

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Hermann von Laer: Kleiner Abriß der Wirtschaftsgeschichte Vechtas

urn:nbn:de:gbv:45:1-5285

Hermann von Laer

Kleiner Abriß der Wirtschaftsgeschichte Vechtas

Die Kreisstadt Vechta präsentiert sich uns heute als eine moderne Stadt mit zahlreichen Bildungseinrichtungen, Behörden und Industriebetrieben, einer relativ jungen Bevölkerung, niedriger Arbeitslosigkeit und sichtbarer Expansion. Der Wohlstand ist hier deutlich höher als in vielen anderen Regionen der Bundesrepublik, und dieser Wohlstand ist zudem gleichmäßiger verteilt als sonst üblich. Verantwortlich dafür sind zum einen die vergleichsweise niedrigen Lebenshaltungskosten, zum anderen aber auch die vielfältig genutzten Möglichkeiten durch Aktivitäten außerhalb des offiziellen Arbeitsmarktes, das Realeinkommen zu heben.

So rosig sah die wirtschaftliche Situation Vechtas aber nicht immer aus. Jahrhundertlang war Vechta ein zurückgebliebenes, armes Landstädtchen. Reiche Leute gab es kaum, die Masse der Bevölkerung lebte nicht weit vom Existenzminimum entfernt. Deshalb finden sich auch nur wenige imposante Bauten als Zeugen der Vergangenheit in der Stadt und auch das Zentrum, die Große Straße, erinnert kaum an alte Zeiten.

Dabei kann Vechta auf eine über 700-jährige Geschichte zurückblicken. Wie viele andere alte Städte verdankt auch Vechta sein Entstehen den geographischen Gegebenheiten: Der erhebliche Handelsverkehr auf der Strecke Münster-Bremen lief über die Moorbach-Furt. An diesem natürlichen Engpaß entstanden daher bald Markt und Burg, aus der sich die Stadt entwickelte.

Handel und Militär blieben lange für das wirtschaftliche Leben prägend. Das Militär stellte dabei allerdings für die Stadtentwicklung eher eine Belastung dar. Denn einerseits förderte es aufgrund seiner Nachfrage das örtliche Gewerbe, andererseits aber behinderten die Burg und später die Zitadelle nicht nur die räumliche Ausdehnung der Stadt. Sie zogen vielmehr auch immer wieder fremde Heere an, unter deren Verwüstungen die Bevölkerung oft litt. Als dann die Zitadelle aufgrund vorangeschrittener Waf-

fentechnik sinnlos wurde, und man sie vom Jahre 1769 an schleifte, wurde dies mit einem großen Fest gefeiert.

Von der wirtschaftlichen Entwicklung Vechtas bis zum 16. Jahrhundert wissen wir nur wenig, da im Jahre 1538 die Grafen Christoph und Anton von Oldenburg die Stadt eroberten, plünderten und anschließend weitgehend einäscherten. Damals verbrannte mit dem Rathaus auch das Archiv, so daß für ältere Zeiten keine städtischen Quellen mehr existieren. Aus dem Jahre 1538 selbst gibt es jedoch Berichte und Schadensmeldungen. Aus ihnen läßt sich herleiten, daß die Stadt zu diesem Zeitpunkt etwa 1000 Einwohner hatte, die überwiegend von der Landwirtschaft lebten. Außerdem gab es 8 Schmiede, 10 Weber, 10 Schankwirte und einige weitere Handwerker. Das Handwerk versorgte allerdings fast ausschließlich die ortsansässige Bevölkerung und wurde zudem meist nur im Nebenerwerb betrieben.

Auch die folgenden Jahrzehnte brachten viele Katastrophen: 1577 brach die Pest aus, 1591 hausten hauptsächlich spanische Soldaten zwei Monate lang in der Stadt, und der 30jährige Krieg brachte viele Eroberer. Erst 1654 zogen die Schweden ab und hinterließen eine weitgehend zerstörte Stadt, deren nur noch etwa 400 Einwohner kümmerlich von der Hand in den Mund lebten.

Der Bau der Zitadelle (1666 - 1676) und die 200 - 300 anschließend dort stationierten Soldaten brachten der Stadt zwar einige Einkünfte. Andererseits wurde die Festungsanlage aber auf gutem Acker- und Gartenland errichtet, das dann für die agrarische Nutzung nicht mehr zur Verfügung stand.

Obgleich Vechta im Siebenjährigen Krieg (1756-1763) von direkten Kampfhandlungen weitgehend verschont blieb, mußte es doch den Durchzug vieler Armeen und die Zahlung harter Kontributionen ertragen. 16.000 Reichstaler kostete allein die Stationierung der englischen und französischen Truppen - eine ungeheure Summe, die nicht nur die Bürger verarmen ließ, sondern auch die Stadtfinanzen ruinierte.

Kaum hatte sich die Stadt halbwegs von den Bedrückungen des Siebenjährigen Krieges erholt, da brachten die napoleonischen Kriege, die Franzosenzeit und die Befreiungskriege neue Bedrückungen. Erst nach 1815 normalisierten sich die Verhältnisse langsam.

Während andernorts in Deutschland die Gewerbe expandierten und die Industrielle Revolution sich ankündigte, änderte sich in Vechta gegenüber dem 18. Jahrhundert nur wenig. Landwirtschaft, Handwerk und Kleinhandel verharren auf niedriger Pro-

duktivität und versorgten nur den lokalen Markt, weder im Stadtbild, noch bei der Einwohnerzahl, noch bei der Berufszugehörigkeit, noch bei der sozialen Schichtung änderte sich Wesentliches. Nur eine auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt wichtige Veränderung kündigte sich an: Vechta wurde immer mehr auch zu einer Verwaltungs- und Beamtenstadt: 1816 wurden die Strafanstalten des Landes hierher konzentriert, 1831 das Bischöfliche Offizialat eröffnet. 1830 kam die Normalschule, die Vorläuferin der heutigen Universität, ab Mitte des 19. Jahrhunderts auch weitere öffentliche Einrichtungen wie Post, Krankenhaus, Liebfrauenschule etc. Die zunehmende Zahl der Beamten mit ihrem vergleichsweise hohen und sicheren Einkommen bot der Stadt einerseits Sicherheit in wirtschaftlicher Hinsicht, denn Handel und Handwerk konnten relativ risikolos kalkulieren. Alle zaghaften Versuche, auch nur eine bescheidene Industrialisierung in Gang zu setzen (Ölmühle, Teerbrennerei, Essigfabrik, Tabakfabrik, Färberei) wurden nicht weitergeführt, nur die Ziegeleien, die ihren Absatz vor Ort fanden, hatten eine gewisse Bedeutung sowie die - allerdings eher handwerklich betriebene - Druckerei. Selbst am Ende des 19. Jahrhunderts gab es in Vechta nur ein einziges größeres Unternehmen, die Dampfbierbrauerei Hermanns. Sie erzeugte mit 20 Beschäftigten etwa 8000 hl. Bier, die sie überwiegend auf dem überregionalen Markt absetzte. Das war jetzt möglich, denn seit 1885 war Vechta mit der Eisenbahn zu erreichen. Das war buchstäblich der Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung der bisher so fernen Außenwelt und in seiner Bedeutung nur vergleichbar mit dem Anschluß an das Autobahnnetz 80 Jahre später. Die Chancen, die die Eisenbahn bot, wurden zwar von der Stadt zunächst nur wenig genutzt, wohl aber von unternehmerisch eingestellten Bauern und von Viehhändlern der Region. Denn jetzt konnte sich die rasche Veredelung in der Landwirtschaft durchsetzen: Die Futtermittel konnten mit der Bahn preisgünstig von den Weserhäfen herangeschafft werden, die fertigen Produkte - zunächst vor allem Schweine - wurden nach Süden ins Ruhrgebiet und nach Köln transportiert. Von dem wirtschaftlichen Aufschwung des Kreises profitierte indirekt dann auch die Kreisstadt.

Insgesamt war Vechta zu Beginn des 20. Jahrhunderts aber nach wie vor eine kleine Provinzstadt, geprägt durch kleinbäuerliche Subsistenzwirtschaft, Handwerk, Behörden und Kleinhandel. 100 Jahre Frieden hatten zwar einen bescheidenen Wohlstand entstehen lassen, die Finanzen der Stadt waren geordnet und die Eisenbahn ermöglichte den Zugang zur Welt „draußen“. Wenn sich auch

die Einwohnerzahl von 1.800 bis 1.900 auf 3.600 mehr als verdoppelt hatte, sah doch das Leben in der Stadt und auch die Stadt selbst sowie ihr Umland nicht viel anders aus als 100 Jahre zuvor. Noch 1925 bestand z.B. über 1/3 des Stadtgebietes aus Ödland. Die beiden Weltkriege trafen die Stadt vergleichsweise weniger schwer, trotz aller bitteren Einschränkungen und Verluste der Bürger. Die kleingewerbliche Wirtschaftsstruktur blieb weitgehend erhalten, größere Unternehmen gab es nicht. So verließen denn auch die meisten Flüchtlinge, die nach dem II. Weltkrieg zeitweilig über ein Drittel der Bevölkerung ausmachten und deren Versorgung größte Probleme bereitete, die Stadt so bald sie konnten. Die zurückgebliebenen Einwohner merkten vom „Wirtschaftswunder“ der Nachkriegszeit zunächst nur wenig. „Die Stadt, fast ganz ohne Industrie, ist Notstandsgebiet“ heißt es lapidar im Heimatbuch des Kreises Vechta aus dem Jahre 1955. In diesem Jahr gab es in Vechta 724 Handwerker, 563 Beschäftigte in öffentlichen Einrichtungen, 309 Landwirte (!) und 287 Selbständige und Händler, aber nur 220 Arbeiter.

Zu diesem Zeitpunkt war aber schon, ohne daß es den meisten Bewohnern vermutlich bewußt geworden wäre, durch Investitionen in die Infrastruktur die Basis für den künftigen Aufschwung gelegt worden: 1954 nahm das Wasserwerk seinen Betrieb auf, ein neues Umspannwerk ging ans Netz und die städtische Müllabfuhr wurde gegründet. 1957 wurde die Stadt dann Mitglied im Abwasserverband. Vor allem aber hatte sich offensichtlich ein gänzlicher Einstellungswandel zumindest bei den politisch Verantwortlichen vollzogen. Dies zeigte sich vor allem in intensiven Bemühungen, neue Industrien anzusiedeln. Diese Bemühungen waren schon bald erfolgreich: Gab es noch 1955 an größeren Unternehmen nur einige kleine Ziegeleien und zwei Torfwerke, die noch dazu mehr oder weniger Saisonbetriebe waren (A. Gramann vor dem Moore und Wichmann & Tabeling in Oythe), so gelang wenig später mit der Errichtung eines Zweigwerkes der Delmenhorster Maschinenbaufabrik Weyhausen der Durchbruch. Schon 1958 hatte das Unternehmen 173 Beschäftigte, 1961 waren es 350 und 1973 sogar 625. Seit dieser Zeit hat sich die Beschäftigtenzahl nicht mehr wesentlich verändert, das Unternehmen ist aber nach wie vor ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Stadt. 1959 gelang es dann, den Zweigbetrieb eines anderen größeren Unternehmens in Vechta anzusiedeln, das Textilunternehmen Muermann (heute Cruse). Wie ansiedlungsfreundlich die Stadt inzwischen geworden war, zeigte sich auch daran, daß dem Unternehmen - durch einstimmigen

Beschluß des Stadtrates! - für die Produktionsaufnahme die gerade erst fertiggestellte Turnhalle der Overbergschule überlassen wurde. Später konnte das Unternehmen dann ein Gelände am Pagenstertweg käuflich erwerben, das ursprünglich für den Neubau von Katasteramt und Polizeiverwaltung vorgesehen war. Auch andere Firmen kamen jetzt unter Mitwirkung der Stadt nach Vechta bzw.

wuchsen in industrielle Dimensionen hinein, so z.B. die Firma Diephaus (Betonwerk, 1962), die Firma Pöppelmann (Versand-schlachtereier, heute CG, 1963), ein Zweigbetrieb der AEG (1968-1976), die Firma Edeco Erdöl-Service (1973), die Firma Heidtmann (Heizungsbau 1976), die Firma Tepe (Metallbau, 1977) die Firma Ostendorf (Kunststoffe, 1977), die Firma Krapp (Heizungsbau, 1980), die Firma Nowoko (Ölfeld-Service, 1982), die Firma Krampe (Kunststoffverarbeitung, 1985) und zahlreiche andere mehr.

Die eigentliche industrielle Expansion vollzog sich in den 60er und 70er Jahren. Seitdem geht es eher um den Erhalt und den Ausbau bestehender Unternehmen. Auf dem ehemaligen Flugplatz besteht z. Z. die Möglichkeit zu weiterem Grunderwerb für Industrie und Wohnungsbau. Wie diese Chance genutzt wird, dürfte entscheidend für die weitere Entwicklung Vechtas sein. Günstig ist dabei auch das Fehlen spezialisierter - und damit krisenanfälliger - Großbetriebe sein. Die Betriebe in Vechta sind überwiegend von überschaubarer Größe und dadurch flexibel. Zahlreiche Branchen sind vertreten, was ebenfalls die Krisenanfälligkeit mindert.

Dieser tiefgreifende Umbau der Wirtschaftsstruktur führte sehr schnell zu einer erheblichen Einkommenssteigerung fast aller Bevölkerungsschichten. Das ist vermutlich auch der Grund dafür, daß dieser Umbau nirgends auf größeren Widerstand stieß. Da die steigenden Einkommen zudem zumindest zu einem großen Teil nicht in den Konsum flossen, sondern in die Ersparnisbildung (und dabei vor allem in den Bau von Häusern), stieg auch das Vermögen der meisten Haushalte stark an. Wer Vechta vor 30 Jahren verließ, erkennt die Stadt heute kaum noch wieder: Durch die erhebliche Neubautätigkeit hat sich die bebaute Fläche mehr als verdoppelt und auch die älteren Häuser haben durch viele Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen ihr Aussehen meist stark verändert.

Bei der öffentlichen Finanzierung ist es ähnlich wie bei der privaten Einkommens- und Vermögensentwicklung. Auch hier ist die lange ländlich-bäuerliche Tradition an einer soliden Haushaltsführung ablesbar, die eher den langfristigen Gewinn im Blick hat. So führten zwar zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen zunächst zu

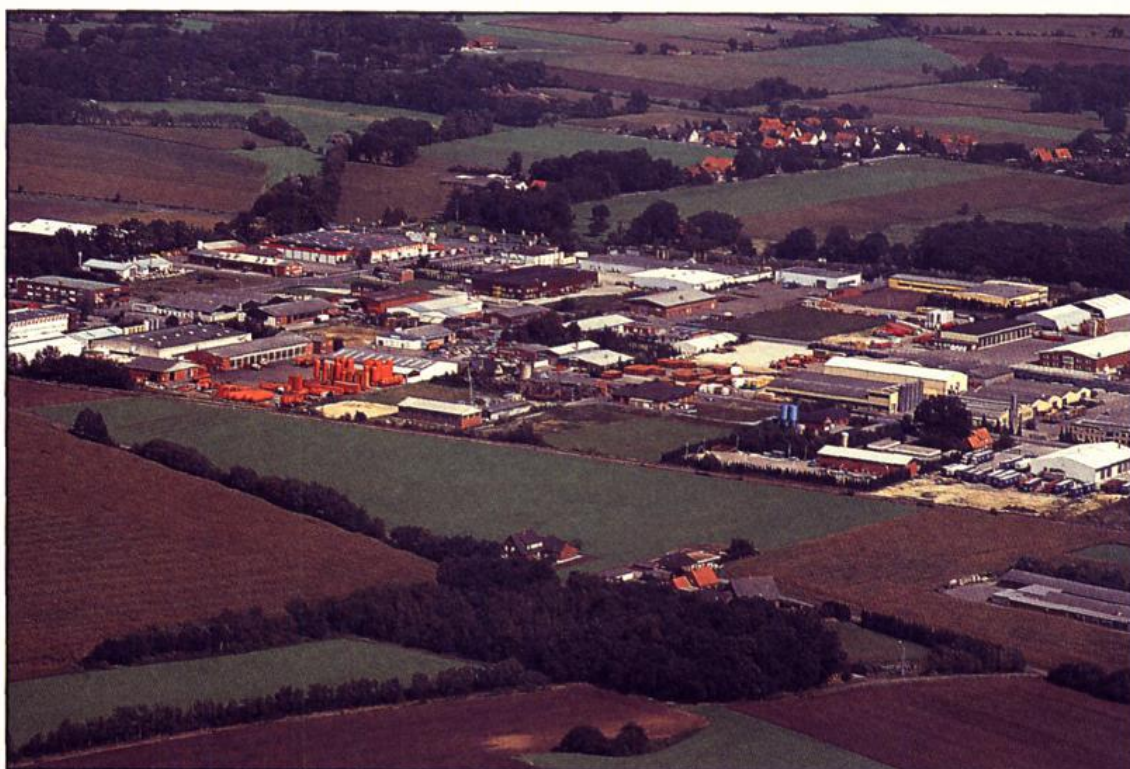


Die Ziegelei von Frydag, Hagen, wurde seit 1908 immer weiter ausgebaut und modernisiert. In dem mit Erd- und Mülldeponiegas geheizten Tunnelofen werden jährlich 45 Millionen „Olfry-Ziegel“ gebrannt



Fa. Weyhausen war das erste größere Unternehmen, das sich 1956 in Vechta niederließ

Foto: G. Pohl



Im Industriegebiet Vechta-Nord siedelten sich seit 1972 eine Reihe Firmen aus verschiedenen Branchen an

Fotos: G. Pohl



Die Apfelmoterei Dr. Hermann Siemer errang Weltruf; 1986 wurde sie von der Fa. Underberg übernommen und in Sportfit Getränke unbenannt

einer Verschuldung, die ihren Höhepunkt 1975 mit 35 Millionen DM erreichte. Inzwischen ist die Verschuldung aber wieder auf weniger als 20 Millionen DM gesenkt und liegt nun pro Einwohner auf weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts. Da andererseits das Vermögen der Stadt inzwischen auf über 100 Millionen DM stark angestiegen ist, sind die Entwicklungschancen für Vechta auch von seiten der Stadtfinanzen her positiv.

Noch nie in der über siebenhundertjährigen Geschichte der Stadt gab es eine Zeit, in der nicht nur der allgemeine Wohlstand, sondern auch die soziale Sicherheit und die wirtschaftlichen Perspektiven so günstig waren wie zu Beginn der 1990er Jahre. Einerseits ist Vechta das geblieben, was es Jahrhunderte lang war: Ein überschaubares Gemeinwesen, eine Stadt der Beamten und Angestellten im öffentlichen Dienst (incl. Kirche), eine Stadt der Handwerker, der kleinen Gewerbetreibenden und Einzelhändler. Dieses Erbe, das viel zur Stabilität der wirtschaftlichen Lage sowie zum Selbstverständnis und Selbstbewußtsein der Bürger beigetragen hat, konnte bewahrt werden. Nur die Landwirtschaft verlor während der letzten drei Jahrzehnte ihre einst große Bedeutung fast völlig. Andererseits ist es seit Ende der 1950er Jahre gelungen, zusätzlich Industriebetriebe anzusiedeln, die wesentlich für den heutigen Wohlstand verantwortlich sind.

Allerdings birgt diese Entwicklung auch Risiken. Anders als in früheren Jahrhunderten ist Vechta nicht mehr wirtschaftlich abgeschieden von der übrigen Welt, sondern von der Entwicklung „draußen“ in starkem Maße abhängig. Daher sind einerseits ständige Anpassungen notwendig, andererseits müssen aber auch die erkennbaren Stärken der Stadt bewahrt und gefördert werden. So wird z.B. langfristig einerseits ein Umbau vom produzierenden Gewerbe zu mehr Dienstleistungsunternehmen unumgänglich sein, wenn man in Zukunft Krisen vermeiden möchte. Zudem muß die Stadt, um finanziell handlungsfähig zu bleiben, ihre sparsame Haushaltsführung beibehalten. Andererseits wird es aber auch nötig sein, mehr in „Kultur“ zu investieren. Wichtig ist sicherlich auch, vorhandene Behörden zu halten und zu fördern. Und im Blick auf die Zukunft muß vor allem alles unternommen werden, um die vorhandenen Bildungseinrichtung zu behalten, auszubauen und neue in die Stadt zu holen. Nur dann wird es gelingen, die Abwanderung gerade der intelligenten jungen Menschen in Grenzen zu halten und ihnen hier eine Zukunftsperspektive zu geben. Dabei hat die Stadt Vechta auch eine große Verantwortung für den Kreis und das ganze Oldenburger Münsterland.

Das Niederstift Münster

in der geographischen Geschichtsbetrachtung Albert von Hofmanns

1. Albert von Hofmann als Landeshistoriker

Zu Unrecht vergessen und in der geschichtlichen Landeskunde kaum noch herangezogen sind die historisch-landeskundlichen Studien des Historikers Albert von Hofmann¹⁾. Der gebürtige Berliner (30. September 1867) war ein Sohn des Gießener Chemikers und Justus-Liebig-Schülers August Wilhelm von Hofmann († 1892) und hat sich erst 1924 eine teilweise Anerkennung im akademischen Raum dadurch erringen können, daß er zum Honorarprofessor für Geschichtliche Landes- und Staatenkunde an der Universität Marburg ernannt wurde. Aber bereits vom Sommersemester 1935 bis Wintersemester 1936/37 war er gesundheitlich nicht mehr in der Lage, die Lehre wahrzunehmen. Am 11. März 1940 ist er in Stuttgart gestorben²⁾.

Der Autodidakt Hofmann begann seine schriftstellerische Tätigkeit mit der Bearbeitung eines "Historischen Reisebegleiters für Deutschland", von dem 1904-1908 vier Bändchen erschienen, die aber leider nur den süddeutschen Raum umfassen³⁾. blieb der "Reisebegleiter" noch stark der herkömmlichen historisch-topographischen Literatur bzw. den gewohnten Reisehandbüchern verhaftet, so schwangen sich Hofmanns "Historische Stadtbilder" (1922-1924), in denen leider nur vier süddeutsche Städte behandelt sind, schon zu einer neuen Konzeption auf⁴⁾.

Das Hauptwerk aber, dem unsere Aufmerksamkeit gilt, war das 1919 abgeschlossene Buch "Das deutsche Land und die deutsche Geschichte". Der Autor ließ sich von dem zutreffenden Gedanken leiten, daß geschichtliche Prozesse von naturräumlichen Bedingungen bestimmt sind. Nach derselben Methode sind auch Hofmanns italienische Reisebeobachtungen bearbeitet - ein Buch, das noch weniger bekannt ist als seine deutsche Entsprechung⁵⁾. Dem Erfolg der beiden Bücher, die von einem der damals führenden Historiker, dem gebürtigen Olden-