die Fabrik stetig weiterentwickelt. In den Jahren 1908 und 1909 wurden die Flaschenfabriken der Firma A. Lagerhausen in Stadthagen und die Glashütte Hildburghausen in Hildburghausen angekauft, die als Zweigfabriken des oldenburgischen Werkes weiterbetrieben werden. Im Jahre 1911 wurde zunächst auf dem oldenburgischen Werk die epochemachende Erfindung der maschinellen Herstellung von Flaschen zur Einführung gebracht.



Die Oldenburgische Glashütte und ihre Zweigfabriken beschäftigen sich ausschließlich mit der Herstellung von gewöhnlichen Flaschen für alle Arten von Getränken und Flüssigkeiten. Das Rohmaterial des Flaschenglases besteht in der Hauptsache aus Donnerschwer Sand, kohlensaurem Kalk und Glaubersalz. Auch wird in großen Mengen vulkanisches Gestein geschmolzen, welches den Schmelzprozeß schon einmal durchgemacht hat und sich in seiner chemischen Zusammensetzung für die Glasfabrikation vortrefflich eignet. Die Rohmaterialien werden auf der Fabrik mittels großer Mühlgänge, soweit erforderlich, fein gemahlen, den maschinell betriebenen Mischmaschinen zugeführt und von da mittels einer elektrischen Hochbahn an die Verbrauchsstellen der Öfen gebracht. An Stelle der früheren Fabrikation in kleinen Häfen, in denen



Oldenburgische Glashütte. Hafenanlage.

jeweils das Glas für die Tagesarbeit eines Glasmachers geschmolzen wurde, wird jetzt in den modernen großen Glaswannen das Glasgemenge ununterbrochen an der einen, den Öfenbrennern zuliegenden Seite geschmolzen, während ebenso ununterbrochen auf der anderen Seite das geschmolzene Glas zu Flaschen verarbeitet wird. Die großen Glaswannen enthalten Mengen von 100—150 000 kg geschmolzenes Glas. An jeder Wanne sind in dreischichtigem Betrieb bis zu 120 Glasmacher tätig, die an einem Ofen eine Tagesproduktion von 30 000 Flaschen erreichen können. Diese Leistung wird noch übertroffen von derjenigen der beiden neuerdings aufgestellten Öfensmaschinen, die auch an einer dieser großen Wannen in Betrieb sind, zusammen eine Produktion von 50—60 000 Flaschen erreichen und dabei die Arbeit von etwa 150 Glasmachern ersparen. Das Oldenburger Werk hat jetzt eine Produktionsfähigkeit

von ca. 35 Millionen Flaschen jährlich; die Gesamtwerke mit den Zweigfabriken können ca. 50 Millionen Flaschen jährlich herstellen, womit das Werk in der ersten Reihe der Flaschenfabriken steht. Natürlich erfordert das Schmelzen so großer Glasmengen auch entsprechendes Feuerungsmaterial, und es werden dafür täglich etwa zehn Waggons Steinkohlen gebraucht. Dampf und Elektrizität liefern die Kraft für den Betrieb der zahlreichen Maschinen.

Die Anlage in Oldenburg besitzt einen eigenen Hafen für kleine Seeschiffe. Das Absatzgebiet der Firma umfaßt sämtliche Länder der Erde.

Die Werke beschäftigen heute etwa 1500 Arbeiter, für welche eigene Fabrikkrankenassen bestehen. Die große Mehrzahl der gelernten Arbeiter hat gute und bequeme Wohnung in den Wohnhäusern der Fabriken.

Das Aktientkapital beträgt zur Zeit 1 500 000 *M.* Außerdem arbeitet die Firma mit einem Anleihekaptal von zur Zeit 1 041 000 *M.* Die Reserven betragen gegen 350 000 *M.* An Dividenden sind in den letzten zehn Jahren zur Verteilung gelangt durchschnittlich 7,7 %.

b) Hüttenwerke und Metallverarbeitung.

1. Maschinenfabrikation und Eisengießerei.

2
Maschinenfabrikation. Die älteste Maschinenindustrie im Herzogtum ist die Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen, wie das ja erklärlich ist in einem Lande, das so ausschließlich Agrarstaat ist, wie es Oldenburg um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch war.

Die erste Fabrik dieser Art war die Holtzhaus'sche Fabrik in Dintlage, die 1850 gegründet wurde und sich aus kleinen handwerksmäßigen Anfängen zu einem weit über Oldenburgs Grenzen hinaus bekannten Industriebetrieb entwickelte.

1866 wurde in Lohne ein ähnliches Unternehmen gegründet; es ist dies die Eisengießerei und Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen von C. A. Trenkamp. Beide Fabriken beschäftigten zusammen 1870 nur ca. 60 Arbeiter. Seit den 70er Jahren aber nahm die Verwendung von Maschinen in der Landwirtschaft ständig zu, und diese wachsende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Maschinen führte dazu, daß seit Mitte der 70er Jahre auch in anderen Orten des oldenburgischen Münsterlandes, und zwar meist von Handwerkern, die in einer der beiden Fabriken tätig gewesen waren, Betriebe zur Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen errichtet wurden, so in Märschendorf, Bakum, Dythe, Goldenstedt, Nieholte, Damme, Matrum, Cloppenburg usw. Von diesen Unternehmungen konnte sich aber nur die Firma G. H. Grasshorn in Goldenstedt zu einem größeren Fabrikunternehmen entwickeln, während die übrigen mehr oder weniger handwerksmäßige Betriebe geblieben sind.

Die süldoldenburgische Maschinenfabrikation blieb lange Zeit hindurch ohne eigene Gießerei und mußte daher ihr Gußeisen von den stadtoldeburgischen Gießereien oder von Osnabrück beziehen. Später jedoch richteten die drei



genannten Fabriken eigene Eisengießereien ein, und damit trat ein neuer erheblicher Aufschwung dieses Fabrikationszweiges ein, so daß heute die Zahl der Arbeiter und Angestellten in den südoldenburgischen landwirtschaftlichen Maschinenfabriken etwa 500 betragen dürfte. Auch werden gegenwärtig alle möglichen Arten von landwirtschaftlichen Maschinen hergestellt, wie Göpel, Häckselmaschinen, Rübenschneider, Mähmaschinen, Motoren, Schrotmühlen usw., sowie vor allen Dingen auch Dreschmaschinen in jeder Größe und Ausführung, sowohl für Pferde- wie auch für Motorbetrieb, hinauf bis zu den größten Dampfdreschmaschinen. Die Absatzgebiete umfassen außer Deutschland besonders Holland, Belgien, Dänemark und Rußland, doch werden auch nach anderen Ländern mit entwickelter Landwirtschaft unsere oldenburgischen Maschinen, die mit Recht sich eines guten Rufes erfreuen, exportiert. Die älteste dieser Firmen, die Firma B. Holtzhaus, wurde 1903 in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 800 000 *M* umgewandelt und beschäftigt gegenwärtig etwa 250 Arbeiter und Beamte.

Außer im Süden des Landes hat die Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen nur noch in der Stadt Oldenburg eine größere Bedeutung erlangt. Wir nennen hier die Oldenburgische Molkereimaschinen-Fabrik Max Schulz, die Firma Gerd Even, die Pflüge und Eggen herstellt und nicht nur in Deutschland, sondern vielfach auch nach dem Ausland absetzt; ferner die Firmen A. Beeck, Norddeutsche Centralheizungswerke, Maschinen- und Dampfkessel-fabrik, D. Heinrich Hornung, G. m. b. H., sowie Meyer & Co.

Einen ganz anderen Charakter, als die sonstige Maschinenfabrikation im Lande haben die Barelser Maschinenfabriken, deren älteste, die jetzige Firma A. Heinen, im Jahre 1856 von B. Heinen begründet worden ist. Heinen war Gelbgießer und betrieb eine ganz kleine Gelbgießerei, in der er messingene Türdrücker, Hähne und sonstige Gegenstände herstellte. Durch Zufall sah er in einer außeroldenburgischen Tabakfabrik eine von England gelieferte Tabak-Schneidemaschine. Es glückte ihm, aus dem Gedächtnis eine ähnliche Maschine herzustellen, die die Firma J. D. Schieferdecker in Barel von ihm erhielt. Das war die erste in Deutschland gebaute Tabakschneidemaschine, und damit war der Grund gelegt worden zu der heutigen blühenden Barelser Maschinenfabrikation. Denn diese Maschine erregte solches Aufsehen, daß von allen Seiten Bestellungen auf derartige Tabakmaschinen einliefen und Heinen sich gezwungen sah, seinen Betrieb ständig zu erweitern. Namentlich in den 70er Jahren wurde die Nachfrage so groß, daß die Firma auch nicht annähernd in der Lage war, sämtliche Aufträge auszuführen. Heinen hatte inzwischen auch die Herstellung aller übrigen Arten von Tabakmaschinen aufgenommen, wie Schneidemaschinen, Röstmaschinen, Stengelwalzwerke, Sieb- und Rühlmaschinen, Paketiermaschinen, Messerschleifmaschinen usw. Als der Begründer 1894 starb, ging die Fabrik auf seinen Sohn, den jetzigen Inhaber, über, der sie ebenfalls weiter ausbaute und auch die Fabrikation von Ziegelmaschinen und Torfmaschinen mit Erfolg aufnahm. — Am 21. Februar 1912 konnte die Firma ihre 5000ste Tabakmaschine abliefern!



Die günstigen Erfolge, die Heinen mit diesen Spezialmaschinen erzielte, regten naturgemäß zur Gründung ähnlicher Unternehmungen in Varel an, und es entstanden die Firmen W. Springer (1875), Garlich Uhlhorn (1882) und Wienicker & Lieber (1886), welsch letztere besonderen Wert auf die Ausbildung der Tabakschneidemaschine legte und von dieser bisher ca. 2000 Stück herstellte.

Diese Varelser Maschinenfabriken haben einen ausgezeichneten Ruf und sind durch die ganze Welt bekannt. Das Absatzgebiet umfaßt daher auch alle Länder der Erde, in denen Tabakindustrie betrieben wird, und die Industrie ist für unser Land um so bemerkenswerter, als nur noch in Köln und Offenbach ähnliche Fabriken bestehen.

Im Anschluß an diese Industrie ist dann noch eines Betriebes zu gedenken, der im Lande sonst ebenfalls nicht wieder vorkommt; es ist das die Firma Franz Kuhlmann, Neuende-Wilhelmshaven. Der Vater des jetzigen Inhabers betrieb in Neuende eine kleine feinmechanische Werkstatt, die 1903 von dem jetzigen Inhaber der Firma übernommen und so erweitert wurde, daß heute bereits gegen 80 Arbeiter darin beschäftigt werden. Hergestellt werden in der Hauptsache militärische Instrumente für Armee- und Marinebehörden. Seit einem Jahre ist die Firma auch zur Fabrikation nautischer Instrumente übergegangen.

Eisengießereien. Wie schon erwähnt, haben verschiedene der größeren Maschinenfabriken eine eigene Eisengießerei angelegt. Daneben gibt es aber auch noch eine Reihe selbständiger Eisengießereien. Wir nennen hier die Eisengießerei von Meyer & Co., gegründet 1846, die Eisengießerei von Koch & Frankfen, gegründet 1859, beide in der Stadt Oldenburg, ferner die Eisengießerei und Ofenfabrik Nordbrake bei Brake, deren Gründungsdatum leider nicht mehr festzustellen ist, die aber nachweislich bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bestanden hat, sowie die aus dem Jahre 1874 stammende Eisengießerei von W. Griesse & Co. in Delmenhorst Meyer & Co. in Oldenburg sowie die Eisengießerei in Nordbrake fabrizierten anfänglich in der Hauptsache eiserne Herde und Öfen, wogegen die Eisengießerei von Koch & Frankfen von vornherein als Spezialität Maschinenguß, und zwar besonders für landwirtschaftliche Maschinen, herstellte. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse wesentlich geändert. Seitdem die Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen im Lande zum großen Teile eigene Eisengießereien anlegten, verlor dieser Fabrikationszweig für die Firma Koch & Frankfen an Bedeutung. Sie mußte sich daher anderen Gebieten zuwenden und fertigt jetzt besonders Bauguß, wie Säulen und Fenster, an und ferner als Spezialität gußeiserne Kanalisationsartikel.

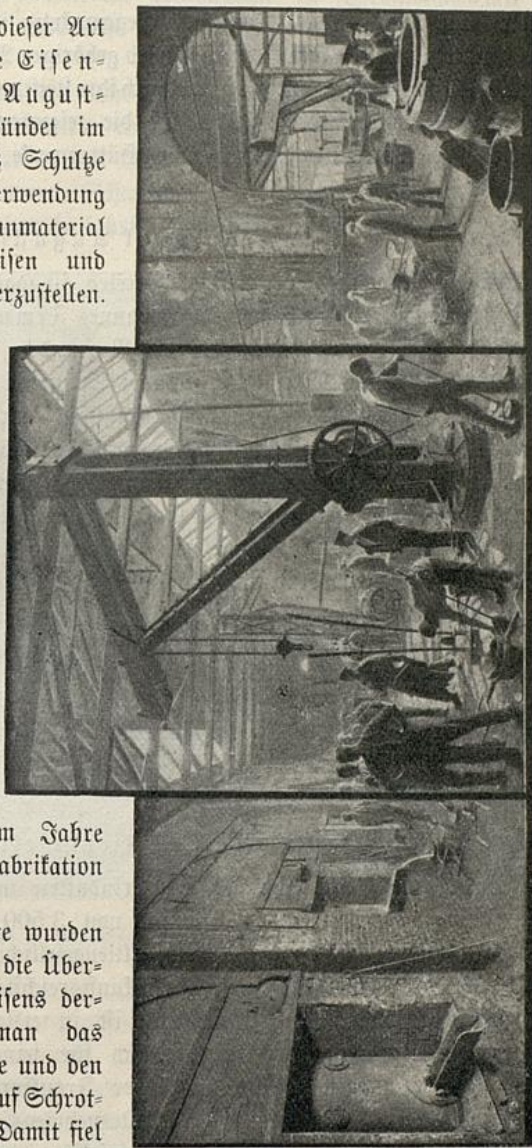
Aber auch die Fabrikation von Herden und Öfen ging immer mehr zurück und zwang die Fabriken, nach Ersatz zu suchen. Die Eisengießerei von Meyer & Co. hat sich daher seit etwa 7 Jahren in zunehmendem Maße mit der Fabrikation von Maschinenguß aller Art beschäftigt und fertigt als Spezialität Maschinenguß für Werstbetriebe an. Daneben fabriziert sie in

erheblichem Umfange gußeiserne Unterteile für Badeöfen. Auch die Eisengießerei in Brake, die allerdings bis heute noch die Herstellung eiserner Öfen als Hauptgeschäft betreibt, sah sich in der letzten Zeit gezwungen, daneben Maschinenguß aufzunehmen.

Das größte Werk dieser Art ist die Oldenburgische Eisenhüttengesellschaft zu Augustfehn. Sie wurde gegründet im Jahre 1857 von Julius Schulze in der Absicht, unter Verwendung von Torf als Hauptbrennmaterial namentlich Schweißstabeisen und daneben Eisengußwaren herzustellen. Nachdem die ersten Jahre ein recht ungünstiges Bild gezeigt hatten, trat mit dem Jahre 1869 infolge des Eisenbahnbaues Leer-Oldenburg und nachdem man den Torf besser zu verwerten gelernt hatte, ein vollständiger Umschwung ein: rapide Zunahme des Absatzes, Erweiterung der Walzwerkeinrichtungen und Erzielung nicht unbedeutender Gewinne. Im Jahre 1893 schritt man zur Fabrikation von Hußeisen.

Anfang der 90er Jahre wurden die Walzeisenpreise durch die Überhandnahme des Flußstabeisens derartig gedrückt, daß man das Buddelwerk ganz still legte und den ganzen Walzwerksbetrieb auf Schrotverarbeitung einrichtete. Damit fiel die Verwendung von Torf auch für die Schweißöfen fort. Anfang des vorigen Jahres fiel der Walzwerksbetrieb ganz weg, weil bei der geringen Nachfrage nach Schweißstabeisen und den damit in Zusammenhang stehenden schlechten Verkaufspreisen eine Rentabilität dieses Betriebszweiges nicht mehr zu erhoffen war.

Inzwischen hat sich die Gießerei zum Hauptbetriebe des Werkes entwickelt.



Eisenhütte Augustfehn. (Nach dem Bilde von Bernhard Winter in der staatlichen Galerie in Oldenburg.)

Die Formerei und die mechanischen Werkstätten sind vergrößert, und ein Emaillierwerk sowie eine Vernickelungsanstalt wurden angelegt.

Während die Jahresproduktion in den 80er Jahren ca. 475 Tonnen bei einer Belegschaft von etwa 80 Mann betrug, beläuft sie sich heute bei ca. 125 Arbeitern auf 1200—1300 Tonnen. Gegenwärtig ist die Fabrik dabei, eine weitere Ausdehnung der zum Gießereibetrieb gehörigen Werkstätten und namentlich deren Modernisierung vorzunehmen, wodurch ihre Leistungsfähigkeit ganz wesentlich gehoben werden wird. Ende 1910 sind die gesamten Anlagen durch Kauf in den Besitz der Warsteiner Gruben- und Hüttenwerke, Warstein, übergegangen.

2. Das Stahlwerk Augustfehn.

Ein der Eisenhütte verwandter Betrieb ist das Stahlwerk Augustfehn, gegründet Anfang der 70er Jahre von Johannes Fimmen und Aug. Schulze, einem Sohn von Julius Schulze, dem Begründer des Barelser Eisenwerks, der Eisenhütte Augustfehn und der Warps-Spinnerei in Osterburg. In den ersten Jahren wurde in der Hauptsache Gußstahl fabriziert, nebenbei Torfstreu und Torfkoks, um die zum Werke gehörenden Torfmoore auszunutzen. Später aber wurde unter erheblicher Vergrößerung des Werkes die Fabrikation von Torfstreu aufgegeben, und es wurden Einrichtungen getroffen für die Herstellung größerer Stahlschmiedestücke, sowie von Spezialartikeln, besonders solcher für den Bau und die Reparatur von Dampfbaggern. Die Moore wurden hinfort nur noch zur Gewinnung von Torf ausgenutzt, der dem Werk zur Kesselheizung dient. Heute besitzt das Werk eine erhebliche Anzahl größerer und kleinerer Dampfhammer, ausgedehnte mechanische Werkstätten, zahlreiche Schmiedefeuer, Stahlföfen für die Spezialstahle und alle erforderlichen Einrichtungen zur Herstellung seiner im In- und Ausland eingeführten und überall geschätzten Spezialartikel.

3. Metallwerke Unterweser, Aktiengesellschaft, Nordenham.

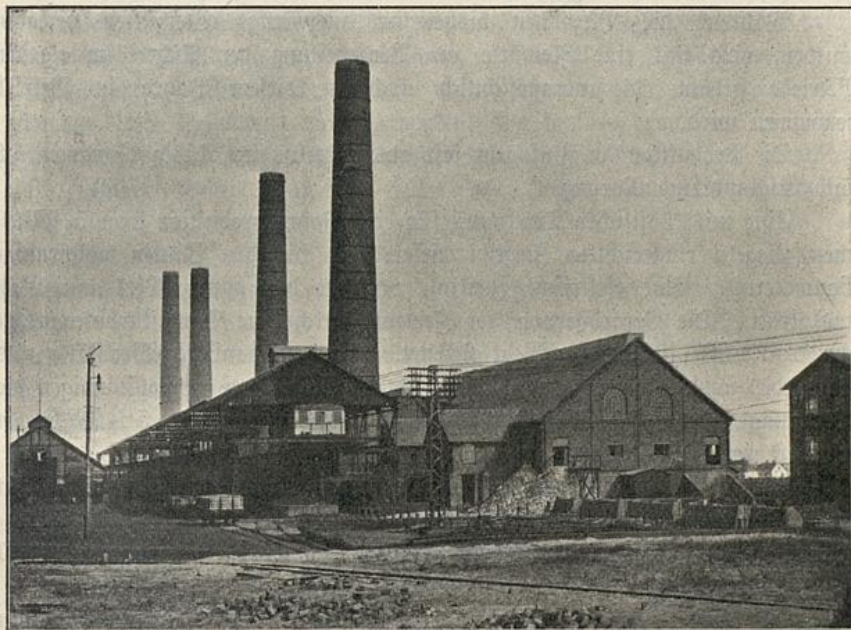
Eine weitere Vertreterin der Schwerindustrie im Oldenburger Lande ist die im Jahre 1906 mit einem Kapital von 3 500 000 M (inzwischen auf 5 Millionen Mark erhöht) gegründete Aktiengesellschaft „Metallwerke Unterweser“, eine der bedeutendsten und zukunftsreichsten Unternehmungen am linken Unterweserufer. Ihre Gründung ist in erster Linie ein Werk des Norddeutschen Lloyd in Bremen, der sich für seine Dampfer Rückfrachten nach der Weser sichern wollte, und der Frankfurter Metall-Firma Beer, Sondheimer & Co. Gegenstand des Unternehmens ist die Verhüttung von Zinkerzen zur Gewinnung von Zink, Schwefelsäure und Blei.

Das Gelände der Metallwerke in einer Größe von 45 ha liegt etwa auf halbem Wege zwischen Nordenham und Einswarden zwischen der Staatsbahn und der Weser, hat eigenen Bahnananschluß von ca. 4 km Länge und eine Weserfront von 500 m. Die für den Betrieb erforderlichen Rohstoffe, in der Hauptsache australische, spanische und griechische Zinkerze, gelangen auf



dem Wasserwege zur Anlieferung. Zu diesem Zwecke besitzt die Fabrik eine von der benachbarten Superphosphatfabrik mitbenutzte Pieranlage von 200 m Länge, die bei einer Wassertiefe von 12 m die größten Fahrzeuge aufzunehmen vermag. Eine elektrisch betriebene Krananlage in Verbindung mit einer automatischen Hochbahn ermöglicht die Löschung von 1000 Tons Erz in 10 Stunden.

Die Fabrikation vollzieht sich derart, daß die schwefelhaltigen Zinkerze zunächst in der Rösthütte mittels eines besonderen Röstprozesses von schwefeliger Säure befreit werden. Aus dieser wird in der Schwefelsäurefabrik in Bleitürmen und Bleikammern Schwefelsäure gewonnen und größtenteils an die benachbarte Superphosphatfabrik abgegeben. Die geröstete Zinkblende



Metallwerke Unterweser, Nordenham. Zinkhütte.

wandert sodann in die Zinkhütte. Hier wird das in der Blende enthaltene Zinkoxyd in Siemens-Regenerativöfen, von denen die Hütte in 4 Hallen 11 besitzt, in einer Temperatur von 1200—1400 Grad unter Einwirkung von beigemischter staubfeiner Kohle von seinem Sauerstoff befreit und tritt als Zink in gasförmigem Zustande in Tonbehälter, sog. Vorlagen, wo infolge der Abkühlung das Zink als Tropfzink kondensiert und täglich ausgeschöpft wird. Der Verhüttungsprozeß wiederholt sich ununterbrochen alle 24 Stunden. Das Einladen der Erze, die Entfernung der Schlacken und die sonstigen Arbeiten an den Öfen, wie auch die Bedienung der Röstöfen geschieht mit der Hand. Umfangreiche Ventilationsanlagen dienen zur Abjaugung der etwa entstehenden Gase und machen die früher als höchst gesundheitschädlich verschriene Arbeit

an den Zinköfen erträglich, so daß von einer Gefährdung der Gesundheit der Hüttenarbeiter heute keine Rede mehr sein kann.

Zur Gewinnung des in den Zinkerzen enthaltenen Bleies, das sich teilweise in dem in den Vorlagen kondensierten Kohzink niederschlägt, zum Teil aber auch in den Aschen zurückbleibt, wird das Kohzink in einem Flammofen nochmals geschmolzen. Das darin enthaltene Blei fällt dabei infolge seines größeren spezifischen Gewichts auf den Boden des Ofens, während das Zink an der Oberfläche des Metallbades bleibt und bequem abgeschöpft werden kann. Die bleihaltigen Aschen werden in der Aschenwäsche von der unverbrannten Kohle und der sogenannten Gangart des Erzes befreit und dadurch in ihrem Metallgehalt derart angereichert, daß ihre Verarbeitung im Bleihüttenbetriebe möglich ist.

Während die Bleiaschen bisher an auswärtige Bleihütten versandt wurden, wird jetzt eine Bleihütte zur Verarbeitung der Aschen im eigenen Betriebe gebaut, die voraussichtlich noch in diesem Jahre in Betrieb genommen wird.

Die Produktion an Zink geht fast ausnahmslos ins Ausland, namentlich nach England und Norwegen.

Eine mit künstlicher Trocknung für eine Jahresproduktion von 5 Millionen Ziegeln eingerichtete Ziegelei liefert das für die Bauten notwendige Baumaterial. Eine elektrische Zentrale versorgt das ganze Werk mit Licht und Kraft. Die Vergrößerung der Zentrale durch eine Dampfturbinenanlage von 1000 PS. ist in die Wege geleitet. Eine mechanische Werkstätte und Schmiede, sowie eine maschinell eingerichtete Schreinerei vervollständigen die Werkanlagen, deren Herstellung bis jetzt einen Kostenaufwand von 5 $\frac{1}{2}$ Millionen erfordert hat.

Zurzeit werden auf dem Werke 600 Arbeiter und etwa 50 Beamte mit einem Jahreseinkommen von etwa 1 100 000 *M* beschäftigt. Nach Fertigstellung der noch geplanten Bauten dürfte sich die Arbeiterzahl auf 700 bis 800 stellen.

Die Produktion des Wertes, dessen Anlagen bisher nur teilweise in Betrieb waren, dürfte nach Fertigstellung der noch in Bau befindlichen Anlagen jährlich 27—30 000 t Schwefelsäure, 12 000 t Zink und 10 000 t Bleiaschen bezw. 2000 t Blei betragen.

Das vorhandene Gelände bietet genug Raum für eine weitere Ausdehnung, welche sich voraussichtlich auf die Weiterverarbeitung der gewonnenen Metalle erstrecken wird.

Die Wohlfahrt der in der Fabrik beschäftigten Arbeiter erfreut sich der ganz besonderen Fürsorge der Gesellschaft. Von den Wohlfahrtsseinrichtungen, die die Gesellschaft getroffen hat, seien insbesondere erwähnt eine Milch- und Kaffeeküche, die täglich 4—500 Liter Milch zu halbem Preise und Kaffee in beliebigen Mengen unentgeltlich abgibt, eine Volksküche, in der täglich 150 bis 200 Personen zu billigem Preise gespeist werden, eine Schlachtereie, die täglich frisches Fleisch erheblich unter den Tagespreisen liefert, eine Konjumanstalt,

ein Junggesellenheim mit Zentralheizung, Warmwasserversorgung, elektrischer Beleuchtung, Bade- und Wascheinrichtung für unverheiratete Arbeiter, und endlich eine Arbeiterkolonie mit Wohnungsgelegenheit für etwa 200 Arbeiterfamilien, in der den Hüttenarbeitern, deren Arbeitszeit zwischen 6—8 Stunden pro Tag schwankt, auch Gelegenheit gegeben wird, sich in der Landwirtschaft zu betätigen. Die Kolonie dürfte ein wertvolles Mittel zur Herbeiführung gesunder Arbeiterverhältnisse für die Fabrik bilden.

4. Norddeutsche Seekabelwerke, Aktiengesellschaft, Nordenham.

Die Erwerbung überseeischen Kolonialbesitzes und die rapide Entwicklung des deutschen Außenhandels machten es für Deutschland immer mehr zur Notwendigkeit, eigene überseeische Kabelnlinien anlegen zu lassen, um sich in der Nachrichtenübermittlung vom Auslande zu befreien. Solange aber eine leistungsfähige deutsche Kabelindustrie nicht vorhanden war, war an die Ausführung dieses Gedankens nicht zu denken. So kam es denn, daß Deutschland auf diesem Gebiete Jahrzehntlang hinter den übrigen Großmächten zurückstand und weniger Kabel besaß als selbst das kleine Dänemark. Wenn jetzt Deutschlands Kabelnetz von 6186 km Länge im Jahre 1898 auf 40 638 km im Jahre 1913 angewachsen ist und damit annähernd die Länge des französischen Kabelnetzes erreicht hat, so ist das in erster Linie das Verdienst der Norddeutschen Seekabelwerke, Aktiengesellschaft, in Nordenham. Gegründet am 27. Mai 1899 unter Führung der Firma Felten & Guillaume in Mühlheim a. Rh., bis dahin der einzigen deutschen Firma, die Erfahrung im Herstellen und Legen unterseeischer Telegraphenkabel besaß, haben die Norddeutschen Seekabelwerke durch die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate und das sachgemäße Verlegen zahlreicher Überseekabel, womit die Firma mehrfach internationale Rekorde in der Schnelligkeit und in der Überwindung von Schwierigkeiten aufstellte, inzwischen Weltruf erlangt und stehen den führenden englischen Firmen der Kabelindustrie jetzt in jeder Beziehung ebenbürtig gegenüber.

Die Anlagen der Seekabelwerke sind äußerst günstig am linken Weserufer belegen und mit einem Landungspier, Eisenbahnanschluß und allen modernen Einrichtungen versehen. Das Werk besteht aus der Guttapercha-, der Kupferlizen-, der Ader- und der eigentlichen Kabelfabrik mit den dazugehörigen Anlagen, wie Spinnerei und -spulerei, Imprägnieranstalt, Drahtbewickerei, Drahtteererei, den Kabelanthallen, elektrischen Prüfsimmern usw. Außerhalb der eigentlichen Fabrikanlage befinden sich die wirtschaftlichen Baulichkeiten des Werkes, insbesondere ein Wirtschaftsgebäude mit Beamtenkasino und Arbeiter Speisesaal, Wohnungen für unverheiratete Beamte, eine Warenkonsumanstalt und eine geschmackvolle Wohnhäuserkolonie mit im ganzen 66 Arbeiterwohnungen. Das Aktienkapital der Firma, das ursprünglich nur 2 Millionen Mark betrug, ist inzwischen auf 6 Millionen Mark erhöht worden. Die Zahl der Arbeiter und Handwerker beträgt jetzt zusammen 307 (1900: 80), die Zahl der



Beamteten 62 (1900: 48). Nach fünf dividendenlosen Jahren haben die Seekabelwerke in den Jahren 1904 bis 1911 durchschnittlich eine Dividende von 8% verteilt.

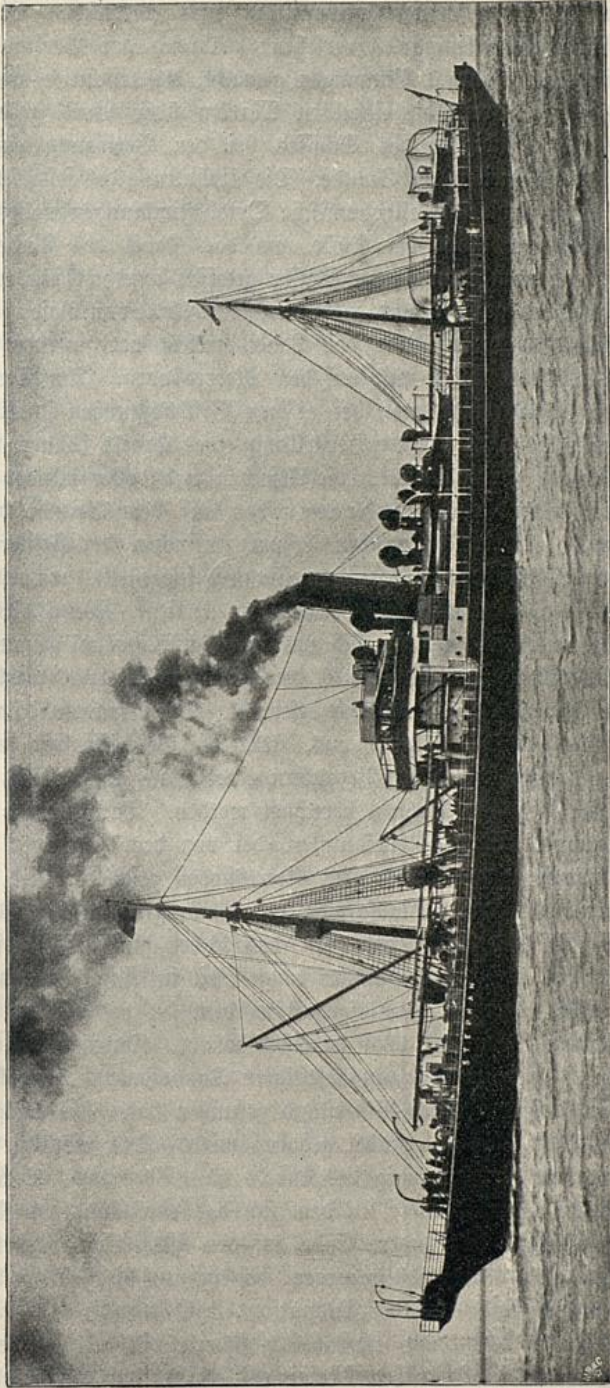
Es sei gestattet, hier mit einigen Worten auf den Hergang der Kabelfabrikation einzugehen.

Das wichtigste Rohmaterial bei der Kabelfabrikation ist die Guttapercha, der eingekochte Saft des nur auf einigen Inseln des Sundaarchipels vorkommenden Guttaperchabaumes. Die in der Aderfabrik hergestellten, für die Leitung des Stromes bestimmten und elektrisch geprüften Kupferlitzen werden in der sogenannten Aderpresse zum Zwecke der Isolation mit einer auf Bruchteile von Millimetern genau dimensionierten Guttaperchahülle umpreßt und in eiskaltem Wasser erhärtet. Hierbei muß mit peinlicher Sauberkeit verfahren werden, da etwa in die Adern eingedrungene Staubteilchen oder sonstige Fremdkörper die Entstehungsursache von später bei dem Hin- und Hertelegraphieren sich entwickelnden Fehlern bilden, und eingedrungene Luftbläschen später infolge des Wasserdrucks plagen und die Isolation aufheben können, so daß das Kabel gefischt und ausgebeßert werden muß. Nach einer weiteren elektrischen Prüfung in sogenannten Prüftanks und einer Umwicklung mit einem Messingbande werden die einzelnen Adern nunmehr in der Kabelfabrik aneinander gelötet, mit einem Jutepolster umspunnen und mit einer mehr oder minder dicken Bewehrung von starken Stahldrähten umwickelt. Nachdem das Kabel schließlich noch geteert und mit zwei Lagen von geteertem Jutegarn übersponnen ist, ist es fertig.

Die Dicke der Kupferlitzen richtet sich nach der Entfernung der telegraphisch zu verbindenden Orte und der verlangten Sprechgeschwindigkeit des Kabels, der Durchmesser seiner Schutzhüllen nach der Tiefe des Meeres, in der es zur Verlegung gelangen soll. Je größer die Entfernung und die Sprechgeschwindigkeit, desto dicker muß die Kupferlitze sein. Andererseits erfordert flaches Wasser, in dem das Kabel der Gefahr ausgesetzt ist, durch Schleppnetze und dgl. beschädigt zu werden, stärkere Kabelschutzhüllen als die Tiefsee.

Für die Verlegung und Reparatur von Seekabeln besitzt die Gesellschaft zwei 1902 und 1905 besonders für diesen Zweck erbaute Dampfer. Während der eine für Kabellegungen bestimmt ist, dient der andere mehr der Vornahme von Reparaturen an Tiefseekabeln und ist daher in wesentlich kleineren Abmessungen gehalten. Beide Dampfer haben sich auf allen ihren Reisen in jeder Beziehung bewährt.

Der Verlegung eines Kabels gehen umfangreiche Vorarbeiten voraus, wie die Festsetzung und Auslotung des Kabeltraktes, die Wahl der Zwischenlandungspunkte, die Erwerbung des Landungsrechtes usw. Die Auslegung selbst vollzieht sich derart, daß das auszulegende Kabel aus den Aufbewahrungstanks im Innern des Kabeldampfers über Leitrollen und durch Leitaugen in die auf dem Spardeck aufgestellte, von einer Dampfwinde angetriebene Auslegemaschine gelangt, von hier aus durch ein zur Messung der Zugspannung im Kabel bestimmtes Dynamometer auf die außenbords am



Kabeldampfer „Stephan“ der Norddeutschen Seefabelwerke Nordenham.

Dampfer befestigte Heckrolle läuft und dann ins Wasser gleitet, unter ununterbrochener Prüfung seiner mechanischen und elektrischen Eigenschaften. Das Kabel ist mit Meilenmarken versehen; während der Verlegung werden regelmäßig im Schiffsjournal Buchungen gemacht, die ersichtlich machen, unter welcher Länge und Breite die einzelnen Marken über Bord gegangen sind. Die mittlere Geschwindigkeit des Schiffes bei der Verlegung eines Kabels beträgt etwa 10 Seemeilen die Stunde. Die Einhaltung des festgesetzten Kabeltraktes wird durch zahlreiche astronomische Ortsbestimmungen nach Möglichkeit sichergestellt. In der Nähe der Küste, wo das Kabel des flachen Wassers wegen nicht direkt vom Dampfer zu Wasser gelassen werden kann, wird es an einem Seile an Land gezogen und dabei durch eine Kette von Bojen schwimmend erhalten. Sobald das Kabelende das Land erreicht hat, werden die Bojen abgeschnitten, und das Kabel sinkt auf den Meeresboden. Am Strande selbst wird es in den Sand eingebettet, der es vor Beschädigungen schützt.

Trotz aller Sorgfalt bei der Herstellung eines Kabels können sich Fehlerstellen einschleichen, die nachträglich die Ursachen mehr oder minder erheblicher Störungen werden und eine Reparatur des auf dem Grunde des Meeres liegenden Kabels erforderlich machen. Zum Auffuchen der Fehlerstelle wird zunächst durch elektrische Widerstandsmessungen festgestellt, wieviel gesundes Kabel zwischen der Endstation und der Fehlerstelle liegt. Wenn dies beispielsweise 1200 Seemeilen sind, so läßt sich aus dem Schiffsjournal genau feststellen, wo sich der Kabeldampfer befand, als die Meilenmarke 1200 verlegt wurde. Damit ist die Fehlerstelle geographisch bestimmt. Der Reparaturdampfer begibt sich dorthin, lotet die Meerestiefe aus, stellt die Beschaffenheit des Meeresbodens fest und markiert durch Verankern einer Boje einen festen Punkt im Meere, von dem aus alle Arbeiten berechnet werden. Darauf wird das Kabel mit dem sogenannten Lucas-Schneideanker, der von dem fahrenden Schiffe an einer langen Trosse langsam über den Meeresboden geschleift wird, aufgesucht und zerschnitten, eine Arbeit, die je nach der Genauigkeit, mit der die Fehlerstelle ermittelt ist, und der Strecke, die das Kabel durch Meeresströmungen verlegt worden ist, mehr oder minder lange Zeit in Anspruch nimmt. Das Kabel kann nicht unzerschnitten aufgeholt werden, da es bei der durch das Heben verursachten Spannung doch zerreißen würde. Durch den zunehmenden Zug, der sich an dem am Ankertau befestigten Dynamometer bemerkbar macht, wird festgestellt, daß der Anker Widerstand gefunden hat. Die Steigerung des Zuges läßt erkennen, daß das Kabel gehoben wird. Das plötzliche Nachlassen des Zuges zeigt die Zerschneidung des Kabels an. Vermittels der Kabelwinde wird nunmehr der Schneideanker, in dem sich das eine Ende des Kabels festgeklemmt hat, während das andere Ende auf den Meeresboden zurückgeglitten ist, eingeholt und das Kabelende geborgen. Wenn nun die Fehlerstelle zwischen dem aufgenommenen Ende und der Endstation liegt, so muß der Dampfer jetzt die Kabelstrecke unter Aufhebung des Kabels abfahren, bis sich aus den ununterbrochen vorgenommenen elektrischen Messungen ergibt, daß die Fehlerstelle an Bord ist. Das aufgenommene Ende einschließlich der Fehlerstelle wird

ausgeschnitten und das gesunde Ende an einer Boje verankert. Der Dampfer fährt dann zu der Arbeitsboje zurück und sucht mit dem Anker das andere bei dem Aufholen des Kabelendes auf den Meeresboden zurückgeglittene Kabelende. An die Stelle des ausgeschnittenen Fehlerstückes wird dann zwischen den beiden aufgefischten Kabelenden ein unversehrtes Kabel aus den mitgenommenen Vorräten eingesetzt und so die Kabelleitung wieder hergestellt.

Von den bedeutenderen Arbeiten, die die Norddeutschen Seekabelwerke bisher ausgeführt haben, mögen hier folgende erwähnt sein:

1. Herstellung und Verlegung des II. deutsch-amerikanischen Kabels der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft, Köln, (Borkum—Azoren—New York) von 7992,5 km Gesamtlänge, 2. Herstellung und Verlegung der Kabel Menado—Jap—Guam und Shanghai—Jap der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft, Köln, von 6837 km Gesamtlänge, 3. Herstellung und Verlegung des deutsch-südatlantischen Kabels der Deutsch-Südamerikanischen Telegraphengesellschaft, A.-G., Köln, (I. Teilstrecke Borkum—Teneriffa von 4064 km Länge, II. Teilstrecke Teneriffa—Monrovia von 3335 km Länge, III. Teilstrecke Monrovia—Pernambuco von 3460 km Länge, IV. Teilstrecke Monrovia—Togo—Kamerun von 3037 km Länge). Die Verlängerung dieses Kabels von Kamerun nach Deutschsüdwestafrika ist in Aussicht genommen. Außer den obigen Arbeiten haben die Norddeutschen Seekabelwerke zahlreiche Aufträge in- und ausländischer Behörden auf Herstellung und Verlegung von Kabeln, Herstellung von Vorratskabeln und Instandsetzung bestehender Kabel ausgeführt.

c) Schiffbauindustrie, Automobil- und Wagenbau.

1. Schiffbauindustrie.

Der Schiffbau war, wie wir schon im geschichtlichen Überblick erwähnt haben, eine alteingestammte Industrie des Ammerlandes. Dort wurden nachgewiesenermaßen bereits 1730 von Tatje Eilers kleine Schiffe, sogenannte Tjalken von 25—30 Last (die Last zu 2000 kg gerechnet) erbaut. Von ihm erlernten das Schiffbaugewerbe verschiedene andere Eingeseffene, und schon um die Mitte des 18. Jahrhunderts gab es im Ammerlande mehrere solcher Schiffbauer, die anscheinend auch viel zu tun hatten, denn es ist überliefert, daß einer dieser Schiffbauer, Gerd Tönjes Deye, in einem einzigen Jahre 18 solcher Schiffe auf seinem Helgen hergestellt hat. Es wäre nun sehr interessant, die Entwicklung des ammerländischen Schiffbaues zu verfolgen, aber, da er infolge des Übergangs vom Holzschiffbau zum Eisenbau vollständig zugrunde gegangen ist, so ist in der Heimatkunde, die ja nur das gegenwärtig Vorhandene schildern soll, kein Platz für eine solche wirtschaftshistorische Übersicht. Nur soviel sei erwähnt, daß der Schiffbau trotz der großen Schwierigkeiten, die das Herabbringen der Schiffe zur See verursachte, zu hoher Blüte sich entwickelte und in den Jahren 1860—80 im Ammerlande und Saterlande 20 Schiffswerften vorhanden waren, die alle flott zu tun hatten.



Ähnlich war die Entwicklung des Schiffbaues an der Weser. Auch hier nahm besonders mit dem 19. Jahrhundert der Schiffbau erheblich zu und erreichte seine Blütezeit in den Jahren von 1860 bis Anfang der 80er Jahre. Von da an aber trat ziemlich plötzlich der Übergang zum Eisenbau ein. Aufträge auf hölzerne Schiffe wurden kaum noch erteilt, und die Folge war, daß eine Werft nach der anderen ihren Betrieb einstellen mußte. Während in der Blütezeit an der Weser 17 Werften bestanden, in denen schätzungsweise etwa 2000 Personen beschäftigt wurden, blieben von allen diesen Weserwerften, abgesehen von der Thyenschen Werft in Brake, die erst 1876 entstanden ist, nur noch die Werften von C. Lühring in Hammelwarden, F. F. Strenge & Sohn in Fünfhausen bei Brake und Hinr. Oltmann in Mozen bestehen, zu denen dann im Jahre 1907 noch die Werft von Abeking & Rasmussen in Lemwerder hinzukam.

Die Lühring'sche Werft, die 1851 von B. Reimers begründet und 1866 von Conrad Lühring übernommen wurde, baute bis 1884 hölzerne Segelschiffe, in der Hauptsache Barken von 1000—1200 Tons Tragfähigkeit. Nachdem dieser Geschäftszweig aufgehört hatte, war die Firma fast nur noch mit Reparaturen beschäftigt, bis sie sich 1895 entschloß, den Bau stählerner Schiffe aufzunehmen. Sie richtete ihr Hauptaugenmerk auf den Bau kleiner, schnellsegelnder 2—3 mastiger Schuner für die Ost- und Nordseefahrt. In diesen Schiffen, die ihres vorzüglichen Segelns wegen bald großen Ruf bekamen, erhielt die Firma Lühring zahlreiche Aufträge, so daß sie davon schon ca. 40 Stück gebaut hat. Daneben lieferte sie etwa 20 Heringslogger, verschiedene Leichter, Prähme und dergl. Im Jahre 1910 legte die Firma ein Trockendock an, um auch größere Reparaturen ausführen zu können.

Die Firma Strenge, die die älteste der jetzt vorhandenen oldenburgischen Werften besitzt — sie bestand schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts — hatte anfänglich in der Hauptsache kleine hölzerne Flußschiffe gebaut, war dann aber in den 60er Jahren ebenfalls zum Bau größerer hölzerner Seeschiffe übergegangen und wandte sich seit Ende der 80er Jahre, als der Bau hölzerner Schiffe aufhörte, wieder der Herstellung von Schiffen für die Binnenschifffahrt zu. 1905 entschloß sie sich ebenfalls, zum Eisenschiffbau überzugehen und baut seitdem besonders eiserne Schiffe für die Flußschifffahrt.

Im Gegensatz zu den beiden eben genannten Werften hat die Bootswerft von Hinr. Oltmann in Mozen, die 1867 gegründet wurde, von Anfang an das Schwergewicht auf die Herstellung kleinerer Boote gelegt, wie Rettungsboote, Marineboote, Dampfbarkassen sowie auch Motorboote jeglicher Konstruktion, hat sich darin einen guten Ruf geschaffen und ist für diese Boote regelmäßiger Lieferant der Kaiserlich Deutschen Marine.

Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der erst 1907 entstandenen Boots- und Yachtwerft der Firma Abeking & Rasmussen in Lemwerder, die ebenfalls kleinere Boote, wie Rettungs-, Sport-, Motor-, Weiboote und vor allem auch Segelyachten baut.

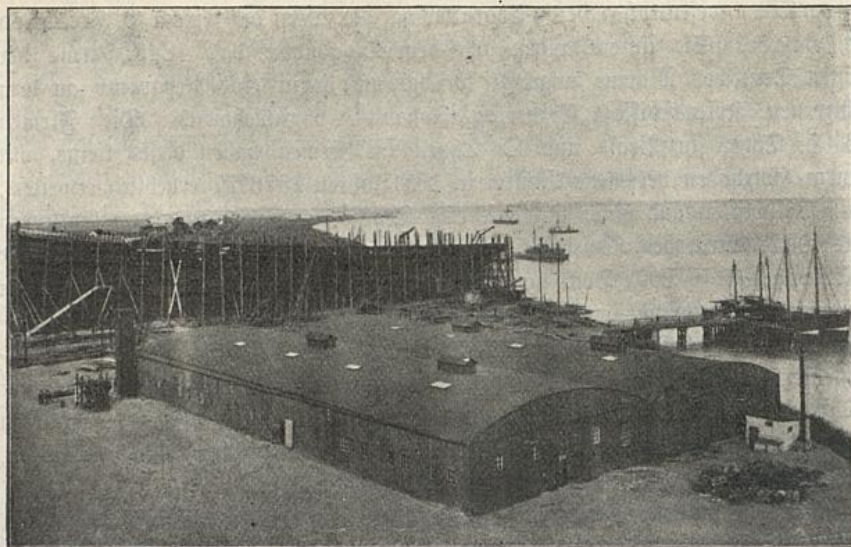
Einen wesentlich anderen Charakter hat die Werft der Firma G. H. Thyen in Brake. Sie ist entstanden aus dem Trockendock, das 1848 seitens der ersten Deutschen Marine angelegt wurde, um darin eine Reparatur an dem hölzernen Kriegsschiffe „Erzherzog Johann“ vorzunehmen. Die Firmen G. H. Thyen in Brake und D. Thyen in Bremen haben dieses kleine, mit einem Holzboden versehene Bassin in den Jahren 1876/77 erheblich erweitert, mit Bollwerken und einer Schleuse aus Teakholz versehen und zum Entleeren des Dockes durch den Weserdeich eine steinerne, durch 2 Schützen verschließbare Höhle gelegt. Das Dock hat zwei nebeneinander liegende Böden, deren unterer zur Aufnahme großer Schiffe dient, während der obere für die Trocklegung kleinerer Schiffe, wie Rähne, Leichter u., bestimmt ist. Die Dockschleuse hat eine lichte Weite von 12,2 m und führt in das Hasenbassin; der Wasserstand auf dem Schleusendremmel beträgt 4 m. Die Länge des unteren Bodens ist 99,3 m, die Breite 14,5 m, des oberen Bodens 90,5×11,8 m, der Wasserstand auf dem oberen Boden beträgt 2,5 m.

Die Anlage war zunächst für Reparaturen an hölzernen Schiffen bestimmt, mit dem Rückgange derselben stellte sich aber die Notwendigkeit zu einer Erweiterung des Betriebes heraus. Die Erweiterung wurde im Jahre 1897 vorgenommen, und es erfolgte mit ihr zugleich auch ein gründlicher Ausbau der gesamten inneren Einrichtungen. Die Anlagen wurden dadurch technisch auf das vollkommenste ausgestaltet und u. a. auch eine ganze Reihe moderner Arbeitsmaschinen für die Reparatur und den Neubau eiserner Schiffe und Maschinen aufgestellt.

So ist die Werft in allen Teilen vorzüglich eingerichtet, und es werden auf ihr, im Gegensatz zu früher, wo lediglich hölzerne Schiffe gebaut wurden, seit 1897 nur noch Stahlschiffe hergestellt. Vor allen Dingen sind viele Feuerschiffe, Lotsenkutter, Dampflogger, Segellogger, Schlepper, Fährdampfer, Leichter usw. auf der Thyen'schen Werft entstanden.

Zu diesen genannten Werften ist nun im Jahre 1903 die großzügig angelegte Werft der Firma F. Frerichs & Co., Schiffswerft A.-G. in Einswarden hinzugekommen. Diese Werft, deren Gelände ca. 20 ha umfaßt, liegt äußerst günstig mit einer Gesamtuferfront von ca. 500 m an dem tiefen Weserströme, der dort etwa 1500 m breit ist und eine selbst für die größten Seeschiffe ausreichende Tiefe hat, die bei Hochwasser in unmittelbarer Nähe der Werft bis zu 13 m und mehr beträgt. Diese Verhältnisse sind, namentlich bei Stapelläufen großer Seeschiffe, außerordentlich wertvoll. 3 Längshelgen gestatten den Bau von 80, 96 und 135 m langen und 10¹/₂, 15 und 18 m breiten Schiffen. 3 weitere große Helgen, von denen jeder über 200 m Länge erhalten soll, sind in Aussicht genommen. Außerdem ist ein Querhelgen von 60 m Länge vorhanden, der sich 35 m landeinwärts zieht und so mehreren Schiffen Bauplatz gewährt. Auf diesem Helgen werden kleinere Seeschiffe, wie Fischdampfer, Tanker und dergl., gebaut. Rechtwinklig zum Strom ist ein Hafen von 40 m Breite und 186 m Länge in das Gelände eingeschnitten, in den die in Reparatur und Ausrüstung befindlichen Schiffe verholzt werden.





Frerichs'sche Werft, Einwarden.

Neubauten auf dem Helgen und Schiffbauwerkstätten.

Es würde zu weit führen, auf Einzelheiten der inneren Einrichtung des Werkes näher einzugehen. Erwähnt sei nur, daß dem Werk eine Gesamtbetriebskraft von 1400 P.S. zur Verfügung steht und ca. 1250 Beamte und Arbeiter von der Firma beschäftigt werden.

Auf der Werft sind bis jetzt entstanden ca. 100 Schiffe von insgesamt ca. 35 000 Brutto-Reg-Tons. Darunter befinden sich alle möglichen Arten von Schiffen, wie Passagierdampfer, kleine und große Frachtdampfer bis zu 5800 Brutto-Reg.-Tons, Fischdampfer, Segellogger, Motorlogger, Dampflogger, Dampfbarlassen, Tankdampfer, Bagger, Leichter, Prähme und dergl.

So hat der Schiffbau im Oldenburger Lande nach dem Niedergange in den 80er Jahren einen neuen Aufschwung genommen, und wenn auch die Zahl der von ihm beschäftigten Arbeiter heute vielleicht noch nicht wieder ganz so groß ist, wie sie es in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war, so dürfte die Gesamtproduktion infolge der starken Verwendung von Maschinen heute doch sehr viel größer sein. Auch ist bei den außerordentlich günstigen Vorbedingungen, die das oldenburgische Unterweserufer dem Schiffbau bietet, zu erwarten, daß dieser Industriezweig eine ständige Weiterentwicklung nehmen wird.

2. Automobil-Industrie.

Die Automobil-Industrie ist nur durch einen einzigen, allerdings recht bedeutenden Betrieb im Lande vertreten, die Hansa-Automobil-Gesellschaft; eine Schilderung dieses Industriezweiges erschöpft sich deshalb in einer Berichterstattung über die Entwicklung dieses Werkes.

Die Gründung des Werkes erfolgte im Jahre 1905 in sehr bescheidenem Umfange. Den Anlaß dazu gab eine automobiltechnische Erfindung, welche die jetzigen Leiter des Werkes, Dr. R. Allmers und Dipl.-Ing. A. Sporkhorst, gemacht hatten.

Der Betrieb wurde eröffnet in einem einfachen kleinen Holzschuppen zunächst mit 3 Leuten und mit einem Kapital von 30 000 M. Mitgründer war außer den beiden genannten Herren Herr Rentier Franz Koppen.

Die deutsche Automobil-Industrie steckte damals noch in den Kinderschuhen. Selbst Werke, die nachher sehr bedeutend geworden sind, bezogen damals noch Motoren und andere Teile vom Auslande. Die Hanja begann auf die gleiche Weise und baute zunächst kleine Einzylindervagen, zu denen sie Motoren und Getriebe aus Frankreich bezog. Sporkhorst und Allmers hatten aber schon gleich zu Anfang erkannt, daß nur den vierzylindrigen Motoren mit ihrem weichen, schmiegsamen Gang die Zukunft gehöre, und gingen daran, den ganz neuen Typ eines leichten, schnellen Wagens mit Vierzylindermotor zu schaffen, den bis dahin nur die ganz großen teuren Wagen hatten. Mit diesem neuen Typ hatte die Hanja 1906 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin einen durchschlagenden Erfolg, und seitdem haben fast alle Fabriken den Bau des leichten Vierzylinders aufgenommen, so daß er heute in der ganzen Welt die Basis des Geschäftes überhaupt bildet und zu vielen Tausenden erzeugt wird.

Die Hanja-Automobil-Gesellschaft wußte jedoch ihren Vorsprung gut zu bewahren, sie verbesserte unausgesetzt die Qualität und Konstruktion ihrer Modelle, und wenn auch einzelne andere Fabriken erheblich größere Mengen bauen, findet der Hansawagen trotz seines höheren Preises wegen seiner hervorragend guten Qualität einen so großen Absatz, daß die Firma trotz der dauernden Erweiterung ihrer Betriebsanlagen nicht in der Lage war, mit dem Anwachsen der Nachfrage in der Produktion gleichen Schritt zu halten.

Mit der Zunahme des Betriebs wuchs natürlich auch der Kapitalbedarf. Das anfänglich nur 30 000 M betragende Betriebskapital ist auf 120 000 M, dann auf 300 000, 500 000, 1 600 000, und am 1. Januar 1912 auf 2 600 000 M erhöht worden. In dem gleichen Maße wuchs auch die Produktion, sie stieg von 700 000 M im Jahre 1909 auf 1 500 000 M 1910 und auf 2 220 000 M 1911 und wird im Jahre 1912 nach Durchführung des Erweiterungsprogramms voraussichtlich den Betrag von 3½ Millionen Mark erreichen.

Große Schwierigkeiten machte bei der raschen Entwicklung der Fabrik die Beschaffung und Unterbringung der erforderlichen Arbeiter. Das gab Veranlassung zur Gründung der Eigenheimansiedelung. Die Hanja erwarb an der Hafenstraße ein sehr schönes, gut gelegenes Terrain und baute darauf Arbeiterhäuser. Die Anlage dieser Kolonie ist als mustergültig zu bezeichnen. Die Häuser, meist Einzelhäuser, sind in modernem Landhausstil und sehr praktisch gebaut; sie sind alle verschieden und so ausgeführt, daß die Arbeiter sich darin wirklich wohl fühlen. Jedes Grundstück hat eine Größe von ca. 500 qm. Mieter gibt es in der Kolonie nicht. Wer ein Haus haben will, muß es als Eigentum



erwerben, hat jedoch sehr günstige und liberale Bedingungen, und die Amortisation wird ihm durch einen Zuschuß des Werkes erleichtert.

Das Fabrikat der Hanja-Werke, die Hanja-Automobile, finden ihren Absatz in der ganzen Welt. Als Exportländer kommen insbesondere in Betracht Holland, Dänemark, Rußland, Niederländisch-Indien, Argentinien.

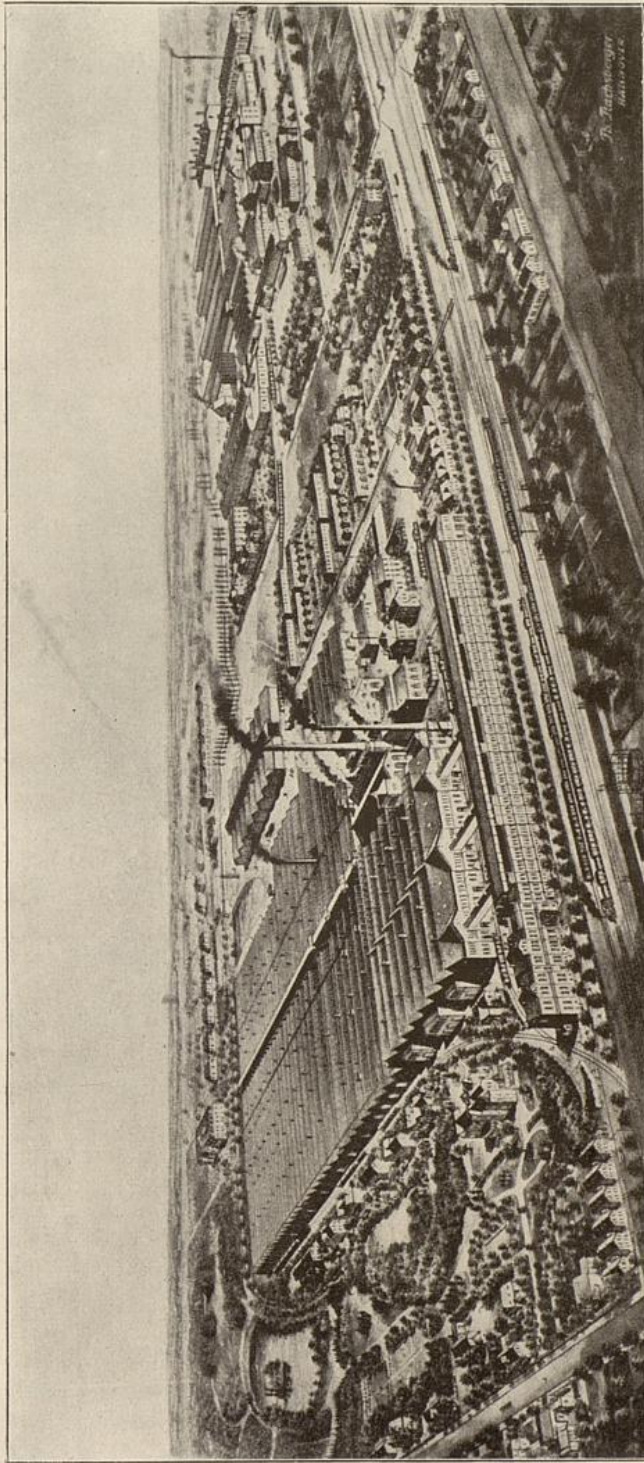
Neben der Fabrikation von Automobilen wird, wie schon erwähnt, der Bau von Karosserien in einem eigenen Karosseriewerk in Angriff genommen werden, und außerdem hat die Hanja-Automobil-Gesellschaft neuerdings eine Abteilung für Feinmechanik eingerichtet, in der als erste die Großfabrikation von Rechenmaschinen nach den Patenten Rauchwetter aufgenommen werden soll.

3. Wagenfabrikation.

Dieser Gewerbezweig ist als handwerksmäßiger im Lande zwar stark vertreten; es gibt aber nur ein industrielles Unternehmen dieser Art, die Delmenhorster Wagenfabrik, Carl Tönjes, A.-G. Diese Fabrik wurde im Jahre 1902 von dem jetzigen Direktor, Herrn Carl Tönjes, gegründet.

Anfänglich nur bescheidenen Umfanges, hat sich das Werk überaus schnell zu einem Großbetriebe entwickelt. Die ausschließliche Wagenfabrikation wurde bis zum Jahre 1907 betrieben. In der Erkenntnis, daß der fabrikmäßige Wagenbau nur dann lohnend sein konnte, wenn nicht einzelne Stücke in jeweilig verschiedener Ausführung, wie es bisher in der Branche allgemein üblich war, sondern Serien gleicher Wagen fabriziert wurden, ging die Firma vom Jahre 1907 ab allmählich zum Automobil-Karosseriebau über, weil es nicht möglich war, das Serien-Fabrikationsprinzip im Wagenbau durchzuführen, und der Leiter der Firma schon damals erkannte, daß die Karosserie-Fabrikation für den Wagenbau ein wesentlich größeres Arbeitsgebiet werden würde, als der bisherige mehr handwerksmäßige Bau von Geschirrwagen. Herrn Tönjes glückte es dann, ein Verfahren zu erfinden, mittels dessen es möglich war, die nach verschiedenen Richtungen gerundeten Wandungen der Karosserie wesentlich leichter und einfacher herzustellen, als das bisher der Fall war, indem er die sogenannten Karosserie-Ecken nicht aus einzelnen zusammengeleimten Holzteilen, sondern aus sphäroidisch geformten Holzfurnieren herstellte. Das Verfahren hatte den großen Vorteil, daß es erstens das Gewicht der Karosserien wesentlich herabminderte und daß es zweitens auch bedeutend billiger war. Die Vorzüge der neuen Fabrikationsart wurden von der Automobilindustrie sofort erkannt, und die Firma war daher von Anfang an, wie auch heute noch, stets reichlich mit Aufträgen versehen. Infolge der wachsenden Nachfrage reichten die alten Anlagen nicht mehr zur Bewältigung der vorliegenden Aufträge aus, und die Firma sah sich wiederholt gezwungen, bedeutende Betriebsweiterungen vorzunehmen. Im Jahre 1909 wurde die Firma dann in eine Aktiengesellschaft mit zunächst 600 000 M Aktienkapital





Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei A.-G., Delmenhorst.



umgewandelt. Im vorigen Jahre wurde das Kapital um weitere 400 000 M auf eine Million erhöht und der Betrieb nochmals bedeutend erweitert. Die Fabrik beschäftigt zurzeit ca. 650 Angestellte und Arbeiter und soll das größte Karosserie-Spezialwerk Europas sein. Der Jahresumsatz in Karosserien und Karosserie-Zubehörteilen wird auf ca. 3 Millionen Mark angegeben. Da die gesamte Produktion bislang immer von der Deutschen Automobilindustrie schlank aufgenommen wurde, war es dem Werke bisher nicht möglich, Aufträge vom Ausland anzunehmen.

d) Textilindustrie.

1. Weberei.

Wir haben im geschichtlichen Teil die Vareler Textilindustrie eingehend behandelt und haben gezeigt, wie die einstmals so bedeutsame Vareler Spinnereiindustrie, eine der ältesten auf deutschem Boden, in den 60er Jahren des verfloffenen Jahrhunderts vollständig zugrunde ging. Nicht so schwer war zunächst die Vareler Weberei betroffen worden; aber auch für sie wurden die Verhältnisse in Varel immer ungünstiger, und von den 3 mechanischen Webereien konnte sich nur eine bis in die Gegenwart hinein halten; es war dies die einstmals H. Heedersche Weberei. Daß sie die Ungunst der Zeiten überstehen konnte, hatte sie wohl in erster Linie dem Umstand zu verdanken, daß sie neben Konsumartikeln besonders technische Gewebe, namentlich für die Gummiindustrie herstellte. Diese Weberei wird gegenwärtig unter der Firma Tameling & Stöve Nachf. fortgeführt und liefert außer Konsumartikeln, wie buntgestreiften Nesselgardinen, Hemdenstoffen und vor allen Dingen Rauchwaren aller Art auch nach wie vor technische Gewebe, besonders für die Gummi-, Linoleum-, Celluloid-, Gallalith- und Zuckerindustrie.

Ganz anderer Art ist die Fabrikation der Firma F. v. d. Wal & Co., Aktiengesellschaft, Mechanische Weberei, Färberei, Druckerei und Appretur, die 1857 in Dinklage gegründet wurde. Anfangs wurden in dieser Weberei nur indigoblaue Pilots und Blandrucke fabriziert, nach und nach aber ging man zur Herstellung anderer Artikel über, und jetzt kommen für die Fabrikation hauptsächlich in Betracht: Arbeiterhosenstoffe, als blaue, moddefarbige, bedruckte Pilots, Molestkins, Beaverteens, Genua-Cords, Reitcords, ferner verwandte Artikel, als blaue und moddefarbige Doppelföper, Futterfachen und gerauhete Waren.

Besonders verbreitet war, wie wir in dem geschichtlichen Überblick gesehen haben, die Weberei in Zetel und Umgegend. Aber da die dortigen Webereien sich nicht entschließen konnten, zum Maschinenbetrieb überzugehen, ging die Zeteler Weberei, deren Fabrikate einst weitberühmt waren und selbst ins Ausland exportiert wurden, immer mehr zurück. Gegenwärtig bestehen in Zetel 3 mechanische Webereien, die Firmen B. Meynen, Friedr. Dnken und Reinders & Janßen.



2. Spinnerei.

Ungleich bedeutender als die Weberei ist für unser Land die Spinnerei. Wir haben gegenwärtig, abgesehen von einigen kleineren Spinnereien, drei große Werke im Lande, eine Baumwollspinnerei in Osterburg, eine Jutespinnerei in Delmenhorst und eine Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei ebenfalls in Delmenhorst.

Aktiengesellschaft für Warpspinnerei und Stärkerei, Osterburg. Das älteste dieser Werke ist die Baumwollspinnerei in Osterburg, die unter der Firma „Aktiengesellschaft für Warpspinnerei und Stärkerei“ 1857 mit einem Kapital von 400 000 Talern Gold, eingeteilt in 800 Aktien à 500 Taler, gegründet wurde. Zweck der Gesellschaft war zunächst die Einrichtung und der Betrieb einer mechanischen Baumwollspinnerei und Stärkerei. Später, im Laufe der 60er und 70er Jahre, kam die Einrichtung und der Betrieb einer Bleicherei und Färberei hinzu.

Die von der Gesellschaft in Osterburg erbaute Spinnerei kam 1859 in Betrieb. Sie beschäftigte anfänglich etwa 300 Arbeiter, die von englischen Meistern und Aufsehern eingeübt wurden, und verteilte in den ersten Jahren hohe Dividenden. Die Zahl der Feinspindeln wurde allmählich auf 26 000 erhöht, und es wurden dann mehr als 350 Arbeiter beschäftigt.

Nach Ausbruch des Bürgerkrieges in den Vereinigten Staaten von Nordamerika trat aber eine anhaltende Geschäftsstockung ein und verursachte im Zusammenhang mit der Baumwollnot große Verluste, die in den folgenden Jahren nicht wieder ausgeglichen werden konnten. Im Januar 1886 wurde die alte Spinnerei durch Feuer vollständig zerstört und im Laufe des Jahres die neue, jetzige Spinnerei erbaut, die im Januar 1887 in Betrieb gesetzt werden konnte.

Nachdem dann in den Jahren 1887 und 1891 Reduktionen des ursprünglichen Aktienkapitals stattgefunden hatten und zweimal neue Prioritätsaktien ausgegeben waren, wurde im Jahre 1892 eine gründliche Sanierung des Geschäftes vorgenommen. Es wurden dem Geschäft neue Kapitalien zugeführt und das Aktienkapital schließlich auf 744 000 M festgesetzt. Nach einer allmählich ausgeführten durchgreifenden Verbesserung der ganzen Anlage durch Aufstellung neuer Maschinen zc. trat für das Geschäft eine bedeutend günstigere Lage ein. Das Hauptabsatzgebiet ist jetzt Nord- und Mitteldeutschland, Sachsen und Schlesien; ein kleiner Teil der Produktion wird auch nach Süddeutschland und Holland geliefert.

Hanseatische Jutespinnerei und -Weberei, Delmenhorst. Die Jutespinnerei in Delmenhorst wurde 1870/71 unter der Firma Vogt, Wex & Co. gegründet und beschäftigte in den ersten Jahren ca. 150 Personen. Die Fabrik arbeitete zu Anfang mit ca. 1000 Spindeln und 60 Webstühlen, wurde nach einigen Jahren um ca. 400 Spindeln und 50 Webstühle vergrößert und 1890 unter der Firma „Hanseatische Jutespinnerei und -Weberei“ in eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von einer Million Mark umgewandelt.

Mit dieser Neugründung wurde zugleich eine Betriebserweiterung vorgenommen, so daß ca. 450 Personen beschäftigt werden konnten. Seit 1890 sind dann zu verschiedenen Zeiten weitere Vergrößerungen der Fabrik erfolgt, und es sind heute in dem Betriebe 6000 Feingarnspindeln und 320 Webstühle vorhanden, zu deren Bedienung reichlich 1000 Personen erforderlich sind.

Die Fabrik hat sich speziell für die Anfertigung von Leinen, welches als Unterlage für Linoleum verwendet wird, eingerichtet und liefert hiervon sehr bedeutende Quantitäten an fast alle deutschen Linoleumwerke.

Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, Delmenhorst. Die größte Spinnerei unseres Landes und zugleich auch das größte Textilwerk des gesamten europäischen Kontinents ist die „Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei“ in Delmenhorst. Sie wurde im Jahre 1884 mit einem Kapital von 1 500 000 *M* gegründet. Zweck der Gesellschaft war der Einkauf von Schafwolle, das Sortieren und Waschen der Rohwolle, das Kämmen der gewaschenen Wolle, die Herstellung von Kammgarn aus der gekämmten Wolle (Kammzug), sowie jede anderweitige weitere Verarbeitung ihrer Erzeugnisse.

Der Sitz der Gesellschaft ist Bremen, die Leitung des Unternehmens aber erfolgt von Delmenhorst aus, woselbst sich auch die Hauptfabrik befindet.

Die Tätigkeit der Gesellschaft begann 1884 mit der Erbauung der Delmenhorster Fabrik, welche in demselben Jahre soweit fertiggestellt war, daß der Betrieb eröffnet werden konnte.

1885 übernahm die Gesellschaft die im Besitz der Firma C. F. Lohusen-Bremen befindliche Wollwäscherei und -Kämmerei in Neudeck i. Böhmen für 2 000 000 *M* und erhöhte ihr Aktienkapital auf 5 000 000 *M*.

Beide Betriebe, besonders der Delmenhorster, wuchsen rasch empor, so daß seit Jahr und Tag in Delmenhorst über 3000 und in Neudeck über 1600 Arbeiter dauernde Beschäftigung gefunden haben.

Die Delmenhorster und Neudecker Spinnerei waren im Laufe der Zeit, trotz steter Vergrößerung, nicht mehr im stande, der schnell wachsenden Nachfrage nach Garnen der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei zu genügen, andererseits war aber ein allzugroßes und rasches Anwachsen der Delmenhorster Fabrik aus verschiedenen Gründen nicht durchführbar; deshalb entschloß man sich, anderweitig schon bestehende Wollkämmereien und Kammgarnspinnereien zu erwerben. So kaufte die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei im Jahre 1897 die Strickgarnspinnerei und -Färberei in Altona-Bahrenfeld, pachtete im gleichen Jahre die Anlagen der Hamburger Wollkämmerei in Wilhelmsburg a. d. Elbe, erwarb 1898 die Wollgarnfärberei von Platt, Mühlhausen i. Thür., ferner eine Wollgarnfabrik in Fulda, sowie eine Kammgarnspinnerei in Kappel und schließlich auch noch im selben Jahre die Kammgarnspinnerei in Glücksbrunn i. Thür.

Diesen Erwerbungen folgten im Jahre 1904 die der Mitteldeutschen Kammgarnspinnerei in Mühlhausen, 1906 der Eisenacher Kammgarnspinnerei, 1907 der Kammgarnspinnerei in Langensalza, der Neuenborfer Kammgarnspinnerei



und der Wollgarnfabrik in Hamburg. Inzwischen war auch die 1897 nur gepachtete Hamburger Wollkämmerei im Jahre 1905 durch Kauf Eigentum der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei geworden.

Die Gesellschaft kauft im Auslande das Rohmaterial selbst ein; aus diesem Grunde bestehen eigene Niederlassungen in den Produktionsländern, besonders in Argentinien. Da die Schafzüchter die Wolle nicht in versandfertigem Zustande anliefern, sind die Niederlassungen der Gesellschaft in Südamerika mit ausgedehnten Anlagen von Baracken verbunden, in welchen die Rohwolle klassiert und unter starkem hydraulischen Druck in Ballen von ca. 1 cbm Inhalt verpackt wird. Derartige Anlagen besitzt jetzt die Firma nicht nur in Buenos Aires und Montevideo, sondern die Stationen der Gesellschaft sind an den verschiedensten Plätzen Argentinien's bis hinab zur südlichen Grenze Patagonien's errichtet.

In den für alleinige Rechnung der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei arbeitenden und von der Zentralverwaltung in Delmenhorst geleiteten Fabriken (Deutschland und Osterreich) waren im Jahre 1910 neben ca. 400 kaufmännischen und technischen Beamten durchschnittlich 10 400 Arbeiter beschäftigt. Das Aktienkapital der Gesellschaft wurde stufenweise erhöht und beträgt seit 1907 22 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. An Anleihen sind noch im Umlauf 8 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Da die Gesellschaft Rückstellungen im Betrage von ca. 11 Millionen Mark Ende 1910 ausweist, so arbeitet die Gesellschaft zurzeit mit einem Kapital von ca. 40 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark.

Neben der gewaltigen Ausdehnung der industriellen und kaufmännischen Tätigkeit, welche die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei zu dem bedeutendsten Unternehmen der Textilindustrie des Kontinents gemacht hat, hat die Gesellschaft sich in hervorragender Weise auf dem Gebiete der Fürsorge für ihre Arbeiter und Beamten betätigt und dafür alljährlich ganz bedeutende Summen aufgewendet.

Laut Bilanz für 1910 belaufen sich die Rückstellungen für allgemeine, dem Wohle der Arbeiter und Beamten dienende Zwecke auf über 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Abgesehen von diesem Fonds für Zahlungen von Unterstützungen, Pensionen u. sind lediglich für Beamten- und Arbeiterwohnungen, Krankenhäuser, Erholungs-, Mädchen- und Ledigenheime, Wöchnerinnenheim, Stillkrippe und Krippen, Kindergärten und Kinderheime, Badeanstalten, Gasthäuser, Konsumvereine nebst Bäckereien bereits 4 Millionen Mark ausgegeben, und die Verwaltung dieser Anstalten (ohne Zinsen, Inventar, Reparaturen und Abschreibungen) erfordert einen jährlichen Zuschuß von ca. 130 000 M. Auch die Krankenkasse, welche die Angehörigen der Mitglieder, ohne besonderen Beitrag zu erheben, mitversichert, bedarf jährlich eines außerordentlichen Zuschusses seitens der Firma, und die an Arbeiter zu niedrigem Zinsfuß ausgeliehenen Summen für den Erwerb eigener Grundstücke schließen Verluste für die Firma in sich ein. An ordentlichen Beiträgen für die Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung hatte die Firma im Jahre 1910 über 200 000 M zu zahlen.



e) Lederindustrie, Rork- und Linoleumfabrikation.

1. Lederindustrie.

Es dürfte wohl wenige Zweige der Industrie geben, die so lange von den Fortschritten der Wissenschaft und Technik unberührt geblieben sind, wie die Lederfabrikation.

Bis gegen das 6. Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts läßt sich in Deutschland ein solcher Einfluß überhaupt nicht nachweisen. — Dann allerdings setzte derselbe immer stärker und umgestaltender ein, und der bis dahin ausschließlich handwerksmäßige Betrieb entwickelte sich zum maschinell und rationell arbeitenden Mittel- und Großbetrieb. Wer dieser Entwicklung sich entgegenstemmte, blieb nicht mehr konkurrenzfähig und mußte zu Grunde gehen. Diesen Gang hat die Lederfabrikation leider vielfach in unserem Herzogtum genommen, wo man allgemein erst sehr viel später zu rationellem Maschinenbetrieb übergegangen ist, viele Betriebe sich aber überhaupt nicht dazu verstanden, von der alten Methode abzugehen. Die Folge davon war, daß von der früher verhältnismäßig großen Anzahl von Gerbereien heute nur noch wenige Betriebe übrig geblieben sind.

In der Hauptstadt des Landes, welche noch in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts zusammen mit Osternburg 4 nicht unbedeutende Gerbereibetriebe besaß, findet sich heute nur noch eine einzige modern eingerichtete Lederfabrik, in welcher hauptsächlich Unterleder (Sohl- und Bacheleder) hergestellt wird. Hierzu werden namentlich südamerikanische Häute verarbeitet, in kleinerem Maße auch Häute deutscher Herkunft.

In Delmenhorst, welches früher 6 Gerbereien hatte, findet sich heute noch eine maschinell eingerichtete, in der hauptsächlich Bacheleder aus überseeischen Häuten hergestellt wird.

Ein kleiner, noch handwerksmäßig arbeitender Betrieb befindet sich in Riechen bei Delmenhorst.

Eine größere Anzahl mittlerer Gerbereien hat Wildeshausen. Es arbeiten daselbst noch 7 Betriebe. In ihnen werden hauptsächlich ebenfalls überseeische Häute zu Unterleder verarbeitet, in kleinerem Maße deutsche Häute für Oberleder. Wildeshausen nimmt noch insofern eine Sonderstellung ein, als hier sich die Gerber genossenschaftlich zusammengeschlossen haben, gemeinsam Bohmüllerei betreiben und eine Anzahl Zurichtemaschinen benutzen.

Auch in Lohne arbeitet noch eine modern eingerichtete Gerberei Sohl- und Oberleder, während in Cloppenburg eine solche Schafleder gerbt und in Lönningen eine andere deutsche Häute zu Oberleder verarbeitet.

Diese sämtlichen vorgenannten Betriebe setzen ihre Waren meist im Herzogtum und seiner näheren Umgebung ab.

Im Gegensatz hierzu versendet der in Varel befindliche größte Betrieb der Lederfabrikation des Herzogtums seine Erzeugnisse nicht nur über ganz Deutschland, sondern auch in bedeutendem Maße nach den übrigen europäischen Staaten und nach überseeischen Ländern.



In diesem Betriebe werden deutsche, englische, Schweizer und andere Häute europäischer Herkunft hauptsächlich zu Treibriemen und anderen technischen Ledern gegerbt, aus welchen dann in demselben Betriebe fertige Treibriemen und andere ledertechnische Artikel hergestellt werden.

An allen anderen Plätzen, wie Zeven, Westerstede, Becta, Eghorn, Elsfleth, Berne, Ovelgönne, Brake, die früher alle Gerbereien besaßen, sind diese aus dem eingangs erörterten Grunde vollständig verschwunden.

2. Korffabrikation.

Die Korfschneiderei wurde im Jahre 1730 durch den Lagermeister einer Bremer Weinhandlung in Hasbergen bei Delmenhorst eingeführt, und es war dies die älteste Korfschneiderei auf deutschem Boden. Fast 100 Jahre hindurch blieb sie auf die Gemeinde Hasbergen beschränkt, verbreitete sich dann aber auch über die anderen Gemeinden des Amtes und nach Delmenhorst selbst. Es wurde ausschließlich Handschneiderei betrieben, und zwar in der Hauptsache von Heimarbeitern als landwirtschaftliches Nebengewerbe in den Zeiten, wo in der Landwirtschaft nicht viel zu tun war. Die Korfschneiderei hatte in der Delmenhorster Gegend einen solchen Umfang angenommen, daß die Delmenhorster Korfindustrie um die Mitte des 19. Jahrhunderts bereits Weltruf erlangt hatte und mehr als 1500 Arbeiter beschäftigte. Mitte der 40er Jahre ging man in Delmenhorst dazu über, die Korfschneiderei auch in Fabriken zu betreiben. Um dieselbe Zeit etwa wurde durch die Firma Bramlage & Krogmann die Korfschneiderei in Lohne eingeführt, wo namentlich während der Winterzeit ein Uberschuß an Arbeitskräften vorhanden war, der sonst wenig Beschäftigung fand und daher zu einer starken Auswanderung führte. Auch dort nahm die Korfschneiderei einen erheblichen Aufschwung, namentlich seit in den 70er Jahren der Maschinenbetrieb eingeführt wurde, der die Handschneiderei immer mehr und mehr verdrängte. Ein geschickter Handarbeiter konnte mit der Hand 2—4000 Korke täglich schneiden, mit der Maschine dagegen kann derselbe Arbeiter 7—8000 Stück schneiden, und auf der Bohrmaschine mit Kraftbetrieb können von einem Arbeiter täglich 14—15000 Stück Kork gebohrt werden. Unter diesen Umständen kann es nicht wunder nehmen, daß die Handarbeit zurückging, zumal auch die Löhne für Heimarbeiter nicht entsprechend aufgebeßert werden konnten, da unsere Oldenburger Korfindustrie nicht nur mit der spanischen und portugiesischen, sondern auch mit der thüringischen und erzgebirgischen Korfindustrie konkurrieren muß, die bei sehr viel niedrigeren Arbeitslöhnen produziert. Aber auch jetzt ist die Handarbeit durchaus noch nicht ganz aufgegeben worden, und namentlich die feineren Korke werden zum größten Teil auch heute noch mit der Hand geschnitten.

Gegenwärtig sind in der Delmenhorster Gegend noch etwa 200 Handschneider in Hausindustrie beschäftigt, dagegen werden ca. 150 in Delmenhorst, ca. 150 in Lohne und Umgegend und 40 in Mühlen, wo eine Delmenhorster



Korkfabrik eine Zweigfabrik angelegt hat, mit der maschinellen Herstellung von Korken beschäftigt und üben ihre Tätigkeit fast ausschließlich in Fabriken aus.

Die Produktion, die natürlich nur schätzungsweise zu ermitteln ist, dürfte in Lohne und Mühlen etwa 100 Millionen Korken im Werte von 500 000 Mark, in Delmenhorst etwa 200 Millionen Korken im Werte von 800 000 Mark betragen. Außerdem wird von einigen Delmenhorster Firmen ein lebhafter Handel mit spanischen und portugiesischen Korken betrieben, der auch auf etwa 100 Millionen Stück im Werte von ca. 800 000 Mark zu veranschlagen sein dürfte.

Die Korkschniderei hat durch das Aufkommen der Patentverschlüsse einen erheblichen Schaden erlitten, und die Fabrikation der Bierkorken ist infolgedessen immer mehr und mehr zurückgegangen, so daß in der Hauptsache jetzt in Delmenhorst und Lohne nur noch Faß-, Medizin-, Wein- und Brunnenkorken geschnitten werden.

Die oldenburgische Korkindustrie liegt gegenüber der Korkindustrie in Mitteldeutschland ganz besonders günstig, einmal, weil sie infolge der Nähe Bremens, des Hauptkorkholzimporthafens, ihr Rohmaterial zu sehr niedrigen Frachtsätzen beziehen kann, zum andern aber, weil sie die Korkabfälle ohne hohe Frachtkosten direkt an die Linoleumfabriken absetzen kann, und das ist von außerordentlicher Bedeutung, da die Korkabfälle ca. 65 % des Rohmaterials ausmachen. Die Korkschniderei im Oldenburger Lande hat daher auch unter den veränderten Verhältnissen — Wegfall der Bierkorken und vermehrte Konkurrenz von Spanien und Portugal — weniger zu leiden gehabt, als die Korkschniderei in anderen deutschen Gegenden, und wenn auch die Zahl der Korkarbeiter zurückgegangen ist, so ist die Produktion infolge des Maschinenbetriebes doch erheblich größer als je zuvor.

3. Linoleumfabrikation.

Delmenhorst verdankt seine Linoleumindustrie der hier von alters her ansässigen Korkindustrie, deren Korkabfälle jetzt erst eine geeignete Verwendung erhielten. Für die Wahl Delmenhorsts sprach ferner die Nähe Bremens mit seinen Seeverbindungen. Bremen selbst kam als Niederlassungsort nicht in Betracht, da es bei der Gründung der ersten Delmenhorster Linoleumfabrik, die im Jahre 1882 zunächst unter der Firma „Delmenhorster Linoleumfabrik“ errichtet wurde und die erste Linoleumfabrik auf dem europäischen Festlande war, noch außerhalb des deutschen Zollgebietes lag. Führenden Anteil an der Gründung dieser Firma hatten vor allem die Bremer Kaufleute Heinrich Bremer und Georg Wolde. Durch ein Abkommen mit der Linoleum Manufacturing Company Limited in London, die ursprünglich in Deutschland die Gründung einer Zweigfabrik beabsichtigt hatte, sicherte sich die Delmenhorster Linoleumfabrik, deren Firma in „German Linoleum Manufacturing Limited“ umgewandelt wurde, die Teilnahme an allen technischen Erfahrungen, Verbesserungen und Erfindungen ihrer englischen Konkurrentin unter gleichzeitiger Abgrenzung der beiderseitigen Absatzgebiete. Im Jahre 1896 nahm die Fabrik ihre jetzige





Korfmühlen der „Deutschen Einoleumwerke Hanfa“, Delmenhorst.

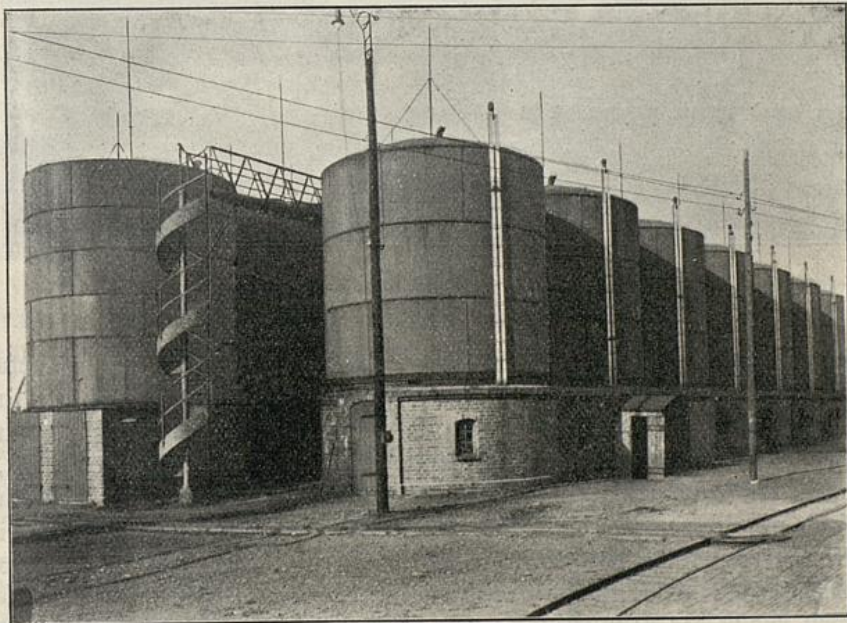
Firma „Deutsche Linoleumwerke Hanfa“ an. Ihr Aktienkapital beträgt jetzt 3,4 Millionen Mark, die Reserven mehr als 1 Million Mark. An Dividenden wurden seit dem Jahre 1896 jährlich durchschnittlich $11\frac{1}{4}\%$ verteilt.

Die Erfolge der Deutschen Linoleumwerke Hanfa ermutigten bald zu weiteren Gründungen. Im Jahre 1892 erfolgte unter Mitwirkung bremischer und Delmenhorster Kaufleute die Errichtung der „Delmenhorster Linoleumfabrik Ankermarke“, die jetzt mit einem Aktienkapital von 3,1 Millionen

Mark und Reserven von 1,6 Millionen Mark arbeitet. Seit der Gründung des Werkes gelangte jährlich eine Dividende von durchschnittlich 13% zur Verteilung.

Die jüngste der Delmenhorster Linoleumfabriken endlich, die „Bremer Linoleumwerke Delmenhorst“ (Schlüsselmarke), wurde im Jahre 1898 errichtet. Diese Fabrik hatte anfangs schwer zu kämpfen, da gleichzeitig noch zwei Linoleumfabriken, die Germaniawerke in Vietigheim und die Eberswalder Linoleumwerke, entstanden waren, und das Angebot in Linoleum dadurch ein so starkes wurde, daß die Verkaufspreise außerordentlich zurückgingen. Es kam schließlich dahin, daß über die Hälfte des Aktienkapitales, ca. 1 Million Mark, als verloren zu betrachten war und man sich zu einer Sanierung entschließen mußte, die gegen Ende des Jahres 1903 erfolgte. Damit trat die Gesellschaft in eine neue, glücklichere Epoche ein. Im Jahre 1905 wurden die Eßpenicker Linoleumwerke, die vorwiegend bedrucktes Linoleum fabrizieren, erworben. Das gesamte Aktienkapital beträgt jetzt 5½ Millionen Mark, die Reserven 1,4 Millionen Mark. An Dividenden wurden seit dem Jahre 1904 jährlich durchschnittlich 10³/₄% zur Verteilung gebracht.

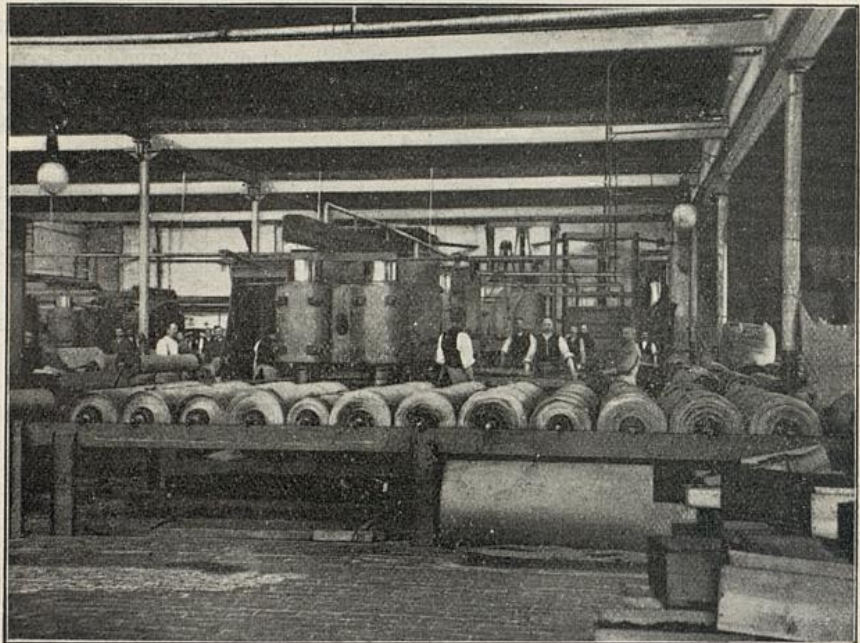
Die Herstellung des Linoleums bedingt zum größten Teil Arbeit rein mechanischer Art, so daß im Gegensatz zu anderen bedeutenden Industrien in der Linoleumfabrikation eine verhältnismäßig geringe Zahl von Arbeitern benötigt wird. Dennoch werden in allen drei Delmenhorster Fabriken zusammen nicht weniger als 1500 Arbeiter beschäftigt, ein Beweis für den bedeutenden Umfang der dortigen Linoleumindustrie.



Tanks zur Ablagerung des rohen Leinöls, je 120000 kg fassend.
(Bremer Linoleumwerke Delmenhorst, Schlüsselmarke.)

Die Hauptrohmaterialien, die bei der Linoleumfabrikation zur Verarbeitung gelangen, sind Leinöl, Kork und Zute, die die Delmenhorster Fabriken zum Teil direkt an Ort und Stelle beziehen können. Das erforderliche Zuteleinen erhalten sie von der Hanseatischen Zutespinnerei und Weberei in Delmenhorst und Korkabfälle von den Delmenhorster Korkfabriken. Soweit der Korkbedarf dadurch nicht gedeckt wird, werden Korkabfälle aus Spanien und Portugal bezogen. Das verwendete Leinöl ist ganz ausländischen Ursprungs; es stammt zumeist aus Rußland, Indien, Nordamerika und Argentinien.

Das Korkrohmaterial wird, nachdem es auf magnetischem Wege von etwa darin befindlichen Eisenteilen gereinigt ist, in Korkmühlen zu einem feinen



Inlaid-Fabrikationsraum.
(Delmenhorster Linoleumfabrik, Unterkarke.)

Pulver, dem Korkmehl, vermahlen. Das Leinöl hat zunächst in großen Tanks einen längeren Klärungsprozeß durchzumachen, worauf es in großen Kesseln zu Firnis gekocht und schließlich, nachdem es wieder längere Zeit in Reservoirs gelagert hat, zur Drydation gebracht wird. Die Drydation vollzieht sich derart, daß in den Drydierhäusern senkrecht aufgehängte Messelgewebebahnen aus den Firnis-Behältern täglich durch Pumpen mit Leinölfirnis begossen werden, wobei sich das Leinöl an den Messelstreifen absetzt und unter dem Einfluß des atmosphärischen Sauerstoffes verharzt. Dieser Vorgang wird Drydation genannt und ist das eigentliche Geheimnis der Erfindung des Engländers Frederick Walton, der diese Methode im Jahre 1860 zuerst anwandte und damit der Erfinder des Linoleums wurde. Die Leinölschicht wird durch das wiederholte

Begießen immer dicker und hat nach 4—5 Monaten eine Stärke von ca. 3 cm erreicht. Dann wird die ganze Masse mitsamt dem Gewebe zerhackt und zermahlen und unter Zusatz von Kowrie-Kopal, einem fossilen, aus Neuseeland stammenden Harze, zu dem sogenannten Linoleumzement zusammengekocht, der wieder längere Zeit lagern muß.

Für die weitere Fabrikation ist zu unterscheiden, ob einfarbiges, Granit- oder gemustertes, sog. Inlaid-Linoleum hergestellt werden soll. Bei der Herstellung des einfarbigen Linoleums wird das Korkmehl mit einer bestimmten Farbe vermischt und dann in den Mischhäusern auf mechanischem Wege mit dem Linoleumzement derart vermischt und verknetet, daß beide Stoffe das Mischhaus als eine gleichmäßige, der Farbe des zukünftigen Linoleums entsprechende Masse verlassen. Diese Linoleummasse wird in sogenannten Kalandern auf das als Rückseite dienende, in einer Breite von 2 m auf Rollen gewickelte Jutegewebe durch mechanische Streuapparate gleichmäßig verteilt und durch heiße Walzen fest damit verschmolzen. Von den Kalandern läuft das Linoleum in fertigen Bahnen ab und wird dann noch, nachdem das rückseitige Gewebe mit roter Ölfarbe bestrichen ist, in geheizten Trockenhäusern längere Zeit getrocknet.

Die Herstellung des Granitlinoleums, das eine dem Granit ähnliche Musterung aufweist, und des mit einer durchgehenden beliebig gehaltenen Musterung versehenen Inlaid-Linoleums*), dessen Erfindung den größten Fortschritt auf dem Gebiete der Linoleumfabrikation seit seiner erstmaligen Herstellung durch Walton bedeutet, vollzieht sich in ähnlicher, nur erheblich komplizierterer Weise. Hierauf an dieser Stelle näher einzugehen, würde zu weit führen, es sei nur erwähnt, daß bei der Herstellung des Inlaid-Linoleums Linoleummasse verschiedener Färbung durch einen für das herzustellende Muster besonders konstruierten Kalandern in einer der beabsichtigten Musterung entsprechenden Verteilung auf die Juteunterlage aufgepreßt und mit den anstoßenden Linoleumteilen homogen zusammengesmolzen wird. Seit der Erfindung des Inlaid-Linoleums hat die Fabrikation bedruckter Ware, bei der die Muster nur der Oberfläche des Linoleums aufgedruckt werden, erheblich nachgelassen.

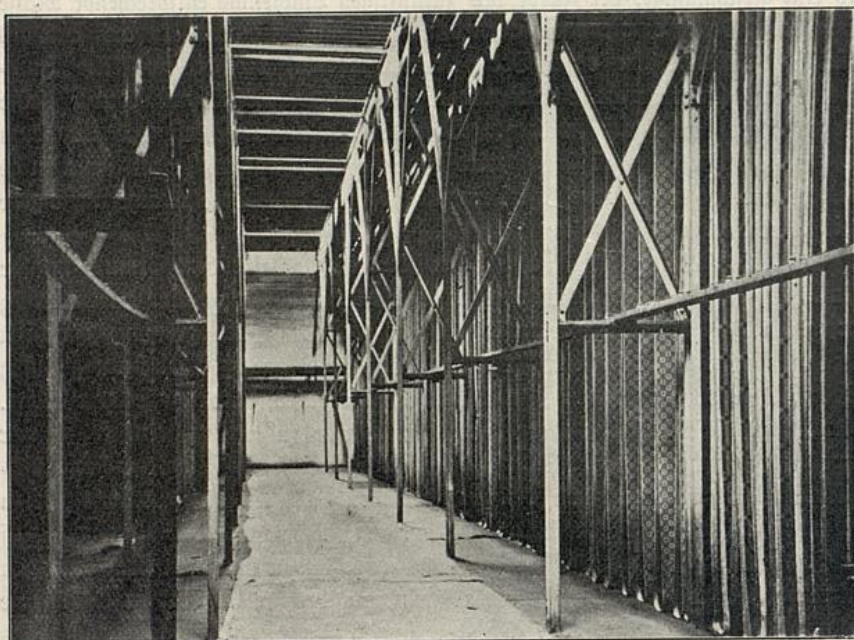
Neben dem zum Fußbodenbelag bestimmten Linoleum stellen die meisten Fabriken auch Linkrusta her, wodurch die Linoleummasse für die Zwecke der Wandbekleidung dienstbar gemacht wird.

Die Hauptvorteile, die dem Linoleum und der Linkrusta eigen sind, sind Unempfindlichkeit gegen Licht, Luft und Wärme, Widerstandsfähigkeit gegen Druck und Stoß und außerordentliche Haltbarkeit. Infolge ihrer glatten Oberfläche lassen sie sich leicht abwaschen und entsprechen dadurch einer gerade in der neuesten Zeit so häufig erhobenen hygienischen Forderung.

Seitdem man in der Linoleumfabrikation dazu übergegangen ist, an Stelle des einfachen, bedruckten Linoleums Inlaidlinoleum herzustellen, und an Stelle der Parkett- und Teppichmuster, durch die man künstlich den Eindruck eines fremden Materials vortäuschen wollte, neue, eigenartige Muster herausbringt,

*) d. h. eingelegtes L. (spr. inle'd!).

die das Linoleum als solches in seiner vollen Materialschönheit zur Geltung bringen, hat das Linoleum, das bisher nur ein äußerst praktisches Fußbodenbelagmittel war, für die moderne Wohnungskunst eine Bedeutung erlangt, die bei seiner Erfindung nicht vorherzusehen war. Die Delmenhorster Linoleumfabriken haben die neuen Möglichkeiten, die sich hier boten, rechtzeitig erkannt und durch ihr Vorgehen der übrigen deutschen Linoleumindustrie die Wege gewiesen. In der Erkenntnis, daß bei der gewaltigen Konkurrenz des In- und Auslandes nur die Herstellung von Qualitätsware den Erfolg verbürge, gewannen sie die Mitarbeit einer Reihe von bedeutenden deutschen Raumkünstlern, die dem Inlaidlinoleum erst seine eigene Formensprache schufen. Die von der



Linoleumtrockenraum.
(Delmenhorster Linoleumfabrik, Ankermarkte.)

Hand dieser Künstler stammenden Entwürfe haben den Erzeugnissen der Delmenhorster Linoleumfabriken ihren Weltruf verschafft und zugleich den Einfluß englischen Geschmacks und die Einfuhr englischen Linoleums, die ursprünglich auf dem Festlande vorherrschten, völlig zurückgedrängt. So ist es denn auch erklärlich, daß der Wert der deutschen Linoleumausfuhr von 665 000 *M* im Jahre 1897 auf 10 991 000 *M* im Jahre 1910 stieg, während gleichzeitig die Einfuhr fremden Linoleums in Deutschland von 654 000 *M* auf 72 000 *M* zurückging. Diese Zahlen beweisen, daß der ausländische Wettbewerb auf dem deutschen Markte heute nahezu völlig ausgeschaltet ist und die deutsche und in erster Linie die Delmenhorster Linoleumindustrie sich den Weltmarkt erobert hat.

f) Nahrungs- und Genussmittelindustrie.

1. Das Brauereigewerbe.

Die Brauindustrie führt in die ältesten Zeiten zurück und war auch im Herzogtum Oldenburg früher eines der am allermeisten betriebenen industriellen Gewerbe. Es waren allerdings alles kleinere Betriebe, und hergestellt wurden fast ausschließlich obergährige Biere, und zwar weniger Weißbier, sondern im allgemeinen nur Braumbier. Dieses obergährige Bier wurde bekanntlich meist mit Zusatz von Zucker in Zinnkannen am Feuer erwärmt und gab das bekannte Nationalgetränk „Heet un Söt“, das auch jetzt noch, allerdings nur an ganz wenigen Stellen, zu haben ist. Zur Herstellung dieses Bieres wurde auch der namentlich im Ammerlande viel gebaute Hopfen verwandt, und der Anbau des Hopfens war in jener Zeit sehr einträglich.

Die ersten größeren Brauereien waren die Brauerei von Jürgens (jetzt Haslinde) in Ohmstede und die Brauerei von Hoyer & Söhnen (jetzt Hoyers Brauerei Akt.-Ges.) in Donnereschwee, die in den Jahren 1840/41 erbaut wurden. Die letztere Brauerei war besonders auch auf den Export eingerichtet und lieferte viel Bier (Ale-Bier) nach China. Der Absatz wurde ihr jedoch in den 70er Jahren infolge der besseren und billigeren Schiffsverbindungen usw. von den englischen Brauereien genommen.

Mit der zunehmenden Verfeinerung des Geschmacks war das Publikum bald mit den einheimischen Bieren nicht mehr zufrieden, und es wurde in zunehmenden Mengen dunkles Einbecker und Erlanger Bier eingeführt, und so fingen seit den 50er Jahren die größeren oldenburgischen Brauereien allmählich an, untergäriges Bier herzustellen. Aber noch im Jahre 1872 wurden im Herzogtum 36 300 hl obergäriges und nur 23 858 hl untergäriges Bier hergestellt. Von da an allerdings wächst die Herstellung des untergärigen Bieres von Jahr zu Jahr, während die Produktion an obergärigem Bier ebenso ständig zurückgeht. Manchen Brauereien allerdings glückte es nicht, ein dem Publikum zusagendes untergäriges Bier herzustellen, und da der Verbrauch von obergärigen Bieren immer mehr sank, mußten eine Menge Brauereien ihren Betrieb einstellen. Während im Jahre 1867 die Zahl der Brauereien noch 152 betragen hatte und im Jahre 1869 sogar auf 155 angewachsen war, sank sie von da an fast ständig bis auf 50 im Jahre 1910. Demgegenüber ist aber die Fabrikation im ganzen gewaltig gewachsen, da an Stelle der kleineren Betriebe größere, mit den modernsten technischen Einrichtungen versehene Brauereien getreten sind. Die Produktion, die im Jahre 1867 an untergärigen und obergärigen Bieren zusammengenommen ca. 55 000 hl betragen hatte, ist in derselben Zeit auf ca. 185 000 hl angewachsen, wovon 21 000 hl obergäriges und 164 000 hl untergäriges Bier waren. Die Produktion ist seit 1870 fast Jahr für Jahr ziemlich regelmäßig gestiegen und erreichte im Jahre 1901 ihren Höhepunkt mit 24 373 hl ober- und 179 991 hl untergärigem Bier. Seitdem ist, wie die oben angeführten Zahlen zeigen, statt einer Fortsetzung der Steigerung ein wenn auch nicht



erheblicher Rückgang eingetreten. Dieser Rückgang wird z. T. zurückgeführt auf die namentlich in der letzten Zeit immer mehr zunehmende Verteuerung der notwendigsten Nahrungsmittel, zum anderen aber auch auf die immer mehr um sich greifende Abstinenzbewegung. In der Tat ist auch im Herzogtum bei den alkoholfreien Getränken während der letzten Jahre eine entgegengesetzte stark aufsteigende Tendenz bemerkbar.

Hergestellt wurde seitens der oldenburgischen Brauereien bis zum Jahre 1880 nur dunkles Lagerbier. Helles Bier kam hier erst nach 1880 auf und hat seitdem zunehmende Verbreitung gefunden. Die größeren Brauereien sind gegenwärtig durchweg technisch vorzüglich eingerichtet und brauen ein einwandfreies Bier, so daß trotz der zunehmenden Konkurrenz der großen außeroldenburgischen Brauereien die Einfuhr ausländischer Biere in den letzten Jahren kaum zugenommen haben dürfte.

2. Brennereien und Geseffabrikation.

Faßt alle oldenburgischen Brennereien können, mit Ausnahme einiger Neugründungen der letzten Jahrzehnte, auf eine lange Lebensdauer zurückblicken. Sie bestehen zum Teil schon 100 Jahre und länger. Während aber früher zahlreiche kleine und kleinste Betriebe vorhanden waren, hat ihre Zahl infolge der fortschreitenden Erhöhung der Branntweinsteuer immer mehr abgenommen, und die übrigbleibenden haben sich zum Teil zu Großbetrieben entwickelt.

Besonders einschneidend war das Branntweinsteuergesetz vom Jahre 1887, durch das die Verbrauchsabgabe auf Spiritus bedeutend erhöht wurde. Um die kleineren Brennereien gegen die nachteiligen Wirkungen dieses Gesetzes zu schützen, wurde jeder Brennerei je nach ihrer damaligen Größe ein „Kontingent“ zugewiesen, d. h. die Brennereien durften nur ein bestimmtes Quantum Spiritus zu dem im Gesetz festgelegten Steuerfuß (damals 70 *M* pro Hektoliter) herstellen. Stellte eine Brennerei mehr her, so mußte sie einen Zuschlag zu dieser Steuer zahlen, und zwar 20 *M* pro Hektoliter. Diese Spannung war die sogenannte Liebesgabe.

Im Jahre 1909 wurde der Steuerfuß für Kontingentspiritus von 70 *M* auf 105 *M* pro Hektoliter erhöht. Der Zuschlag für außerhalb des Kontingents hergestellten Spiritus betrug nach wie vor 20 *M*. Hierzu kamen noch einige Nebensteuern, die je nach der Betriebsart 3 bis 20 *M* pro Hektoliter betrug. Endlich, im April 1912 wurde auch dieses Gesetz geändert und die Liebesgabe abgeschafft. Jeder Trinkspiritus muß fortan mit 125 *M* pro Hektoliter versteuert werden.

Die häufigen Änderungen des Branntweinsteuergesetzes hielten das Brennereigewerbe dauernd in Unruhe. Das Anziehen der Steuerschraube hatte einen erheblichen Rückgang der Zahl der Brennereien und der gesamten Branntweinproduktion im Herzogtum zur Folge. Es ergibt sich dies aus folgenden Zahlen:

Es waren im Herzogtum vorhanden:		Die Gesamtproduktion an Branntwein betrug:	
1855.....	74 Brennereien	1855.....	16 450 hl
1864.....	68 "	1873.....	17 376 "
1882.....	47 "	1888.....	6 363 "
1887.....	37 "	1904.....	7 738 "
1903.....	29 "	1911.....	8 758 "
1911.....	24 "		

Außer den Brennereien, die nur Alkohol herstellen, den sog. „Dickmaischbetrieben“, gibt es im Oldenburgischen auch Betriebe, die außer dem Alkohol auch noch die bei der alkoholischen Gärung sich bildende Hefezelle, welche für den Bäcker noch immer das beste und unentbehrlichste Mittel zum Lockern des Gebäcks ist, gewinnen. Diese Betriebe arbeiten entweder nach dem sogenannten alten Wiener Verfahren, bei dem der Alkohol Hauptprodukt und die Hefe Nebenprodukt ist, oder sie stellen in der Hauptsache Hefe her, und der Alkohol ist nur ein Nebenprodukt. Es sind dies die sogenannten „Lufthefefabriken“. Die größere Vermehrung der Hefezellen wird von diesen Fabriken dadurch erzielt, daß sie große Mengen Luft in die gärende Würze drücken und durch die starke Sauerstoffzufuhr die Hefezelle zu stärkerem Wachstum veranlassen. An Alkohol wird dabei bedeutend weniger gewonnen.

Da die Engrospreise für Getreidespiritus für die hiesigen Verhältnisse zu niedrig sind, haben die oldenburgischen Brennereien den Kleinverkauf des gewonnenen Alkohols an die Wirtenschaft fast ausnahmslos selbst in die Hand genommen, im Gegensatz zu den Brennereien im Osten des Reiches. Die Hefe wird dagegen nicht mehr im Kleinen verkauft, sondern an das Hefesyndikat geliefert, das gegründet wurde, um die infolge des starken Konkurrenzkampfes gesunkenen Hefepreise wieder rentabel zu gestalten. Dem Hefesyndikat sind fast alle Hefefabriken angeschlossen. Das Syndikat bestimmt alljährlich für jede einzelne Fabrik die Hefemenge, die dieselbe innerhalb eines Jahres liefern darf.

3. Tabak- und Zigarrenfabrikation.

Die Tabakfabrikation ist nach Oldenburg eingeführt worden durch den Kaufmann Johann Friedrich Schrimper, der im Jahre 1790 eine Tabakfabrik gründete, die jetzige Firma J. G. Schrimper. Von hier aus verbreitete sich das Gewerbe auch nach anderen Orten des Landes, u. a. nach Barel, wo 1837 die noch jetzt bestehende Firma J. D. Schieferdecker gegründet wurde, die zuerst eine Tabakschneidemaschine aufstellte und damit die Anregung gab zur Entstehung der Bareler Tabakmaschinenindustrie.

Fabriziert wurde vorwiegend Rauch- und Schnupftabak. Der kräftige, grob geschnittene Rauchtobak wurde damals auch sehr viel gekaut sowie zum Viehwaschen gebraucht. Dieser Fabrikationszweig ist in der Neuzeit durch den stark wachsenden Konsum von Zigarren und Zigaretten naturgemäß sehr zurückgegangen.



An Stelle der aus der Mode gekommenen langen und halblangen Pfeifen hat sich das Publikum in der letzten Zeit aber, und zwar in stark steigendem Maße, den kleinen, sogenannten Muzpfeifen zugewendet, und die Tabakfabrikation hat in der Herstellung der feinen sogen. Shag-Tabake für diese kurzen Pfeifen vollen Ersatz gefunden.

Die Schrimpersche Fabrik nahm neben der Rauchtabakfabrikation 1862 auch die Herstellung von gesponnenem Kautabak auf, und die Tabake der Firma erfreuen sich der größten Beliebtheit, so daß der Umsatz ständig gestiegen ist.

Einen viel ungünstigeren Verlauf nahm die Zigarrenfabrikation im Herzogtum. Sie kam in unserm Lande verhältnismäßig früh in Aufnahme. Schon in den 30er Jahren wurden sowohl in der Schrimperschen Fabrik in Oldenburg wie auch von Schieferdecker in Barel Zigarren hergestellt. Mit dem zunehmenden Verbrauch von Zigarren entwickelte sich auch dieser Fabrikationszweig zunächst immer mehr, dehnte sich auch auf andere Orte aus und nahm ganz besonders in der Delmenhorster Gegend einen recht erheblichen Umfang an, so daß dort in den 60er und 70er Jahren reichlich 300 Zigarrenarbeiter beschäftigt waren. Die Löhne waren dort zwar auch schon etwas höher als in Mittel- und Süddeutschland, aber bei dem damaligen geringen Zollsatz (12 Mark pro Zentner), der starken, immer mehr zunehmenden Nachfrage nach Zigarren und den infolgedessen verhältnismäßig günstigen Verkaufspreisen fiel diese Lohn-differenz nicht so sehr ins Gewicht. Als dann aber im Jahre 1879 der Zoll auf 42 Mark pro Zentner erhöht und zugleich die Konkurrenz, namentlich in Mittel- und Süddeutschland, immer größer wurde und sich auch in Norddeutschland auszubreiten anfang, konnte das Fabrikat die hier zu zahlenden hohen Löhne nicht mehr tragen, und die Folge davon war, daß die Zigarrenfabriken, wenigstens in dem nördlichen Teil unseres Landes, entweder ihren Betrieb einstellen oder, wie das auch von einigen größeren Firmen geschehen ist, ihren Betrieb nach Mittel- bzw. Süddeutschland verlegen mußten, so daß heute, wenigstens im nördlichen Teile unseres Landes, die Zigarrenfabrikation sozusagen ganz aufgehört hat.

Anderz lag dagegen die Sache im südlichen Teile unseres Herzogtums, wo die Löhne, namentlich in früheren Jahren, nicht unwesentlich niedriger waren als im nördlichen Teile des Herzogtums, und wo sich die Zigarrenindustrie daher bis in die Gegenwart erhalten hat. Der Hauptsitz dieser Industrie ist Lohne, wo sie durch Friedrich August Clodius eingeführt wurde. Er kam im Auftrage einer Bremer Firma nach Lohne und errichtete dort unter großen Schwierigkeiten eine Filialfabrik des Bremer Hauses. Die Fabrik entwickelte sich nach mancherlei Schwierigkeiten außerordentlich gut, und als das Bremer Haus in Konkurs geriet, übernahm Clodius im Jahre 1854 die Fabrik auf eigene Rechnung und baute sie immer weiter aus. Nach seinem Tode wurde die Firma von seinem Sohne, dem jetzigen Inhaber, übernommen und wesentlich erweitert. Bereits im Jahre 1862 war eine Zweigfabrik in Südlohne eingerichtet worden, und 1870 wurde eine dritte Fabrik in Steinsfeld gebaut, die im Jahre 1898 umgebaut und wesentlich vergrößert wurde.

Von Lohne aus verbreitete sich die Zigarrenfabrikation dann auch nach anderen in der Nähe belegenen Orten, vor allen Dingen Bechta, Steinfeld, Goldenstedt, Wildeshausen usw., so daß sich eine umfangreiche Zigarrenfabrikation in jener Gegend entwickelte. Namentlich die Lohner Zigarren haben sich ein großes Absatzgebiet in Deutschland geschaffen. Durch den zunehmenden Konsum von Zigaretten, die starke Erhöhung der Tabaksteuer sowie die infolge der Zunahme der Industrie auch in jener Gegend erheblich gestiegenen Arbeitslöhne haben sich naturgemäß auch für die dortige Zigarrenindustrie die Produktionsverhältnisse sehr verschlechtert. Aber trotz all dieser Schwierigkeiten ist es der Lohner Zigarrenindustrie gelungen, die Fabrikation dort aufrecht zu erhalten, und es dürften dort gegenwärtig noch ca. 300 Arbeiter in dieser Industrie beschäftigt werden.

4. Fleischwaren-Fabrikation.

Der oldenburgische, insbesondere der ammerländische Schinken hat sich von jeher bis weit über die Grenzen des Landes hinaus einer außerordentlichen Beliebtheit erfreut. Das Räuchern von Schinken und Wurstwaren über dem offenen Herdfeuer bildete namentlich auf dem Ammerlande neben der Landwirtschaft ein wichtiges Nebengewerbe. Die Fleischwaren wurden von Händlern aufgekauft und zum Teil in den umliegenden Städten abgesetzt, zum Teil aber auch zu Schiff nach Hamburg geliefert, welches für seine Seeschiffe einen großen Bedarf an dauerhaftem Salzfleisch und Räucherware hatte. Der Speck wurde gewöhnlich in Tonnen gesalzen und als sogenannter „TonnenSpeck“ an die Seeschiffe geliefert. Von Hamburg aus wurden auch viele ammerländische Schinken nach Amerika ausgeführt, einzelne Schiffsloadungen mit Schinken gingen auch direkt von Oldenburg oder Bremen über See, meistens nach England.

Unter den Schinken- und Speckhändlern war auch der Vater des jetzigen Inhabers der Firma J. G. Siems in Apen. Gegen Ende der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts begann derselbe zuerst mit der fabrikmäßigen Herstellung von Fleisch- und Wurstwaren durch gelernte Arbeiter, zunächst allerdings noch in bescheidenem Umfange. Mit der fortschreitenden Vervollkommnung der bei der Fleischwarenfabrikation erforderlichen Maschinen begann die Fleischwareindustrie in den folgenden Jahren einen lebhaften Aufschwung zu nehmen. Die Siems'sche Fabrik wurde bedeutend vergrößert und beschäftigt heute über 70 Arbeiter bei einem Jahresumsatz von ca. 2 Millionen Mark. Im Jahre 1894 wurde die Koopmann'sche Fleischwarenfabrik von Berlin nach Zwischenahn verlegt. Auch diese Firma hat sich rasch entwickelt und ist heute eine der größten des Herzogtums. Im Laufe der Jahre wurden noch eine Reihe weiterer Fleischwarenfabriken gegründet. In Zwischenahn befinden sich jetzt 4 Fabriken mit einer Gesamtzahl von etwa 100 Arbeitern. Die Schlachtungen dieser Fabriken belaufen sich durchschnittlich auf etwa 10 000 Schweine im Jahre.

In den letzten Jahren hat die Siems'sche Fabrik in Apen auch die Herstellung von Fleischkonserven und Büchsenfleisch aufgenommen, während sich die



Zwischenahner Fabriken nur mit der Konservierung von Wurstwaren und Schinken beschäftigen.

Der anerkannte Ruf, dessen sich die oldenburgischen Fleischkonserven erfreuen, ist in erster Linie auf die vorzüglichen Mastmethoden der Oldenburger Schweinezüchter zurückzuführen. Die hier gemästeten Schweine liefern infolge der landesüblichen Fütterung mit Roggen, Gerste und Kartoffeln das beste Material für Dauerware. Da das oldenburgische, insbesondere das ammerländische Schwein sich so vorzüglich zur Wurstfabrikation eignet, so beziehen auch rheinische Fleischwarenfabriken lebende Schweine in großer Anzahl aus dem Herzogtum.

5. Konservenfabrikation.

Die Konservenfabrikation in Oldenburg ist aus dem Hausbetriebe hervorgegangen. Eine Wildeshäuserin war die erste, die Gemüse- und Obstkonserven in großen Massen für den Verkauf herstellte. Ihr Beispiel fand bald Nachahmung. So begann man in Zwischenahn Kronsbeeren in Steintöpfen, Aale in Gelee in Dosen und Krammetsvögel in Büchsen und in Barel Granat in Dosen in größeren Mengen für Verkaufszwecke zu konservieren. Die erste Konservenfabrik wurde im Jahre 1886 in der Stadt Oldenburg errichtet. Dieselbe beschäftigte sich mit der Herstellung von Gemüse-, Obst- und Fleischkonserven. Etwa 15 Jahre später wurde eine zweite Fabrik in Zwischenahn und nach einigen weiteren Jahren eine solche in Rastede gegründet. Schwierigkeiten machte zunächst das Löten der Konservendosen. Seit dem Jahre 1890 ist man daher in den Fabrikbetrieben meist dazu übergegangen, die Böden und Deckel der Büchsen nicht mehr zu löten, sondern mit Verschlußmaschinen so fest auf die mit Gummi-Dichtungsringen versehenen Dosen zu falzen, daß dieselben völlig luftdicht abgeschlossen werden. In Hausbetrieben hat man dagegen die alte Methode des Lötens meist noch beibehalten.

Die Konservenfabrikation hat im letzten Jahrzehnt einen immer größeren Umfang angenommen. Die zwei größten Konservenfabriken des Landes beschäftigen jetzt während der Campagne jede etwa 100 Arbeiter, abgesehen von der verhältnismäßig großen Zahl der Heimarbeiter. Von Jahr zu Jahr hat man mehr Hilfsmaschinen in den Betrieb eingestellt. Die Erbsen, die früher mühselig mit der Hand „gepuhlt“ wurden, werden jetzt durch Maschinen, von denen jede täglich 150—200 Zentner bewältigt, von ihren Schalen befreit. Die Kessel, die ursprünglich nur mit Unterfeuerung geheizt wurden, sind jetzt fast ausschließlich für Dampfheizung eingerichtet. Die größten Fabriken sind jetzt imstande, jede täglich etwa 12—15 000 Dosen à 1 kg herzustellen. Die eigentliche Arbeitsaison, die früher mit der Beendigung der Bohnernte (Mitte September) vorüber war, dauert jetzt bis Mitte Dezember.

Die verschiedenen Gemüsesorten, wie Kohlrabi, Sellerie, Teltower Rübchen, Karotten, Spinat, rote Beten und sämtliche Kohlsorten, die früher nur in geringen Mengen eingemacht wurden, gelangen jetzt in großen



Quantitäten zur Verarbeitung. Leider muß immer noch der weitaus größte Teil der Rohgemüse aus dem benachbarten Holland bezogen werden, da es trotz aller Mühe nicht gelungen ist, einen umfangreicheren Gemüsebau im Lande ins Leben zu rufen. Es liegt dies einzig und allein an dem Mangel an Arbeitskräften, was um so bedauerlicher ist, als Klima und Bodenart des Oldenburger Landes sich vorzüglich zum Gemüsebau eignen. Hinsichtlich des Anbaues von Obst ist in letzter Zeit ein erfreulicher Umschwung eingetreten. Die Landleute und Obstzüchter werden von berufener Seite immer mehr darauf aufmerksam gemacht, daß der Obstbau, wenn er in großem Maßstabe betrieben wird und nur einige wenige, für den hiesigen Boden und das hiesige Klima passende Arten angebaut werden, außerordentlich lohnend ist. Im Münsterlande hat man dies schon länger eingesehen und deshalb schon seit langen Jahren ganz bedeutende Obstmengen, besonders Äpfel, gezüchtet und an die Konservenfabriken geliefert. Neuerdings haben einige Fabriken auch begonnen, das hiesige Obst zu Marmelade zu verarbeiten, und sie haben damit beim Publikum einen großen Erfolg erzielt.

6. Margarinefabrikation.

Seit Ende des Jahres 1910 besitzt das Herzogtum auch eine Margarinefabrik, die „Delmenhorster Margarinewerke H. Petersen & Co. m. b. H.“ in Delmenhorst, die mit einem Betriebskapital von 300 000 M arbeiten. Der Absatz soll sich namentlich in dem Delmenhorster Gebiet mit seiner großen Arbeiterbevölkerung gut entwickeln und im ersten Jahre seit der Inbetriebnahme des Werkes insgesamt auf ca. 1 Million Mark beziffert haben.

g) Chemische Industrie.

1. Seifenindustrie.

Die Seifenfabrikation ist, wie bereits in dem geschichtlichen Überblick mitgeteilt wurde, einer der ältesten Industriezweige des Landes. Die erste Seifenfabrik entstand in der Stadt Oldenburg im Jahre 1790. Es war dies die Seifen- und Lichterfabrik von E. A. Schröder Sohn, jetzt Oldenburger Chemische Fabrik H. W. Dursthoff. Ihr folgte im Jahre 1812 die Firma G. W. Schlömann & Co. in der Stadt Oldenburg, zu denen dann später noch zwei weitere Firmen in der Stadt Oldenburg sowie eine Fabrik in Barel hinzugekommen sind.

Die Fabriken stellten bis in das letzte Drittel des vorigen Jahrhunderts fast ausschließlich weiche Kaliseifen, sogenannte Schmierseifen, her. Erst in den letzten Jahrzehnten des verflossenen Jahrhunderts wandte man sich in zunehmendem Umfange auch der Fabrikation harter Natronseifen zu. Im letzten Jahrzehnt wurde auch die Fabrikation gemahlener Seifen, des sogenannten Seifenpulvers, in größerem Umfange aufgenommen. Dieser Geschäftszweig



wird besonders von der erstgenannten Firma stark betrieben. Sie stellt vornehmlich ein für Dampfwaschanstalten geeignetes Fabrikat her, das bei den Dampfwaschereien in ganz Deutschland gut eingeführt ist und auch ins Ausland versandt wird.

2. Benzinfabrikation.

Die Benzinfabrikation im Herzogtum besteht seit 1886, in welchem Jahre in Nordenham unter der Firma „Treupel & Bornemann“ eine Benzinfabrik errichtet wurde.

Nordenham war derzeit der einzige Platz in Deutschland, wo der Rohstoff „Naphtha“ eingeführt werden durfte, und aus diesem Grunde wurde Nordenham als Ort der Niederlassung gewählt. Die Naphtha wurde damals ausschließlich von Amerika in Holzfässern durch Segelschiffe angebracht. Späterhin erfolgte die Anfuhr durch Tankdampfer.

Aus kleinen Anfängen heraus hat sich die Fabrik stetig entwickelt, und der Absatz an Fabrikaten ist ständig gestiegen.

Im Jahre 1890 wurde von Bremen aus mit einem Aktienkapital von 700 000 M die Bremer Chemische Fabrik in Hude gegründet. Mit dieser Gesellschaft wurde 1894 die Nordenhamer Firma verschmolzen und seit jener Zeit der Betrieb in Nordenham eingestellt.

Inzwischen traten wesentliche Änderungen bezüglich der Naphthaeinfuhr ein, indem auch andere Länder, namentlich Osterreich und Rumänien, Naphtha nach Deutschland einfuhrten. Den neuen Verhältnissen Rechnung tragend, errichtete die Bremer Chemische Fabrik 1898 bei Chemnitz in Sachsen eine Filialfabrik.

Der Absatz der Benzinfabrik Hude erstreckte sich in früheren Jahren außer auf Deutschland auch auf eine Reihe ausländischer Staaten, hat sich aber gegenwärtig in der Hauptsache auf Deutschland beschränkt. Die Produktion betrug 1911 ca. 10 000 Tonnen.

3. Superphosphatfabrik Nordenham, Aktiengesellschaft.

Das größte Unternehmen der chemischen Industrie im Lande ist die den Metallwerken Unterweser benachbarte „Superphosphatfabrik Nordenham, Aktiengesellschaft“. Die Fabrik wurde im Jahre 1907 von Bremer Firmen unter Führung des Norddeutschen Lloyd und dessen inzwischen verstorbenen Generaldirektors Dr. Wiegand gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die Gewinnung, Verarbeitung und Verwertung von Schwefelsäure und Phosphaten zwecks Herstellung von Superphosphat sowie anderen Düngemitteln und sonstigen chemischen Produkten. Die Fabrik ist vorläufig eingerichtet auf eine Produktion von 1 250 000 Zentner Superphosphat.

Die zur Verarbeitung kommenden Rohphosphate müssen vom Auslande bezogen werden, da Deutschlands Fundstellen bereits ausgebeutet sind oder nur noch minderwertiges Material enthalten. Große ausgedehnte Phosphatlager

in Nord- und Südamerika (Florida, Canada, Curaçao), Afrika (Algier und Tunis) und auf den Südseeinseln, u. a. den zum Bismarck-Archipel gehörenden deutschen Inseln Palau, Nauru, Angaur, liefern heute die erforderlichen Rohstoffe.

Die Zufuhr erfolgt in Dampferladungen von 3—7000 Tonnen direkt zu dem der Fabrik gehörenden Pier, wo die Entlöschung der Schiffe durch eigene elektrisch betriebene Kräne und die Weiterbeförderung des Phosphats in die Lagerhallen durch ebenfalls elektrisch betriebene Hängebahnen vorgenommen wird.

Die zu der Fabrikation erforderliche Schwefelsäure wird von den benachbarten Metallwerken Unterweser bezogen.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt zurzeit 1 500 000 *M.*, eingeteilt in 1500 Aktien à 1000 *M.* Eine Börseneinführung der Aktien ist bislang nicht erfolgt.

Im Durchschnitt werden etwa 200 Arbeiter, zurzeit der Frühjahr- und Herbstkampagne aber wesentlich mehr beschäftigt.

Der Absatz der hergestellten Produkte verteilt sich vorläufig etwa je zur Hälfte auf das In- und Ausland. Der Export ist in steter Zunahme begriffen und wird den Absatz im Inland bald erheblich übertreffen, zumal das Inland bereits eine starke Produktion aufzuweisen hat. Das Absatzgebiet erstreckt sich über alle Länder der Erde.

Für Exportzwecke ist die Fabrik sehr günstig gelegen und auch hauptsächlich hierfür gebaut worden. Die Rohstoffe sowohl wie die Fertigfabrikate werden auf maschinellem Wege direkt aus den Schiffen und in die Schiffe befördert, so daß Bahnfrachten und Umladefkosten sowie Zeitverlust erspart werden. Die Wassertiefe am Pier ist auch zurzeit der Ebbe noch für den Tiefgang der größten Dzeandampfer ausreichend.

h) Das Buch- und Druckereigewerbe.

Die älteste der oldenburgischen Druckereien, die Stallingsche Buchdruckerei in Oldenburg, ist hervorgegangen aus der gräflichen Druckerei, die im Jahre 1598 von Graf Johann VII. errichtet worden war und durch die Herausgabe von Werken wie der Hamelmannschen Oldenburgischen Chronik, des ins Plattdeutsche übersetzten Lutherschen kleinen Katechismus, der Winkelmannschen Chronik und der im Jahre 1746 zuerst erschienenen „Oldenburgischen Nachrichten von Staats-, gelehrten und bürgerlichen Sachen“, die noch heute unter dem Namen „Oldenburgische Anzeigen“ erscheinen, für Oldenburg eine gewisse historische Bedeutung erlangt hat. Das Jahr 1789, in dem die Herzogliche Druckerei käuflich in den Besitz des aus dem Amte Delmenhorst stammenden Buchdruckers Gerhard Stalling überging, war zugleich das Gründungsjahr der Firma Gerhard Stalling in Oldenburg. Die günstige Entwicklung der Stallingschen Druckerei und die literarische Bewegung, die gegen Ende des



18. Jahrhunderts Deutschland erfüllte und auch in das abseits der großen Bildungszentren gelegene Oldenburg ihre Wellen schlug, führten zur Gründung einer Reihe weiterer Buchdruckereien, so in Jever 1791, in Delmenhorst 1804, Barel 1818, Elsfleth 1834 und bald darauf auch an anderen Orten. Gegenwärtig gibt es in den meisten größeren Ortschaften des Herzogtums Druckereien.

Die Firma Gerhard Stalling hatte sich unter der geschickten Leitung ihres Gründers rasch entwickelt und neben der Buchdruckerei sich auch des Verlagsgewerbes angenommen und eine Steindruckerei eingerichtet. Sie beschäftigt zurzeit etwa 100 Arbeiter und unterhält neben der Herausgabe pädagogischer und für Schulen bestimmter Schriften einen regen militärwissenschaftlichen Verlag, der unbestritten als der zweitgrößte im Deutschen Reich anzusprechen ist. An periodischen Schriften läßt die Firma Stalling „Das Deutsche Offizierblatt“ (jetzt 16. Jahrgang, Auflage ca. 17000 Exemplare), „Die Buchdruckerwoche“ (ein graphisches Fachblatt, jetzt 10. Jahrgang), „Zeitschrift für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik“ und die Zeitschrift „Wasser und Gas“ (Zeitschrift für die Gesamtinteressen der Wasser- und Gaswerke) erscheinen. Bei der Ausgestaltung des militärwissenschaftlichen Zweiges des Verlages hat sich die Einrichtung eines eigenen Bureaus in Berlin als nötig erwiesen.

Ebenfalls eine der ältesten Firmen des Landes ist die Schulz'sche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei in Oldenburg, die am 1. September 1800 durch den aus Hannover eingewanderten Buchdrucker Joh. Peter Schulze gegründet wurde. Diese Firma war die erste Buchhandlung im Herzogtum, und ihre Gründung half einem längst empfundenen Mangel ab, da die geistigen Bedürfnisse der in der Stadt vorhandenen zahlreichen Bücherfreunde vorher nur mit großen Umständen und Unkosten durch auswärtige Buchhandlungen, namentlich in Bremen, Hamburg und Hannover gedeckt werden konnten. Die für die Etablierung der Buchhandlung und Buchdruckerei erforderliche Summe ließ der sich für das Unternehmen lebhaft interessierende Herzog Peter Friedrich Ludwig dem Gründer vorschußweise zinsfrei auf die Kammerkasse anweisen.

Auch diese Firma hat unter der Leitung ihres Gründers und seiner Nachfolger — seit 1884 befindet sie sich im Besitze der Familie Schwarz — eine höchst erfreuliche Entwicklung genommen und ist jetzt der größte Verlag des Herzogtums für schöne Literatur, Reisebeschreibungen, Pädagogik, Medizin und Oldenburgika. Weit bekannt ist der von der Firma herausgegebene im Jahre 1838 zuerst erschienene „Volksbote“, ein beliebter Volkskalender, der in alle Kreise der Bevölkerung gedrungen ist.

Neben diesen beiden Firmen ist aus der Fülle der übrigen Druckereien noch die Druckerei von Adolf Littmann in Oldenburg hervorzuheben, die einen Verlag für statistische Werke und amtliche Veröffentlichungen besitzt, und sich der Pflege des Formularwesens besonders angenommen hat. Bei der Firma sind bis jetzt 6000 amtliche und kaufmännische Formulare erschienen.



An Sortimentsbuchhandlungen sind gegenwärtig im Herzogtum vorhanden: in Oldenburg 12, Rüstingen 4, Fever 3, Delmenhorst, Barel, Nordenham je 2, Elsfleth, Brake, Neuenburg, Westerstede, Osternburg, Cloppenburg und Bechta je 1.

Im Herzogtum erscheinen 30 Zeitungen und Zeitschriften davon in der Stadt Oldenburg 11, Delmenhorst 3, Brake, Nordenham Rüstingen je 2, Barel Bechta, Westerstede, Fever, Elsfleth, Cloppenburg, Wildeshausen, Lönningen, Zwischenahn und Berne je 1. Hiervon haben die in der Stadt Oldenburg erscheinenden „Nachrichten für Stadt und Land“ die größte Verbreitung erlangt und gegenwärtig eine Tages-Auflage von 24 000 Exemplaren.

Die Gesamtpapiereinfuhr im Herzogtum betrug im Jahre 1911 auf dem Wasserwege 760 000 kg, auf dem Eisenbahnwege 2 366 000 kg, wobei Einzelsendungen unter 500 kg nicht mitgerechnet sind.

Im Zeitungs-gewerbe fanden im Jahre 1911 495 männliche und 58 weibliche Arbeiter Beschäftigung.

i) Sonstiges.

1. Holz- und Filzschuhfabrikation.

Auf dem Ammerlande und im Münsterlande gab es in früheren Jahren an allen Orten Holzschuhmacher, welche im Winter Holzschuhe, die ganz aus Holz bestanden, handwerksmäßig herstellten. Dieses Gewerbe ist jedoch stark zurückgegangen, und der Bedarf an ganz aus Holz bestehenden Schuhen wird in der Hauptsache durch auswärtige Firmen, die belgische und holländische Muster führen, gedeckt. In den letzten Jahren sind auch „Pantinen“ mit ausgebohrter Holzkappe und „französche“ Holzschuhe (Galoischen), welche anstatt der Holz- eine Lederkappe haben, immer mehr in Aufnahme gekommen. Die Herstellung der Pantinen mit Holzkappen wird noch heute hauptsächlich im Oldenburger Lande betrieben, da für diesen Artikel hier ein bestimmter Kundenkreis vorhanden ist.

Ein verwandter Geschäftszweig ist die Fabrikation von Lederschuhwerk mit Holzsohlen, mit dem sich die im Jahre 1871 gegründete Firma G. Bülthoff in Zetel beschäftigt, die aber auch Pantinen mit Holzkappen herstellt. Die Firma beschäftigt zurzeit ca. 35 Arbeiter bei einer Gesamtproduktion von ca. 500 Paar Schuhen täglich. Seit Anfang des Jahres 1910 hat die Fabrik auch die Herstellung von massiven Arbeiterschuh und -stiefeln mit Lederböden aufgenommen.

Eine im Jahre 1905 eingerichtete Abteilung für Filzschuh- und Filzpantoffelfabrikation wurde im Jahre 1906 von der Fabrik abgetrennt und als selbständiger Betrieb unter der Firma „Zeteler Filzschuh- und Pantoffelfabrik Heinrich Bülthoff“ handelsrechtlich eingetragen. Diese Fabrik beschäftigt zurzeit ebenfalls ca. 35 Arbeiter bei einer Gesamtproduktion von 6—700 Paar Schuhen pro Tag.



2. Pinsel- und Bürstenfabrikation.

Eine alte Lohner Industrie war die Herstellung der Gänsekiel-Schreibfeder, die in der französischen Zeit einem Lohner Bürger, Gerd Kreymsborg, von einem französischen Soldaten beigebracht worden sein soll und von da an in Lohne in erheblichem Umfange betrieben wurde. Als nun um die Mitte des Jahrhunderts dieser Industriezweig infolge der Erfindung der Stahlfeder immer mehr zurückging, suchte die jetzige Firma Gebrüder Krogmann & Co. in Lohne, die die Fabrikation der Gänsekiel-Schreibfeder in größerem Maßstabe betrieben hatte, nach einem Ersatz und verfiel auf die Pinsel- und Bürstenfabrikation. Da diese Industrie in der dortigen Gegend bis dahin völlig unbekannt war, ließ sich die Firma im Jahre 1860 einen auf diesem Gebiete tüchtigen Werkmeister aus Nürnberg kommen, der jetzt noch als selbständiger Bürstenmacher mit seinen Söhnen in Lohne dies Geschäft betreibt, und es gelang ihr, die Bürsten- und Pinselfabrikation aus kleinen Anfängen zu einem gutgehenden industriellen Betrieb zu entwickeln. Bis in die letzte Zeit jedoch behielt die Firma daneben auch die Gänsekiel-Schreibfeder-Fabrikation bei, und erst vor etwa 3 Jahren stellte sie diesen Betrieb ganz ein.

Außer der genannten Firma sind noch 4 weitere Betriebe mit der Pinsel- und Bürstenfabrikation beschäftigt, die jedoch weniger umfangreich sind.

3. Strohhalbfabrikation.

Die erste Fabrik dieser Art, die jetzige Firma Schaland & Tölke, entstand im Jahre 1895 in Lohne und entwickelte sich aus ganz kleinen Anfängen außerordentlich zufriedenstellend. Die günstigen Vorbedingungen, die diese Fabrikation im südlichen Herzogtum fand, veranlaßte die Entstehung weiterer derartiger Betriebe und gegenwärtig bestehen dort 8 Strohhalbfabriken, in denen reichlich 150 Arbeiter beschäftigt werden. Außerdem wird, allerdings in ganz geringem Umfange, auch noch durch Hausarbeit Strohhalbfabrikation betrieben. Die Produktion der Fabriken wird auf etwa 35 Millionen Halbfabrikate veranschlagt, die einen Wert von ca. 400 000 M repräsentieren. Die Hauptabnehmer dieser Halbfabrikate sind die Flaschenfabriken, die Exportbierbrauereien, Sektfabriken und Versandstellen für Brunnen. Auch nach dem Auslande wird ein lebhafter Export in Strohhalbfabrikate betrieben, namentlich nach den Vereinigten Staaten, nach Mexiko und Australien.

Die Firma Schaland & Tölke fabriziert seit einigen Jahren außer den Strohhalbfabrikaten auch Strohhalbfabrikationsmaschinen, wofür sie verschiedene Patente und Gebrauchsmuster besitzt. Diese Maschinen sollen außerordentlich zweckmäßig sein und werden ebenfalls im Auslande viel abgesetzt.

4. Holzspulen- und Zigarrenwickelformen-Fabrikation.

In Zwischenahn besteht eine Spezialfabrik zur Herstellung von Holzspulen und Zigarrenwickelformen, die bereits im Jahre 1862 errichtet wurde und sich im Besitze der Firma Karl Intemann, Zwischenahn, befindet.

Umlageverfahren, also nach Bedarf erhoben. — Außerdem bestehen im südlichen Herzogtum noch eine ganze Reihe von Ortsgilden, sogen. Unterstützungskassen, die unter sich Beiträge aufbringen, um eine angemessene Beihilfe bei Brandschäden zu leisten.

Als gewerbliches Versicherungsunternehmen kommt nur die im Jahre 1857 mit einem Grundkapital von 3 Millionen Mark gegründete Oldenburger Versicherungsgesellschaft A.-G. in Betracht, die sich aber nicht auf Oldenburg beschränkt, sondern ihren Wirkungskreis bald nach ihrer Gründung auf ganz Deutschland ausgedehnt hat und einen ehrenvollen Platz in der Reihe der deutschen Versicherungsgesellschaften einnimmt. Ihr Geschäftsbereich umfaßt neben der Feuerversicherung zugleich die Glasversicherung, die Einbruchsdiebstahlversicherung und die Versicherung gegen Mietverlust und Betriebsunterbrechung. Seit ihrer Gründung im Jahre 1857 hat die Gesellschaft jährlich durchschnittlich eine Dividende von 11,7 % auf das eingezahlte Kapital verteilt.

Die übrigen Versicherungszweige im Herzogtum werden von landwirtschaftlichen Genossenschaften betrieben, wie die Hagel- und die Viehversicherung, oder liegen in den Händen nicht im Herzogtum ansässiger Gesellschaften, wie die Haftpflicht- und die Transportversicherung. Die Seeversicherung der kleineren oldenburgischen Fahrzeuge wird zum größten Teil von dem „Oldenburger Schifferkompakt“, einer Versicherungsgenossenschaft auf Gegenseitigkeit, von der bereits an anderer Stelle die Rede gewesen ist, wahrgenommen.

II. Der Großhandel.

a) Der Viehhandel.

In der Landwirtschaft des Herzogtums steht die Viehzucht an erster Stelle, und es ist daher erklärlich, daß sich im Oldenburgischen ein besonders leistungsfähiger Viehhändlerstand entwickelt hat, durch den die viehzuchttreibende Bevölkerung erst in den Stand gesetzt wird, ihre Produkte angemessen zu verwerten.

Am bedeutendsten ist im Lande der Rindvieh- und Schweinehandel, während der Absatz der Pferde zum großen Teil durch Vermittelung der Züchtervereine vor sich geht. Doch gibt es auch große Pferdemärkte, u. a. in Rodenkirchen und Ovelgönne sowie in Oldenburg (Medardusmarkt), zu denen viele Händler und Landwirte zusammenströmen.

Beim Rindvieh ist zwischen Zuchtvieh, Milchvieh und Schlachtvieh zu unterscheiden. Das Zuchtvieh wird sowohl durch Vermittelung von Herdbuchvereinen, wie durch selbständige Händler abgesetzt, und zwar das Marschvieh meist nach den ostelbischen Provinzen, das Geestvieh nach Hannover und Westfalen. Das Milchvieh wird größtenteils von Händlern aufgekauft und nach den Abmelkwirtschaften in der Nähe der großen Städte versandt.

