

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

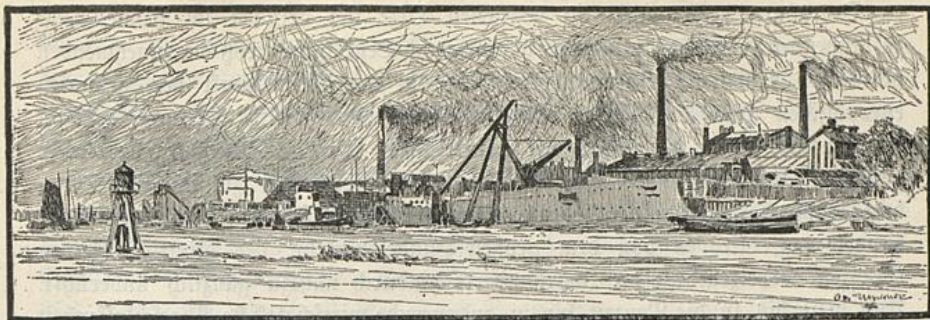
**Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg**

**Schwecke, W.**

**Bremen, 1913**

A. Die Schifffahrt.

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



## Schiffahrt, Industrie und Handel.

Von Prof. Dr. Dursthoff und Assessor Dr. Behersdorff.

### A. Die Schiffahrt.

#### I. Die Seeschiffahrt.

**Segelschiffahrt.** Das älteste kaufmännische Gewerbe größeren Stils in Oldenburg ist unzweifelhaft die Seeschiffahrt. Ihrer sei daher auch in diesem Kapitel an erster Stelle gedacht. Dabei wollen wir uns aber nicht darauf beschränken, lediglich ihre gegenwärtigen Verhältnisse zu schildern, sondern auch einen kurzen Blick auf die Vergangenheit werfen; denn wie alles in der Welt, ist auch unser heutiges Wirtschaftsleben das Produkt einer organischen Entwicklung, und wer nichts von dieser historischen Entwicklung weiß, wird darum auch der Gegenwart nicht immer das richtige Verständnis entgegenbringen. Es soll daher bei der nachstehenden Schilderung der Schiffahrt, der Industrie und des Handels in Oldenburg, soweit das möglich ist, auch des historischen Zusammenhanges mit der Vergangenheit mit einigen Worten gedacht werden.

Es ist bekannt, daß Oldenburg bis in die neueste Zeit hinein ein fast ausschließlich agrarisches Land war, in dem nicht nur die Industrie, sondern auch Handel und Schiffahrt eine ganz untergeordnete Rolle spielten. Und das muß eigentlich Wunder nehmen, wenn man sich vergegenwärtigt, wie außerordentlich günstig, namentlich für Handel und Schiffahrt, die geographische Lage unseres Herzogtums ist. Im Norden vom Meer bespült, im Osten begrenzt von dem breiten Weserstrom, auf dem schon im 11. und 12. Jahrhundert die Bremer Rauffahrteischiffe hinausfuhren über die See und den Grund legten zu Bremens Macht und Reichthum, war Oldenburg eigentlich geradezu hingewiesen auf Seehandel und Fischfang. Aber leider hat Oldenburgs Bevölkerung es nicht verstanden, die Gunst der Lage auszunutzen, und wenn auch schon in den Zeiten der deutschen Hanse, wo so manche im Vergleich



2

zu Oldenburg recht ungünstig belegenen Orte tief drinnen im Binnenlande zu blühenden Handelsplätzen emporkamen und Deutschland trotz der zunehmenden politischen Ohnmacht Jahrhunderte hindurch den Mittelpunkt des gesamten europäischen Handels bildete, auch in Oldenburg einzelne Versuche gemacht worden sind, sich an dem Seehandel zu beteiligen, so ist es Oldenburg doch nicht gelungen, sich einen dauernden Anteil an dem Seeverkehr zu sichern. Trotzdem es direkt an einer der bedeutendsten Verkehrsstraßen des damaligen Welt Handels lag, blieb es von dem großen Handelsverkehr, der direkt an seinen Grenzen vorbeizog, all die Jahrhunderte hindurch nahezu gänzlich unberührt. Und diese bis in die Neuzeit hinein andauernde wirtschaftliche Abgeschlossenheit ist für die Entwicklung der gesamten Verhältnisse und Zustände im Lande sicher nicht ohne nachhaltigen Einfluß geblieben, und auch die Tatsache, daß Oldenburg erst so sehr spät zu industrieller Betätigung übergegangen ist, und daß, soweit gegenwärtig größere industrielle Unternehmungen im Lande bestehen, diese ihre Entstehung fast ausschließlich außeroldenburgischen Kreisen verdanken, hat zweifellos zu einem großen Teil hierin seinen Grund.

Immerhin sind auch in Oldenburg verschiedentlich Versuche gemacht worden, Anteil an dem Seehandel — namentlich mit den nordeuropäischen Ländern — zu gewinnen, und diese Versuche reichen zum Teil schon in frühe Zeiten zurück.

So verstanden es im 16. Jahrhundert die oldenburgischen Grafen Anton I. († 1573) und Johann VII. († 1603), unter Benützung ihrer nahen Verwandtschaft mit dem dänischen Hofe für sich und ihre Untertanen wertvolle Handelsbeziehungen mit den skandinavischen Ländern zu erlangen. Die Verfrachtung von Lüneburger Salz aus Hamburg, Heringen von Holland und der Insel Schonen, Klippfischen und Holz aus Norwegen spielte im Wirtschaftsleben der Stadt Oldenburg eine bedeutame Rolle. Bis nach Island drang der kühne Unternehmungsgeist oldenburgischer Seeleute und Handelsherren. Der Handel mit den isländischen Häfen Kummerwage, Grundsfjord und Neßwage, für deren Befegelung Graf Johann VII. von dem dänischen Hofe Lizenzen erwirkt hatte, lag in den Händen der im Jahre 1580 gegründeten Oldenburger Islandgesellschaft, an der auch Graf Johann beteiligt war. Das Blühen der damaligen Seeschifffahrt findet seinen deutlichsten Ausdruck in der im Jahre 1574 erfolgten Gründung der „Oldenburgischen Schiffergesellschaft“, einer noch heute bestehenden zünftigen Genossenschaft von Berufsschiffern.

Dann folgten zwei Jahrhunderte des Stagnierens und des Rückgangs. Das Erstarken der Nachbarn, namentlich des seegewaltigen Holland, ließ das kleine Oldenburg neben sich nicht aufkommen.

Erst die großen Seekriege gegen Ende des 18. Jahrhunderts, in denen Oldenburg eine strikte Neutralität bewahrte, führten für die oldenburgische Seeschifffahrt wieder bessere Tage herauf, indem sie den drückendsten Konkurrenten, Holland, für längere Zeit lahmlegten. Einer der ersten, der die Konjunktur erkannte, war der Bockhorner Kaufmann B. A. Georg. 1799 besaß er bereits 47 Schiffe von 32—250 Last, die er größtenteils holländischen Reedern abgekauft hatte und von holländischen Häfen aus in der europäischen Fahrt



verwendete. Auch an der Weser begann es sich jetzt kräftig zu regen. Die Blockade der Weser durch die Engländer in den Jahren 1803—1805 und die darauf folgende Kontinental Sperre vermochten die Entwicklung nur vorübergehend aufzuhalten und begünstigten das Entstehen eines blühenden Schmuggelhandels.

Nach der französischen Zeit setzte die Aufwärtsbewegung wieder kräftig ein, und jetzt endlich, im 19. Jahrhundert, unter der Wirkung eines allgemeinen kommerziellen und industriellen Aufschwungs im Herzogtum, erlebte auch die Schifffahrt eine neue Blüte. Die oldenburgische Handelsflotte hob sich von 356 Seeschiffen mit 9642 Reg.-Tons Raumgehalt im Jahre 1829 auf 487 Seeschiffe mit 20 715 Reg.-Tons im Jahre 1848. Im Jahre 1858 war der Gesamtumfang bereits auf 43 863 Reg.-Tons gestiegen. Die Reederei, die sich bis dahin in der Hauptsache auf die europäische Fahrt beschränkt hatte, zog nun auch das Weltmeer in ihre Kreise. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts konnte man der oldenburgischen Flagge auf allen Meeren begegnen. Gewinnbringend war namentlich das Auswanderungsgeschäft, in dem im Jahre 1854 30 oldenburgische Schiffe, die meist von Brake aus fuhren, beschäftigt waren. Der Bedarf außerhalb der europäischen Meere hatte ein beträchtliches Anwachsen der Schiffsgrößen zur Folge. So zeigen die oldenburgischen Schiffslisten im Jahre 1859 neben zahlreichen kleineren Schiffen 31 Barken mit einer Maximalgröße von 759 Reg.-Tons und fünf Vollschiffe mit einer Maximalgröße von 1500 Reg.-Tons. Den Höhepunkt in dieser Periode bedeutet die im Jahre 1856 erfolgte Gründung der „Oldenburgischen Reedereigesellschaft“ (mit 13 Schiffen im Jahre 1858), der „Oldenburg-Ostindischen Reederei“ (mit fünf Schiffen in den Jahren 1858/64) und der „Bisurgis, Aktiengesellschaft für Reederei und Schiffsbau“ (mit zwölf Schiffen im Jahre 1860). Die beiden erstgenannten Gesellschaften hatten ihren Sitz in Brake, die letztgenannte in Oldenburg.

Bald aber kam der Umschwung. Die Handelskrisis zu Ende des Jahres 1857 und der amerikanische Sezessionskrieg in der ersten Hälfte der 60er Jahre hatten ein derartiges Sinken der Frachten zur Folge, daß die Gesellschaften nur mit Verlust arbeiteten und sich nach kurzer Zeit auflösen mußten. Dazu kam die zunehmende Ausbreitung der Dampfschifffahrt, von der die oldenburgischen Reeder in echt seemännischer Sinnesart zunächst nichts wissen wollten. Gegenüber den geräumigen, schnellfahrenden Dampfern waren aber die Segelschiffe auf die Dauer nicht konkurrenzfähig. Man half sich einstweilen mit einer weiteren Steigerung ihrer Ladefähigkeit und benutzte sie auf Routen, die von den Dampfern nicht befahren wurden, vorübergehend auch mit Erfolg. Die Zahl der Dreimaster stieg nach einem kurzen Rückgang in den 60er Jahren 1876 auf 38 (Maximalgröße 631 Reg.-Tons) und 1893 gar bis auf 83 (worunter 7 Vollschiffe mit einer Maximalgröße von 1727 Reg.-Tons). Dann aber begann die Zahl dieser stolzen Schiffe unaufhaltsam zu sinken. Eine Reihe von Handelskrisen, denen die meist in der Form der Partenreederei betriebene oldenburgische Segelschifffahrt besonders wenig Widerstand entgegensetzen konnte,





da eintretende Verluste bei dieser Form der Reederei nur von wenigen Schultern getragen werden müssen und diesen daher besonders fühlbar werden, beschleunigten noch den Niedergang. Wir geben dafür folgende Zahlen: 1896: 6 Vollschiffe und 65 Barken, 1905: 1 Vollschiff und 28 Barken, 1906: 18 Barken mit 21 988 Br.-R.-Tons, 1907: 6 Barken mit 7771 Br.-R.-Tons und 1910: 2 Barken mit 2468 Br.-R.-Tons. Diese letzten beiden Schiffe, die bis jetzt dem Schicksale, verkauft oder abgewrackt zu werden, entgangen sind, bilden den Rest der einst so stolzen oldenburgischen Großsegelschiffsflotte. Oldenburg bietet hier ein treues Spiegelbild der Verhältnisse an der ganzen deutschen Küste. Die aus den deutschen Listen gestrichenen Schiffe wurden zumeist nach Norwegen verkauft, wo die Segelschiffahrt wegen der niedrigeren Mannschaftslöhne und Versicherungsprämien, sowie wegen geringerer sozialer Lasten noch heute rentabel ist. Nicht mit berücksichtigt sind bei der obigen Übersicht die Bark „Standard“ der Deutschen Dampfschiffereigesellschaft „Nordsee“ in Nordenham, die als Stationschiff für den Heringsfang bei Island dient und daher für die eigentliche Segelreederei nicht in Betracht kommt, und die beiden Schulschiffe des Deutschen Schulschiffvereins, über dessen Wirken und Ziele noch zu sprechen sein wird.

Nicht ganz so ungünstig ist die Lage in der Küstenschiffahrt, die hauptsächlich von Brake und den zum Stromgebiet der Ems gehörenden Häfen des Ammerlandes und Saterlandes aus betrieben wird. Die Blütezeit der Segelschiffahrt im Emsrevier fällt in die 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, wo in dem kleinen Warfel, dem „Kirchspiel an den Waterströme“, wie es in einer alten Urkunde heißt, allein 40 große Küstenfahrer (Schuner und Kuffs) mit einer Größe von 160—250 Reg.-Tons, 30 kleine Küstenfahrer von 50—60 Reg.-Tons und 60 Flußschiffe von etwa 20 Reg.-Tons Tragfähigkeit, die sämtlich im Eigentum der Schiffsführer standen und einen Anschaffungswert von zusammen etwa 1½ Millionen Mark repräsentierten, beheimatet waren. Alle diese Schiffe waren auf den Werften des Sater- und Ammerlandes erbaut worden. Die kleinen Küstenfahrer besuchten die Ems, Jade, Weser und Elbe und benutzten zur Verbindung das Wattenmeer zwischen ihren Mündungen. Die großen Küstenfahrer besuchten die Nord- und Ostsee, die Küste von Nordafrika und wagten auch vereinzelte Fahrten nach Nord- und Südamerika.

Das Aufkommen der Dampfschiffe, insbesondere der Dampfschleppschiffahrt, schlug auch diesem Erwerbszweige empfindliche Wunden. Dazu wurde die Konkurrenz der Holländer und Dänen immer drückender. Die Zahl der zweimastigen Schuner und Kuffs sank insolgedessen von 119 im Jahre 1876 auf 65 im Jahre 1905. In den letzten Jahren ist in der rückläufigen Bewegung ein Stillstand eingetreten, ja, die kleinen Küstenfahrer haben sogar nicht unerheblich an Zahl und Tragfähigkeit zugenommen. Zurzeit sind in Warfel noch 6 Seeschiffe und 60 kleine Küstenfahrer beheimatet. Letztere erreichen teilweise eine Größe bis zu 170 Reg.-Tons. Sie sind zumeist im Kohlentransport von England und Schottland nach der Weser und Elbe und in der Beförderung von Ziegelsteinen und Getreide von und nach deutschen Häfen



beschäftigt. Es besteht die Aussicht, daß die Küstensegelschiffahrt, dieser für die Erhaltung der seemannischen Eigenschaften unserer Bevölkerung so wichtige Erwerbszweig, weiterhin lebensfähig bleibt. Eine Stütze findet er dabei in der Verwendung des Motors, der als Hilfskraft in der Kleinsegelschiffahrt eine immer größere Bedeutung erlangt.

**Dampfschiffahrt.** Das trübe Bild, das der Niedergang der oldenburgischen Segelschiffahrt zeigt, wird etwas aufgehellt durch die zwar später als in den Nachbarländern einsetzende, aber in ihrer jüngsten Phase sich immer glücklicher entfaltende oldenburgische Dampfschiffsreederei und die Gründung einer Reihe von Hochseefischereigesellschaften am linken Weserufer.

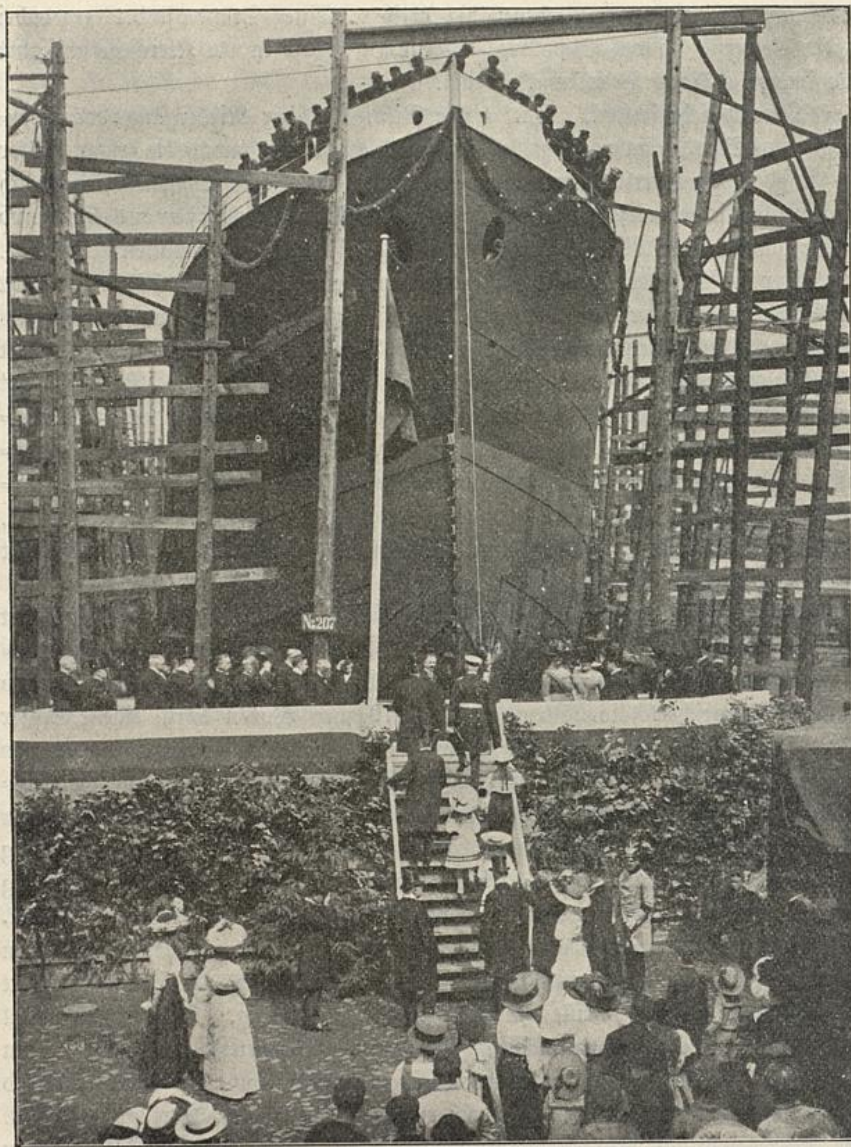
Der erste oldenburgische Dampfer erscheint im Jahre 1855. Es ist ein Schraubendampfer von 200 Last, die „Butjadingen“, die von einer aus Landwirten und Viehhändlern bestehenden Partenreederei zum Viehtransport nach England benutzt wurde. Heimathafen war Großensiel. Die „Butjadingen“ ging bereits im Jahre 1857 in der Nordsee verloren. Einige weitere Unternehmungen waren ebenfalls nicht von Dauer. Ein im Jahre 1857 in Varelshafen zum Viehtransport und zur Personenbeförderung nach England eingestellter Dampfer von 158 Last wurde bereits nach 5 Jahren wieder verkauft, da die Fleischpreise in Deutschland stiegen und der Personenverkehr nicht lohnend genug war.

Dampfschiffsreederei größeren Stils findet sich in Oldenburg erst seit Beginn der 80er Jahre, seit der Gründung der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rederei. Ursprünglich nur ein Nebenbetrieb der Oldenburgischen Glashütte, die seit 1879 ihre Waren durch eigene Segler nach Portugal verfrachtete, wurde sie am 12. Oktober 1880 von dem Fabrikanten August Schulze in Oldenburg als selbständige Rederei mit einem Betriebskapital von 185 000 Mark gegründet und begann mit einem Frachtdampfer die regelmäßige Fahrt zwischen Brake und Portugal, da ihr Leiter richtig erkannte, daß dem Dampfer die Zukunft gehöre. 1882 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter Erhöhung des Kapitals auf 450 000 Mark. Da die Gesellschaft vorwiegend die Linienreederei pflegte, so wurde sie von Konjunkturschwankungen im allgemeinen weniger berührt als die Trampschiffahrt und nahm infolgedessen eine ruhige, stetige Entwicklung. Das Aktienkapital wurde von 450 000 M allmählich bis auf 4 Millionen Mark erhöht, neben denen der Gesellschaft noch Inhaberanleihen in Höhe von 1 150 000 M und offene Reserven im Betrage von annähernd 800 000 M zur Verfügung stehen. Die Schiffszahl hob sich von einem Dampfer im Jahre 1880 auf 9 Dampfer im Jahre 1896 und 24 Dampfer mit 39 135 B.-R.-Tons im Jahre 1912. Außerdem sind 5 Dampfer im Bau. Das Durchschnittsalter sämtlicher Dampfer beträgt etwa  $7\frac{1}{2}$  Jahre.

Dieses erstaunliche Wachstum, mit dem die innere Rentabilität des Unternehmens Schritt hielt, — es wurden seit Bestehen der Gesellschaft jährlich durchschnittlich  $10\frac{1}{2}$  % Dividende ausbezahlt — wird erklärt durch die Ausdehnung, die das Reedereigeschäft genommen hat. Bereits in den







Stapellauf des Dampfers „Lübeck“,  
(des 25. auf der Rochschen Werft, Lübeck, für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei erbauten Dampfers) im Beisein des Großherzogs von Oldenburg und des Bürgermeisters Dr. Eschenburg, Lübeck, Juli 1911.



80er Jahren wurden getrennte Linien von und nach der Weser und von und nach Hamburg eingerichtet. 1895 wurde in Gemeinschaft mit der Woermann-Linie in Hamburg die Fahrt von Hamburg über Antwerpen nach Gibraltar und Marokko (Tanger und den offenen Häfen der westmarokkanischen Küste: Larasch, Rabat, Casablanca, Mazagan, Saffi und Mogador) aufgenommen, und zwar zunächst einmal im Monat, vom Jahre 1903 ab zweimal im Monat. Ende der 90er Jahre kam eine regelmäßige Linie Rotterdam—Portugal hinzu. 1910 wurde eine 20 tägige regelmäßige Linie von Hamburg nach den nordmarokkanischen Riffhäfen Tetuan, Ceuta und Melilla via Antwerpen—Gibraltar und in demselben Jahre eine regelmäßige, im Sommer wöchentliche, im Winter 14 tägige Verbindung zwischen Hamburg—Rotterdam—Antwerpen und den kanarischen Inseln eingerichtet. Obwohl keiner der Dampfer von Oldenburg aus fährt, ist doch der Sitz der Gesellschaft und der Heimathafen der Schiffe Oldenburg.

Während die Dampfer ausgehend sowohl nach Portugal wie nach Marokko hauptsächlich deutsche Industrieerzeugnisse, nach Marokko aber auch Lebensmittel aller Art bringen, bestehen die einkommenden Ladungen im wesentlichen aus Rohprodukten, wie Rohherz, Korkholz und Wein aus Spanien und Portugal, Kakao aus den portugiesischen Kolonien, Getreide und Saaten aus Marokko, Bananen, Tomaten und Kartoffeln von den kanarischen Inseln. Außerdem dienen die Dampfer in beschränktem Maße auch dem Passagierverkehr. Die Linien nach Oporto und den west- und nordmarokkanischen Häfen befördern die Kaiserlich Deutsche Paketpost.

Von Bedeutung für die Portugiesische Linie wurde der nach langen Bemühungen endlich im Jahre 1909 erfolgte Abschluß eines Deutsch-Portugiesischen Handelsvertrages mit gegenseitiger Meistbegünstigung, durch den die Gefahr einer etwaigen Differenzierung der deutschen Einfuhr beseitigt und somit erst die zur Pflege des Güterausstausches zwischen den beiden Ländern erforderliche sichere Grundlage geschaffen wurde. Der Vertrag hat sich denn auch bereits als von wohlthätigem Einfluß auf die Entwicklung des Güter- und Schiffsverkehrs erwiesen. Ob auch in Marokko, wo die bisherige unruhige politische Lage ungünstig auf den deutschen Handel einwirkte, nach Abschluß des deutsch-französischen Marokko-Abkommens friedlichere Zeiten herauskommen werden und der deutsche Handel sich unter französischer Herrschaft gedeihlich weiter entwickeln wird, steht einstweilen noch dahin.

Erst im neuen Jahrhundert, als die Bedeutung des oldenburgischen Unterweserufers als eines für industrielle und kommerzielle Gründungen aller Art hervorragend günstig belegenen Geländes mehr und mehr erkannt wurde, fand das Beispiel der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei Nachahmung. Am 10. November 1905 wurde die „Midgard“, Deutsche Seeverkehrs-Aktiengesellschaft mit dem Hauptsitze in Nordenham, gegründet, ein ebenfalls großkapitalistisches Unternehmen, das bezeichnenderweise durch hanseatische, Berliner und rheinische Finanzgruppen, nicht von oldenburgischer Seite, ins Leben gerufen wurde. Gegenstand des Unternehmens ist





der Ausbau und Betrieb des Hafens von Nordenham und der Betrieb einer Reederei. Das Grundkapital beträgt 3 500 000 *M.* Von den Verdiensten, die sich die Gesellschaft um den Hafen Nordenham erworben hat, wird gelegentlich der Schilderung der Entwicklung der Oldenburgischen Seehäfen noch zu sprechen sein. An dieser Stelle nur einige Worte über das Reedereigeschäft der „Midgard“, das zurzeit mit 4 Seedampfern, darunter zweien mit je 7000 Tons Tragfähigkeit, betrieben wird. Die Dampfer befahren in wilder Fahrt zumeist die Ostsee und das Mittelmeer und bringen von Deutschland oder England Kohlen hinaus und Erz und Getreide wieder herein. Die Reederei ist noch in der Entwicklung begriffen und wird voraussichtlich in nicht allzuferner Zeit eine bedeutend größere Anzahl von Schiffen aufweisen. Mehrfache Totalverluste von Dampfern und die wirtschaftlichen Depressionen der Jahre 1908 und 1909, die für die Trampschiffahrt nur wenig Beschäftigung zu gänzlich unzureichenden Frachtsätzen brachten, haben die Rentabilität der Reederei zunächst ungünstig beeinflusst. Dank der anhaltenden Hochkonjunktur der letzten Jahre hat sich das Unternehmen aber inzwischen gefestigt und wird nunmehr, nach Überwindung der stets schwierigen Anfangsjahre, hoffentlich einer dauernden Blüte entgegengehen.

**Hochsee-Fischerei.** Neben der Dampfschiffahrt beginnt die Hochseefischerei, deren rasche Entwicklung eine ganze Flotte eigenartiger Fahrzeuge hat erstehen lassen, die zwar nicht an Ladefähigkeit, wohl aber an Zahl, der früheren Segelschiffsflotte sich gewachsen zeigen, mehr und mehr einen Ersatz für die schwindende Segelschiffahrt zu bieten. Über die Hochseefischerei bringt dieses Werk an anderer Stelle eine eingehende Darstellung, so daß wir uns hier auf einige historische Bemerkungen und eine kurze Schilderung der Entwicklung der Fischereigesellschaften beschränken können.

Die gegenwärtig in großem Maßstabe betriebene oldenburgische Hochseefischerei ist noch verhältnismäßig jungen Datums. Der nicht geringe Bedarf an Fischen, insbesondere an Heringen, wurde jahrhundertlang nicht durch Fang auf den doch für alle Nationen offenen Fischgründen der Nordsee, sondern durch Aufkäufe bei den seegewohnteren und kaufmännisch unternehmerischeren Scandinaviern und Holländern gedeckt. Auch an der Jagd auf Robbe und Wal im Polarmeer, die von Bremen aus bereits im Jahre 1674 durch eine besondere „Grönländische Kompagnie“ betrieben und seitdem mit kurzen Unterbrechungen bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts hinein fortgesetzt wurde, begannen oldenburgische Schiffe und oldenburgisches Kapital sich erst spät zu beteiligen. Nachdem vorher nur vereinzelte Grönlandsfahrten unternommen waren, erfolgte im Jahre 1841 die Gründung der „Eisfether Kompagnie für Robbenschlag und Walfischfang“ mit einem Aktienkapital von 12 000 Talern und im folgenden Jahre die Gründung der „Stedinger Kompagnie“ in Berne mit einem Aktienkapital von nur 900 Talern, das aber nach den günstigen Ergebnissen des ersten Jahres — es wurden  $18\frac{3}{4}$  % Dividende verteilt — auf 27 500 Taler erhöht wurde. An beiden Unternehmungen war die oldenburgische Regierung, an der Stedinger Kompagnie auch der Großherzog beteiligt.



Außer diesen beiden Gesellschaften ließen auch andere oldenburgische Reeder Fangreisen in das Polarmeer unternehmen. Die Zahl der jährlich hinausgeschickten Schiffe wechselte. Als höchste Zahl scheint in einem Jahre die stattliche Flotte von 9 oldenburgischen Walfischfängern den Kurs nach Grönland genommen zu haben. Die Fangergebnisse waren sehr ungleich. Ernteten die Grönlandsfahrer in dem einen Jahre reichen Segen, so kamen sie in dem anderen mit leeren Händen heim. Im allgemeinen war die Stedinger Kompagnie mehr vom Glück begünstigt als die Elslether Gesellschaft. Die Dividende der Stedinger Kompagnie betrug im Jahre 1847, wo die beiden Schiffe der Gesellschaft, „August“ und „Pauline“, mehr als 10 000 Robben erlegten, 30 %, im Jahre 1853 erreichte sie sogar die außerordentliche Höhe von 65 %. Dann kam auch für die Stedinger Kompagnie eine Reihe ungünstiger Jahre. Der Wal wurde immer seltener, und selbst die scheinbar unermesslichen Robbenherden der nordischen Meere gingen bei der herrschenden Raubwirtschaft mehr und mehr zurück. Die Gesellschaften arbeiteten schließlich nur noch mit Verlust und lösten sich daher zu Anfang der 60er Jahre auf. Ein kurzes, aber ruhmvolles Kapitel oldenburgischer Seegeschichte hatte damit sein Ende erreicht.

Welche weitschauenden Pläne noch neben diesen Fahrten die kaufmännischen und seemannischen Kreise Oldenburgs in jenen Jahren erfüllten, zeigen die Versuche des Oldenburgischen Gewerbe- und Handelsvereins, im Jahre 1843 eine Aktiengesellschaft für Südfischerei ins Leben zu rufen. Der Gedanke scheiterte an dem mangelnden Entgegenkommen der Steuerbehörde. Doch wurde der Plan etwa 15 Jahre später durch eine Partenreederei und 1861 durch 4 Schiffe der Oldenburger Aktienreederei „Wifurgis“, wenn auch nur mit vorübergehendem Erfolge, in die Tat umgesetzt.

Nach diesen hoffnungsvollen Anfängen lag die oldenburgische Hochseefischerei volle 30 Jahre lang danieder, und nicht viel besser stand es an den übrigen deutschen Küsten. Erst um die Mitte der 90er Jahre kam der Umschwung. Der Niedergang der Segelschifffahrt und des Holzschiffbaues zwang gebieterisch, sich nach einem neuen Erwerbszweige umzusehen. Das Jahr 1895 brachte die Gründung der „Oldenburgischen Hochseefischereigesellschaft“, die jedoch nach kurzer Zeit infolge der Eröffnung des Geestemünder Fischmarktes sich genötigt sah, ihren Betrieb nach Geestemünde zu verlegen. Im folgenden Jahre entstanden die „Deutsche Dampffischereigesellschaft Nordsee“, die im Jahre 1897 den von der Oldenburgischen Eisenbahndirektion angelegten Fischereihafen in Nordenham pachtweise bezog, und die „Elslether Heringsfischereigesellschaft“. Im weiteren Abstände folgte die Gründung der „Braker Heringsfischerei-Aktiengesellschaft“ (1905), der „Fischerei-Aktiengesellschaft Weser“ in Elsleth (1905) und der „Wifurgis, Heringsfischerei, Aktiengesellschaft“ in Nordenham (1907). Während die Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ sich in der Hauptsache dem Fange frischer Fische, seit 1905 auch dem Heringsfange widmet, beschäftigen sich die 4 letztgenannten Gesellschaften ausschließlich mit dem Heringsfange.





Die Entwicklung der Heringsfischereigesellschaften zeigt sich am besten an folgenden Übersichten:

### Elsflether Herings-Fischerei-Gesellschaft, Elsfleth.

Betriebs- jahr vom 15./6. bis 14./6.	Kapital <i>ℳ</i>	D = Dampfer DL = Dampflogger ML = Motorlogger L = Segellogger	Fang in Tonnen (à 150 kg)	Erlös <i>ℳ</i>	Dividende	Anzahl der an Bord beschäftigten Leute
1897/8	400 000	4 L	2 438	75 724	0 %	56
1898/9	400 000	8 L	9 350	217 107	0 %	112
1899/00	400 000	10 L	4 386	183 394	0 %	140
1900/1	440 000	11 L	8 227	288 094	0 %	154
1901/2	440 000	13 L	13 489	391 004	4 %	182
1902/3	440 000	15 L	19 056	564 674	6 %	210
1903/4	600 000	17 L	19 075	452 744	4 %	238
1904/5	600 000	19 L	22 040	508 287	0 %	266
1905/6	600 000	21 L	18 272	610 143	8 %	294
1906/7	800 000	20 L	21 259	713 476	8 %	280
1907/8	1 000 000	{ 18 L } 3 DL } 21	23 687	592 870	2 %	300
1908/9	1 000 000	{ 18 L } 6 DL } 24	26 566	667 455	0 %	348
1909/10	1 000 000	{ 18 L } 6 DL } 24	27 642	806 725	5 %	348
1910/11	1 000 000	{ 18 L } 6 DL } 25 1 ML }	29 396	849 652	5 %	363
1911/12	1 000 000	{ 18 L } 6 DL } 25 1 ML }	23 870	742 201	0 %	363

### Braker Heringsfischerei, A.-G., Brake.

(vom 1./7. bis 30./6.)	Kapital	Dampfer	Fang	Erlös	Dividende	Anzahl
1905/6	600 000	10 L	8 440	280 869	0 %	140
1906/7	600 000	18 L	20 354	662 288	8 %	252
1907/8	1 000 000	{ 18 L } 1 DL } 19	20 979	494 774	0 %	268
1908/9	1 000 000 300 000 Anleihe	{ 18 L } 6 DL } 24	25 292	630 090	0 %	348
1909/10	"	{ 18 L } 6 DL } 24	27 957	854 523	0 %	348
1910/11	"	{ 18 L } 6 DL } 24	33 486	972 307	4 %	348
1911/12	"	{ 18 L } 6 DL } 24	26 181	806 507	0 %	348



### Fischerei-Aktiengesellschaft „Weser“, Elsfleth.

Betriebsjahr vom 16./6. bis 15./6.	Kapital M	D = Dampfer DL = Dampflogger ML = Motorlogger L = Segellogger	Fang in Tonnen (à 150 kg)	Erlös M	Dividende	Anzahl der an Bord beschäftigten Leute	
1905/6	660 000	6 D	11 726	381 465	4 %	108	
1906/7	660 000	{ 6 D 4 L }	10	18 975	626 751	4 %	168
1907/8	660 000	{ 6 D 4 L }	10	19 200	493 309	0 %	168
1908/9	660 000	{ 6 D 4 L }	10	15 874	398 598	0 %	168
1909/10	660 000	{ 6 D 4 L }	10	20 017	585 057	0 %	168
1910/11	660 000	{ 6 D 4 L }	10	ca 20 750	585 102	0 %	168

1912 nach Holland verlegt.

### „Wisurgis“, Heringsfischerei, A.-G., Bremen/Nordenham.

(vom 1./7. bis 30./6.)	Kapital	DL	L	Fang	Erlös	Dividende	Anzahl
1908/9	1 000 000	{ 5 DL 2 L }	7	7 950	202 480	0 %	108
1909/10	1 150 000	{ 12 DL 9 L }	21	27 743	863 188	0 %	318
1910/11	1 150 000 650 000 Anleihe	{ 12 DL 9 L }	21	31 714	917 049	4 %	318
1911/12	"	{ 12 DL 9 L }	21	27 040	835 280	0 %	318

Aus den mitgeteilten Zahlen spricht zunächst ein sehr erfreuliches Wachsen der oldenburgischen Heringsflotte, die zurzeit annähernd ein Drittel der gesamten deutschen Heringsloggerflotte umfaßt. Dementsprechend ist auch ein allerdings von nicht unerheblichen Rückschlägen (1911/12!) unterbrochenes Wachsen der jährlichen Fangergebnisse zu konstatieren. Sehr viel ungleicher ist schon der jährlich erzielte Verkaufserlös. Und wenn man endlich die Liste der jährlich verteilten Dividenden überblickt, so wird man feststellen müssen, daß die Betriebsergebnisse der Gesellschaften absolut unzureichend sind. Die durchschnittlich gezahlte Dividende beträgt bei der Elsflether Heringsfischereigesellschaft 2,8 %, bei der Braker Heringsfischereigesellschaft 1,7 %, bei der Aktiengesellschaft „Weser“ 1,14 % und bei der Nordenhamer „Wisurgis“ 1 %. Das sind Resultate, bei denen keine Gesellschaft auf die Dauer bestehen kann. Die Fischerei-A.-G. „Weser“, Elsfleth, hat denn auch bereits ihre Konsequenzen gezogen und ihren Betrieb nach Holland verlegt, wo billigere Arbeitskräfte ein aussichtsreicheres Fortkommen ermöglichen. Raum weniger trostlos ist übrigens die Lage der meisten übrigen deutschen Heringsfischereigesellschaften.





Die Ursachen dieser unerfreulichen Erscheinung aufzudecken, würde hier zu weit führen. Es sei nur erwähnt, daß in erster Linie die Konkurrenz des billiger arbeitenden Auslandes, vor allem Englands, Norwegens und der Niederlande, die noch immer 5—6 mal mehr Heringe nach Deutschland einführen, als der deutsche Heringfang erbringt, es den deutschen Gesellschaften unmöglich macht, Preise zu fordern, bei denen sie bestehen können. Die von dem Deutschen Reiche bisher getroffenen Schutzmaßnahmen, wie Gewährung von Bauprämien und Zuschüssen zu dem Regresfond, sowie die Festsetzung eines Heringsschutzzolles von 3 M pro Tonne, haben sich als völlig unzureichend erwiesen. Es wird energischer Maßnahmen bedürfen, um die Lage der deutschen Heringsfischereigesellschaften dauernd zu einer erträglichen zu gestalten und noch die Gründung weiterer Gesellschaften zu ermöglichen, was nicht nur vom wirtschaftspolitischen, sondern auch vom nationalen Standpunkte, im Interesse des Mannschaftsersatzes unserer Kriegsmarine, ganz besonders zu wünschen wäre.

Die Deutsche Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ in Nordenham, die daselbst umfangreiche Anlagen für die Bearbeitung und den Versand der gefangenen Fische besitzt, hat von vornherein unter wesentlich günstigeren Existenzbedingungen arbeiten können. Sie betreibt den Frischfischfang und seit 1905 auch den Heringfang. Ihre Fanggründe liegen bei Island und an der nordafrikanischen Küste. Das Unternehmen gedieh infolge des wachsenden deutschen Fischkonsums zunächst sehr gut, hat aber auch eine Reihe dividendenloser Jahre durchmachen müssen, die auf schlechte Fangergebnisse, Sinken der Preise infolge ausländischer Konkurrenz, sowie auf



Fischereihafen der Deutschen Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ in Nordenham.



Verluste durch unrentable Zweigunternehmungen zurückzuführen sind. Die Gesellschaft wurde dadurch gezwungen, ihr von 3 Millionen auf 5 Millionen angewachsenes Aktienkapital im Jahre 1910 auf 4 Millionen Mark herabzusetzen. Außerdem arbeitet sie noch mit einem Anleihkapital von 1 600 000 M. Die Zahl der Fischdampfer beträgt zurzeit 36. Welch starken Schwankungen die jährlich dem Meere abgewonnene Ausbeute und der dafür erzielte Erlös unterworfen ist, ergibt die folgende Übersicht:

Kalender- jahr	Zahl der Reisen	frische Fische, Fang in kg	Erlös M	Kalender- jahr	Zahl der Reisen	frische Fische, Fang in kg	Erlös M	Seringe, Fang in Tonnen (à 150 kg)
1897	549	4 116 470	?	1907	836	15 948 100	2 758 664	ca. 16 000
1898	674	8 867 245	?	1908	979	14 684 091	2 659 187	ca. 17 400
1899	665	6 849 840	1 747 695	1909	891	16 005 867	2 661 770	ca. 16 100
1900	759	8 064 650	2 071 688	1910	784	15 352 734	2 651 401	keine
1901	637	7 429 900	1 905 784	1911	504	12 564 383	2 263 805	ca. 8 350
1902	674	9 670 300	?	1912	560	15 644 596	2 856 413	ca. 9 100
1903	674	10 976 100	?					

Das Jahr 1912 hat demnach für die Gesellschaft recht gute Fang- und Absatzergebnisse gehabt. Über die Jahre 1904 bis 1906 konnten keine Daten gebracht werden, da die Bücher der Gesellschaft zum Teil durch ein Schiffsfeuer vernichtet worden sind. In dem angegebenen Erlös ist der Betrag für die gefangenen Serringe nicht mit enthalten.

Wenn man sich die geschilderte Entwicklung der oldenburgischen Reederei vor Augen hält, die Abnahme der Großsegelschiffahrt, die Zunahme der Dampferzahl und schließlich das Anwachsen der Fischereiflotte, in der sowohl Segelschiffe wie Dampfer vertreten sind, so bedarf die folgende Statistik, in der eine Übersicht über Zahl und Raumgehalt oldenburgischer Seeschiffe, soweit sie im Stromgebiet der Weser beheimatet sind, nach der Entwicklung der letzten 18 Jahre gegeben wird, keiner Erläuterung mehr. Es sei nur festgestellt, daß die Gesamtzahl der Schiffe bis 1905 mit Unterbrechungen ab-, dann aber, anfangs langsam, später sprunghaft, wieder zugenommen hat und heute die vom Jahre 1895 bei weitem übertrifft. Die Gesamttonnenzahl hat ebenfalls zunächst mit geringen Unterbrechungen abgenommen, und zwar bis zum Jahre 1908, dann aber langsam und mit Unterbrechungen wieder zugenommen, ohne jedoch die Tonnenzahl des Jahres 1895 zu erreichen. Zahl und Tonnengehalt der Dampfer haben sich vervielfacht. Zahl und Tonnengehalt der Segelschiffe haben zunächst abgenommen, und zwar der Tonnengehalt, der im Jahre 1909 seinen tiefsten Stand erreichte, um ein Vielfaches, in den letzten Jahren aber langsam wieder zugenommen, was im wesentlichen auf die gebesserte Lage der Kleinschiffahrt zurückzuführen ist. Die letzten Jahre zeigen, wenn man von der Serringfischerei absieht, überall eine kräftige Aufwärtsbewegung, die hoffentlich von Dauer ist.



Am 1. Januar	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons
1895	104		11		115	86 896
1896	93	72 043	13	8 166	106	80 209
1897	88	67 790	14	8 030	102	75 820
1898	91	64 900	15	7 633	106	72 533
1899	90	59 929	14	7 170	104	67 099
1900	91	59 709	11	7 662	102	67 371
1901	87	52 257	15	8 733	102	60 990
1902	91	51 405	16	10 590	107	61 995
1903	82	43 112	19	11 233	101	54 345
1904	79	41 322	21	15 552	100	56 874
1905	75	34 146	22	17 228	97	51 374
1906	75	26 324	28	18 630	103	44 954
1907	75	13 906	33	29 281	108	43 187
1908	74	12 611	37	32 119	111	34 730
1909	77	9 567	52	33 008	129	42 575
1910	83	9 759	56	27 324	139	37 083
1911	87	13 342	91	34 482	178	42 737
1912	89	14 643	96	34 482	185	49 125

## II. Die Binnenschifffahrt.

Für die Binnenschifffahrt kommen der Unterlauf der Hunte und Weser, das weitverzweigte Stromgebiet der Leda und als Verbindung zwischen beiden der Hunte-Ems-Kanal in Betracht. Der Fädebusen ist als Binnenschifffahrtsweg nur für die Ziegeltransporte von den Häfen der Friesischen Wede, Varelerhafen und Ellenserdammerfiel, nach Wilhelmshaven von einiger Bedeutung. Die auf der Weser und Hunte im Verkehr der oldenburgischen Häfen verfrachteten Güter sind in der Hauptsache Getreide, Mehl, Holz, Petroleum, Torf, Ziegelsteine, Kies und Sand.

An die Erbauung des Hunte-Ems-Kanals, die in den Jahren 1855—1893 erfolgte, hatte man ursprünglich die Hoffnung geknüpft, eine leistungsfähige Wasserstraße nach der Ems und von hier aus unter Benutzung des Dortmund-Ems-Kanals nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu erhalten. Der Kanal erhielt aber so geringe Abmessungen, u. a. eine Wassertiefe von nur 1,18 m, daß nur Rähne bis zu 20 Tons Tragfähigkeit auf ihm verkehren können. Er hat daher nur für die Zwecke der Landeskultur, für die Erschließung der von ihm durchschnittenen Torfmoore Bedeutung. Die Bestrebungen, einen Großschifffahrtsweg zwischen der unteren Weser und der unteren Ems herzustellen und hier den Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal zu gewinnen, wurden neuerdings wieder aufgenommen von dem am 3. Juni 1898 gegründeten Nordwestdeutschen Kanalverein, dessen Sitz sich in Oldenburg befindet. Die Ausführung dieses Projektes, das eine weit über das lokale oldenburgische Interesse hinausgehende allgemeine Bedeutung besitzt, ist bisher



an dem Widerstande Preußens, das eine Schädigung Emdens befürchtet, gescheitert. Auf die Dauer aber wird auch Preußen sich der Einsicht, daß nicht zuletzt sein eigenes wohlverstandenes Interesse die Erbauung des Kanals fordert, nicht verschließen können.

### III. Häfen und Schiffsverkehr.

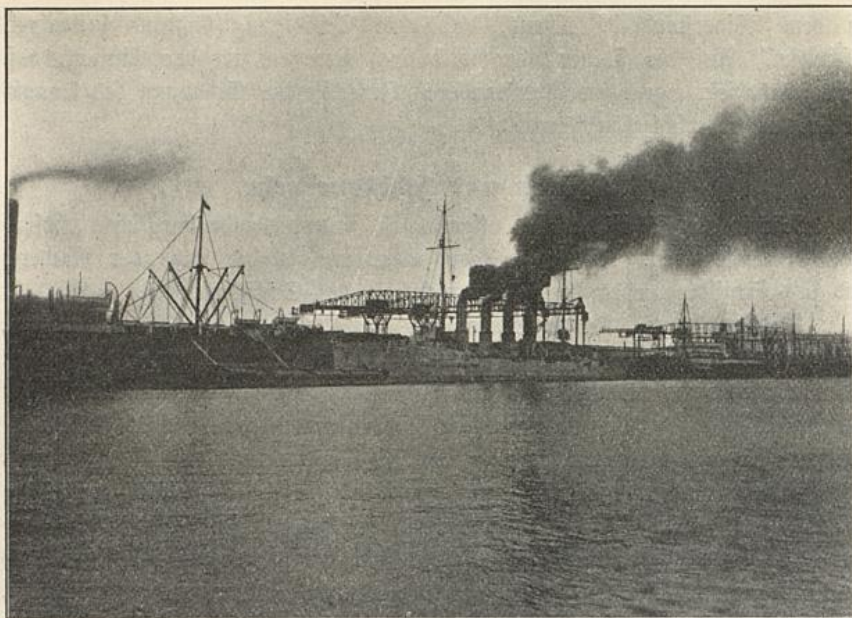
Nächst der Schifffahrt im allgemeinen sind die oldenburgischen Hafenplätze zu besprechen. Nicht weniger bedeutsam als die Lage der Reederei und des Schiffsbestandes ist die Entwicklung des Schiffsverkehrs.

**Nordenham.** An der Spitze steht hier der Hafen von Nordenham, der sich aus kleinen Anfängen in wenigen Jahrzehnten zu dem bedeutendsten oldenburgischen Hafenplätze entwickelt und selbst Brake neuerdings überflügelt hat. Der erste, der die günstige Lage Nordenhams erkannte, war der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine regelmäßige Linie von Nordenham nach London und Hull, hauptsächlich zu Zwecken des Viehexports, einrichtete. Im Jahre 1890 verlegte der Norddeutsche Lloyd die gesamte Newyorkfahrt von Bremerhaven, das durch Erweiterungsbauten in Anspruch genommen wurde, nach Nordenham, wogegen die oldenburgische Regierung sich verpflichtete, die vorhandenen Querpieris durch ein nahezu 1 km langes Längspier zu verbinden. Die am 1. Januar 1873 eröffnete Bahnlinie Hude—Brake war bereits im Jahre 1875 bis Nordenham weitergeführt worden. Zweckß Gewinnung des erforderlichen Erdreichs zur Aufhöhung des Bahnhofgeländes hatte man ein Hafenbassin, den jetzigen Fischereihafen, ausgeschachtet. Als der Lloyd im Jahre 1897 die Newyorker Linie nach Bremerhaven zurückverlegte, trat zwar vorübergehend ein Rückschlag in der Entwicklung ein; derselbe wurde aber durch die Gründung der Deutschen Dampffischereigesellschaft „Nordsee“, die den Fischereihafen pachtete, der „Bisurgis“, Heringsfischerei, A.-G. und durch die Niederlassung einer Reihe weiterer bedeutender industrieller und kommerzieller Unternehmungen in und bei Nordenham, über die gelegentlich der Schilderung der industriellen Entwicklung des Landes noch zu sprechen sein wird, mehr als ausgeglichen.

Die vom Staat errichteten Pieranlagen stehen seit Ende des Jahres 1905 im Eigentum der „Midgard“, Deutschen Seeverkehrs-Akt.-Ges., die neben dem Reedereibetrieb sich den Ausbau und Betrieb des Hafens von Nordenham zur Aufgabe gemacht hat. Die „Midgard“ hat die vorhandenen Einrichtungen zu großen, modernen Hafenanlagen ausgebaut. An Lösch- einrichtungen stehen 4 große elektrische Brückenkräne und 10 kleinere elektrische Brücken- und Schwingkräne, sowie zum Löschen von Getreide 4 elektrische Hängeelevatoren zur Verfügung. An Lagerräumen sind 15 Speicher mit einem Gesamtfaßungsvermögen von ca. 100 000 Tons Ware vorhanden. Am Pier liegen Schiffe bis zu 8 m Tiefgang selbst bei niedrigster Ebbe flott und bei Eiszugang sicher. Der Tidenhub beträgt 3,5 m. Im Gegensatz zu dem Ostufer der Weser liegt Nordenham gegen die vorherrschenden Nordwestwinde vollständig geschützt.







Midgardpier, Nordenham.

Die Entwicklung des Hafenverkehrs im letzten Jahrzehnt ergibt sich aus folgenden Zahlen: Der Schiffsverkehr im Hafenbezirk Nordenham betrug ein- kommend und ausgehend: 1903 1520 Schiffe mit 395 781 Reg.-Tons, 1906 2547 Schiffe mit 566 300 Reg.-Tons, 1909 5062 Schiffe mit 1 546 799 Reg.-Tons und 1912 4753 Schiffe mit 2 113 444 Reg.-Tons. Im Jahre 1912 umfaßte der Seeverkehr 2149 Schiffe mit 1 311 012 Reg.-Tons und der Fluß- verkehr 2604 Schiffe mit 802 432 Reg.-Tons. Die Haupteinfuhrgüter sind Zinkerze, Phosphate, Salpeter, Getreide, Wolle, Reis, Petroleum und Fische, während Kainit und Stückgüter aller Art einen erheblichen Teil der Ausfuhr dar- stellen. Der Verkehr auf dem Midgardpier ist in der erfreulichsten Entwicklung begriffen. Allein der Seeschiffsverkehr hob sich von 49 Schiffen mit 40 271 Reg.-Tons im Jahre 1905 auf 430 Schiffe mit 563 640 Reg.-Tons im Jahre 1911. Der Midgardpier wird regelmäßig von Dampfern der Hamburg=Amerika=, Kosmos=, Levante= und Boermann-Linie angelaufen, die Stückgüter nach der Westküste Süd= und Nordamerikas, Westafrika und der Levante laden.

Nordenham ist endlich auch als Leichterhafen von Bedeutung, da Schiffe größten Tiefganges Bremen nicht erreichen können. Der Leichterverkehr wird zurzeit von 4 Schleppdampfern und 25 Leichterfahrzeugen der „Midgard“ wahrgenommen.

**Brake.** Nächst Nordenham ist Brake der bedeutendste oldenburgische Hafenplatz. Trotz mannigfacher Hemmungen hat es sich stetig weiterentwickelt und sich dem Wechsel der Zeiten geschickt anzupassen verstanden. Die ersten



Anfänge seines Hafens fallen in das Jahr 1787, in dem man durch Einschlagen von Duc d'Alben im Weserstrom Liegeplätze für zahlreiche Schiffe schuf. Bis zur Anlegung Bremerhavens diente es dem bremischen Handel bei der zunehmenden Verladung des Weserfahrwassers vielfach als Umschlagplatz, so daß sich in Brake ein lebhafter Schiffsverkehr entwickelte. Der Anlegung Bremerhavens, die in den Jahren 1827—1830 erfolgte, begegnete Oldenburg durch die Erhebung Brakes zum Freihafen (seit 1. Januar 1835). 1849 wurde Brake Hauptstation der ersten deutschen Flotte. Nach Auflösung derselben erwarb Oldenburg die gesamten Marineanlagen, u. a. das für die Flotte erbaute, jetzt Thyensche Trockendock. Um den zunehmenden Verkehr, namentlich das blühende Auswanderungsgeschäft, zu bewältigen, wurde in den Jahren 1858—1861 der Schleusenhafen angelegt. Die Erbauung des Geestemünder Hafens und die Eröffnung der Bahnlinie Bremen—Geestemünde im Jahre 1862 machten sich für Brake zwar empfindlich bemerkbar, die Eröffnung der Bahnlinie Hude—Brake am 1. Januar 1873 stellte das Gleichgewicht aber bald wieder her. Die von Bremen im Jahre 1887 begonnene und 1895 vollendete Weserkorrektur brachte eine erhebliche Vertiefung des Weserfahrwassers und veranlaßte die oldenburgische Regierung zur Erbauung umfangreicher Pieranlagen im offenen Strome, die seitdem ständig erweitert worden sind.

Nach Fertigstellung der gegenwärtig im Bau begriffenen Pierverlängerung wird Brake einen Pier von mehr als 1 km Länge besitzen. An Böschungsanlagen für den Haupteinfuhrartikel, Getreide, stehen auf dem Pier zur Verfügung 2 Becherelevatoren und 2 pneumatische Elevatoren der Firma J. Müller, Brake, und 2 pneumatische Elevatoren der Firma Karl Groß, Brake, mit einer Gesamtleistungsfähigkeit von mehr als 500 Tons stündlich. Die vorhandenen Speicher bieten Lagergelegenheit für insgesamt 34 000 Tons Getreide. Am Nordende des Piers hat die Firma Müller 4 große Salpeterhallen errichtet, in denen zusammen 30 000 Tons Salpeter gelagert werden können. Elektrisch betriebene Kräne und umfangreiche Gleisanlagen vervollständigen die Einrichtung des Piers, an dem Schiffe bis zu 7,4 m Tiefgang bei Ebbe flott und bei Eisgang sicher liegen.

Während der Pier Bollinland ist, ist der geschlossene, binnendeichs gelegene Hafen Freigebiet. Der Schleusendrempele liegt 6 m unter ord. Flut, die Schleusenweite beträgt 13,25 m. Rings um den Hafen, der 800 m steinerne Rajen und rund 600 m Böschungsufer besitzt, laufen Eisenbahngleise. Unter den vorhandenen Böschungsvorrichtungen verdient ein großer elektrisch betriebener Schwingkran von 20 Tons Tragfähigkeit Erwähnung.

Der Schiffsverkehr in Brake betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons.		Schiffe	Reg.-Tons.
1904.....	4602	1 034 658	1911.....	5228	1 288 364
1907.....	5181	1 154 177	1912.....	4913	1 265 199
1909.....	4993	1 207 840			







Getreide-Elevator, Brake.

Davon entfielen im Jahre 1912 auf den Seeverkehr 1218 Schiffe mit 782 345 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 3695 Schiffe mit 482 854 Reg.-Tons. Eingeführt werden hauptsächlich Getreide, Holz, Kohlen, Heringe und neuerdings auch Salpeter. An Rückfrachten herrscht dagegen ein empfindlicher Mangel. Brake ist Sitz der Braker Heringsfischerei, A.-G., und des Großherzoglichen Seeamts.

**Elsfleth.** Elsfleth, an der Mündung der Hunte in die Weser gelegen, war 2 Jahrhunderte hindurch Zollstation für den von der oldenburgischen Regierung erhobenen, erst im Jahre 1820 endgültig beseitigten Weserzoll. Im 19. Jahrhundert Hauptsitz der oldenburgischen Segelreederei, hat es mit deren Niedergang einen großen Teil seines Schiffsverkehrs eingebüßt. Erst die Gründung der Elsflether Heringsfischereigesellschaft hat wieder frischeres Leben in den Elsflether Hafen gebracht.

Elsfleth ist der Sitz der Großherzoglichen Navigationschule und besitzt einen 450 m langen, mit 2 Dampfkränen und Kohlenladevorrichtungen versehenen Kai sowie Landungsbrücken für die Heringsslogger. Die Wassertiefe



am Kai beträgt bei normalem Hochwasser 6 m. Außerdem ist ein offener Tidehafen mit einer Wassertiefe von 6 m bei Hochwasser und  $3\frac{1}{4}$  m bei Niedrigwasser vorhanden.

Der Schiffsverkehr betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons.		Schiffe	Reg.-Tons.
1906.....	584	47 716	1910.....	742	66 156
1907.....	614	64 694	1911.....	601	72 245
1908.....	744	89 801	1912.....	673	69 174
1909.....	747	83 278			

Davon entfielen im Jahre 1912 auf den Seeverkehr 673 Schiffe mit 58 173 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 95 Schiffe mit 11 001 Reg.-Tons. Die Haupteinfuhrgüter sind Heringe, Holz, Eisenbahnschwellen und Zucker. Die Ausfuhr ist unbedeutend.

**Oldenburg.** Der Hafen von Oldenburg erfreute sich in früheren Jahrhunderten eines lebhaften Schiffsverkehrs, wie die Gründung der Oldenburgischen Schiffsgesellschaft und verschiedener blühender Parteenreedereien erkennen läßt. Mit der Steigerung der Schiffsgrößen und der zunehmenden Versandung der Hunte war der Rückgang unausbleiblich. Der Plan, das Huntefahrwasser auszubaggern und die zahlreichen Krümmungen im Unterlauf der Hunte zu durchstechen, blieb lange Jahre unausgeführt. Erst im Jahre 1896 wurde die Huntekorrektur, bei der ca. 20 Durchstiche notwendig waren und durch die die Hunte bei Oldenburg eine Wassertiefe von 3,5 m bei Niedrigwasser mit einem Tidhub von 1,5 m erhielt, beendet. Gleichzeitig wurde der Wendehafen eröffnet. Der wachsende Schiffsverkehr machte bald eine Hafenerweiterung erforderlich, die in den Jahren 1907—1909 durchgeführt wurde und ihrerseits wieder belebend auf den Schiffsverkehr zurückgewirkt hat. Außer dem Wendehafen besitzt Oldenburg jetzt offene am Nordufer der Hunte belegene Kaianlagen von 550 m Länge, die mit Eisenbahngleisen, 3 fahrbaren Kränen mit elektrischem Antrieb und umfangreichen Lagerhäusern versehen sind.

Der Schiffsverkehr betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons		Schiffe	Reg.-Tons
1907.....	1578	124 479	1910.....	1962	180 179
1908.....	1564	132 612	1911.....	2428	200 720
1909.....	1612	147 018	1912.....	1987	175 621

Davon entfielen im Jahre 1911 auf den Seeverkehr 570 Schiffe mit 86 234 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 1858 Schiffe mit 114 486 Reg.-Tons. Der Hafen dient im wesentlichen dem Umschlagsverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn. Haupteinfuhrgüter sind Holz, Mehl, Getreide, Stückgüter und Zucker. Ausgeführt werden Torfstreu, Flaschen, Schlengenmaterial, Rasenerz, Kohlen und Koks. Der Verkehr mit Hamburg liegt in Händen der





Vereinigten Bugsier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, die einen regelmäßigen Leichterverkehr mit Oldenburg unterhält. Oldenburg ist Sitz der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffsreederei A.-G.

**Barelerhafen.** Barelerhafen war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, während der Blütezeit der Bareler Industrie, ein nicht unbedeutender Seehafen. Der Niedergang des industriellen Lebens in Barel, die Steigerung der Schiffsgrößen und der Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes haben ihm den Todesstoß versetzt. Der gegenwärtige Schiffsverkehr ist nur von geringer Bedeutung. Derselbe betrug einkommend und ausgehend in den letzten Jahren durchschnittlich 350 bis 400 Schiffe mit 15—16 000 Reg.-Tons. Die Einfuhr besteht im wesentlichen aus Holz und Stückgütern, die Ausfuhr aus Bockhorner Klintern.

#### IV. Organisationen und gemeinnützige Einrichtungen der Schiffahrt.

Bevor wir unsere Darstellung der oldenburgischen Schiffahrtsverhältnisse schließen, müssen wir noch einer Reihe von Einrichtungen gedenken, die sich für das gesamte Schiffahrtswesen, auch über die oldenburgischen Grenzen hinaus, als überaus förderlich erwiesen haben, in erster Linie des im Jahre 1900 gegründeten Deutschen Schulschiffvereins. Dieser Verein ist aus der Erkenntnis heraus erwachsen, daß den angehenden Seeleuten bei der riesigen Zunahme der Dampferflotte und dem Rückgange der Segelschiffahrt ein Ersatz für die schwindende Ausbildungsmöglichkeit geschaffen werden müsse. Er hat sich daher die Aufgabe gestellt, auf großen Segelschiffen junge Seeleute heranzubilden und so den Nachwuchs an Decksmannschaften und Schiffsoffizieren zu fördern. Vorsitzender und Protoktor des Vereins ist der Großherzog von Oldenburg, einer der eifrigsten Förderer deutscher Seeinteressen und selbst ein erfahrener Seemann. Die großen Kosten des Unternehmens werden durch freiwillige Beiträge gedeckt, die von Privaten und Behörden, Fürstlichkeiten und Reedereien aufgebracht werden. Der Verein hat zur Zeit zwei Vollschiffe in Fahrt, die 1901 vom Stapel gelaufene „Großherzogin Elisabeth“ (Größe 1260 Br.-Reg.-Tons), die der Ausbildung von Decksmannschaften für Dampfer dient, und die 1910 vom Stapel gelaufene „Prinzeß Eitel Friedrich“ (Größe 2665 Br.-Reg.-Tons), die zur Ausbildung von Schiffsjungen und Kadetten bestimmt ist. Beide Schiffe, die alljährlich Reisen in der Nord- und Ostsee, sowie ins Ausland unternehmen, und denen sich in absehbarer Zeit noch ein drittes Schulschiff hinzugesellen wird, dienen ausschließlich Ausbildungszwecken, während die beiden Schulschiffe des Norddeutschen Lloyd, „Herzogin Sophie Charlotte“ und „Herzogin Cecilie“ gleichzeitig auch in der Frachtschiffahrt verwendet werden. Die Tätigkeit des Deutschen Schulschiffvereins hat in den Kreisen der deutschen Reedereien die vollste Anerkennung gefunden, was vor allem daraus hervorgeht, daß seine Zöglinge nach Beendigung ihrer Ausbildungszeit regelmäßig sofort unter günstigen Bedingungen in der Handelsmarine Anstellung finden.





Ist so durch die private Initiative Gelegenheit zur praktischen Vorbildung der jungen Seeleute geschaffen, so bietet die Navigationschule in Elsfleth, die, ursprünglich eine Privatanstalt, im Jahre 1856 in eine staatliche Anstalt umgewandelt wurde, die Möglichkeit zu theoretischer Weiterbildung. Die Schule veranstaltet jährlich 3 Seesteuermannskurse von je 8 Monaten, 3 Schifferkurse von je 5 Monaten Dauer und seit dem Jahre 1911 auch Kurse in drahtloser Telegraphie, zu welchem Zwecke die Anstalt mit einer Station für Funkentelegraphie ausgerüstet ist. Der Unterricht wird von einem Direktor, 3 Oberlehrern und 2 Navigationslehrern erteilt. Der Schulbesuch ist ziemlich starken Schwankungen ausgesetzt gewesen. Durchschnittlich betrug er seit dem Jahre 1856 ca. 65 Schüler, in den letzten 12 Jahren jedoch durchschnittlich 75 Schüler jährlich, woraus sich ein langsames Wachsen der Schülerzahl ergibt.

Das schwierige und häufig wechselnde Fahrwasser des Weserstroms und der Außenweser hat frühzeitig eine Betonung und die Errichtung von Landmarken erforderlich gemacht, die den Gegenstand beständiger Eifersüchteleien zwischen Bremen und Oldenburg bildeten, da beide die Herrschaft über den Weserstrom für sich in Anspruch nahmen. In den Jahren 1597—1602 ließ Graf Johann VII. von Oldenburg mit einem Kostenaufwande von 24 000 Rthlr. auf Wangeroog den noch jetzt erhaltenen 200 Fuß hohen, viereckigen Kirchturm erbauen, der gleichzeitig als Seezeichen diente. Die Kirchturmspitze wurde zur Aufnahme großer mit Rüböl gefüllter Lampen eingerichtet, welche zur Nachtzeit durch 48 Fenster auf die See hinaus leuchteten und den Schiffen den Weg anzeigten. Jetzt stehen der alte Kirchturm sowie der neuerrichtete Leuchtturm auf Wangeroog im Eigentum und in der Verwaltung des Deutschen Reiches, das dort mit Unterstützung Oldenburgs umfangreiche Strandbefestigungen angelegt hat, um die Insel, deren Erhaltung für die Schifffahrt und den Kriegshafen Wilhelmshaven wichtig ist, gegen den Anprall des Meeres zu schützen. Die Schifffahrtszeichen auf und vor der Unterweser werden jetzt auf gemeinschaftliche Kosten Oldenburgs, Preußens und Bremens von dem Tonnen- und Bakenamt in Bremen verwaltet.

Neben den Seezeichen ist ein geregeltes Lotsenwesen für die ein- und aussegelnden Schiffe von Bedeutung. Seit dem 26. September 1903 sind die drei Weserlotfengesellschaften zu Brake-Blexen, Bremen und Geestemünde zu einer Erwerbsgemeinschaft unter bramischer Oberleitung vereinigt. Jede der 3 Gesellschaften stellt 16 Lotsen und 2 Lotsenschuner (Gaffelschuner). Der Sitz der Oldenburgischen Gesellschaft ist in Blexen. An der Spitze steht ein vom Großherzog ernannter Lotsenkommandeur. Die Lotsenschuner der Weser sind schwarz gestrichen und führen ein großes lateinisches „W“ in schwarzer Farbe im Schunersegel. Die Bremer und die Geestemünder Gesellschaften nehmen nur den Seelotendienst wahr, die Blexer Lotsen zugleich auch den Flußlotendienst zwischen Bremerhaven, Nordenham und Brake. Die Elsflether Lotfengesellschaft versteht den Lotendienst zwischen Elsfleth, Brake und der Stadt Oldenburg. Während auf der Weser und Außenweser kein Lotfenzwang besteht, ist auf der Strecke zwischen Elsfleth und Oldenburg für sämtliche Dampfer





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

