Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

von Ado Jürgens

Jürgens, Ortschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Farbkarte #13

B.I.G.

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black

Das Vareler Schloß.

Dr. Stallung Herrn Kultusminister Willich
ergebenst überreicht vom Verfasser.

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Von

Ado Jürgens

Eine Chronik schreibt nur derjenige,
dem die Gegenwart wichtig ist.
Goethe

Mit 7 Abbildungen

Oldenburg 1908
Druck und Verlag von Gerhard Stalling

Vorwort.

Die Stadt Varel blickt auf einen fünfzigjährigen Abschnitt ihres Bestehens und ihrer Selbständigkeit zurück: sie erhielt am 1. Mai 1856 städtische Verfassung und am 1. Mai 1858 die Rechte einer sog. Stadt erster Klasse. Dies gab mir die Veranlassung, die Schicksale der Stadt zusammenhängend darzustellen.

Die Darstellung mag als eine Art von Verwaltungsbericht gelten. In den meisten Städten sind periodische Verwaltungsberichte gesetzlich vorgeschrieben, einige preußische Städteordnungen verlangen sogar, daß der Magistrat jährlich über den Stand der Verwaltung öffentlich Bericht erstattet. Die oldenburgische Gemeindeordnung kennt dagegen nur einen Bericht über das Armenwesen. Daher sind allgemeine Verwaltungsberichte auch in Varel niemals erstattet worden; um so eher durfte ich mich zur vorliegenden Arbeit entschließen.

Bei den engen Wechselbeziehungen zwischen Verwaltung und Wirtschaft schien es mir geboten, auch die Wirtschaftsgeschichte in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen. Ihre größere Bedeutung verschaffte ihr schließlich den ersten Platz und den breiteren Raum in der Darstellung.

Möge die kleine Arbeit dazu beitragen, das Verständnis und Interesse für die Eigenart Varels und ihrer Selbstverwaltung zu fördern. Vielleicht findet sie auch über Varel hinaus hier und dort einiges Interesse, denn in der Entwickelung auch einer Kleinstadt spiegelt sich ein größeres Ganze.

Varel, den 2. März 1908.

Ado Jürgens.

Inhaltsverzeichnis.

Erster Teil:
Wirtschaftsgeschichte.

Erster Abschnitt:
Allgemeine Übersicht.

Zweiter Abschnitt:
Besonderer Teil der Wirtschaftsgeschichte.

Zweiter Teil:
Verwaltungsgeschichte.

Anmerkungen.

Anlagen.

Erster Teil:

Wirtschaftsgeschichte.

Erster Abschnitt:

Allgemeine Uebersicht.

---

1. Kapitel.

Varels Entwickelung bis zur Gründung des Steuervereins im Jahre 1834.

Als im 12. Jahrhundert die Vareler Kirche, das älteste Baudenkmal der heutigen Stadt, gebaut wurde, lag Varel im Binnenlande. Die Jade war ausgefüllt von blühenden Fluren, und das Meer war eine Tagereise entfernt. Der hohe Geestrücken der friesischen Wede zog sich von Dangast über Arngast bis zu den oberahnschen Feldern hin, wo der Hafen von Aldessen den Seeverkehr vermittelte. Aber bald begann das Meer sein Zerstörungswerk, und in einem fast fünfhundertjährigen Kampfe ertrank eine Landschaft nach der andern. Selbst Bant, Sande und Dangast waren zeitweise vom Lande losgerissen und sahen dem Schicksale von Arngast entgegen. Erst der Deichbau des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts brach endgiltig die Gewalt der See und rettete auch Varel vor dem drohenden Untergang. Von unmittelbarer Bedeutung für Varel war das 1618 vollendete Deichwerk bei Sande und Ellens, wo die See den Ort Gödens zum Hafen gemacht hatte, und der 1677 vollendete Deich an der Wapel, wo die sog. friesische Balge bereits bis nach Jade ins Land hineinreichte.[1])

Jene wichtigen Uferbauten hatten für Varel gleichzeitig eine große verkehrspolitische Bedeutung. Jetzt wurde nämlich Varel aus der halbinselförmigen Lage, in die es durch die auf beiden Seiten vordringende See immer mehr geraten war, befreit, und die alte Heerstraße wurde

wiederhergestellt, die in fast gerader Richtung von Jever nach Varel führt und sich hier teilt, indem die eine Straße nach Oldenburg, die andere nach Butjadingen abzweigt. Zugleich war Varel mit der friesischen Wede und dem Ammerlande verbunden. So wurde Varel ein Kreuzungspunkt wichtiger Landstraßen. Diese waren freilich, wenigstens in der Marsch, durchweg nur im Sommer bei trockenem Wetter zu passieren; erst in den 1830er Jahren fing man an, sie nach und nach zu pflastern.

Um so wichtiger war dafür Varels Lage an der Seeküste und die Existenz des Hafens. Neben Ellenserdammersiel ist der Vareler Hafen der einzige, den die friesische Wede an dem schwierigen Wattenmeer der Jade besitzt. Dadurch wurde Varel Hafenplatz und Mittelpunkt für jene fruchtbare und entwickelungsfähige Landschaft. Der Hafen hatte freilich früher eine größere Bedeutung als jetzt. Die Abmessungen des Hafens und seiner Zufahrt reichten zwar auch in früheren Zeiten nicht aus für Ozeanfahrer, sondern nur für Schiffe, die nach England oder zur Weser und Elbe und nach den Küstenländern der Ostsee fahren. Aber gerade diese Schiffahrt spielte früher eine ganz andere Rolle als heute. Der Verkehr bewegte sich in Norddeutschland noch zur Zeit unserer Großväter nicht von Norden nach Süden, sondern mehr von Westen nach Osten. Die See war hier die große Vermittlerin. Sie verband den Niedersachsen von der Weser mit dem Vlamländer aus Dünkirchen und dem Deutschrussen aus Riga. Durch seinen Hafen nahm Varel an dem Verkehre dieser Völkerstraße teil und schöpfte daraus vielfache Beziehungen.

Im Zeitalter des Fuhrwerks und der Segelschiffahrt war Varel also doppelt begünstigt, indem es im Schnittpunkt von mehreren Landstraßen lag und einem Seehafen hatte. Jede Bewegung im deutschen Wirtschaftsleben, jede Konjunktur, mochte sie aufwärts oder abwärts gehen, mußte sich daher unmittelbar in Varel geltend machen. Da es in dieser Zeit, die etwa um 1750 beginnt und in den 1860er Jahren endigt, im ganzen ungeheuer aufwärts ging, so mußte Varel in ungewöhnlichem Maße davon getragen werden. Varel wuchs in dieser Zeit geradezu zu einem Mittelpunkt des nördlichen Herzogtums heran und wurde daher Sitz des Hauptzollamts und des Obergerichts. Über die Wahl Varels

zum Sitze der Zollbehörde spricht sich der Jahresbericht des Hauptzollamts für 1854 bemerkenswert aus: „Die Bedeutung des Ortes Varel in merkantilistischer und industrieller Beziehung, die Benutzbarkeit der an der See nach seinem nahen Hafen führenden Wasserstraße auch für größere Seeschiffe, seine Lage zwischen den reichen Marschen des Jeverlandes und Butjadingens und seine Chausseeverbindungen mit der betriebsamen und produktiven hohen Geest des Ammerlandes, sowie mit Jever, Oldenburg, Bremen, Hannover usw. haben bei der Feststellung der Organisation es notwendig erscheinen lassen, hier ein Hauptzollamt mit Zollager und unter der Bewilligung des Niederlagerrechts zu errichten."

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat bekanntlich in den 1860er Jahren nun keineswegs ihr Ende gefunden, sich vielmehr in ungeahntem Maße noch bis auf den heutigen Tag gesteigert. Aber die Eisenbahnen und die Dampfschiffe lenkten die Hochflut in andere Bahnen, die in weitem Bogen um Varel herumführten. Daher blieb der Stadt versagt, an dieser späteren wirtschaftlichen Entwicklung in dem früheren Maße teilzunehmen. Die Einwohnerzahl von Varel ist heute ungefähr dieselbe als 1860. Wir kommen später darauf zurück; hier ist es die erste Periode, die uns zunächst beschäftigen soll.

Varel war im Anfang ein Bauern- und Fischerdorf, ausgezeichnet durch den Grafensitz. Nördlich und südlich des Schlosses an den beiden Straßen nach Jever und Butjadingen, dem sg. Nordende und Südende, siedelten sich Gastwirte, Kaufleute und Handwerker an. Sie lebten von dem Verkehre, den die Landstraßen und das früh entwickelte Marktwesen nach Varel führte. Später wird die Straße nach Oldenburg angebaut sein, welche noch jetzt den Namen neue Straße führt. Als ein Zeichen vorschreitender Entwickelung dürfen wir vielleicht deuten, daß dann am 31. März 1712 die Apotheke in Varel eingerichtet wurde. Das Südende vergrößerte sich und bildete den eigentlichen Marktflecken mit dem Marktplatz und dem vielleicht um 1775 angelegten Neumarkt.

Um diese Zeit setzte in Norddeutschland ein wirtschaftlicher Aufschwung ein, welcher seine Wellen auch nach Varel warf. Unter den vielen Ursachen, welche jener ersten Konjunktur zu Grunde liegen, ist vor

allem eine von Bedeutung: Die Entstehung der englischen Industrie.*) Die aufblühende englische Industrie führte in England zu einer großen Vermehrung der Bevölkerung, sodaß es, unfähig seinen Bedarf an landwirtschaftlichen Erzeugnissen im eigenen Lande zu decken, sich ans Ausland wenden mußte. Deutschland fing daher an, Getreide und andere Nahrungsmittel und Rohstoffe nach England auszuführen. Die Wohlhabenheit stieg infolgedessen in Norddeutschland bedeutend, weckte den Unternehmungsgeist und führte zu einer Hochkonjunktur, die etwa um 1810 ihren Höhepunkt erreichte: Deutschland erlebte die erste Gründerperiode. Nach unseren Ausführungen über Varels begünstigte Lage ist es begreiflich, daß jene wirtschaftliche Bewegung auch hier ein starkes Echo fand. Wir besitzen natürlich keine statistischen Angaben darüber, in welchem Maße Varels Handel und Verkehr zunahm, aber wir haben doch mancherlei anderen wertvollen Anhalt dafür. Vor allem besitzen wir noch redende Zeugen aus jener ersten Zeit des Aufschwungs, nämlich alte stolze Bürgerhäuser, die aus dem übrigen Städtebilde wie Perlen hervorleuchten. Das älteste dieser Gebäude ist das Kaufmannshaus Langestraße 1 gegenüber dem Schütting. Es ist mit Kornböden eingerichtet und legt ältestes Zeugnis ab für Varels Getreidehandel. Nach seiner Architektur ist es etwa 1775 von einem Bremer Architekten erbaut; der Giebel dieses alten Patrizierhauses mit dem Barockschmuck hat seine Vorbilder in Bremen, wo sie sich noch heute mehrfach vorfinden. Erbauer des Hauses ist

wahrscheinlich der Kaufmann Hero Wilhelm Mencke, welcher 1743 von Bremen nach Varel übersiedelte und hier auch eine Weinhandlung übernahm.[3]) Das Haus ging 1802 in das Eigentum des Johann Berend Peters über, der am Varelerhafen eine Ölmühle mit Gebäude besaß, welches 1801 erbaut und mit 20500 Taler zur Brandkasse versichert wurde. Ein zweiter redender Zeuge aus etwas späterer Zeit ist das Haus mit den beiden Säulen am Neumarkt, welches der Reeder Jürgen Lübbers 1806 an Stelle seines alten väterlichen Hauses erbauen ließ. Er besaß außerdem das große 1808 erbaute Haus Haferkampstraße 1. Beide Häuser waren mit weiten Kornspeichern versehen, die erst später zu Wohnungen ausgebaut sind. Das Haus am Neumarkt war zugleich das Wohnhaus von Lübbers. In seinen stolzen Linien des Empirestils (vergl. Abbildung S. 28) gibt es noch dem heutigen Geschlechte Kunde von dem selbstbewußten Bürgersinn seines Erbauers. Nach mündlicher Überlieferung hat Lübbers sich die Baustoffe auf eigenen Schiffen von auswärts mitgebracht und sicher ist, daß auch der Baumeister des Hauses in der Fremde zu suchen ist, nach der Architektur des Hauses vielleicht in Holland. Über der Haustür ließ Lübbers die Wahrzeichen seines Berufes, Anker und Dreizack, in Stein anbringen.[4]) Die Schiffe des Reeders Lübbers sind wohl dieselben, welche noch 1829 bei einer allgemeinen Schiffszählung für Varel angegeben sind. Es waren 5 große Schiffe. Sie gehörten einer Vareler Reedereigesellschaft, die mit einem Bremer Hause nahe verbunden war.[5]) Lübbers betrieb außer seinem Getreidehandel und seiner Reederei auch umfangreiche Landwirtschaft und erzeugte den Bedarf an Fleisch und Konserven für die Versorgung seiner Schiffe in eigener Wirtschaft. Ein drittes stattliches Patrizierhaus aus jener Zeit ist das Gebäude Oldenburgerstraße Nr. 1, welches sich ein Christian Siefken 1807 erbauen ließ und mit dem Nebengebäude zu 8500 Taler zur Brandkasse eingeschätzt war.[6]) Schließlich erwähnen wir noch das in ruhigen Linien des Empirestils gehaltene Gebäude gegenüber dem Rathaus, die sogen. Börse (Abbildg. S. 50). Es ist 1812 von dem wohlbekannten Bremer Architekten Polzin als Klubhaus erbaut worden und war mit 12550 Taler zur Brandkasse eingeschätzt.[7])

Die Blütezeit jener Periode fällt in die Jahre 1800 bis 1810. In welchem Maße der Wohlstand in Varel zunahm, kommt deutlich darin zum Ausdruck, daß der Feuerversicherungswert der Gebäude in diesen 10 Jahren von rund 1,2 Millionen auf rund 1,8 Millionen oder um etwa 30 % stieg. Des näheren verweisen wir darüber auf die Anlage Nr. 1. Einen besonderen Ansporn fand die Entwickelung in den Napoleonischen Kriegen,[8]) nämlich durch die Neutralität der Kniephauser Flagge, durch die englische Blockade der Weser (1803), welche die alten Beziehungen Varels mit Bremen bedeutend vermehrte und durch die von Napoleon 1806 verhängte Kontinentalsperre. Diese ultima ratio der Zollpolitik gegen England führte in Varel sogar zur Gründung einer Zuckerfabrik durch die Kaufleute Melchers und Gramberg, von denen der erstere aus Bremen stammte. Das Unternehmen muß groß angelegt gewesen sein, denn das Fabrikgebäude war mit 17 000 Taler Gold gegen Feuersgefahr versichert. Im Jahre 1810 wurde auch die Eisengroßhandlung des Kaufmanns Anton Siegismund Eyting gegründet, die noch heute in Blüte steht.

Varel war jetzt der erste Hafenplatz an der Oldenburgischen Küste. Bei der Bezirkseinteilung, die Napoleon für das Zollwesen vornahm, machte er Varel zum Hauptorte eines Gebiets,[9]) welches die Häfen und Flüsse der Jade, des linken Ufers der Weser bis zur Hunte und diejenigen der Hunte umfaßte.

Es hat sich damals auch wohl schon ein gewisses städtisches Leben in Varel eingefunden. Davon legt das Klubhaus Zeugnis ab, dessen wir schon erwähnten. Auch der Wochenmarkt ist um jene Zeit eingerichtet. Ein erster Versuch wurde schon 1801 unternommen, aber erst die französische Polizei setzte es mit strengen Maßregeln durch, den Wochenmarkt zur stehenden Einrichtung zu machen. Wochenmarktszeit war schon damals Mittwochs und Sonnabends vormittags 8—11 Uhr. Der Markt fand auf dem Neumarkt statt und wurde 1876 auf den Schloßplatz verlegt.

Kohli[10]) nennt Varel (1816) einen wohlgebauten nahrhaften Flecken mit 394 Feuerstellen und 2864 Einwohnern einschließlich Nordende, Oldorf und Varelersiel. Das eigentliche Varel bestand nur aus dem

Südende und hatte nach Kohli 223 Feuerstellen, 1582 Einwohner und folgende Gewerbetreibende: 1 Apotheker, 1 Barbier, 8 Kaufleute, 3 Weinhändler, 2 Holzhändler, 57 Krämer, Höker und Aufkäufer, die zum Teil Krugwirte und Professionisten sind, 3 Tabakfabrikanten, 16 Gast- und Schenkwirte, 2 Weinschenken, 8 Branntweinbrenner, die zum Teil auch Gastwirte sind, 17 Bäcker, 2 Bleicher, 7 Böttcher, 3 Färber, 6 Brauer, die zum Teil auch Gastwirte und Kleinhändler sind, 1 Buchbinder, 4 Drechler, 1 Friseur, 4 Gärtner, 3 Glaser, 4 Gold- und Silberarbeiter, 2 Hütmacher, 3 Blechschläger, 1 Knopfmacher, 1 Korbmacher, 1 Kunstdrechsler, 1 Lichtzieher, 2 Lohgerber, 7 Maler, 7 Maurer, 5 Rade- und Wagenmacher, 3 Müller, 1 Musicant, 3 Riemer, 1 Nadler, 5 Schiffer, 1 Schornsteinfeger, 8 Schlächter, die zum Teil auch ein Nebengewerbe treiben, 8 Grobschmiede, 3 Schlosser, 1 Nagelschmied, 1 Huf- und Curschmied, 18 Schneider, 23 Schuster, 1 Seiler, 1 Tanzmeister, 10 Tischler, 2 Uhrmacher, 5 Leinweber, 2 Weißgerber, 18 Zimmerleute, 1 Zinngießer.

Dem Aufschwunge, dessen sich Varel und das ganze Küstengebiet Norddeutschlands zu erfreuen hatte, folgte nun bald ein großer Rückschlag. Die in der guten Zeit angesammelten Kapitalien waren, da es für ihr Unterkommen an kapitalistischen Unternehmungen noch fehlte, überwiegend in landwirtschaftlichen Grundstücken angelegt und hatten eine starke Spekulation in Ländereien hervorgerufen. Die Grundstückspreise wurden infolgedessen außerordentlich in die Höhe getrieben. Als dann die erwarteten Gewinne ausblieben und die Ernüchterung eintrat, war ein allgemeiner Zusammenbruch die Folge. Daß große Landgüter um jene Zeit zu Spottpreisen verkauft wurden, ist auch im Oldenburger Lande noch in lebendiger Erinnerung.

Die Krisis richtete auch in Varel große Verheerungen an. Ein vorzeitiges Opfer scheint die 1810 gegründete Rübenzuckerfabrik geworden zu sein. Sie hatte dem nach Aufhebung der Kontinentalsperre wieder erwachenden Wettbewerb des englischen Rohrzuckers wohl nicht standhalten können; das Fabrikgebäude wurde schon 1816 zu Wohnungen eingerichtet und von 17000 auf 7000 Taler Gold im Versicherungswert herabgesetzt. Auch die Reedereigesellschaft, welche 1829 noch 5 Schiffe mit zusammen

333 Lasten besaß, ging für Varel verloren; sie siedelte nach Bremen über. Die Zahl der Gebäude in Varel sank von 597 im Jahre 1820 auf 570 und der Feuerversicherungswert von 1,9 Millionen auf 1,7 Millionen Mark. Der Niedergang in Varel war so stark und nachhaltig, daß die Gebäude erst nach reichlich 30 Jahren den hohen Versicherungswert von 1815 und 1820 wieder erreichten.

---

2. Kapitel.

Die Entwickelung Varels unter dem Steuer- und Zollverein bis zum Aufkommen der Eisenbahnen (1834—1867).

Die flaue Zeit nach den auch wirtschaftlich stürmischen Jahren der Befreiungskriege dauerte bis in die 1830er Jahre hinein und fand erst ihr Ende durch den unter Preußens Führung gegründeten Deutschen Zollverein. Es wurde ein Schutzwall aufgerichtet gegen die englische Industrie, die mit ihren Erzeugnissen Deutschland überschwemmte, das Geld aus dem Lande zog und das Aufkommen der eigenen Industrie unterdrückte. Das von England beeinflußte Hannover schloß sich bekanntlich von diesen deutschen Bestrebungen des Zollvereins ab und tat sich mit Braunschweig am 1. Mai 1834 zum sog. Steuerverein zusammen. Durch Vertrag vom 7. Mai 1836 trat auch das wirtschaftlich von Hannover abhängige Oldenburg diesem Zollbündnis bei. Der Steuerverein hatte innerhalb seiner drei Vereinsländer einen völlig abgabenfreien Verkehr (außer mit Salz, Spielkarten und Kalendern) und ein gemeinschaftliches System von Grenz- und Verbrauchsabgaben. Der Zolltarif des Steuervereins gewährte einen mäßigen Schutzzoll gegen England, aber auch gegen die Länder des deutschen Zollvereins. Der Zollschutz des Steuervereins war bedeutend geringer als derjenige des deutschen Zollvereins, aber er genügte, um dem Unternehmungsgeist in Varel neue Spannkraft zu verleihen.

Die acht Branntweinbrennereien, die nach Kohli 1816 in Varel noch bestanden, gingen freilich anscheinend sämtlich ein, und von den sechs

Brauereien blieben nur zwei am Leben. Übrigens scheint es sich nur um kleine Unternehmungen gehandelt zu haben von nur örtlicher Bedeutung. Es entstand aber eine recht mannigfaltige andere Industrie, die dem ehemaligen Marktflecken bald den bäuerlichen Charakter nehmen sollte. Vor allem erblühte eine große Baumwollindustrie. Ihr Begründer ist der Färbermeister Heinrich Albert Rabe. Im Jahre 1837, also unmittelbar nach dem Beitritt Oldenburgs zum Steuerverein, verband er sich mit dem Kaufmann G. Ruschmann zur Gründung einer mechanischen Spinnerei und Weberei. Die Fabrik wurde in den Jahren 1839 und 1840 eingerichtet. In den nächsten Jahren folgten dieser ersten Gründung noch mehrere andere Spinnereien und Webereien. Im Jahre 1842 wurde die Eisengießerei von Julius Schulze & Comp. angelegt und damit der Anstoß gegeben für die noch heute blühende Eisenindustrie. Die bereits im Jahre 1830 von Hegeler & Messing eingerichtete Seifenfabrik[11]) zog mehrere ähnliche Fabriken nach sich. Außerdem entstanden mancherlei andere Industriezweige: Ziegeleien, Holzindustrie, Lederfabrikation.

Diese erfreuliche Entwickelung erfuhr in den fünfziger Jahren noch eine große Steigerung durch zwei fast gleichzeitig eintretende Ereignisse. Von Bedeutung für Varel wurde zunächst, daß Hannover mit Oldenburg 1854 aus der zollpolitischen Sonderstellung heraustrat und dem allgemeinen deutschen Zollverein sich anschloß. Jetzt wurde der Schutzzoll gegen die englische Industrie noch um ein bedeutendes vermehrt. Zugleich fiel die Zollschranke, welche bis dahin Oldenburg von Preußen abgeschlossen hatte, und es wurde der Vareler Industrie möglich, ihr Absatzgebiet bis zur Ostsee auszudehnen. Dabei war vielleicht nicht ohne Einfluß, daß 1857 auch der dänische Sundzoll aufgehoben wurde, welcher für die deutschen Länder $1^1/_4$ %, für England 1 % vom Werte aller Waren betrug. Als zweites Ereignis kam hinzu, daß jene Befreiung von den Zollschranken mit aufsteigenden Konjunkturen zusammenfiel. Nicht bloß in den Ländern des hannoverschen Steuervereins, sondern in ganz Deutschland, ja in allen Kulturländern der Welt zog eine Hochkonjunktur ohnegleichen herauf. „Der Dampfschiffverkehr auf den Flüssen" — so schreibt Max Wirth[12]) in bezug auf preußische Verhältnisse —

„der Transport auf den Eisenbahnen, der Schiff- und Maschinenbau nahmen außerordentlich zu, Eisenbahnen und Maschinenwerkstätten, Kohlengruben und Eisenhütten, Spinnereien und Walzwerke wurden wie aus dem Boden gestampft, in den Industriebezirken Sachsens, Rheinlands und Westfalens namentlich schossen die Schornsteine wie Pilze aus der Erde hervor."

Diese Hochkonjunktur verfehlte auch in dem betriebsamen Varel nicht ihre Wirkung. Die Eisengießerei erweiterte ihren Betrieb nach und nach zu einem Eisen- und Walzwerk, die Baumwollspinnereien und Webereien erfuhren bedeutende Vergrößerungen, und auch die übrigen Vareler Fabrikbetriebe gewannen an Umfang. Am Hafen wurde eine Schiffswerft gegründet. Varel wuchs zu einem der ersten Industrieplätze an der Nordsee heran und hatte 1855 folgende Industrie [13]):

1. drei Baumwollspinnereien, drei Baumwollwebereien nebst Färbereien und Druckereien, und zwar zwei mechanische und eine Handweberei . . . . . mit 700 Arbeitern
2. ein Eisenwerk, bestehend aus Eisengießerei, Maschinenfabrik und Walzwerk . . . . . „ 235 „
3. zwei Tabaksfabriken . . . . . „ 40 „
4. zwei Ziegeleien . . . . . „ 30 „
5. zwei Lederfabriken . . . . . „ 22 „
6. drei Seifen- und Lichtfabriken . . . . . „ 48 „
7. eine Schiffswerft . . . . . „ 20 „
8. eine chemische Düngerfabrik . . . . . „ 5 „
9. eine Gasanstalt,
10. zwei Ölmühlen, vier Kornmühlen,
11. eine Zementfabrik,
12. drei Sägemühlen, davon zwei mit Dampfkraft.

Diese aufblühende Industrie befruchtete natürlich auch Handel und Verkehr. Der kleine Hafen von Varelersiel mußte durch einen landeinwärts verlegten, gegen Ebbe und Flut durch Schleusenwerke geschützten Hafen ersetzt werden, und 1855 wurde auch das Hauptzollamt am Hafen eingerichtet. Der Schiffsverkehr stieg von Jahr zu Jahr und erreichte

1857 mit 634 Schiffen seinen Gipfelpunkt. Der Seeschiffsverkehr in Varel wurde nach einem Landtagsbericht[14]) nur noch von Brake und Elsfleth übertroffen, war dabei aber kein bloßer Durchgangsverkehr, wie in jenen Weserhäfen, sondern ging für eigene Rechnung von Varel und Umgegend. Der Eigenhandel von Varel war um diese Zeit nach jenem Landtagsbericht mindestens so groß, wenn nicht größer als derjenige von Elsfleth und Brake zusammen. Varel begann um diese Zeit auch Jever und seinem damals nicht unbedeutenden Hafen von Hooksiel erfolgreich Konkurrenz zu machen. „Varels kaufmännische Geschäfte in Kolonialwaren, Spirituosen, Tabak usw.", — so heißt es im Jahresbericht des Hauptzollamts Varel für 1856, — „überflügeln jetzt schon bei weitem die gleichen so bedeutenden in Jever, indem sie in den genannten Artikeln die Kleinhändler im nördlichen Teil des Bezirks versorgen, welche früher ihre Waren aus Jever oder Bremen bezogen." Es wurde in Varel auch ein regelmäßiger Güter- und Personenverkehr zwischen Varel und England mit einem Dampfer eingerichtet, und zwar durch die neu gegründete Jade-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft. Zugleich erfuhr die ohnehin schon gewachsene Handelsflotte von Varel eine Vermehrung durch Wangerooger Schiffe, die nach Zerstörung des Westdorfes von Wangerooge in dem mit Staatshilfe gebauten Neuwangerooge am Varelerhafen angesiedelt wurden.

An dieser Stelle haben wir auch das Vareler Handwerk zu streifen. Es hatte in Varel einen goldenen Boden. Die Möbeltischlerei ragte besonders hervor und hatte unter ihren 14 Betrieben zwei mit 8 und 9 Personen, neben einem Tischlereibetriebe in Oldenburg mit 8 Personen die größten im Herzogtum.[15]) Bemerkenswert für das Vareler Handwerk ist sein Verhältnis zum Innungswesen. Im Jahre 1830 war für die Städte und größeren Orte des Herzogtums die mittelalterliche Zunftverfassung wahlfrei wieder eingeführt; den Handwerkern wurde die Möglichkeit gegeben, sich zu Innungen zusammenzuschließen. Nach der Gewerbezählung von 1855[16]) waren nun im ganzen Herzogtum 63 Innungen in 11 Orten mit 787 Meistern entstanden, während sich 46 Meister jener 63 Handwerke ausgeschlossen hatten (Freimeister). Unter jenen 63 Innungen

befanden sich aus Varel nur 4, nämlich die Schmiede und Schlosser, die Schneider, die Schuhmacher und die Tischler, und zwar mit nur 55 Meistern, während 28 Meister jener vier Innungen Freimeister geblieben waren. Aber nur die Vareler Tischlerinnung blieb bis zur gesetzlichen Aufhebung des Innungswesens im Jahre 1861 bestehen, während sich die drei übrigen Innungen bereits 1847 wieder auflösten. Dagegen hatten z. B. in der Stadt Oldenburg mit Umgebung 16 Handwerke mit 220 Meistern sich zu Innungen zusammengetan und nur 20 Meister sich davon ausgeschlossen. Auch erhielten sich sämtliche Oldenburger Innungen bis zu ihrer gesetzlichen Zwangsauflösung im Jahre 1861. In Varel machte sich unter den Handwerkern also schon ein moderner Geist geltend, während in dem abgeschlossenen Oldenburg das Zunftwesen noch völlig sich behauptete.

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs stieg die Einwohnerzahl von Varel in den 5 Jahren der Hochkonjunktur von 1853 bis 1858 von 3884 auf 5105, also um reichlich 31 %. Varel war damit die zweitgrößte Stadt im Herzogtum geworden. Es hatten Einwohner:

	1855	1861
Oldenburg . .	11 370	13 402
Varel . . .	4 314	5 192
Brake . . .	4 247	4 349
Jever . . .	4 055	4 318
Delmenhorst .	2 628	3 172

Nach ihrem Beruf oder Gewerbe kamen von Varels Bevölkerung

	1855	1861
	%	%
auf die Landwirtschaft [17])	11,6	8,3
auf Industrie, Handel und Verkehr . . .	74,7	70,—
auf andere Berufsarten (Staats- und Gemeindedienst, Schule, Kirche, Rentner) .	13,7	21,7.

Auf die eigentliche Fabrikbevölkerung kommen 1855 28 %, nach dem Arbeitsorte gar 35 %, denn ein großer Teil der Fabrikarbeiter wohnte

in der Landgemeinde. Varel war also in wenigen Jahrzehnten ausgesprochene Fabrikstadt geworden. Die Industrie war es vornehmlich, welche die Stadt ernährte. Der Handels- und Gewerbeverein zu Varel [18]) spricht sich 1857 darüber folgendermaßen aus: „Die hiesigen Fabriken geben jahraus jahrein allen disponiblen Arbeitskräften dauernde und lohnende Beschäftigung und geben . . . fast sämtlichen Bürgern Verdienst. Sie beschäftigen an die 700 Arbeiter" — in Wirklichkeit waren es nach der genauen Statistik über 1000 — „von denen etwa 550 bis 600 hier und in der nächsten Umgegend ansässig und etwa 100 Fremde sind. An dieselben werden gegen 90000 Taler Arbeitslohn verausgabt, welche direkt oder indirekt der Gemeinde wieder zugute kommen, und sie beschäftigen gegen 50 Gespann hiesiger Bürger und bieten den Bauhandwerkern als: Mauern, Zimmerleuten usw. eine unversiegbare Quelle des Verdienstes. Mit der Zahl derjenigen, welche infolge ihres Verdienstes ihren Aufenthalt hier nehmen, steigt auch der Mietzins, mit dem Bedarf an Lebensmitteln der Wert derselben und mit diesem der Wert von Grund und Boden". An einer anderen Stelle heißt es, daß die Industrie die Schiffahrt hervorgerufen habe. „Die Schiffahrt hat bekanntlich auf alle Gewerbe einen direkten und indirekten Einfluß, sie gibt nicht allein den Schiffern, Schiffsbaumeistern, Segelmachern, Tauschlägern, Holzhändlern, Schmieden, Manufakturisten und Kolonialwarenhändlern, sondern auch Gastwirten, Bäckern, Schustern, Schneidern, Schlächtern usw., kurz, wohl allen Handlungen und Gewerben einen fortwährenden direkten und indirekten Verdienst, denn welch' einen Absatz 400 bis 500 ein- und auslaufende Schiffe einem Orte bieten, wird derjenige ermessen können, welcher nur einigermaßen den Bedarf eines Schiffes kennt".

Mit seiner industriellen Entwickelung war Varel seiner engeren Heimat weit vorausgeeilt; das übrige Oldenburg, abgeschlossen von Eisenbahnen und großem Verkehr, lag um jene Zeit noch in tiefem Schlafe. Einen guten Maßstab für den Stand der industriellen Wirtschaft jener Zeit bietet die Zahl und Stärke der Dampfmaschinen. Es gab im Jahre 1855 [19]) im Herzogtum Oldenburg 20 Dampfmaschinen mit 348 Pferdekräften.

Hiervon entfallen auf Varel allein 13 Dampfmaschinen mit 292 Pferdekräften:

		Anzahl der Dampfmaschinen	Pferdekraft der Dampfmaschinen
Varel	1 Eisenwerk und Eisengießerei .	4	85
	3 Baumwollspinnereien . . .	3	140
	2 Baumwollwebereien	2	48
	1 Druckerei u. Färberei f. Webstoffe	1	5
	2 Sägemühlen	2	12
	1 chemische Fabrik	1	2
	zus.	13	292
Stadt Oldenburg	1 Eisengießerei	1	12
	1 Ölmühle	1	8
	1 Getreidemühle	1	8
	1 Lohmühle	1	2
	zus.	4	30
Lohne	1 Getreidemühle	1	8
	1 Flachs-, Hanf- u. Warpsspinnerei	1	12
	zus.	2	20
Essen	1 Papiermühle	1	6
	im ganzen	20	348

Varel wirkte nun auf das übrige Oldenburg anregend und befruchtend zurück. Zwei große Fabriken, die bald darauf entstanden, die Eisenhütte zu Augustfehn und die Warpsspinnerei zu Osternburg, sind Kinder von Vareler Unternehmungsgeist und Vareler Kapital. Die Leiter dieser beiden industriellen Anlagen waren Vareler Fabrikanten und die Gründer hauptsächlich Vareler Bürger. Für die Eisenhütte wurden bei der Gründung

280500 Taler, gezeichnet, davon 95000 Taler in Varel, während der Rest sich auf das Ammerland, die Stadt Oldenburg, das übrige Herzogtum und Ostfriesland verteilte. Bei beiden Anlagen war Julius Schultze führend beteiligt. Die nachstehende Übersicht[20]) über Zahl und Stärke der Dampfmaschinen, welche um die Mitte und nach dem Schlusse jener Hochkonjunktur im Herzogtum Oldenburg vorhanden waren, mag das Bild jener Zeit vervollständigen:

	Dampfmaschinen			
	1855		1861	
	Zahl	Pferdekraft	Zahl	Pferdekraft
Varel	13	292	20	396
Osternburger Spinnerei . . .	—	—	2	320
Augustfehner Eisenhütte . . .	—	—	4	188
das übrige Oldenburg	7	56	22	185
zusammen	20	348	48	1089

Auf diese Jahre des Segens folgte freilich bald ein vernichtender Niedergang. Es brach eine allgemeine Handelskrisis aus, welche an keinem größeren Handels- und Industrieplatz der Welt vorüberging. Die günstigen Konjunkturen hatten überall zu einer Überspannung der Kräfte geführt; die Produktion war übermäßig ausgedehnt, neue Unternehmungen waren über Bedarf gegründet und der Kredit aufs äußerste angespannt worden. Denn überall wurden die Menschen von der Sucht befallen, rasch und mühelos reich zu werden. Auch Varel war von dieser Zeitkrankheit aufs schwerste ergriffen worden. Hauptsächlich ist es der Ingenieur Otto Oechelhäuser gewesen, welcher den Krankheitsstoff nach Varel übertrug. Er war in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre als erster Ingenieur an das Eisenwerk nach Varel berufen worden. Als ein Bruder von Wilhelm Oechelhäuser, des bekannten Industriellen und langjährigen Leiters der Dessauer Continentalen Gasgesellschaft, hatte Otto Oechelhäuser viele und weite Verbindungen. Dazu kam, daß er geschickt und redegewandt war. So gewann er bald in Varel einen großen Einfluß. Er veranlaßte die

Firma Julius Schultze & Comp., das Eisenwerk auszudehnen. Es war vorauszusehen, daß Schultze, der Gründer des Werks, ein abwägender und kluger Mann, ihm mit der Zeit nicht folgen würde. Als Oechelhäusers Einfluß zu groß und seine Pläne zu weit wurden, war Schultze wohl froh, daß er austreten konnte. Er verließ Varel 1856 und gründete das Eisenwerk zu Augustfehn. Mit ihm wanderte ein großes Betriebskapital für immer aus Varel aus. Zugleich aber, und das ist das wichtigste, verlor das Eisenwerk seinen umsichtigen und besonnenen Leiter. Oechelhäuser behauptete nun allein das Feld und nahm eine Änderung und Vergrößerung des Betriebes vor, die von verderblichsten Folgen werden sollte.

Um dieselbe Zeit wurde mit einem Kostenaufwande von über 300000 ℳ eine Papierfabrik in Varel gegründet, an welcher sich auch A. W. Eyting, der frühere Teilhaber von Julius Schultze, beteiligte. Auch diese Gründung war Oechelhäusers Werk. Gerade eine Papierfabrik mochte für ihn naheliegen, weil sein Vater eine Papierfabrik in Siegen hatte und Erfinder des Strohpapiermaschinensystems ist. Übrigens hatte Oechelhäuser an der Gründung auch ein materielles Interesse, weil das Vareler Eisenwerk die Maschinen für die neue Fabrik lieferte. Es ist wahrscheinlich, daß Oechelhäuser auch auf die Leitung der Vareler Baumwollspinnereien nicht ohne Einfluß geblieben ist. Sicher ist jedenfalls, daß er Mitgründer der Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei war und im Aufsichtsrat dieser Gesellschaft die führende Rolle hatte.

Im Herbste 1857 brach dann die große Handelskrise aus, zuerst in Amerika, dann in England, schließlich auch in Deutschland. Der Absatz stockte, die Preise fielen und der Zinsfuß erreichte eine unerschwingliche Höhe. Kredit und Vertrauen wichen einem allgemeinen und tiefgehenden Mißtrauen. Eine Folge davon waren Bankerotte allerorten. Auch Varel hatte bald diese verheerenden Folgen zu spüren. Das erste Opfer war die Papierfabrik. Erbaut an der Neuenweger Chaussee, lag sie für den Bezug von Rohstoffen und den Absatz ihrer Erzeugnisse zu ungünstig. Ihre Frachtkosten mochten bedeutend sein, bezog sie doch z. B. 1858 nach dem Jahresberichte des Hauptzollamts Varel 5800 Centner Lumpen,

Papierabfälle ꝛc. und Kohle, während sie 5300 Zentner Druck-, Tapeten- und Packpapier absetzte. Auch reichte das Wasser wenigstens für die Herstellung des Papieres besserer Sorte nicht aus. Die Fabrik wurde von dem zollvereinsländischen Wettbewerb erdrückt und mußte ihren Betrieb nach kaum zweijährigem Bestehen im Jahre 1860 aufgeben. Ein großes Kapital ging dabei verloren. Auch die Vareler Aktien-Rhederei mußte sich auflösen; ihr Dampfer wurde im Hamburger Hafen zwangsweise versteigert. Von den schwersten Folgen aber war, daß auch die Baumwollspinnereien und das stolze Walzwerk um jene Zeit den Todeskeim empfingen. Sie schleppten sich noch eine Reihe von Jahren schwerkrank dahin, brachen in den sechziger Jahren aber nach und nach zusammen. Wir werden in einem späteren Kapitel noch eingehend darauf zurückkommen.

Ein Ersatz für seine versinkende Großindustrie erstand der Stadt auf einem ganz anderen Gebiete, nämlich im Obergericht. Das Herzogtum war bis dahin in sieben Landgerichtsbezirke eingeteilt, und Varel gehörte mit den alten Ämtern Rastede, Westerstede und Bockhorn zum Bezirke Neuenburg. Bei der durchgreifenden Neuordnung des Gerichtswesens durch das Oldenburgische Gerichtsverfassungsgesetz vom 29. August 1857 wurden drei Obergerichtsbezirke gebildet, welche das nördliche, das mittlere und das südliche Herzogtum umfaßten. Nach seiner zentralen Lage und seiner wirtschaftlichen Bedeutung war Varel der natürliche Mittelpunkt für den nördlichen Bezirk, bestehend aus den damaligen Ämtern Varel, Rastede, Brake, Ovelgönne, Landwührden, Stollhamm und Jever. Varel stand mit diesen Bezirken seit alters durch den Landstraßenverkehr in enger Beziehung. Nun knüpfte das Obergericht, welches im wesentlichen die Zuständigkeit des heutigen Landgerichts hatte, diese Bande noch enger. Die Gerichtstage führten aus allen Teilen des weiten und wohlhabenden Bezirks des Publikum nach Varel. Dabei ging eine Verbesserung der Landstraßen Hand in Hand, welche diesen Verkehr noch erleichterte; die Straße von Oldenburg nach Varel war bereits 1839, von Varel nach Jever 1846 chaussiert und die Straße von Varel nach Rodenkirchen wurde 1863 angelegt. Abgesehen hiervon brachte das Obergericht mit seinem großen Beamtenpersonal auch unmittelbar der Stadt großen Vorteil.

Führte es doch im ganzen zehn juristisch vorgebildete Beamte und neun Rechtsanwälte nach Varel, die größtenteils verheiratet waren und allesamt auch in Varel wohnten. Es ist daher leicht zu ermessen, welche Bedeutung das Obergericht für das wirtschaftliche und geistige Leben der Stadt gewinnen mußte.

---

3. Kapitel.

Varel im Anfang des Eisenbahnzeitalters.

Zu Beginn unserer Schilderung haben wir auf die besondere geographische Lage von Varel und ihre Vorzüge hingewiesen. Der Verlauf der Vareler Entwickelung, soweit wir sie bislang verfolgt haben, hat zur Genüge dargetan, daß diese Vorzüge in der Tat ihre Früchte getragen haben. Dann aber verwandelte sich die Zeit: Die modernen Verkehrsmittel, Lokomotive und Dampfschiff, brachten große Umwälzungen im Wirtschaftsleben und kehrten auch die Lage von Varel völlig um. Diese Periode setzte schon ein, als Oldenburg überhaupt noch keine Eisenbahn hatte. Im übrigen Deutschland standen um 1860 bereits etwa 10000 km Eisenbahnen in Betrieb. Sie konnten in ihrer Eigenschaft als Personentransportmittel selbstverständlich kaum eine Einwirkung auf die Oldenburgischen Verhältnisse ausüben, wohl aber, soweit sie dem Gütertransport dienten. Denn die Eisenbahnen machten den Transport von Roheisen, Kohle und anderen Rohstoffen, von großen Maschinen und anderen schweren Gegenständen nun auch auf langen Strecken von den Wasserstraßen unabhängig. Die Eisenbahnen weckten die Industrie in den deutschen Gebieten der Erz- und Kohlenlager. Soweit Rohstoffe noch von England oder sonst aus dem Auslande bezogen wurden, übernahmen die großen Frachtdampfer an Stelle der kleinen Segelschiffe den Gütertransport und schoben die kleinen und seichten Häfen, wie denjenigen von Varel, in das Hintertreffen. Eine Industrie von Massenartikeln, für welche im Zeitalter der Landstraßen und Segelschiffe der Vareler Hafen ausgereicht hatte, verlor nun in Varel an Lebensfähigkeit. Diese große

Veränderung vollzog sich verhältnismäßig plötzlich und mußte auf Varel besonders stark einwirken, so lange es selber noch keine Eisenbahn hatte.

Die Handelskrisis, die Ende der 1850er Jahre auftrat und den Vareler Fabriken so verderblich wurde, stand in Varel bereits unter der Einwirkung dieser neuen Verhältnisse. Während jene Krisis anderwärts nur eine akute Krankheit war, die von den betroffenen Industrien rasch und gut überstanden wurde, entwickelte sie sich in Varel zu einem chronischen Leiden mit tödlichem Ausgang. Es war eben die neue Zeit, die mit ihrer eisernen Faust in Varel zugegriffen hatte. Wir können hier nicht näher darauf eingehen, wo es sich nur darum handelt, einen allgemeinen Überblick zu gewinnen; in einem späteren Abschnitt, welcher die Eisen- und Baumwollindustrie besonders behandelt, findet sich Gelegenheit, darauf zurückzukommen.

Auch die erste Oldenburgische Bahn von Bremen über Oldenburg und Varel nach Wilhelmshaven, welche endlich im Herbst 1867 eröffnet wurde, konnte nicht mehr helfen. Die großen Fabriken lagen gebrochen am Boden. Auch die von Oechelhäuser nach langen Kämpfen durchgesetzte Änderung des Vareler Bahnprojekts — Verlegung des Bahnhofs von der Südseite der Stadt, wo er zunächst geplant war, an die Nordseite in die unmittelbare Nähe des Fabrikviertels — war vergebens: dem stolzen Walzwerk und den Baumwollspinnereien war und blieb das Rückgrat gebrochen. Dagegen blieben zwei Baumwollwebereien bestehen, von denen die eine unversehrt aus dem allgemeinen Zusammenbruch hervorgegangen war, während die andere aus den Trümmern neu erstand. Ferner erholte sich die mit dem Eisenwerk verbundene Maschinenfabrik und Kesselschmiede, die durch die Kriegshafenanlagen von Wilhelmshaven mit großen Aufträgen bedacht wurde. Daneben erblühte die von Anton Heinen im Jahre 1857 gegründete und allmählich zu einer Maschinenfabrik und Eisengießerei erweiterte Fabrik. Auch sie trat in wertvolle Beziehungen zur Wilhelmshavener Werft.

Im ganzen waren es aber Jahre des Niedergangs, die jetzt für Varel hereinbrachen. Sie waren um so schmerzlicher, als bekanntlich nach Beendigung dreier glücklicher Kriege in dem politisch geeinten und er-

starkten Deutschland überall ein wirtschaftlicher Aufschwung von unerhörtem Umfange einsetzte. Mit gewaltigen Mitteln wurden zahllose Unternehmungen in wenigen Jahren gegründet. Es setzte eine Hochkonjunktur ein, welche diejenige der 1850er Jahre noch weit übertraf. Aber während Varel vor zwanzig Jahren mit kühnem Unternehmermute sich an dem allgemeinen Wettstreit beteiligt hatte, mußte es jetzt niedergebeugt bei Seite stehen. Von Mitte 1870 bis Mitte 1874 wurden in Deutschland 857 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 3306 Millionen Mark ins Leben gerufen, aber in Varel kam es in dieser Zeit zu keiner einzigen neuen Unternehmung von einiger Bedeutung. Im Gegenteil, die alten Fabrikgebäude, die schon lange verlassen dastanden, aber immer noch die Hoffnung auf Wiederaufnahme des Betriebes boten, wurden nun abgebrochen. Zum ersten Male seit 50 Jahren ereignete es sich wieder, daß die Zahl der Gebäude und ihr Feuerversicherungswert in Varel zurückging, nämlich:

	Gebäudezahl	Versicherungswert
1871 . . .	1178	4 287 720 Mk.
1872 . . .	1166	4 255 470 Mk.

Selbstverständlich litt auch das Einkommen der Bürgerschaft. War es auch zu einem großen Teile auswärtiges Kapital gewesen, welches beim Zusammenbruch der Großindustrie beteiligt war, so waren immerhin auch große Vermögen in Varel selbst verloren gegangen. Die Überreste der Vareler Industrie schrumpften dann in den folgenden Jahren noch mehr zusammen. Die Schiffswerft am Varelerhafen ging ein, von den beiden Baumwollwebereien verlegte die eine im Jahre 1886 ihren Betrieb nach Westfalen, und auch die übrige mannigfaltige Industrie kleiner und und mittlerer Betriebe ging zurück. Dagegen entstanden neu drei Maschinenfabriken, die sich aus handwerksmäßigen Anfängen nach und nach zu Fabriken entwickelten. Die Zahl der Fabrikarbeiter, die 1861 noch etwa 1050 betragen hatte, fiel auf etwa 500 im Jahre 1875 und 368 im Jahre 1890.

Zu jener ersten Verschiebung trat alsbald noch eine zweite, welche die gesamte wirtschaftliche Lage der Stadt verschlechterte und eine Ent-

wickelungsstörung schwerster Art herbeiführte. Dieses Schicksal teilte Varel mit vielen anderen Städten Oldenburgs. Der Grund für diese Erscheinung liegt in der Besonderheit des Oldenburgischen Eisenbahnsystems, welches die Stadt Oldenburg ebenso sehr begünstigte, wie es die übrigen Städte vernachlässigte. Oldenburg erhielt in vier Hauptlinien nach allen vier Himmelsrichtungen Anschluß, nämlich 1867 nach Osten (Bremen) und nach Norden (Wilhelmshaven), 1869 nach Westen (Leer) und 1875 nach Süden (Quakenbrück). Die vier Linien wurden nun verlängert, nämlich nördlich nach Jever 1871, nach Wittmund 1883, nach Carolinensiel 1888, ferner östlich (an die Weser) nach Brake 1873, nach Nordenham 1875, endlich südlich nach Osnabrück 1876, nach Vechta 1885, nach Löningen 1888. Damit etwa schloß die erste Periode Oldenburgischen Eisenbahnbaues ab. Für sie ist charakteristisch, daß alle Linien zentral zur Stadt Oldenburg gebaut wurden unter ängstlicher Vermeidung jeder Linie, welche nicht in dieses System hineinpaßte.

Die politische und geographische Lage des Herzogtums mochte freilich hierzu auffordern, um für die Eisenbahnverwaltung betriebstechnische und fiskalische Vorteile zu gewinnen. Das System hat auch sicherlich andere Vorzüge für sich, z. B. erleichtert es eine Verminderung der Behörden, ihre Zentralisierung in Oldenburg und dadurch eine Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung. Man ist aber in Oldenburg geneigt, alle diese Vorzüge zu überschätzen. Ein Blick auf den benachbarten Regierungsbezirk Aurich z. B. lehrt, daß sich auch ohne ein zentrales Eisenbahnsystem die Verwaltung vereinfachen und von einem Punkte aus führen läßt.

Jenem Oldenburgischen Eisenbahnsystem fehlt nun auch nicht die Kehrseite. Die Eisenbahnen sorgten für eine gute Verbindung der Hauptstadt mit allen Teilen des Landes, vernachlässigten jedoch die alten und natürlichen Beziehungen, welche die einzelnen Teile mit einander hatten. Die Städte im Lande erhielten mit ihrer Umgebung und unter sich nur insoweit eine Verbindung, als sie zufällig auf einer gemeinsamen Linie nach Oldenburg lagen (z. B. Varel und Jever mit Jeverland), blieben anderenfalls jedoch getrennt (z. B. Varel und Brake mit der Wesermarsch

und Butjadingen). Ja, das ganze nördliche Herzogtum — und dieses kann uns hier vorzugsweise interessieren — blieb in sich unverbunden. Jeverland, die Wesermarschen, die friesische Wede, Ammerland blieben dreißig Jahre lang ohne eine sich gegenseitig verbindende Bahn und sind es zum Teil noch heute; sie wurden nur für die Stadt Oldenburg zugänglich gemacht. Varel verlor durch die ausbleibende oder vielmehr nach Oldenburg abgelenkte Verbindung ihre Eigenschaft als das natürliche Bindeglied jener Landschaften. Ihre alten und wertvollen Beziehungen mit Butjadingen fingen an zu verkümmern. Sie hörte auf, der Mittelpunkt eines großen Bezirks im Norden des Landes zu sein. Die Aufhebung des Obergerichts im Jahre 1879 war schließlich nur eine Konsequenz dieser wirtschaftlichen Verschiebung.

Je bequemer nun die Stadt Oldenburg durch die Bahnen zugänglich wurde, je mehr gewöhnte sich das Publikum daran, die Stadt Oldenburg aufzusuchen. So wurde der nördliche Teil des Herzogtums nach und nach zum Hinterland für Oldenburg.

Selbstverständlich machte sich dies auch in Varel auf das empfindlichste bemerkbar. Das Publikum, welches an den regelmäßigen Gerichtstagen des Obergerichts, an den Märkten und bei jeder anderen Gelegenheit in Varel seine Einkäufe gemacht hatte, blieb jetzt immer mehr aus. Sogar der große Oktobermarkt, welcher früher aus Butjadingen und Jeverland ein zahlreiches Publikum in die Stadt geführt hatte, verlor seine Anziehungskraft. Das Eisenwerk berichtet z. B., daß der Umsatz an Öfen, Töpfen und dergl. im Einzelverkauf an einem einzigen Tage des Oktobermarktes früher 2000 Mark betragen habe und nun auf wenige hundert Mark, im Jahre 1878 gar auf 48 Mark zurückgegangen sei. Der Verwaltungsbericht fügt hinzu, daß die Verhältnisse in einem großen Vareler Manufakturwarengeschäft ähnlich lägen. Die Häuser verloren in Varel an Wert und wurden dutzendweise in den Tagesblättern zum Verkaufe ausgeboten. Die Entwickelung von Varel geriet vollständig ins Stocken. Der Betrag der staatlichen Einkommensteuer blieb in Varel von 1870 bis 1890 nahezu unverändert, obwohl im übrigen Oldenburg der Wohlstand während dieser Zeit bedeutend stieg. Varels Einwohner-

zahl ging sogar zurück. Nur der Feuerversicherungswert der Gebäude blieb im Wachsen (vergl. Anlage Nr. 1), gerade wie in Brake und Elsfleth, wo es im übrigen ebenfalls wirtschaftlich zurückging. Jenes Steigen des Feuerversicherungswertes liegt wohl daran, daß das Wohnungsbedürfnis während dieser Zeit allgemein zunahm, gleichzeitig aber der Materialwert stieg, der Geldwert sank.

Andererseits verbesserten sich jetzt die Erwerbsverhältnisse in der Stadt Oldenburg. Der Geburtenüberschuß des Landes und der kleinen Städte wurde daher von Oldenburg aufgesogen:[21])

	Einwohnerzahl 1855	Einwohnerzahl 1895	Zunahme	Überschuß d. Geburten	Zu- u. Fortzug
Oldenburg . .	11370	25472	+14102	+ 2180	+ 11922
Varel	4314	4907	+593	+ 1143	— 550

Um schließlich die ganze Entwickelung im Zeitalter der Landstraßen mit derjenigen der neuen Zeit zu vergleichen, geben wir diese Zusammenstellung:

Jahr	Einwohnerzahl von Stadt- und Landgemeinde Varel	Einwohnerzahl von Stadt- und Landgemeinde Oldenburg und Osternburg	Länge der Oldenburgischen Eisenbahn in Kilometer
1816	5304	10950	—
1828	6079	12852	—
1837	6428	16012	—
1846	7410	17770	—
1855	8959	20233	—
1864	10397	24839	—
1871	10026	27594	164,74
1875	10047	31119	271,06
1880	10418	35980	347,51
1885	10313	38118	375,07
1890	10155	41635	416,66

Diese Übersicht zeigt, wie günstig die neue Zeit auf Oldenburg und seine Vororte und wie ungünstig sie auf Varel wirkte. Selbstverständlich ist Varels Entwicklungsstörung von 1864 bis Anfang der 1870er Jahre nicht den Oldenburgischen Eisenbahnen, sondern seiner industriellen Krisis zuzuschreiben. Aber der etwa um 1875 eintretende chronische Zustand ist auf Rechnung des zentralen Eisenbahnsystems zu setzen.

Natürlich hatten auch andere Oldenburgischen Städte unter den neuen Verhältnissen zu leiden. Eine große Ausnahme machten Delmenhorst und die Vororte Wilhelmshavens, die dadurch zu erkennen geben, daß die Wurzeln ihrer Kraft außerhalb des Oldenburgischen Wirtschaftssystems liegen.

---

4. Kapitel.

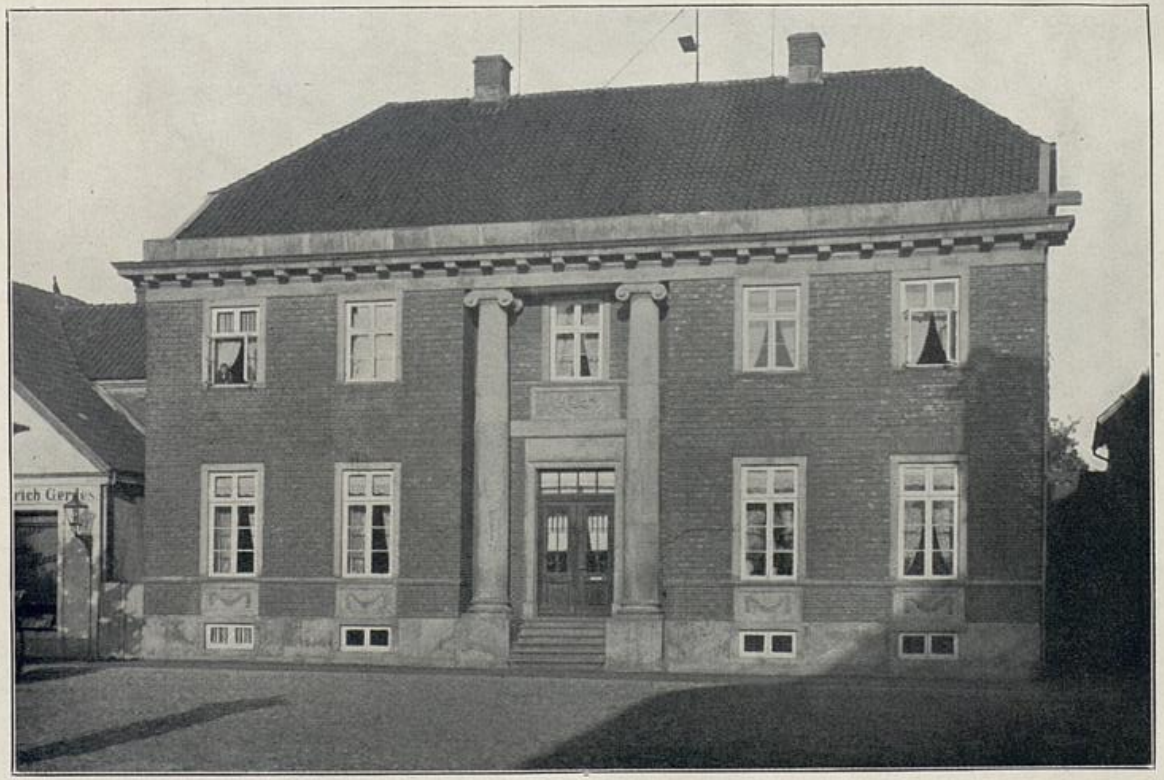
Varel seit Mitte der 1890er Jahre.

Ein neuer Abschnitt in der deutschen und damit auch in der Oldenburgischen Entwickelung beginnt mit dem großen wirtschaftlichen Aufschwunge, der um die Mitte der 1890er Jahre einsetzte und bis 1907 fast ohne Unterbrechung angedauert hat. Die Industrie des Herzogtums[22]) wuchs in diesem Zeitraum bedeutend:

	industrielle Anlagen	Arbeiter
1895	922	10 402
1900	1 009	12 921
1905	1 224	16 306

Das Einkommen im Herzogtum nach dem Maßstabe der Einkommensteuerschätzung stieg im gleichen Zeitraum von 76,04 Millionen Mark (1895) auf 88,90 Millionen (1900) und 104,13 Millionen (1905). Es ist eine aufsteigende Zeit, die mit derjenigen der 1850er und 1870er Jahre zu vergleichen ist.

Diese Folge glücklicher Jahre führte zugleich im Ausbau der Oldenburgischen Eisenbahnen eine Wendung herbei. Es wurden nämlich jetzt,



Wohnhaus des Schiffskapitäns und Reeders Lübbers.

nachdem das Zentralbahnsystem mit der Stadt Oldenburg als Mittelpunkt nahezu erschöpfend ausgebaut war, auch solche Bahnlinien zugelassen, die von der Stadt Oldenburg abführen, nämlich schon 1893 die Bahn von Bockhorn nach Ellenserdamm—Wilhelmshaven, im Jahre 1898 die Bahn von Vechta nach Delmenhorst und endlich die Bahn von Cloppenburg über Friesoythe und Westerstede nach Grabstede (im Bau begriffen). Namentlich die letztere Linie war gegen den Widerstand der einflußreichen Interessenten der Stadt Oldenburg durchzusetzen, an denen es selbstverständlich nicht fehlte. Ja, die wichtige Bahn von Varel an die Weser hat bis auf den heutigen Tag nicht durchgesetzt werden können. Während die Stadt Oldenburg bereits 1896 ihre direkte Verbindung mit der Wesermarsch erhielt, ist das nördliche Herzogtum immer noch auf den großen Umweg über die Stadt Oldenburg angewiesen, um an die Weser und nach Butjadingen zu gelangen. Erst wenn die jetzt im Bau begriffene Kommunalbahn in Butjadingen fertiggestellt ist und dieses fruchtbare Gebiet der Varel—Weserbahn entzogen und an die Stadt Oldenburg unmittelbar angeschlossen hat, wird die Linie von Varel an die Weser gebaut werden.

Diese jüngste Wirtschaftsperiode hat also Varel in der Verkehrslage nicht wesentlich verbessert. Zwar wurde der Stadt die Vareler Nebenbahn beschert, aber in einer unglücklichen Linienführung, die ihr die friesische Wede zum Teil entfremdete und ihr im übrigen große Opfer auferlegte. Abgesehen hiervon kann aber die Stadt mit Befriedigung auf das letzte Jahrzehnt zurückblicken.

Zunächst müssen wir anführen, daß der Staat als Ersatz für das der Stadt 1879 genommene Obergericht die Landwirtschaftsschule im Jahre 1894 übernahm und mit tüchtigen Lehrkräften neu ausstattete und im Jahre 1895 auch die Baugewerkschule nach Varel verlegte. Die Bedeutung dieser beiden Schulen für das Leben der Kleinstadt ist nicht zu unterschätzen.

Aber auch an dem allgemeinen industriellen Aufschwung, der 1895 einsetzte, nahm Varel wieder Anteil, zwar bescheidener als in den 1850er

Jahren, dafür aber wohl nachhaltiger und auf einer solideren Grundlage. Die Industrie in Varel[22]) entwickelte sich wie folgt:

Jahr	Anlagen				Zahl der Arbeiter
	mit Dampfbetrieb	mit sonstigen Motoren	ohne Motoren	überhaupt	
1890	22	6	5	33	342
1895	21	7	1	29	368
1900	20	13	2	35	542
1905	22	14	2	38	526
1906	21	15	1	37	556

Unter diesen Anlagen nimmt die Eisenindustrie mit 5 Betrieben den ersten Platz ein. Neuerdings hat sie sich noch um einen sechsten Betrieb, nämlich die Hansa-Automobilfabrik, vermehrt. Im übrigen bietet die Vareler Industrie ein buntes Bild kleiner und mittlerer Betriebe. Die Baumwollindustrie ist nur noch durch eine einzige, aber blühende mechanische Weberei vertreten. Auch die Tabakindustrie, die nach der Gewerbezählung von 1875 noch 62 Personen in Varel beschäftigte, ist auf 2 Fabriken mit 35 Arbeitern zurückgegangen. Im übrigen bestehen, teils aus alter Zeit überkommen, teils in neuerer Zeit entstanden, folgende Betriebe, die wir möglichst nach der Zeitfolge ihrer Entstehung aufzählen: eine Seifenfabrik, eine Kunstdüngerfabrik, eine Gasanstalt, zwei Leder- und Treibriemenfabriken, zwei Sägewerke, davon das eine verbunden mit einer Pantinenfabrik, eine Ziegelei, eine Bürstenfabrik, eine Honigkuchenfabrik und eine Fleischwarenfabrik. Außerdem werden von Varel aus zwei Torfwerke in der Landgemeinde Varel betrieben, die 1906 zusammen 80 Arbeiter beschäftigten. In der obigen Zusammenstellung sind diese beiden Betriebe nicht enthalten.

An der blühenden Ziegelei-Industrie der Umgegend nimmt die Stadt Varel ebenfalls Anteil. Es bestanden in Amt und Stadt Varel folgende Ziegeleien:[22])

Jahr	Betriebe			Zahl der Arbeiter
	mit Dampfbetrieb	ohne Dampfbetrieb	überhaupt	
1890	7	35	42	495
1895	10	30	40	515
1900	16	22	38	533
1905	21	16	37	642
1906	20	16	36	662

Hiervon wurden im Jahre 1906 6 Ziegeleien mit zusammen 149 Arbeitern von der Stadt Varel aus betrieben, wovon eine im Stadtbezirk, die übrigen in der Landgemeinde Varel belegen sind.

Neben der Industrie verdient auch das Vareler Handwerk genannt zu werden. In Varel haben die Möbeltischler den ersten Platz behauptet, den sie schon vor fünfzig Jahren besaßen. Es bestehen reichlich 20 Tischlereien, von denen einige größere je 10—15 Hilfspersonen beschäftigen und mit motorischer Kraft arbeiten. Das Absatzgebiet dieser größeren Tischlerwerkstätten ist vor allem Butjadingen, reicht aber auch bis nach Jeverland und Wilhelmshaven. Während anderwärts die Tischler vielfach schon zu bloßen Wiederverkäufern auswärtiger Möbelfabriken herabgesunken sind, hat die Vareler Tischlerei es verstanden, dem Wettbewerb zu widerstehen und aus den Zeiten des Landstraßenverkehrs die Kundschaft bis heute festzuhalten. Einige größere Tischlereien setzen mehr als die Hälfte ihrer jährlichen Erzeugnisse nach Butjadingen ab. Da die Bahnverbindung immer noch fehlt, kommen die Landleute eine halbe Tagereise weit mit ihrem Gespann nach Varel, um hier ihre Aussteuer einzukaufen, die auswärtige Möbelfabriken kaum billiger, jedenfalls nicht besser und solider herstellen.

Wir haben noch kurz die Entwickelung des Handels zu streifen. Der Ladenverkauf (das sog. Detailgeschäft) ist in den letzten Jahren zurückgegangen, denn fast in jeder Ortschaft des Landes sind Verkaufsläden

entstanden, in denen das Publikum seine Einkäufe wenigstens für den täglichen Bedarf machen kann. Aber es gibt auch in Varel noch große Detailgeschäfte, die über eine ausgedehnte Kundschaft aus dem Lande verfügen und ihre Überlegenheit von früher bewahrt haben.

Der Vareler Großhandel befaßt sich hauptsächlich mit Eisen, Wein, Getreide, Mehl, Kolonialwaren, Petroleum. Als ältestes Geschäft blüht noch die im Jahre 1810 gegründete Eisengroßhandlung. Daneben hat sich im letzten Jahrzehnt das Bankwesen, wie überall im Herzogtum, entwickelt. Außer dem schon seit 1860 bestehenden Vorschuß- und Kreditverein sind vier andere Banken entstanden und im Jahre 1906 noch eine Reichsbanknebenstelle. Wenn sich alle diese Verhältnisse auch genaueren statistischen Nachweisen entziehen, so wird man doch sagen können, daß der Vareler Großhandel im letzten Jahrzehnt bedeutend zugenommen hat.

Befruchtend hat dabei der außerordentliche, zum Teil auch überseeische Bedarf des benachbarten und jährlich wachsenden Wilhelmshaven und seiner Vororte mitgewirkt. Wilhelmshaven mit seinen Vororten ist jetzt auf 70000 Einwohner gestiegen und wird immer mehr der wirtschaftliche Mittelpunkt eines großen Gebietes, das bis nach Jeverland, Ostfriesland und bis zur friesischen Wede hineinreicht. Tausende von Menschen auch in diesem weiteren Gebiete haben ihre Lebensbedingungen in Wilhelmshaven. Auch Varel, das nur eine halbe Stunde Bahnfahrt von Wilhelmshaven entfernt liegt, kommt immer mehr unter den Einfluß dieser werdenden Großstadt. Die Folgen sind zum Teil unliebsamer Art. Die friesische Wede wird zum Hinterland von Wilhelmshaven. Wilhelmshavens großer Verbrauch an Gemüse, Obst, Wild und anderen Erzeugnissen des Landes hat wesentlich dazu beigetragen, den Vareler Wochenmarkt zu Grunde zu richten. (Das Standgeld des Wochenmarkts ist von 372 ℳ im Jahre 1865 auf 23 ℳ 75 ₰ im Jahre 1906 gesunken.) Der große Arbeitsmarkt der Kaiserlichen Werft übt immer stärker seine Anziehungskraft aus und beginnt der Vareler Industrie ernstliche Schwierigkeiten zu bereiten. Andererseits mehren sich die Gäste aus Wilhelmshaven, namentlich pensionierte Beamte, die das nahe und gesunde Varel zum Wohnsitz aufsuchen. Selbst Bauunternehmer aus

Rüstringen treten zeitweise in Varel auf, um auf Spekulation Grundstücke zu erwerben und Häuser zu erbauen. So ist Varel im letzten Jahrzehnt in die Einflußzone von Wilhelmshaven hineingewachsen. Mögen daraus einige unerfreuliche Folgen entstanden sein, alles in allem, darüber kann kein Zweifel sein, hat die Nähe Wilhelmshavens wesentlich beigetragen, Varel wirtschaftlich vorwärts zu bringen.

Damit wären wir in unserer Schilderung bis auf die Gegenwart angelangt. Es ist zwar nur eine bescheidene, aber nach den wechselvollen Schicksalen immerhin erfreuliche Entwickelung, die im letzten Jahrzehnt die Stadt Varel wieder erlebt hat. Die Einkommensteuerkraft ist von 39433 ℳ im Jahre 1895/96 auf 50379 ℳ im Jahre 1906/07 gestiegen und der Feuerversicherungswert der Gebäude im gleichen Zeitraum von $6^3/_4$ Millionen Mark auf fast $9^1/_2$ Millionen. Varels Einwohnerzahl hat 5500 erreicht, also mehr als in der höchsten Blütezeit seiner Industrie, und die Bevölkerung besteht nicht mehr, wie damals, überwiegend aus heimatlosen und armen Fabrikarbeitern, sondern aus dem bodenständigen Mittelstande.

In den folgenden Kapiteln gehen wir nun auf einige besondere Abschnitte der Vareler Entwickelung näher ein, als es in dieser allgemeinen Übersicht geschehen konnte.

Zweiter Abschnitt:

Besonderer Teil der Wirtschaftsgeschichte.

5. Kapitel.

Die Baumwollindustrie in Varel.

Die Vareler Handweberei.

Die Baumwollindustrie hat sich aus der hausgewerblichen Leinenweberei entwickelt. Die Hausweberei war von jeher fast überall im Herzogtum Oldenburg heimisch und diente ursprünglich nur dem eigenen Bedarf, wurde aber in der Umgegend von Varel und auf der friesischen Wede schon früh zu einem selbständigen Gewerbe, indem der Weber über den eigenen Bedarf hinaus für den Handel erzeugte. Seit etwa 1830, als die rohe Baumwolle, die 1817 noch 70 Tlr. den Zentner kostete, auf 20 Tlr. im Preise gesunken war,[23]) wird neben der Leinenweberei auch die Baumwollweberei in größerem Maße Eingang gefunden haben. Mit der Verbesserung der Webstühle und dem Wachsen des Wettbewerbes fingen die hausgewerblichen Weber zugleich an, ihre Selbständigkeit zu verlieren und als sog. Heimarbeiter in den Lohndienst einiger größerer Unternehmer zu treten, welche die Erzeugnisse durch Färben und Drucken vielfach zunächst noch einer Veredelung unterzogen und dann in den Handel brachten. Unter diesen Unternehmern entwickelte der Kaufmann und Fabrikant Hinrich Albert Rabe sein Geschäft aus kleinen Anfängen bald zu einem in Oldenburg bislang unbekannten Umfange. Er entstammte einer alten Weberfamilie in Quedlinburg, war als Blaufärbergeselle nach Varel eingewandert und hatte sich hier 1822 selbständig gemacht. Er betrieb an der Hundestraße auf dem Grundstück der jetzigen Lederfabrik eine Färberei und beschäftigte eine große Anzahl von Hand-

webestühlen. Die Grundstücke Rabes einschließlich der Gebäude hatten nach einer Schätzung, die im Jahre 1833 zur Veranlagung der Armensteuer vorgenommen ist, einen Wert von 6692 Tlr. Das übrige zu seiner Weberei und Färberei gehörige Vermögen an Fabrikaten, Geräten, Forderungen und Schulden hatte nach einer Bilanz vom 31. Dezember 1838, von welcher das Amt Varel bei den Verhandlungen wegen einer Darlehnsbewilligung Einsicht genommen hatte, einen Wert von 49069 Tlr., nämlich 68417 Tlr. Aktiva und 19348 Tlr. Passiva.

Entstehung der mechanischen Webereien und Spinnereien in Varel.

Die damals im Herzogtum Oldenburg in Gebrauch befindlichen Webestühle wurden sämtlich noch mit der Hand betrieben, auch die Webestühle der Rabeschen Unternehmung. Nun hatten sich um jene Zeit in England infolge der Erfindung der Dampfmaschine, des mechanischen Kraftwebestuhls und der Vervollkommnung der Spinnmaschine gewaltige Änderungen in der Technik vollzogen. Dadurch hatte die englische Gewebe-Industrie eine ungeheure Überlegenheit erhalten, welche die heimische Handweberei zu ruinieren drohte.

Einen Schutz erhielten die bedrängten Weber im Jahre 1836 durch den Beitritt Oldenburgs zum Hannoverschen Steuerverein, der auf baumwollene Stoffe einen Zoll von 5% bis 24% ihres Wertes, auf Garne einen Zoll von 4% hatte. Dieser Schutzzoll brachte den Handwebern einige Erleichterung, aber im eigenen Lande entstand ihnen nun ein neuer Feind. Durch den Zoll gegen die englische Überlegenheit geschützt, konnte nämlich die deutsche Industrie jetzt in aller Ruhe die technischen Vollkommenheiten der Engländer bei sich einführen, um mit englischen Waffen das Feld zu gewinnen. Mochte der Zollschutz die Handweber vom Tode durch die englische Maschinentechnik gerettet haben, so war es jetzt die neue deutsche Industrie, welche sie um so gründlicher ruinierte.

Der Vareler Unternehmer Rabe sah als erster im Herzogtum Oldenburg diese Entwickelung der Dinge kommen. Er entschloß sich, seine Handweberei aufzugeben und eine mit Dampf betriebene mechanische Weberei und zugleich eine Baumwollspinnerei einzurichten. Er verband

sich zu diesem Zweck 1837, also ein Jahr nach dem Beitritt Oldenburgs zum Steuerverein, mit dem Kaufmann Gerhard Johann Ruschmann zu Varel, welcher Inhaber eines Manufakturwarengeschäfts war. Die nach damaliger Gesetzgebung noch erforderliche behördliche Genehmigung erfolgte nicht ohne Schwierigkeit: Die Zeteler Fabrikanten suchten die Konzession zu hintertreiben. Es waren 1838 nach einem Berichte des Amts Bockhorn und nach damaligen eigenen Angaben der Fabrikanten in Zetel noch etwa 500 Handwebestühle in Betrieb, die hauptsächlich von einigen größeren Fabrikanten beschäftigt wurden. Sie hatten bereits empfindlich unter dem neuen englischen Wettbewerb zu leiden, und nun drohte aus nächster Nähe neue Konkurrenz. Die Zeteler Fabrikanten baten deshalb in einer Eingabe an die Oldenburgische Regierung, die mechanische Weberei in Varel nicht zu genehmigen, hatten damit indessen keinen Erfolg.

So kam denn die Vareler Gründung zu Stande. Es war die erste mechanische Weberei und Spinnerei in Oldenburg. Der Grundstein wurde am 23. April 1839 gelegt.[24]) Die Fabrik wurde an der Teichgartenstraße auf dem jetzigen Grundstück des Posthalters Klusmann und den benachbarten Grundstücken erbaut. Zuerst wurde die Weberei eingerichtet, und zwar nach dem Muster einer im Jahre 1837 in Aue (Sachsen) gegründeten Weberei mit zunächst 64 Stühlen. Diese Webestühle und die Nebenmaschinen (zwei Garnvorbereitungsmaschinen, eine Scheer- und eine Spulmaschine) wurden aus Gent in Belgien zur See über den Vareler Hafen bezogen. Die Regierung bewilligte sogar Zollfreiheit, um das neue Unternehmen zu fördern. Die Dampfmaschinen kamen aus Hannover. Die sämtlichen Kosten der Fabrikanlage waren folgende:

1. für Bauplatz, $2^{11}/_{60}$ Scheffelsaat groß . .	650	Tlr.
2. zum Bau des Fabrikgebäudes	9600	„
3. für die Dampfmaschine	4000	„
4. für das Gangwerk zum Getriebe	2900	„
5. Maschinen zur Weberei	8500	„
6. Utensilien	1850	„
7. für das zum Betriebe der Fabrik erforderliche an Garn, Material, Feuerung, Arbeitslohn ꝛc.	12800	„
	40300	Tlr.

Im folgenden Jahre wurde die Spinnerei eingerichtet, deren Kosten, wie folgt, veranschlagt waren:

1. Maschinen zur Spinnerei	13500 Tlr.
2. Gangwerk	2500 „
3. Utensilien	2200 „
4. Neubauten	1800 „
	20000 Tlr.

Das Kapital für die Spinnerei erhielten die Unternehmer vom Großherzog dargeliehen, weil sie eigenes Kapital nicht mehr besaßen, auch von Privatleuten es nicht erhalten konnten, da wirtschaftliche Unternehmungen solcher Art und Größe hier zu Lande unbekannt waren, auch ein festes Kreditwesen sich noch nicht ausgebildet hatte. Der Großherzog bewilligte das Darlehen aus der herrschaftlichen Kasse zu dem für damalige Verhältnisse mäßigen Zins von $3^1/_2$ %, um das aufblühende Unternehmen zu unterstützen und um die Industrie zu fördern. In einem Berichte der Regierung an den Großherzog heißt es in dieser Beziehung: „Dabei läßt sich denn nicht verkennen, daß im allgemeinen Interesse der Industrie das Unternehmen durchaus Begünstigung und Unterstützung verdient, indem es die Erwartungen, welche man an deren Fortschreiten zu hegen berechtigt war, weit übertrifft und bei gutem Fortgang unfehlbar Nachahmung und Nacheiferung erwecken muß."

Diese Erwartung sollte sich bald erfüllen. Schon im Jahrn 1842 entstanden zwei neue Spinnereien. Die eine gründete Ruschmann, der Teilhaber Rabes, auf seine alleinige Rechnung an der Langenstraße, die andere der Kaufmann Gustav Heinrich Kodbrede, ein Verwandter Ruschmanns, an der Gartenstraße mit Hilfe eines aus der Rabeschen Weberei stammenden Webemeisters. Von Ruschmanns Fabrik ist überliefert, daß sie 60 Arbeiter einstellte. Im Jahre 1845 errichtete der Kaufmann Emil Heeder, welcher in der Ruschmannschen Spinnerei angestellt gewesen und schließlich Teilhaber geworden war, die vierte Spinnerei, verbunden mit einer Weberei an der damaligen Gaststraße, jetzigen Großen Bahnhofsstraße. Endlich gründete der Kaufmann Bernhard Hermann Eduard

Michaelsen im Jahre 1850 noch eine Weberei mit 30 bis 35 Stühlen, welche zwischen der Heederschen Spinnerei und dem Eisenwerk belegen war. Michaelsen war Reisender für die Ruschmannsche Spinnerei gewesen und hatte 1847 die Manufakturwarengroßhandlung des Kaufmanns Ruschmann übernommen. Das Geschäft bestand darin, daß baumwollene Rohstoffe von auswärts eingeführt, in Varel gefärbt und gedruckt und dann verkauft wurden. Michaelsen beabsichtigte, diese Rohstoffe nunmehr selber anzufertigen.

Mit einem Schlage war also eine große Baumwollindustrie in Varel emporgeschossen: in zwölf Jahren vier Spinnereien und drei Webereien. Außerdem war die alte Handweberei mit Färberei und Druckerei, die Rabe auf dem Grundstück an der Hundestraße, der jetzigen Lederfabrik, betrieben hatte, bestehen geblieben. Sie wurde von G. F. Wackermann mit 56 Stühlen fortgesetzt.

Die Vareler Fabrikanten hatten natürlich anfangs mit den Schwierigkeiten jeder jungen, schnell gewachsenen Industrie zu kämpfen. Es fiel ihnen namentlich schwer, die nötigen Arbeitskräfte zu beschaffen. Bei der Genehmigung der Kodbredeschen Spinnerei sah Rabe sich veranlaßt, bei der Regierung die Bedingung durchzusetzen, daß Kodbrede in den ersten beiden Jahren keine Arbeiter aus der Rabeschen Fabrik einstellen dürfe. Die Arbeiter wurden daher teilweise von auswärts, z. B. aus Schlesien, herangezogen.

Die Spinnereien fabrizierten hauptsächlich grobes Garn, welches für dicke, feste Kleidung geeignet ist. Das Garn wurde zum Teil auf den Vareler Webereien verarbeitet, zum Teil aber auch auswärts abgesetzt. Der Absatz erfolgte in kleinen Posten an die Händler im Lande, die die Handweber versorgten. Das Absatzgebiet fand sich landeinwärts im Herzogtum Oldenburg, in Ostfriesland und Hannover bis zum Harz, vielfach aber auch seewärts an der Weser und der Elbe (Kehdingen, Hadeln). Hierbei war die Vareler Industrie vor dem Wettbewerb von Rheinland, Westfalen und Oberfranken (Fichtelgebirge) geschützt durch die Zollschranke des Hannoverschen Steuervereins und dadurch, daß diesen Industrieländern eine gute Verbindung mit jenen Vareler Absatzgebieten fehlte. Dagegen

wurde der englische Wettbewerb fühlbar, namentlich für die Spinnereien. Die Garne hatten nämlich, wie wir bereits erfuhren, einen geringeren Zollschutz als die gewebten Stoffe. Außerdem waren sie noch durch den Zoll auf rohe Baumwolle mit $1^1/_2$ % des Wertes belastet. Infolgedessen konnten die englischen Garne auf dem billigen Seewege mit den Vareler Erzeugnissen in Wettbewerb treten. Die Fabrikanten Ruschmann und Kodbrede, welche lediglich Spinnerei, keine Weberei betrieben, baten daher 1845 und 1846 die Regierung, den Zoll auf rohe Baumwolle aufzuheben und für Garne zu erhöhen, ohne dabei Erfolg zu haben.

Es kam noch hinzu, daß die Konjunkturen des Baumwollmarktes in den vierziger Jahren auf und ab gingen. Als daher die Kodbredesche Fabrik im Jahre 1849 niederbrannte, waren die Mittel dieser Spinnerei erschöpft, sodaß sie nicht wieder aufgerichtet wurde. Aus den Überresten der Fabrikgebäude wurden mit Hilfe der Brandversicherungsentschädigung zwei große, noch jetzt vorhandene Wohnhäuser an der Gartenstraße errichtet.

Die Blütezeit.

Eine Periode des entschiedenen und anhaltenden Aufschwungs auf dem deutschen Baumwollmarkt, wie auf allen anderen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens, setzte Anfang der fünfziger Jahre ein; daran nahm auch die Vareler Baumwollindustrie vollen Anteil. Zugleich brachte im Jahre 1854 der Beitritt Oldenburgs zum deutschen Zollverein den gewünschten Schutzzoll gegen die englischen Garne und durch die Aufhebung der Zollschranke zugleich eine Erweiterung des Vareler Absatzgebietes nach Preußen. Bei der großen Kaufkraft des Baumwollmarktes in der damaligen Hochkonjunktur fanden die Vareler Fabrikanten selbst in Rheinland und Westfalen viel Absatz. Es begannen nun für Varel Jahre beispielloser Blüte. Die Rabesche Fabrik, welche nach einem Brande 1845 von Rabe auf alleinige Rechnung übernommen und wieder aufgebaut worden war, ging nach dem Tode des alten Rabe[25]) im Jahre 1853 auf seinen Sohn J. H. Rabe über. Dieser hatte sich ein halbes Jahr lang in dem vorbildlichen England umgesehen und richtete nun in Ver-

bindung mit dem Kaufmann Töpken die Spinnerei mit modernen Maschinen zur Anfertigung von sog. Warps d. h. gestärkten Ketten neu ein, während er die Weberei und Färberei aufgab und verkaufte. Das Absatzgebiet der Spinnerei umfaßte Gladbach, Rheydt und Borghorst in Westfalen. In Borghorst wurde damals die Handweberei in großem Umfange betrieben. Ihren Bedarf an Garnen bezogen die Weber noch größtenteils aus England. Dies veranlaßte Rabe, in Gemeinschaft mit dem Kaufmann Brader 1855 in Borghorst eine Spinnerei und Stärkerei zu errichten. Im folgenden Jahre wurde die Heedersche Fabrik in Varel stark erweitert und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Fabrik verfertigte Ketten- und Schußgarn, und zwar teils für ihre eigene Weberei, teils zum Absatz nach auswärts, namentlich nach Westfalen. Die Ruschmannsche Spinnerei fabrizierte gewöhnliches Bundelgarn. Im Jahre 1856 gründete Hermann Töpken, der Teilhaber Rabes, zusammen mit dem Kaufmann Julius Schulze, dem Begründer des Vareler Eisenwerks, und mit anderen in Osternburg die Aktiengesellschaft für Warpsspinnerei und Stärkerei mit einem Aktienkapital von 200 000 Tlr. Gold. Diesem Unternehmen wurde die Rabesche Spinnerei in Varel einverleibt. Rabe richtete Anfang der 70er Jahre noch eine Spinnerei auf alleinige Rechnung in Giebichenstein bei Halle ein, nachdem er seine Verbindungen mit Varel, Osternburg und Borghorst in Westfalen gelöst hatte.

Wir müssen es uns versagen, auf die Entwickelung dieser auswärtigen Gründungen des Vareler Unternehmungsgeistes näher einzugehen und beschränken uns auf die Stadt Varel.

Einen ungefähren Maßstab für die Entwickelung der Vareler Betriebe bietet das Brandkassenregister mit seinen Angaben über den Versicherungswert der Fabrikgebäude. Die nachstehende Übersicht mag diese Entwickelung veranschaulichen.

Brandkassenwert der Fabrikgebäude der Vareler Baumwollindustrie.

Firma	Gründungsjahr M.	1848 M.	1858 M.	1859 M.
Spinnerei u. Weberei von Rabe & Ruschmann, später Rabe, später Aktiengesellschaft für Warpsspinnerei & Stärkerei	(1840) 23 400	25 320	47 580	52 110
Spinnerei Ruschmann & Co. . .	(1842) 25 950	61 260	66 420	61 710
Spinnerei G. Kodbrede & Co. .	(1842) 21 840	21 840	—	—
Spinnerei u. Weberei von Emil Heeder & Otto Kimme, seit 1856 Aktiengesellschaft f. Baumwollspinnerei u. -Weberei . .	(1845) 23 880	35 790	113 100	113 100
Michaelsen & Co.	(1850) 10 380	—	24 690	26 250
Gesamtwert:	—	144 210	251 790	253 170

Genaue Angaben sind uns für einzelne Jahre überliefert, nämlich aus den Gewerbezählungen von 1855 und 1861 [26]) und aus einer Privatarbeit von 1860 [27]). Aus ihnen sind die beiden nachstehenden Übersichten zusammengestellt, die uns einen tieferen Einblick in die industriellen Betriebe gewähren. Hierbei ist die Handweberei der Firma G. J. Wackermann u. Comp. mit 56 Stühle nicht mitgezählt.

Allgemeine Übersicht.

Jahr	Anzahl der Spindeln	Anzahl der Webstühle	Anzahl der Arbeiter
1855	17 206	122	437
1860	26 920	260	580
1861	25 402	236	555

Übersicht von 1860.*)

Firma	Feinspindeln	Webestühle	Arbeiter	Dampfmaschinen Anzahl	Dampfmaschinen Pferdekraft
Aktiengesellschaft f. Warpsspinnerei und Stärkerei in Varel, vormals Rabe	6 500	—	100	1	45
Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei u. Weberei, vormals Heeder & Kimme	13 500	200	292	3	110
Ruschmann & Co. . . .	6 420	—	118	1	40
Michaelsen & Co. . . .	—	60	70	1	8
zus.	26 920	260	580	6	203

Nach dem Jahresberichte des Hauptzollamts für 1857 hatten die Fabriken im Jahre 1857 folgenden Umsatz:

Firma	Verbrauch von Baumwolle in Ztr.	Erzeugnis an Garnen in Ztr.	Verbrauch an Garnen Zentner	Erzeugnis an Geweben i. Millionen Ellen
Aktiengesellschaft f. Warpsspinnerei und Stärkerei in Varel, vormals Rabe	4566,—	3900,—	2197,28	1,41
Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei u. Weberei	5969,80	5276,76	—	—
Ruschmann & Co. . . .	5932,20	4696,89	—	—
Michaelsen & Co. . . .	—	—	1016,46	0,63
G. F. Wackermann & Co., Handweberei	—	—	24,10	0,05

Insgesamt wurden in Varel nach den Berechnungen der Gewerbezählung von 1861 jährlich 17 986 Zentner rohe Baumwolle zu 15 241 Zentner Garn verarbeitet.

*) Die Angaben über die Dampfmaschinen sind in Böses Beschreibung ungenau, daher der Gewerbezählung von 1861 entnommen.

Niedergang.

Im Jahre 1858 hatte die Baumwollindustrie in Varel ihren Höhepunkt erreicht oder vielleicht schon überschritten. Es brach jetzt eine schwere Krisis herein, welche den völligen Ruin der sämtlichen Vareler Spinnereien herbeiführte. Ebenso rasch, wie sie vor zwanzig Jahren entstanden waren, gingen sie jetzt wieder zu Grunde. Es ist dies vornehmlich auf allgemeine, der gesamten Baumwollindustrie eigentümliche Verhältnisse zurückzuführen, und zwar im letzten Grunde auf die Überlegenheit des Großbetriebes über den Kleinbetrieb.

Diese Überlegenheit ist nirgends größer als in der Baumwollindustrie. Je mehr und vollkommenere Spindeln die Spinnerei in sich vereinigt, von denen ein Spinner tausend und mehr mit Leichtigkeit bedienen kann, um so billiger kann die Fabrik arbeiten Im allgemeinen Wettbewerb, in welchem die Preise durch ständiges Unterbieten herabgedrückt werden, müssen daher schließlich die Kleinbetriebe unterliegen. Bei den zahlreichen Handelskrisen des vorigen Jahrhunderts, unter denen die Baumwollindustrie zu leiden gehabt hat, sind es jedesmal die kleineren Spinnereien gewesen, die ruiniert worden sind, während die großen Betriebe sich eher behaupten konnten und, vom Wettbewerb der Kleinbetriebe befreit, außerordentlich an Ausdehnung gewannen. Während die Durchschnittszahl der Spindeln einer Spinnerei in Preußen[28]) von 828 im Jahre 1837 auf 2627 im Jahre 1858 und 5783 im Jahre 1861 stieg, sank die Zahl der Betriebe von 209 im Jahre 1855 auf 127 im Jahre 1858 und 69 im Jahre 1861. Diese Zahlen verkünden die Überlegenheit des Großbetriebes mit deutlicher Sprache.

Auch die Vareler Spinner fielen diesem unerbittlichen Gesetze zum Opfer. Wir haben schon gesehen, daß die Spinnerei von Kodbrede & Co. bereits im Jahre 1849 ihren Betrieb einstellte. Den drei übrigen Spinnereien schlug die Todesstunde in der berüchtigten Handelskrisis, welche im Herbst 1857 einsetzte. Die Krisis war für die Baumwollindustrie besonders verheerend, weil sie sich aus einer Absatz- und aus einer Rohstoffkrisis zusammensetzte.

Die Absatzkrisis trat bereits im Herbste 1857 ein. Die günstigen Erfolge der Baumwollindustrie der vorhergehenden Jahre und das Aufsteigen des gesamten Wirtschaftslebens hatte, wie in Varel, so auch anderwärts zur Neubegründung und Erweiterung vieler Baumwollspinnereien und Webereien geführt. Dies verursachte schließlich eine große Überproduktion, die auch für Varel infolge des Anschlusses Oldenburgs an den deutschen Zollverein sehr fühlbar wurde. Wie günstig der deutsche Zollverein durch den erhöhten Schutz vor dem englischen Wettbewerb und durch die Ausdehnung des eigenen Absatzgebietes anfangs in Varel auch wirken mochte, so überwogen doch jetzt die Nachteile. Denn nun wurde es der zollvereinsländischen Industrie möglich, ihre Überproduktion in den Ländern des ehemaligen Steuervereins abzusetzen. Je besser die Verbindungen des Südens und Westens mit Hannover infolge der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnwesens wurden, um so drückender mußte diese neue Konkurrenz werden, besonders da sie teilweise, z. B. auf dem Fichtelgebirge, niedrigere Löhne hatte als in Varel. Zudem sahen sich die Vareler Fabrikanten, soweit sie nicht den Seeweg benutzen konnten, noch auf den Fuhrwerkstransport angewiesen, da Oldenburg bekanntlich erst 1867 die erste Bahnverbindung erhalten hat. Die Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei mußte daher, wie sie in ihrem Verwaltungsbericht hervorhebt, die Weberei und Färberei 1858 teilweise und 1859 während der größeren Hälfte des Jahres stillstehen lassen, weil eben die zollvereinsländische Konkurrenz den Markt überschwemmte. Ähnlich erging es vermutlich den übrigen Betrieben in Varel.

Zu dieser Absatzkrisis gesellte sich dann einige Jahre später noch die Rohstoffkrisis.[29]) Amerika war damals das einzige Land, welches Baumwolle erzeugte. Im amerikanischen Bürgerkriege wurden nun die Ausfuhrhäfen durch Blockade gesperrt, sodaß die Ausfuhr von Baumwolle fast ganz aufhörte. Es trat daher in Europa ein furchtbarer Mangel an Baumwolle ein, und es stieg der Preis für Rohbaumwolle, der in Hamburg 1851—55 durchschnittlich 97 ℳ 28 ₰, 1856—60 durchschnittlich 111 ℳ 01 ₰ für 100 kg betragen hatte, bis auf 438 ℳ 72 ₰ im Jahre 1864. Er erreichte erst 1872 wieder die gewöhnliche Höhe.

Die Vareler Spinner waren gegen diese Krisis nicht gerüstet. Die Reihe von guten Jahren hatte sie zu einem unberechtigten Optimismus verführt und zu einer völligen Verkennung der wirtschaftlichen Lage. Sie hatten ihre Betriebe über Wert eingeschätzt — die Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei auf 400 000 ℳ, — zogen die Gewinne aus dem Geschäft und versäumten es, ihre Einrichtungen rechtzeitig zu modernisieren und zu erweitern. Ihre Betriebe hatten sich zwar vergrößert. Die Zahl der Spindeln war, wie wir bereits gesehen haben, von 17206 im Jahre 1855 auf 26920 im Jahre 1860 gestiegen, darunter die sog. Selfaktors von 3682 auf 8078. Im Jahre 1861[80]) hatten die Vareler Fabriken folgende Spindeln:

Firma	Handmules	Selfaktors	Water-spindeln	zusammen
Aktiengesellsch. f. Warps-spinnerei & Stärkerei, Varel	—	1220	5 376	6 596
Aktiengesellschaft f. Baum-wollspinnerei & Weberei	4500	4000	5 000	13 500
Ruschmann & Co. . . .	1296	2858	1 152	5 306
zusammen	5796	8078	11 528	25 402

Die 69 Spinnereien, die es damals in Preußen noch gab, hatten im Durchschnitt 5 783 Spindeln. Es ragte also nur die Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und -Weberei in Varel wesentlich über den Durchschnitt hinaus. Die Osternburger Spinnerei, die Tochtergesellschaft der ältesten Vareler Fabrik, hatte dagegen 27 700 Spindeln, also für sich allein mehr als alle Vareler Spinnereien zusammen, darunter gar keine sog. Handmules, sondern nur Spindeln neuerer Art, nämlich 5 700 Selfaktors und 22 000 Waterspindeln. Es ist daher begreiflich, daß die Osternburger Spinnerei die schweren Zeiten überstanden hat: sie blüht bekanntlich noch heute.

Die Ruschmannsche Fabrik mußte schon im Jahre 1860 mit ihren Gläubigern verhandeln, suchte aber den Betrieb fortzusetzen. Als dann in den folgenden Jahren zur Absatzkrisis auch die Rohstoffkrisis sich einstellte, schließlich ein vollständiger Mangel an Baumwolle eintrat und fast die gesamte Baumwollindustrie Europas sich verurteilt sah zu feiern, mußten auch die Vareler Spinnereien, die Webereien und auch die Handwebestühle der friesischen Wede stillstehen. Die Fabrikarbeiter in Varel wurden entlassen und mußten zu anderer Beschäftigung übergehen. Die ausländischen Arbeiter, deren es viele in Varel gab, wanderten wieder in die alte Heimat, andere fanden in Wilhelmshaven Arbeit, viele auch wandten sich der Landwirtschaft zu, vornehmlich wohl diejenigen, welche bereits früher auf dem Lande sich angesiedelt und von hieraus die Fabrik aufgesucht hatten. Es war dies etwa ein Drittel sämtlicher Fabrikarbeiter. Sie bauten sich in Büppel, Jethausermoor und Moorhausen an, und nach den Feststellungen der Volkszählung[31]) sind dort in jenen Jahren große unbebaute Flächen in Kultur genommen worden.

Die Spinnereien in Varel aber konnten bei der langanhaltenden Teuerung nicht daran denken, ihren Betrieb dauernd wieder aufzunehmen. Die Aktiengesellschaft für Warpsspinnerei und Stärkerei versuchte es seit 1865 mit der Verarbeitung von chinesischem Gras und richtete 1866 auch eine Flachsspinnerei ein. Nach dem Jahresbericht des Hauptzollamts für 1866 verarbeitete sie 1867 reichlich 1000 Zentner chinesisches Gras und reichlich 3000 Zentner Flachs, darunter nach einer Zeitungsnotiz[32]) 925 Zentner, die aus der Umgegend von Varel zum Preise von 20100 Talerr bezogen waren. Im Jahre 1868 brannten die Fabrikgebäude größtenteils ab und wurden nicht wieder aufgebaut. Aus den Überresten und der Brandversicherungsentschädigung wurden mehrere noch heute vorhandene Wohnhäuser an der Teichgartenstraße erbaut. Die Spinnerei der Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei vergrößerte 1862 und 1863 ihren Betrieb noch ein wenig, konnte ihn aber nur zum Teil aufrecht erhalten. Die Gesellschaft mußte liquidieren, und die Fabrik wurde schließlich im Jahre 1870 von dem Fabrikanten J. H. Rabe angekauft, der indessen davon absah, den Betrieb

wieder aufzunehmen. Er verkaufte alles stückweise und gründete dann die Spinnerei in Giebichenstein bei Halle, welche heute 59500 Spindeln in Betrieb hat. Die Ruschmannsche Spinnerei wurde noch von einer Aktiengesellschaft „Concordia" im Jahre 1864 mit einem Aktienkapital von 70000 Tlr., übernommen, mußte ihren Betrieb aber im Jahre 1870 ebenfalls endgiltig einstellen. Sämtliche Gebäude der Spinnereien wurden 1872 und 1873 abgebrochen bis auf wenige Reste, die für andere Zwecke Verwendung fanden und teilweise noch heute vorhanden sind.

Die Baumwollweberei in Varel und Zetel in neuerer Zeit.

Jene verderbliche Krisis der 1860er Jahre, die schrecklichste, von welcher die Baumwollindustrie je heimgesucht ist, hatte die Vareler Spinnereien jetzt gänzlich und auf immer vernichtet. Dagegen blieb die mechanische Weberei, die von technischen Erfindungen weniger beeinflußt ist als die Spinnerei, in Varel ein durchaus lohnender Erwerb. Die Baumwollweberei von Michaelsen & Co., verbunden mit einer umfangreichen Färberei, war unversehrt aus dem allgemeinen Zusammenbruch hervorgegangen. Und die Weberei der großen Heederschen Aktiengesellschaft wurde von dem bisherigen Direktor der Gesellschaft im Jahre 1869 an der Oldenburger Straße neu zur Blüte gebracht.

Es trat indessen mit der Zeit auch für die Webereien eine Verschlechterung ein. Der Schutzzolltarif von 1879 mit seinen Verschärfungen von 1885 nahm den englischen Garnen und Chemikalien, welche bislang bei geringer Fracht zur See bezogen worden waren, die Möglichkeit, in Varel mit den deutschen Erzeugnissen in Wettbewerb zu treten. Die Vareler Betriebe sahen sich daher ausschließlich auf die entfernteren deutschen Spinnereien angewiesen. Die deutschen Garne mit ihren schon an sich höheren Frachten stiegen daher im Preise. Es kam hinzu, daß auch der Ersatz von Arbeitern schwieriger wurde. Wilhelmshaven mit seinen hohen Löhnen zog immer mehr die Arbeitskräfte an sich. Als daher die Michaelsensche Weberei, welche inzwischen auf die Firma Knemeyer & Co. übergegangen war, die veraltete und abgängige Fabrikanlage ohnehin zu erneuern sich genötigt sah, verlegte sie ihren Betrieb im Jahre 1886

nach Herford in Westfalen. Es verblieb nur noch die Heedersche Weberei in Varel. Sie ging 1879 auf die Firma Tameling & Stöve über und 1900 auf deren Nachfolger. Sie beschäftigt zur Zeit etwa 100 Stühle.

Werfen wir zum Schluß noch einen kurzen Blick auf die Entwickelung der Zeteler Weberei. Wir haben bereits gesehen, daß, als 1838 in Varel die erste mechanische Weberei gegründet wurde, in Zetel etwa 500 Handwebestühle in Betrieb waren. Die Zeteler Handweber waren schon damals größtenteils in den Dienst einiger weniger Unternehmer getreten. Der größte unter ihnen beschäftigte nach einem Berichte des Amtes Bockhorn 80 Webestühle und hatte im Jahre 1836 nach Ausweis seiner Bücher 91000 Ellen Leinewand und baumwollene Gewebe hergestellt, und an Lohn 6833 Taler bezahlt. Unter dem Einfluß der mit Maschinen betriebenen Weberei ging dann die Handweberei immer mehr zurück. Im Jahre 1861 waren noch 422 und im Jahre 1870 noch etwa 300 Handwebestühle in Betrieb. Jetzt entschlossen sich die Zeteler Unternehmer nach und nach ebenfalls zur Gründung von mechanischen Webereien. Es sind im ganzen drei entstanden, nämlich 1874 (Friedr. Onken), 1888 (B. Meynen) und 1898 (Reinders & Janssen) mit zusammen etwa 150 Stühlen. Mit jeder Fabrik ist auch eine Färberei verbunden. Sie beschäftigten nach den Feststellungen der Gewerbeinspektion folgende Arbeiter:

Jahr	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Arbeiter
1890	2	86
1895	2	111
1900	3	155
1905	3	151

Die Handweberei ist jetzt auf der friesischen Wede endgiltig ausgestorben.

6. Kapitel.

Die Vareler Eisenindustrie.

Julius Schultze & Comp.

Als die neue Zeit der Maschinentechnik und des großen Eisenverbrauchs hereinbrach und die ersten Eisenbahnen gebaut wurden, lag die uralte deutsche Eisenindustrie noch gebrochen zu Boden. Sie war durch den dreißigjährigen Krieg vernichtet worden und konnte bei den zerfahrenen politischen Zuständen Deutschlands und unter dem Einfluß der aufblühenden Industrien des Auslandes nicht wieder aufkommen. Trotz des inländischen Reichtums an Eisenerz und Kohle konnte man das Eisen billiger vom Auslande beziehen als im Inlande herstellen. Noch um 1847 wurde etwa zweidrittel [33]) des Eisens, welches in Hannover und Oldenburg verbraucht wurde, aus dem Auslande eingeführt. Der Hannoversche Steuerverein begünstigte diese Einfuhr, indem er Roheisen zollfrei ließ, Gußwaren, Stabeisen und Bleche mit einem nur mäßigen Schutzzoll belegte.

Unter solchen Verhältnissen gründete der Kaufmann Julius Schultze im Jahre 1842 das Eisenwerk in Varel. Es war die erste Fabrik im Herzogtum Oldenburg, welche Eisen verarbeitete. [34]) Schultze stammte als Sohn eines Pfarrers aus Beversen bei Lüneburg, war damals 34 Jahre alt und hatte im Dienste eines hannoverschen Handelshauses Oldenburg bereist. Sein Plan war, Roheisen und Kohle aus England zu beziehen, und er nahm in Aussicht, auch Eisenerze und das heimische Raseneisenstein zu verhütten. Ohne eigenes Vermögen fand Schultze in dem Kaufmann Anton Wilhelm Eyting zu Varel alsbald einen Teilnehmer für seinen kühnen Gedanken. Eyting hatte ein Kapital von etwa 30 bis 40000 Taler und stellte es zur Verfügung. Die beiden Unternehmer erhielten unter der Firma Julius Schultze & Comp. am 26. August 1842 von der oldenburgischen Regierung die gewerbepolizeiliche Erlaubnis, und zwar zur Herstellung von Stabeisen, zum Betriebe einer Eisengießerei und zum Betriebe eines Hochofens.

Zunächst wurde eine Eisengießerei eingerichtet. Die erste Anlage bestand aus einem Fabrikgebäude und einem Schmiede- und Wohngebäude

und war bei der Brandkasse zu 3500 Taler versichert. Als nun die Fabrik den Betrieb eröffnete und anfing, mit ihren gußeisernen Erzeugnissen mannigfachster Art den Schlossern und Schmiedemeistern Wettbewerb zu machen, hatte das junge Unternehmen zunächst noch einen Kampf mit dem Handwerk zu bestehen. Es gab damals 27 Schlosser- und Schmiedemeister in der Herrschaft Varel, darunter 11 im Orte Varel und 7 in der nächsten Umgebung. Sie bestritten auf Grund ihrer Zunftverfassung der Eisengießerei das Recht, Schlosser- und Schmiedearbeiten anzufertigen, namentlich die gegossenen Eisenwaren mit schmiedeeisernen Beschlägen zu versehen. Die Schlosser- und Schmiede-Innungen erhoben daher im Frühjahr 1843 Beschwerde gegen die Fabrik. Sie wandten sich mit ihren Ansprüchen bis an den Großherzog, auch schlossen die Schlosser- und Schmiede-Innungen von Oldenburg und Jever sich ihnen an. Die Verhandlungen zogen sich mehrere Jahre hin. Die endgiltige Entscheidung ging schließlich dahin, daß die Fabrik an ihren für den Ort Varel bestimmten Waren keine handwerksmäßigen Arbeiten vornehmen dürfe, im übrigen in ihrem Betriebe nicht beschränkt sei. Vollständige Bewegungsfreiheit erhielt die Fabrik erst im Jahre 1861 mit der Einführung der Gewerbefreiheit.

Jener Streit mit den Handwerkern hatte übrigens die Fabrik nicht abgehalten, ihren Betrieb fortzusetzen und zu erweitern. Neben der Herstellung von Gußwaren wurde alsbald auch eine Maschinenfabrik mit Kesselschmiede eingerichtet. Im Jahre 1852 wurde dann ein Hammerwerk zur Erzeugung von Schmiedeeisen und 1853 ein Puddlings- und Walzwerk zur Herstellung von Stabeisen, Feineisen und Eisenblechen erbaut.[35])

Diese Erweiterungen waren von Schultze bereits bei der Gründung ins Auge gefaßt, konnten aber schon wegen der bestehenden Zollverhältnisse erst jetzt durchgeführt werden. Das Stab- und Feineisen sowie das Eisenblech hatte im Steuerverein bei einem Zoll von nur 1 ℳ 25 ₰ bis 3 ℳ 12 ₰ für den Zentner gegen die überlegene englische Industrie keinen genügenden Schutz, war dagegen unter den Sätzen des Zollvereins (4 ℳ 50 ₰ bis 9 ℳ für den Zentner je nach Durchmesser und anderen Merkmalen) wohl konkurrenzfähig. Solange Varel unter

dem Steuerverein lebte, war also ein Absatz von Walzwerksfabrikaten in Oldenburg, Hannover und Braunschweig durch den Wettbewerb des englischen Eisens ausgeschlossen und ein Absatz nach Preußen außerdem durch die Schranke des deutschen Zollvereins unmöglich gemacht. Erst als Oldenburgs Anschluß an den deutschen Zollverein im Vertrage vom 7. September 1851 zwischen Hannover und Preußen gesichert und für Eisenfabrikate vom April 1853 an wirksam wurde, wurden jene Betriebserweiterungen wirtschaftlich möglich.

Zu einer Verhüttung von Erzen und Raseneisenstein, welche bei der Gründung der Fabrik ebenfalls in Aussicht genommen worden war, ist es nicht gekommen, vielmehr hatte die Fabrik in ihrem Walzwerk den Gipfelpunkt erreicht. Mit vorsichtiger und starker Hand war das Werk aus kleinen Anfängen von Jahr zu Jahr weiter aufgebaut. Ein anschauliches Bild hiervon gibt folgende Zusammenstellung aus dem Brandkassenregister:

Jahr	Feuer-versicherungswert aller Fabrikgebäude in Mark	Jährlicher Zuwachs an Gebäuden
1842	10 500	Fabrikgebäude, Schmiede- u. Wohngebäude
1843	17 880	Arbeitshaus, Anbauten der anderen Gebäude
1844	27 990	Lagerhaus mit Wohnung u. Malerwerkstatt, Gebäude für Dampfmaschine m. Kesselhaus u. Kohlenschuppen, großer Schornstein für Dampfmaschine, Kohlenbude
1846	28 860	Formhaus
1847	32 010	Lager- und Arbeitshaus
1850	38 460	Lagerhaus, Formhaus mit einem Gang
1851	39 360	Umbau des Gebäudes für Dampfmaschine mit Kesselhaus und Kohlenschuppen
1852	44 430	Hammerwerkgebäude, Eisenschuppen u. Kesselschmiede
1854	54 060	Walzwerkgebäude, Putzhaus, Schuppen
1855	60 690	Wohnhaus, Gebäude für die Schleiferei, Schornstein, Torfschuppen

Für 1856 sind uns auch genauere Angaben über das Eisenwerk erhalten.[36]) Es setzte sich zusammen:

1. aus einer Eisengießerei mit 2 Cupolöfen (etwa 100 Arbeiter),
2. aus einer mechanischen Werkstätte mit 12 Arbeitsmaschinen und einer Kesselschmiede (etwa 40 Arbeiter),
3. aus einem Stabeisen und Blechwalzwerk mit 2 Puddelöfen, 2 Schweißöfen und 2 Blechglühöfen, (etwa 80 Arbeiter).

Es waren 4 Dampfmaschinen aufgestellt mit zusammen 90 Pferdekräften und ein Dampfhammer von 30 Zentner Gewicht.[37]) Die Fabrik verarbeitete im Jahre 1855 34250 Zentner Roheisen und 15160 Zentner altes Eisen zu 14750 Zentner Gußwaren und 22770 Zentner Schmiedeeisen, gewalztem Eisen und Dampfkessel.

Das Rohmaterial wurde zur See über den Vareler Hafen bezogen,[38]) und zwar das Roheisen vorzugsweise aus Schottland oder Belgien, teilweise auch aus Schweden, die Kohle aus Schottland. Die Erzeugnisse wurden teilweise im Herzogtum Oldenburg und im benachbarten Hannover abgesetzt, teilweise aber auch in den deutschen Küstenländern der Ostsee, indem die Schiffe als Rückfracht aus der Ostsee Getreide und Holz nach England führten und von England wiederum Kohle und Roheisen nach Varel übernahmen.

Das Vareler Eisenwerk hatte im Jahre 1856 einen Zustand hoher Blüte erreicht. Die Aktiengesellschaft, die alsbald das Werk übernahm, konnte mit ihrem Gründungsaufruf wohl mit Recht sagen: „Die vorzügliche Einrichtung und Leistung des Etablissements, was Gußwaren, Maschinen, Stabeisen und Bleche betrifft, sowie seine außerordentliche Rentabilität sind in weiteren Kreisen bekannt geworden und haben ihm den ehrenvollsten Namen in der norddeutschen Industrie und Handelswelt gesichert."

Die Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Maschinenbau.

Die großen Erfolge des Eisenwerks riefen im Gründungsfieber der fünfziger Jahre das Verlangen wach, den Betrieb des Walzwerks noch weiter auszudehnen. Der Ingenieur Otto Oechelhäuser war es, der diese

Die sog. Börse.

Pläne anregte. Er war, wie bereits ausgeführt, in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre bei dem Eisenwerk angestellt worden, vermutlich als der Zollanschluß Oldenburgs die Möglichkeit gab, das Walzwerk einzurichten. Über Oechelhäusers Plänen kam es, so wird erzählt, zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen A. W. Eyting und Julius Schultze, den beiden Geschäftsinhabern, indem Eyting auf die Pläne Oechelhäusers einging und sein Teilhaber sich ihnen widersetzte. Infolgedessen trat Schultze gegen eine Abfindung von reichlich 100000 Tlr. aus.

Eyting und Oechelhäuser machten aus dem Eisenwerk nun eine Aktiengesellschaft, welche das Werk für 166000 Tlr. übernahm. Hiervon entfielen auf:

Immobilien	90000	Tlr.
Maschinen und Mobilien . . .	68000	„
Modelle	8000	„

Außer A. W. Eyting und Otto Oechelhäuser beteiligten sich als Gründer daran der Fabrikant E. Heeder und der Kammerassessor F. C. Keiners aus Varel, Wilhelm Oechelhäuser aus Mühlheim, ein Hüttendirektor aus Hochdahl und einige Kapitalisten aus Berlin, Hamburg und Bremen. Bei der Gründung wurden 350000 Tlr. gezeichnet, 50000 Tlr. mehr, als für die Entstehung der Aktiengesellschaft mindestens vorgesehen waren. Das Kapital war in 3500 Aktien zu je 100 Tlr. zerlegt. Otto Oechselhäuser wurde zum Direktor bestellt, und der Betrieb ging am 2. Januar 1857 auf die Gesellschaft über.

Die Aktiengesellschaft vergrößerte jetzt ihren Betrieb bedeutend. Im Walzwerk wurde eine dritte Walzenstraße mit einer 100 pferdigen Dampfmaschine eingerichtet, außerdem wurden vier neue Puddlingsöfen und ein neuer Schweißofen aufgestellt, auch wurde ein neues Walzwerkgebäude errichtet. Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede wurde neu ausgestattet und erweitert. Die Gießerei wurde mit einem neuen Kuppelofen von 15000 Pfund Schmelzfähigkeit versehen. Diese Erweiterungen und Erneuerungen einschließlich der Ankäufe von Grundstücken erforderten einen Kostenaufwand von fast 55000 Tlr.

Der Umsatz des Eisenwerks stieg nun um das Doppelte, nämlich der Verbrauch von rohem und altem Eisen von 49410 Zentner im Jahre 1855 auf 128387 Zentner im Jahre 1857 und der Umsatz von Waren in derselben Zeit von 37520 Zentner auf 72974 Zentner. Den Hauptanteil hieran hatte das Walzwerk mit einem Umsatz von 56191 Zentner im ersten und 56537 Zentner im zweiten Jahre. Damit rückte Oldenburg unter den Ländern des Zollvereins, welche Stabeisen erzeugten, an die fünfte Stelle; nur Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg waren überlegen, aber selbst Hannover blieb hinter Oldenburg zurück.

Der Wertumsatz des Werkes betrug 1857 396210 Tlr., 1858 378103 Tlr. und der Reingewinn im ersten Jahre 50564 Tlr. und im zweiten 36000 Tlr. Hiervon konnte nach Abzug von 8 % für den Reservefonds, nach Abzug der Tantiemen und nach Vornahme der erforderlichen Abschreibungen eine Dividende von 12 % für das erste und von 9 % für das zweite Betriebsjahr verteilt werden. Der Verwaltungsbericht hebt rühmend hervor, daß es wohl wenige deutsche Eisenwerke gäbe, die dem Vareler Werke in der Rentabilität überlegen wären.

Die Vorteile des Vareler Eisenwerks vor der binnenländischen Eisenindustrie.

Der Betrieb des Eisenwerks beruhte, wie wir bereits gesehen haben, darauf, daß die Rohmaterialien, nämlich Kohle und Roheisen, aus dem Auslande in Varel zusammengeführt und hier verarbeitet wurden, und daß die Fabrikate im Inlande wieder Absatz fanden. Wir haben auch bereits gezeigt, daß dieser Betrieb in größerem Umfange erst möglich wurde, als das Vareler Werk eines wirksamen Zollschutzes gegen die ausländische Industrie teilhaftig wurde. Aber damit ist noch nicht die Überlegenheit erklärt, die das Vareler Werk vor der binnenländischen Eisenindustrie hatte, denn diese genoß natürlich einen gleichen Zollschutz wie Varel, hatte aber den Reichtum an Kohle und Eisenerz vor Varel voraus. Um die Ursache dieser Erscheinung aufzudecken, müssen wir auf technische Einzelheiten der Eisenindustrie und auf die besonderen Verhältnisse jener Zeit näher eingehen.

Bekanntlich wird das Schmiede- und Stabeisen aus Roheisen hergestellt, und das Roheisen in Hochöfen aus Eisenerzen gewonnen. Nun verhütteten die deutschen Hochöfen die Eisenerze noch mit Holz und waren im Begriff, zum Koksbetrieb überzugehen.[89]) Im Jahre 1834 wurden 4,5 % und im Jahre 1842 10,1 % aller Hochofenerzeugnisse des Zollvereins bei Koks oder gemischten Brennstoffen hergestellt. In England dagegen hatte sich der Übergang zum Koksbetrieb weit früher vollzogen, und es gab 1840 dort nur noch einen einzigen Holzkohlen-Hochofen. Es ist aber die Verhüttung der Eisenerze mit Holzkohle viel kostspieliger als der Koksbetrieb, weil das Holz teurer ist, größere Transportkosten verursacht und mehr Arbeitskräfte erfordert. Das Roheisen der englischen Kokshochöfen war daher selbst im inneren Deutschland billiger als das bei Holzbrand hergestellte deutsche Roheisen. Die Werke des deutschen Zollvereins bezogen deshalb einen nicht unbedeutenden Teil ihres Bedarfs an Roheisen aus dem Auslande:

	aus dem Auslande	aus dem Zollverein
	(in Millionen Zentner)	
1854	2,6	8,1
1856	4,—	12,3.

Vor diesen vielen auf das Ausland angewiesenen Werken hatte das Vareler Eisenwerk infolge seiner Lage an der See den Vorteil voraus, daß es das Roheisen billiger beziehen konnte; nach Angabe im Gründungsaufruf beliefen sich die Frachtkosten für den Zentner englischen Roheisens nach Varel auf 0,50 ℳ, nach den Hauptverbrauchsplätzen des Binnenlandes durchschnittlich auf 1 ℳ 20 ₰ den Zentner. Viele binnenländische Werke sahen sich wegen ihrer Abgelegenheit überhaupt von dem Bezuge englischen Roheisens ausgeschlossen und blieben auf das teuere Holzkohleneisen angewiesen.

Von Bedeutung für das Vareler Eisenwerk war ferner, daß es die schottische Steinkohle billig beziehen konnte. Es ist dies erheblich für das Verfrischen, d. h. das Befreien des Roheisens vom Kohlenstoffgehalt bei Herstellung von Schmiede- und Stabeisen. Das Verfrischen kann mit

Holzkohle (Holzkohlenfrischerei) und mit Steinkohle (Puddlingfrischerei) erfolgen. Nun bietet die Puddlingfrischerei ähnliche große Vorteile vor dem Verfrischen mit Holz, wie der Hochofenbetrieb mit Koks vor demjenigen mit Holzkohle. Außerdem eignet sich das Koksroheisen für das Puddlingsverfahren besser als das Holzkohleneisen. Die Eisenwerke des Binnenlandes waren noch vielfach für die Holzkohlenfrischerei eingerichtet und erst allmählich nahm die Steinkohlenfrischerei zu, am schnellsten in Rheinland und Westfalen, wo die Steinkohle aus dem nahen Ruhrgebiet Verwendung fand, am langsamsten im brandenburg-preußischen Hauptbergamtsdistrike mit dem 1837 gegründeten Borsigschen Eisenwerk zu Moabit, wo z. B. 1853 noch 65 % des Stabeisens bei Holzkohle, und in Schlesien, wo 1853 noch 60 % bei Holzkohle verfrischt wurde.

Das Vareler Eisenwerk war dagegen von vornherein auf die Puddlingfrischerei eingerichtet und bezog die Steinkohlen zur See unmittelbar von Newcastle. Die Frachtkosten betrugen $8^1/_2$ bis 9 Groschen für den Zentner und waren im Durchschnitt nicht höher als diejenigen der rheinischen und westfälischen Werke, welche die Kohlen bei dem Fehlen der Eisenbahnen vielfach auf beschwerlichem Landtransport beziehen mußten. Überdies galt die schottische Kohle als besser; das Vareler Werk verbrauchte nach eigener Angabe 20 % Kohlen weniger als die Werke des Ruhr- und Saargebiets. Auch setzte man in Varel der Kohle etwa $^1/_3$ bis $^1/_4$ Torf zu, welcher in unmittelbarer Nähe Varels gewonnen wurde und damals 1 Tlr. für 1000 Pfund kostete. Dieser Torf ist von vorzüglicher Eigenschaft und eignete sich nach Angabe des Gründeraufrufes für die Puddlingfrischerei sehr gut. Dadurch wurden die Kosten der Feuerung herabgesetzt.

Einen anderen Vorteil hatte das Vareler Eisenwerk in seinem Absatzgebiet. Das Eisenbahnwesen, welches Kohle und Eisen in großen Massen überhaupt erst auf dem Landwege transportabel gemacht hat, war in Deutschland erst im Anfang der Entwickelung. Die deutschen Bahnen waren bis dahin für den Zwischenhandel und nicht für die Bedürfnisse der Industrie gebaut. Die Bezirke der Eisenindustrie ent-

behrten der Eisenbahnen für den Absatz nach dem übrigen Deutschland. Es fehlten ihnen hierfür aber auch die Wasserstraßen. Varel war der binnenländischen Industrie wenigstens in den Küstenländern der Nord- und Ostsee daher überlegen. Im Gründungsaufruf heißt es darüber: „Unmittelbar am Meere gelegen bieten ihm — dem Eisenwerk —, vom Lokalabsatz in Oldenburg, Ostfriesland und Hannover abgesehen, die sämtlichen zollvereinsländischen Häfen von Emden bis nach Königsberg auf eine Strecke von mehr als hundert Meilen ein so großartiges Absatzgebiet, wie keinem zweiten Eisenwerk im Zollverein, und zwar zu Frachten, die nach den Nordseehäfen $2^1/_2$ bis 3 Sgr., nach den preußischen Ostseehäfen $5^1/_2$ bis höchstens 7 Sgr. pr. Ztr. betragen, während die schlesischen und rheinischen Eisenwerke dorthin drei bis vierfach höhere Frachten zu tragen haben."

Niedergang des Walzwerks.

Die Blüte des Vareler Walzwerks beruhte auf der Überlegenheit der englischen Eisenindustrie über die deutsche. Infolge seiner günstigen Lage konnte das Vareler Werk die englische Produktionsweise und damit die englische Überlegenheit sich aneignen. Sobald aber die binnenländische Eisenindustrie die englische eingeholt haben würde, mußte das Vareler Walzwerk Gefahr laufen, den Boden unter den Füßen zu verlieren und zusammenzubrechen. Julius Schultze mochte diese Lage erkannt haben und hatte sich wohl deshalb nicht entschließen können, den Plänen seines Ingenieurs zu folgen. Oechelhäuser dagegen war offenbar ganz blind gegen die kommende Zeit. Die Eisengießerei, welche in dem Bedürfnis der Nachbarschaft ihre natürliche und sichere Lebensbedingung hatte, vernachlässigte er ganz und drückte sie mehr und mehr zu einem bloßen Nebenbetrieb der Maschinenfabrik herab. Im Verwaltungsberichte von 1861 schreibt er darüber, daß er die Gießerei nur noch mit dem Gusse von Maschinenstücken und sonstigen schweren Gegenständen beschäftigt, dagegen die Anfertigung anderer Gußwaren fast ganz aufgegeben habe. Statt dessen wurde das Walzwerk zum Hauptbetrieb. Über den Umfang des Betriebes im einzelnen lassen wir die Zahlen reden:

Jahr	Verbrauch von Roh- und altem Eisen (Zollztr.)	Verkauf von			Zahl der Arbeiter
		Stab- und Schmiedeeisen (Zollztr.)	Gußwaren, Dampfkessel und Maschinen (Zollztr.)	Zusammen (Zollztr.)	
1855	49 410	22 770	14 750	37 520	207
1857	128 387	56 191	16 539	72 730	235
1858	122 936	56 537	15 412	71 949	258
1859	85 990	32 890	6 268	39 158	180
1860	59 154	39 902	8 801	48 703	175
1861	82 757	52 034	7 688	59 722	198
1862	87 435	55 263	8 605	63 868	280
1863	131 617	76 003	12 036	88 039	300
1864	120 580	69 255	13 974	83 229	320
1865	122 806	73 659	10 067	83 726	320

Dieser Übersicht sind die Ergebnisse von 1855, zu welcher Zeit das Eisenwerk noch in Händen der Firma Jul. Schultze & Comp. war, vorangestellt. Aus den früheren Jahren und dem Jahre 1856 fehlen leider die Angaben. Im Jahre 1857 setzt dann die Aktiengesellschaft ein mit einer Produktion des Walzwerks von mehr als doppeltem Umfange. Auch der Absatz der Gießerei und Maschinenfabrik stieg, aber nicht infolge einer gesteigerten Produktion, sondern nur vorübergehend, weil die Gesellschaft das übernommene Lager fertiger Gußwaren räumte. Von 1859 an, als das alte Lager ausverkauft war, blieb der Absatz der Gießerei und Maschinenfabrik dauernd unter demjenigen des Jahres 1855.

Diese Betriebsweise sollte der Gesellschaft bald zu schwerem Verhängnis werden. Unter dem erziehenden Schutze der Zollpolitik war ein völliger Umschwung in der deutschen Eisenindustrie eingetreten. Der Übergang der deutschen Hochöfenwerke vom Holzkohlen- zum Koksbetriebe war nun vollzogen und hatte die Produktionskosten des Roheisens bedeutend verbilligt: der Zentner kostete 1844 4 ℳ 67 ₰, 1860 4 ℳ 27 ₰ und 1862 3 ℳ 82 ₰. Der Binnenländer bezog jetzt das Roheisen aus

nächster Nähe und sparte dabei den Zoll von 1 ℳ den Zentner. Ebenso war der Übergang der deutschen Walzwerke von der Holzkohlenfischerei zum Steinkohlenbetriebe nun vollendet und hatte das Stabeisen von 12 ℳ 99 ₰ im Jahre 1843 auf 9 ℳ 66 ₰ im Jahre 1864 im Preise herabgedrückt. Zugleich war die Eisenbahn der Industrie dienstbar geworden. In Rheinland, Westfalen und in Schlesien waren die Steinkohlenbecken mit den Eisenerzgruben durch Schienenwege verbunden worden. Von den Walzwerken dieses Industriegebietes führten die Bahnlinien nach den Häfen des Rheines, der Oder und den Häfen von Holland und eröffneten den deutschen Erzeugnissen überallhin bequem und billig ein Absatzgebiet. Es war die Zeit gekommen, in der die deutsche Eisenindustrie erstarkte und deutscher Unternehmungsgeist mit Übermacht sich ihr zuwandte. Von 1852 bis 1861 waren 75 Gesellschaften mit einem Anlagekapital von reichlich 79½ Mill. Tlr. allein in Berg- und Hüttenwesen gegründet, davon 1856—1857 39 Gesellschaften mit 31¼ Mill. Tlr. Anlagekapital.

Die Wirkung dieser riesenhaften Unternehmungen machte sich in Varel bald bemerkbar. Während die beiden ersten Betriebsjahre noch glänzend abgeschlossen hatten, brachte das Jahr 1859 bereits eine große Enttäuschung, indem es nur einen Reingewinn von 959 Talern ergab und keine Dividende zuließ. Die nächsten Jahre brachten nur eine mäßige Verzinsung und das Jahr 1864 zeitigte einen Verlust von fast 20 000 Taler, der sich im folgenden Jahre wiederholte. Daher wurde 1866 die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Wir geben hier eine Übersicht über die Dividendenverteilung dieser Jahre:

1857	12 %
1858	9 %
1859	—
1860	4 %
1861	2 %
1862	2¾ %
1863	5 %
1864	—
1865	—

Die ungünstigen Ergebnisse von 1859 und 1860, vielleicht auch noch von 1861, sind allerdings wohl zu einem Teile durch die große wirtschaftliche Krisis veranlaßt, die auch in der Eisenindustrie den Absatz allgemein zum Stocken brachte. Diese Handelskrisis hat offenbar von 1859 an den Absatz auch des Vareler Eisenwerks bedeutend beeinträchtigt, bis etwa in den Jahren 1862 und 1863 der Markt die alte Kaufkraft wieder erlangt hatte. Es kommt dies in den Verwaltungsberichten dieser Jahre auch deutlich genug zum Ausdruck. Aber dennoch machte sich schon jetzt auch der aufkommende deutsche Wettbewerb bemerkbar. Schon in seinem Verwaltungsbericht von 1859 deutet der Direktor auf die Konkurrenz hin, welche im Rheinland, Westfalen und Schlesien entstehe, und für das Jahr 1860 klagt er: „Die ermäßigten Eisenbahntarife auf den westfälischen und hannoverschen Bahnen ermöglicht es unserer Konkurrenz, uns an vielen Orten zu begegnen, wohin wir bisher unbedingt billiger als unsere rheinischen und westfälischen Konkurrenten liefern konnten, sodaß unser Absatzgebiet immer mehr auf die Ostsee beschränkt werden dürfte.“ Aber auch an der Ostsee taucht der Industrielle aus dem Binnenlande mit seiner billigen Ware auf. Aus dem Berichte des Aufsichtsrat klingt uns die Verzweiflung entgegen über die unerhört niedrigen Preise, die nicht mehr den bescheidensten Gewinn zulassen. Das Vareler Werk machte die größten Anstrengungen, um sich von der drohenden Erstickung zu befreien. Das zweite Grobwalzwerk wird für die Fabrikation von Feineisen eingerichtet, und es werden große bauliche Erweiterungen vorgenommen, darunter der Bau eines neuen Walzwerksgebäudes. Der Umsatz wurde fast verdoppelt. Ein Hauptabnehmer ist Stettin, wohin das Vareler Werk 1863 allein 23760 Zentner Eisen, meist Feineisen, ablieferte. Das Werk macht Ersparungen und Verbesserungen aller Art in seinem technischen Betriebe, und der Aufsichtsrat stellt dem Direktor und dem übrigen Personal das Zeugnis aus, daß sie das Menschenmöglichste leisten. Aber immer erdrückender wirken Rheinland und Westfalen, „seitdem sie“, wie es im Verwaltungsberichte heißt, „die billigen Eisenbahnfrachten nach dem Rhein haben, von da die Wasserstraßen nach Holland benutzen und von hier in

ungemein billiger Dampfschiff-Fracht ihre Versendungen nach der Ostsee machen."

Es kam hinzu, daß das englische Roheisen teurer wurde, als das deutsche, und man sich 1863 daher genötigt sah, mit großen Transportkosten deutsches Roheisen zu beziehen. Der dänische Krieg im folgenden Jahre brachte das Werk vollends in eine verzweifelte Lage. Die dänische Flotte schnitt den Seeweg ab, sodaß das Eisenwerk, um den Betrieb nur notdürftig aufrecht zu erhalten, nun auch die Kohle teurer aus dem Binnenlande beziehen und den Absatz an die Ostsee bis zum Friedensschluß ganz einstellen mußte. Als dann im August 1864 der Seeweg wieder frei wurde, zeigte es sich, daß die binnenländische Industrie durch den Krieg nur im Absatz, nicht in der Produktion gehemmt worden war: sie räumte ihr überfülltes Lager und überschwemmte geradezu den Markt, sodaß das Stabeisen nach Angabe des Direktors um $2^1/_4$ Taler gegen das Vorjahr im Preise sank. Daher beschloß das Vareler Werk das Jahr 1864 mit einem Verlust von nahezu 20 000 Taler.

Direktor Oechelhäuser verzweifelte nun wohl endgültig an einem glücklichen Ausgang und schied am 1. März 1865 aus. Die Leitung wurde vorläufig dem Ingenieur Preller übertragen, der schon seit 1857 beim Werk angestellt war. Als das Jahr 1865 wiederum einen Verlust brachte, und zwar von reichlich 8000 Taler, wurde die Auflösung der Gesellschaft im Frühjahr 1866 beschlossen.

Es fand sich Gelegenheit, die Einrichtungen des Walzwerks nach Schweden zu verkaufen und einige Erneuerungen und Ergänzungen dafür zu liefern. Diese Lieferungen bildeten die letzte Arbeit, welche das Walzwerk leistete. Zum letzten Male wurde der weißglühende Eisenklotz gereckt, dann legten fast zweihundert Männer die Arbeit nieder, und das stolze Walzwerk wurde stumm für immer.

Die Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie.

Die Liquidation der aufgelösten Gesellschaft zog sich lange hin, weil die Veräußerung der Vorräte durch den deutsch-österreichischen Krieg und

wohl auch durch die verworrene und verzweifelte Lage des eigenen Geschäfts erschwert wurde. Überstiegen doch die Schulden die ausstehenden Forderungen um 133505 Tlr.! Ende 1866 kam aber die Liquidation glücklich zum Abschluß, und die bisherigen Aktionäre übernahmen das Werk unter der Firma: „Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie" mit einem Aktienkapital von 67740 Tlr. Der Wert des Werkes mit seinen Maschinen und Einrichtungen wurde nur zu 15000 Tlr. angenommen. Das Aktienkapital war in 2940 Aktien zu je 21 Tlr. zerlegt. Der Ingenieur Preller wurde zum Direktor bestellt.

Die Gesellschaft setzte nun den Betrieb der Maschinenfabrik, der Kesselschmiede und der Eisengießerei mit neuem Mute fort. Nach Ausscheiden des Walzwerks war die Fabrik freilich um mehr als die Hälfte verkleinert worden: statt 320 Arbeiter im Jahre 1865 waren nur noch 124 im Jahre 1868 beschäftigt. Aber das Werk hatte wenigstens eine gesunde Grundlage wiedergewonnen und erfreute sich nun einer Reihe glücklicher Jahre. Vor allem kam zu statten, daß die Kriegshafenanlagen von Wilhelmshaven einen außerordentlichen Bedarf von Gegenständen aller Art hatten. Im deutsch-französischen Kriege übernahm man auch die Reparatur von Schiffen und Geschützen. Das Werk war in diesen ersten Jahren durch Wilhelmshaven derart in Anspruch genommen, daß der Betrieb ganz auf stetige Bereitschaft für die Marine eingerichtet und die Privatkundschaft vernachlässigt werden mußte. Auch von Kiel aus wurde das Werk viel mit Aufträgen versehen. Die Lieferungen wurden teilweise in einer Filiale ausgeführt, die schon 1862 auf Veranlassung der Preußischen Hafenbaukommission in Wilhelmshaven angelegt worden war, in der Hauptsache aber in Varel. Diese Lieferungen nahmen bis zu 80 % des ganzen Jahresumsatzes in Anspruch und ermöglichten eine Dividende bis zu 40 %.

Neben diesen wertvollen Beziehungen zur Marine fing das Eisenwerk etwa 1872/73 an, auch die Privatkundschaft wieder aufzusuchen. Die Eisengießerei wurde 1872 neu ausgestattet, und die Fabrik entfaltete nun auch in der Pflege der Privatkundschaft eine emsige und vielseitige Tätigkeit.

Die große Handelskrisis, die 1873 einsetzte, ließ das Eisenwerk zunächst unberührt. Aber seit 1877 traten große Verluste ein und nötigten das Werk zu Betriebseinschränkungen. Es kam hinzu, daß auch die Beziehungen zur Marine mit der Zeit schwieriger wurden. Die auswärtige Konkurrenz drückte die Preise, auch fing die Werft an, durch eigene Werkstätten sich unabhängiger zu machen. Freilich behauptete Varel noch längere Zeit seinen ersten Platz, und noch bis 1880/81 wurde es regelmäßig sowohl in Wilhelmshaven wie in Kiel zur beschränkten Submission zugezogen. Dann aber erkalteten die Beziehungen, und zwar zum Teil anscheinend auch aus persönlichen bei der Betriebsleitung des Vareler Werks liegenden Gründen. Die Verluste wiederholten sich und erreichten im Jahre 1883/84 sogar die Höhe von 32 893 ℳ.

Die Leitung der Geschäfte übernahm im Jahre 1884 der Ingenieur Lübbers. Der Betrieb ist seitdem noch mehr eingeschränkt. Die Filiale in Wilhelmshaven wurde 1891 aufgehoben. Der Umbau der Fabrik erforderte einen Aufwand von 70 000 ℳ. Das Aktienkapital wurde im Jahre 1899 von 185 220 ℳ auf 120 000 ℳ herabgesetzt. Das Werk beschäftigte schließlich etwa 70 Arbeiter.

Zum Schlusse geben wir noch eine Übersicht über Umsatz und Dividenden des Werkes:

Jahr	Gesamtumsatz in ℳ	Dividende %	Jahr	Gesamtumsatz in ℳ	Dividende %
1868/69	396 710	30	1885/6	201 728	—
1869/70	392 490	20	1890/1	162 278	—
1870/1	426 015	40	1895/6	146 316	2,63
1875/6	342 288	14	1899/1900	171 534	5
1880/1	224 482	3,17			

Am 6. Mai 1907 ging das Werk für einen Kaufpreis von 120 000 ℳ auf die Hansa-Automobilgesellschaft in Varel über mit dem Rentner Koppen, dem Buchdruckereibesitzer Dr. Allmers und dem Ingenieur

Sporkhorst als Inhabern. Diese verlegten den Betrieb ihrer Automobilfabrik, den sie bereits auf dem Grundstück der Allmersschen Druckerei eröffnet hatten, nun nach dem Eisenwerk, ließen aber die Automobilfabrik vom Eisenwerk getrennt und machten aus dem Eisenwerk eine besondere Gesellschaft mit dem Ingenieur Miebach als Direktor.

Die Vareler Maschinenfabriken.

Wir wenden uns nun zu den übrigen Vareler Fabriken. Wie in den 1840er Jahren die erste Spinnerei in Varel andere Spinnereien nach sich zog, so gab später das Eisenwerk die Anregung zu ähnlichen Gründungen in der Eisenindustrie. Es sind im ganzen vier Fabriken, welche aus handwerksmäßigen Anfängen nach und nach zu ansehnlichen Betrieben emporgewachsen sind. Die älteste unter ihnen ist die Maschinenfabrik und Eisengießerei der Firma A. Heinen. Sie wurde am 26. Juli 1856 von dem Former und Gelbgießer Anton Heinen gegründet. Heinen hatte auf dem Eisenwerk 6 Jahre und dann 5 Jahre in der Maschinenbauanstalt von C. Waltjen & Comp., der jetzigen Aktiengesellschaft Weser zu Bremen, gearbeitet. Darauf machte er sich in seiner Heimat Varel an der Achternstraße in einem kleinen Arbeiterhäuschen selbständig.[43]) Seine ersten Arbeiten bestanden in der Anfertigung von kleinen Messinggegenständen, wie Türdrückern und Hähnen, sowie in Ausbesserungen für die Vareler Spinnereien und sonstigen Fabriken. Das Unternehmen erweiterte sich und veranlaßte den Inhaber, auch Schlossergesellen und andere Gehilfen einzustellen. Dies führte zunächst noch zu einem Streit mit einigen Schlossermeistern, die dem Gelbgießer das Recht versagten, andere als Gelbgießerarbeiten auszuführen; erst das Jahr 1861 mit der Gewerbefreiheit gab ihm freie Hand. Bei der Gewerbezählung im Jahre 1861[44]) bestand der Betrieb aus einem Kuppelofen und 3 Drehbänken, und es waren 8 Arbeiter beschäftigt. Der Betrieb vergrößerte sich jetzt ständig. In den 1870er Jahren hatte die Fabrik ähnlich wie das Vareler Eisenwerk viele und große Aufträge für die Marine in Wilhelmshaven, namentlich in der Metallgießerei, bis die Marine durch den Bau eigener Werkstätten sich auch von Heinen unabhängig machte.

Im Jahre 1875 kam die Springersche Fabrik hinzu. Der Schlossermeister Wilhelm Springer erweiterte seine Bauschlosserei und Reparaturwerkstatt zu einer Maschinenfabrik, sowie Eisen- und Metallgießerei. Ferner gründete im Jahre 1882 Gerlich Uhlhorn eine dritte Maschinenfabrik und 1886 die Firma Wienicker & Lieber eine vierte, und zwar letztere in den Gebäuden der Michaelsenschen Weberei, die ihren Betrieb nach Herford verlegte. Uhlhorn und Wienicker waren vorher in den Vareler Fabriken beschäftigt gewesen.

Die Fabriken fertigten hauptsächlich drei Spezialitäten an: Maschinen für die Tabakindustrie, für die Torfindustrie und für die Ziegeleiindustrie. Die Ziegeleimaschinen finden ihren Absatz mehr in der engeren Heimat, die Torfmaschinen auch im übrigen Deutschland und den Nachbarländern, die Tabaksmaschinen dagegen in fast allen Ländern der Welt, welche Tabak verarbeiten (u. a. Holland, Belgien, Rußland, Rumänien, Ungarn, Griechenland, Persien, Südamerika, Südafrika). Die Herstellung der Tabakmaschinen (zum Schneiden, Rösten, Darren, Sieben, Plätten etc. des Tabaks) geschieht in Deutschland außer in Varel nur in Köln, Offenbach und Frankfurt a. M., ist also eine bemerkenswerte Vareler Spezialität. Die erste Tabaksmaschine wurde 1865 von A. Heinen nach einem englischen Vorbilde gebaut, welches er in einer Tabakfabrik an der Unterweser gesehen hatte. Die Gießerei betreiben die Vareler Fabriken nur für den eigenen Bedarf ihrer Maschinenwerkstätten, ausgenommen die Springersche Fabrik. Diese hat eine selbständige Eisengießerei zur Herstellung hauptsächlich von Kesselherden, Kochherden und Handelsgewichten.

Über den Umfang der Fabrikation können wir nur wenige Angaben machen, weil die Betriebe sich in Privathänden befinden und keine öffentliche Rechnung ablegen. Die Fabrikation ist immerhin nicht unbedeutend. So lieferte z. B. die Firma Wienicker und Lieber im Jahre 1906 nach einer Zeitungsnotiz ihre tausendste Tabakschneidemaschine ab. Nach den Angaben der Gewerbeinspektion über die Arbeiterzahl sind die Fabriken seit 1890 ständig gewachsen im Gegensatz zum Eisenwerk, das seinen Betrieb immer mehr einschränkte:

	Zahl der Arbeiter				
	1890	1895	1900	1905	1906
Eisenwerk	100	89	96	68	55
die 4 übrigen Fabriken .	70	111	156	162	165

Außerdem hatte die Hansa-Automobilgesellschaft im Jahre 1906 19 Arbeiter, sodaß die Vareler Eisenindustrie im ganzen 239 Arbeiter beschäftigte. Übrigens ist auch das Eisenwerk jetzt im Begriff, seinen Betrieb wieder bedeutend zu vergrößern, seitdem es in andere Hände übergegangen ist, und auch die Automobilfabrik ist stark im Wachsen begriffen.

In der Springerschen Eisengießerei hat die Herstellung von Maßen und Gewichten eine besondere Pflege gefunden, wohl deshalb, weil der Betriebsinhaber zugleich Eichmeister ist. Über den Geschäftsumfang des Eichamts von 1871 bis 1906 unterrichtet die nachstehende, den Geschäftsberichten des Eichungsinspektors entnommene Zusammenstellung:

	Produktion von Maßen, Gewichten etc. in Stückzahl:	Einnahmen an Gebühren:
Eichamt Varel	826 000	162 133 ℳ 21 ₰
Die übrigen Eichämter des Herzogtums .	528 105	127 091 „ 23 „

---

7. Kapitel.

Der Vareler Hafen.

Varel verdankt seinen Hafen der Süder- und Norderleke, die kurz nach ihrer Vereinigung bei Varel in die See münden und durch ihr Flußbett in dem unwegsamen Wattenmeer eine Fahrstraße bilden. Schon frühzeitig mag diese Gelegenheit von Fischern und Schiffern benutzt sein. Im Jahre 1732, als der Groden von der ehemaligen Christiansburg bis zur sog. alten Sielstelle eingedeicht wurde, legte der Graf von Varel am Vareler Siel, also dort, wo die Leke durch den Seedeich tritt, einen Lösch- und Ladeplatz an. Es war ein offener, d. h. für Ebbe und

Flut zugänglicher Siel. Er wurde von der gräflischen Herrschaft unterhalten, die dafür die Hafenabgaben erhob. Der Hafen war etwa $2^1/_2$ km von Varel entfernt und durch einen ungepflasterten Weg mit dem Orte verbunden. Die nördliche Strecke des Weges liegt in der Marsch und war bei andauerndem Regenwetter kaum zu passieren. Für den ausgedehnten Getreideausfuhrhandel zu Anfang des vorigen Jahrhunderts mochten daraus sich manche Schwierigkeiten ergeben. Der Marschweg ist darauf anscheinend 1831 gepflastert worden. Als dann unter dem Zollschutz des Steuervereins die Vareler Industrie entstand mit ihrem großen Verbrauch von Roheisen, Kohlen, Baumwolle und mancherlei anderen Rohstoffen, die fast ausschließlich zur See bezogen wurden, wurde 1844 die Straße ganz bis Varel gepflastert.

Im Jahre 1846 wurde der vor dem Hafen angewachsene Groden eingedeicht und der noch heute bestehende Seedeich gebaut. Daher wurde eine neue Schleuse in dem neuen Seedeich erforderlich. Entweder mußte der Hafen nun vor die neue Schleuse verlegt, oder die neue Schleuse zum Durchlassen der Schiffe eingerichtet werden; man hatte die Wahl zwischen einem sog. offenen Siele, wie er bislang ausgereicht hatte, und einem sog. geschlossenen Siele. Vor der neuen Schleuse ließ sich nun ein Hafen nur mit großen Kosten einrichten. Er wäre auch von Varel um fast einen halben km weiter entfernt gewesen als der alte. So entschied man sich dann dafür, den alten Hafen beizubehalten, also die neue Schleuse zum Durchlaß für die Schiffahrt einzurichten. Die Schleuse wurde 12 Fuß tief und 28 Fuß breit angelegt, um für Seeschiffe von 11 Fuß Tiefgang zu genügen, wie sie damals in sog. Europäischer Fahrt üblich waren. Die Kosten beliefen sich auf 46500 Taler und wurden, wie folgt, aufgebracht:

Vareler Sielacht	21000	Taler
Staat	12000	„
Stadt Varel	8000	„
Freiwillige Beiträge Gewerbetreibender . .	5500	„
zus.	46500	Taler.

Die alte, übrigens schon baufällige Hafenanlage blieb unverändert bestehen. Es war aber bereits damals in Aussicht genommen, den Hafen landeinwärts zu verlegen. Als nun die Baufälligkeit in den nächsten Jahren zunahm, sodaß ohnehin bedeutende Kosten für die Erneuerung hätten aufgewendet werden müssen, wurde der Hafen 1852/53 binnenwärts auf Kosten des Staats verlegt. Die Leke wurde bis zur Grenze der Geest und der Marsch schiffbar gemacht und am Endpunkt zu einem Hafenbecken erweitert. Die Leke floß also durch den Hafen, und um die Entwässerung nicht zu hemmen, wurde das Hafenbecken nicht durch eine Schleuse abgeschlossen; Ebbe und Flut hatten also Zutritt.

Es zeigte sich nun bald, daß der Hafen unter diesem täglichen Einfluß von Ebbe und Flut stark verschlickte. Auch war der Hafen für den jährlich wachsenden Verkehr zu klein. Es kam wiederholt vor, daß der Hafen und das ganze Sieltief mit 28 bis 34 beladenen Schiffen besetzt war. Das Eisenwerk, welches im Jahre 1856 für sich allein 156 größere Schiffe mit Kohlen und Roheisen löschte, hatte am meisten unter diesen Verhältnissen zu leiden. Auch zum Überwintern wurde der Hafen viel aufgesucht, z. B. 1856/57 von 41 Schiffen, war für diese Zwecke aber ebenfalls unzureichend. Auf Betreiben der Interessenten mit dem Direktor Oechelhäuser an der Spitze entschloß sich die Regierung darauf, das Hafenbecken zu verlängern und durch Anbringung einer abschließenden Schleuse in einen Hochwasserhafen umzuwandeln, die Leke aber um den Hafen herum zu leiten. Die Ausführung wurde 1857 dem Schiffsbaumeister Christian Schwoon übertragen. Damit erhielt der Hafen die Gestalt, die er noch heute hat. Die Baukosten beliefen sich auf 33402 Taler Courant, wovon die Stadt 7000 Taler und die Gewerbetreibenden 5000 Taler beitrugen, darunter das Eisenwerk 2955 Taler.

Wir wenden uns nun zur Entwickelung der Schiffahrt. Im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts war es die Getreideausfuhr nach England, die für den Vareler Hafen bemerkenswert war. Wir haben bereits früher die Reedereigesellschaft erwähnt, die zur Zeit der ersten statistischen Aufnahme im Jahre 1829 mit 5 Schiffen von zusammen 333 Last in Varel ihren Sitz hatte. Die Schiffe dienten dem Getreide-

handel. Es befand sich darunter das größte oldenburgische Schiff überhaupt.[45]) Mit dem Rückgang der Getreideausfuhr ging natürlich auch der Hafenverkehr zurück, und erst die industrielle Entwickelung Varels in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hob den Hafen wieder. Die Vareler Reederei betrug[46])

Jahr	Schiffszahl	Lasten
1829	6	370
1846	3	111
1850	5	186
1855	8	284
1860	24	861
1862	25	918

Die große Vermehrung der Vareler Händelsflotte seit Mitte der 1850er Jahre ist freilich zum Teil auf einen Zufall zurückzuführen, nämlich die Zerstörung von Wangerooge. Nach dem Untergange ihrer Heimat siedelten 10 Schiffe[47]) mit zusammen 301 Last nach Neuwangerooge am Vareler Hafen über. Im übrigen ist aber die Vergrößerung der Handelsflotte eine Folge der großen Entwickelung, die Handel und Industrie in Varel erfuhr. Varel wurde hauptsächlich Einfuhrhafen. Die wichtigsten Einfuhrartikel waren Kohle, Roheisen, Baumwolle, Getreide und Holz. Ausgeführt wurden Stabeisen, Getreide und Ziegelsteine. Eine Zeitlang wurde auch Vieh ausgeführt, meist nach England. Die Ausfuhr betrug 1853:[48]) 844 Stück Hornvieh, 11 Pferde, 23 Schafe, 3 Schweine; 1857:[49]) 879 Stück Hornvieh; 1862: 630 Stück Hornvieh. Der Transport wurde seit 1857 durch den Dampfer der Jade-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft besorgt. Die Ausfuhr von Vieh hörte übrigens schon 1863 auf, und zwar nicht aus örtlichen Gründen, sondern weil die Fleischpreise in Deutschland stiegen, der Absatz im Inlande also lohnender wurde.[50])

Von Bedeutung wurde auch die Ausfuhr von Ziegelsteinen. In den 1850er Jahren hatte die Ziegelindustrie, angeregt durch die Gründung von Wilhelmshaven und durch die sonstigen überaus günstigen Konjunkturen, auf der friesischen Wede eine große Ausdehnung gewonnen.

Die Ziegeleien fanden ihr Absatzgebiet in Wilhelmshafen, an der Weser und Elbe und in Holstein. Ellensendammersiel, seit 1848/49 mit Bockhorn durch eine Chaussee verbunden, wurde hauptsächlich der Ausfuhrhafen für diese neue und bedeutende Industrie. Zugleich wurde natürlich auch der Vareler Hafen benutzt, nämlich von den Ziegeleien der Land- und Stadtgemeinde Varel.

Der Jahresbericht des Hauptzollamts für 1857 bezeichnet den Vareler Hafen als den bedeutendsten im ganzen Zollbezirk. Während Ellenserdammersiel nur für die Ausfuhr von Ziegelsteinen diente, spielte in Varel die Einfuhr die größere Rolle. Der Verkehr in beiden Häfen betrug:

	Eingang			
	Vareler Hafen		Ellenserdammersiel	
	1855	1865	1855	1865
Zahl der Schiffe	331	472	278	387
Größe in Lasten	8199	14807	4503	7158
leer	55	51	184	317
	Ausgang			
Zahl der Schiffe	285	485	274	385
Größe in Lasten	6538	15210	4421	7099
leer	110	325	46	27

Zu erwähnen ist noch die Schiffswerft, die der Schiffszimmermann Christian Schwoon, früher in Steinhausersiel, anscheinend im Jahre 1854 am Vareler Hafen gründete. Es war die einzige an der Jade, die sich nicht nur mit der Ausbesserung, sondern auch mit dem Neubau von Schiffen befaßte.[51]) So lieferte die Werft z. B. 1856 1 Schonergalliot, 2 Leichterprähme und 4 Baggerprähme ab. Sie beschäftigte 1856 und 1857 durchschnittlich täglich 50 Arbeiter, im Jahre 1859 aber nur noch 19, 1860 noch 12 Arbeiter. Seit Anfang der 1870er Jahre scheint die Werft überhaupt keine Schiffe mehr gebaut zu haben und alsbald ganz eingegangen zu sein.

Auch im übrigen sollte der Vareler Hafen bald seine Bedeutung wieder einbüßen, die er in der Mitte des vorigen Jahrhunderts gewonnen hatte. Die Eisenbahn und das Dampfschiff drängten die Küsten- und Segelschiffahrt immer mehr zurück. Dagegen wuchs die oldenburgische Großschiffahrt. Aber der Hafen von Varel und die übrigen Anlegeplätze der Jade sind für sie unzugänglich, und nur das tiefe Fahrwasser der Weser ist für die moderne Schiffahrt geeignet. Die oldenburgische Handelsflotte in den beiden Gebieten der Weser und der Jade entwickelte sich:[52])

	Weser		Jade	
	Schiffe	cbm	Schiffe	cbm
1851	317	53274	68	7386
1876	405	154244	61	6543
1891	311	232457	37	3923

Daß der Varelerhafen, die Lebensquelle der Vareler Großindustrie, der Großschiffahrt verschlossen blieb, hat, wie wir bereits früher ausgeführt haben, wesentlich zum Ruin der Vareler Großindustrie beigetragen. Die Industrie, die in Varel am Leben blieb oder neu entstand, bevorzugte nun immer mehr die Eisenbahn und vernachlässigte den Hafen. Schon im Jahre 1878 berichtet das Hauptzollamt: „Das Hauptamt ist am Hafen nicht mehr zweckmäßig belegen, da der Hauptverkehr schon länger nicht mehr am Hafen, sondern am Bahnhof stattfindet. Eine Verlegung desselben zum Bahnhof dürfte deshalb angemessen sein". In diesen ungünstigen Zeiten ging daher die Vareler Handelsflotte bald stark zurück, und heute ist sie auf drei kleine Schiffe zusammengeschrumpft. Der Schiffsverkehr dient jetzt, gerade wie in Ellenserdammersiel schon früher, hauptsächlich der Ausfuhr von Ziegelsteinen, ohne die Bedeutung von Ellenserdammersiel zu erreichen. Einfuhrartikel sind Holz aus der Ostsee und Rückgüter von Hamburg.

Von günstigem Einfluß ist die am 15. Mai 1893 eröffnete Vareler Nebenbahn geworden, die die Ziegeleien der Umgegend bequem bis an die Ladeplätze des Hafens heranführt. Seit dem Bestehen der Hafenbahn werden auch Kohle und Koks aus Westfalen, wenn auch nur in geringer Menge, von den Holzschiffen als Rückfracht nach Schweden ausgeführt.

Der Verkehr von Varelerhafen und Ellenserdammersiel in neuerer Zeit war folgender:

	Eingang					
	Vareler Hafen			Ellensendammersiel		
	1875	1890	1900	1875	1890	1900
Zahl der Schiffe	201	293	285	724	782	504
Größe in Lasten	7920	8984	7720	20090	19226	14832
leer	106	207	204	709	747	486
	Ausgang					
Zahl der Schiffe	189	293	284	715	786	501
Größe in Lasten	7359	8946	7719	19712	19304	11427
leer	59	32	34	9	20	69

Die Einfuhr von Getreide hat neuerdings in Varel ganz aufgehört. Ursprünglich erfolgte die Einfuhr direkt von der Ostsee nach Varelerhafen. Später zogen die Häfen der Weser mit ihren großen Frachtdampfern den Getreidehandel ganz an sich, aber von der Weser wurden dann jährlich etwa 800 bis 1000 Tons auf Küstenschiffen auch nach Varelerhafen verfrachtet, bis die am 1. Mai 1896 eröffnete Bahn von Brake nach Oldenburg einen billigeren Weg schaffte; seitdem ist kein Getreide mehr im Varelerhafen eingeführt. Der Haupteinfuhrartikel ist also jetzt das Holz geblieben. Im Jahre 1907 wurden 31 größere Schiffsladungen mit reichlich $3^1/_2$ Millionen Kilogramm bezogen. Aber der Varelerhafen wird voraussichtlich auch diese Einfuhr verlieren, wenn erst die Varel-Weserbahn gebaut sein wird. Wie schon heute das Getreide, so wird dann vermutlich auch das Holz nur auf großen Frachtdampfern seinen Weg nach Brake nehmen und von dort mit der Bahn bezogen werden. Zugleich wird der Varelerhafen die Ausfuhr von Kohle und Koks verlieren. So werden Frachtdampfer und Eisenbahnen dem kleinen Hafen immer mehr die Arbeit aus der Hand nehmen.

8. Kapitel.

Entstehungsgeschichte der Vareler Eisenbahnverbindungen.

Entstehung der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn.

Als das Eisenbahnwesen in Deutschland aufkam, war Oldenburg in seiner Wirtschaftspolitik wesentlich vom damaligen Königreich Hannover abhängig. Hannover stand mannigfachen wirtschaftlichen Bestrebungen Preußens ablehnend gegenüber und wirkte dadurch auf Oldenburg lähmend zurück. Oldenburgs zollpolitische Abhängigkeit von Hannover haben wir bereits angedeutet. Statt sich dem deutschen Zollverein anzuschließen, sah sich Oldenburg genötigt, 1834 mit Hannover und Braunschweig zu einem besonderen Steuerverein zusammenzutreten. Während Braunschweig sich schon 1841 wieder freimachte, mußte Oldenburg noch bis 1852 zollpolitisch mit Hannover zusammengehen; erst jetzt gelang es Preußen, Hannover und damit zugleich Oldenburg zum deutschen Zollverein hinüberzuziehen. Ähnlich erging es Oldenburg im Eisenbahnwesen. Während in Preußen bereits Ende der 1830er Jahre die ersten Bahnlinien in Betrieb waren, begann Hannover erst im folgenden Jahrzehnt mit dem Bahnbau in seinem Lande. Die ersten Linien, welche für Oldenburg unmittelbares Interesse beanspruchen, sind die von Minden und von Hannover nach Bremen und von Minden über Osnabrück nach Ostfriesland. Hierüber[53]) fanden seit Anfang der 40er Jahre langwierige, zeitweise ganz unterbrochene Verhandlungen zwischen Preußen und Hannover statt; Hannover wollte nicht eine direkte Verbindung von Minden nach Bremen zulassen, sondern nur auf dem weiten Umwege über Hannover, um den Verkehr von Bremen auf hannoversches Gebiet zu leiten. Aber Hannover war für seine Bahn nach Osnabrück und Ostfriesland über Minden auf Preußens Zugeständnis angewiesen. Schließlich einigte man sich über jene beiden Linien im Vertrage vom 2. Februar 1846. Sie wurden darauf im folgenden Jahre gebaut.

Es ist begreiflich, daß man in Oldenburg unter solchen Verhältnissen erst spät an eigenen Bahnbau denken konnte. Eines der ersten

Projekte ist das des Konsuls Bley in Varel vom Jahre 1845 und 1851.[54]) Er brachte eine Verbindung von Varel und Brake mit Bremen in Vorschlag zum Anschluß an die Köln-Mindener Linie. Die Verhandlungen über den Anschluß Oldenburgs an den deutschen Zollverein weckten dann das Verlangen nach Eisenbahnverbindungen auch in weiteren Kreisen. Es wurde eine Linie von Varel und Brake über Oldenburg nach Osnabrück viel erörtert und fand allgemeine Zustimmung. Nur das industrielle Varel hatte abweichende Wünsche; es wollte nicht einen Anschluß nach Osnabrück, sondern nach Minden zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn, um abgekürzte Verbindung mit dem westfälischen Kohlengebiet zu erhalten.

Diese Bestrebungen fanden im Sinne Varels eine unerwartete und willkommene Förderung durch die militärischen Interessen Preußens und sein Bedürfnis nach einem Kriegshafen an der Nordsee. Im Vertrage vom 20. Juli 1853 nämlich, in welchem Oldenburg im allgemeinen deutschen Interesse das Gebiet von Wilhelmshaven an Preußen abtrat, übernahm Preußen die Verpflichtung, eine Bahn von Wilhelmshaven über Varel und Oldenburg in südlicher Richtung zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn zu bauen. Hannover hinderte indessen Preußen an der Erfüllung dieser Verpflichtung. Die Bahn mußte auf einer kurzen Strecke das Königreich Hannover durchschneiden, was die Hannoversche Regierung nicht zulassen wollte. So zog sich die Herstellung der Bahn ins Ungewisse hinaus. Es wurde dies namentlich in Varel schmerzlich empfunden, wo 1857 die große Wirtschaftskrisis einsetzte und das Verlangen nach einer Bahnverbindung um so stärker brennen ließ. Die Stadt Varel wurde schließlich im Jahre 1862 bei dem Oldenburgischen Staatsministerium vorstellig, Preußen zur Erfüllung seiner Verpflichtung zu veranlassen. Diese Wünsche fanden Gewähr, als Oldenburg durch Vertrag vom 16. Februar 1864 weitere Gebietsteile bei Wilhelmshaven abtrat zur Anlegung dreier Befestigungswerke. Hierbei verpflichtete sich Preußen, die Bahn von Wilhelmshaven zunächst bis nach Oldenburg auszuführen, und zwar in derselben Zeit, innerhalb welcher Oldenburg die inzwischen geplante Bahn von Oldenburg nach Bremen fertiggestellt

haben würde. Gleichzeitig wurde in Aussicht genommen, die Wilhelmshavener Bahn über Oldenburg nach Süden weiter zu führen zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn. Der Bau der Strecken Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen wurde nach einigen Jahren in Angriff genommen, und am 15. Juli 1867 wurde die Bahn Oldenburg-Bremen und am 3. September die Bahn Wilhelmshaven-Oldenburg eröffnet.

Zur Weiterführung dieser Strecke nach Minden ist es freilich nicht gekommen, weil bis zu den Ereignissen des Jahres 1866 die ablehnende Haltung Hannovers und nachher die Rücksicht auf die inzwischen gebaute sog. Hamburg-Pariser Bahn entgegenstand. Infolgedessen baute Oldenburg später die Bahn nach Osnabrück, wodurch Varel auf diesem Wege den kürzesten Anschluß an das Ruhrkohlengebiet erhalten hat. Diese Bahn ist am 16. November 1876 eröffnet.

Der Bahnhof Varel.

Nach dem Plane des Eisenbahnbauinspektors Dulon, welcher im Jahre 1863 im Auftrage Preußens die ersten Vorarbeiten für die Heppens-Oldenburger Bahn ausführte, sollte der Bahnhof Varel im Westen der Stadt zwischen der Oldenburgerstraße und der Windallee in der Nähe des Vareler Holzes liegen. Die mit der Ausführung des Bahnbaues betraute Preußische Eisenbahnkommission schloß sich im folgenden Jahre diesem Plane an.

Als dies in Varel näher bekannt wurde, kam es in der Bürgerschaft alsbald zu einem großen und lebhaften Meinungsaustausch über die zweckmäßige Lage des Bahnhofs. Ein Teil der Bürgerschaft, welcher es unter Führung des damaligen Direktors des Eisenwerks Otto Oechelhäuser in einer Eingabe an die Oldenburgische Regierung auf über 300 Stimmen brachte, forderte die Verlegung des Bahnhofs auf die östliche Seite der Stadt. Dort befand sich das eigentliche Fabrikviertel. Oechelhäuser plante, die sämtlichen industriellen Anlagen durch ein gemeinsames Gleis an den Bahnhof anzuschließen. Er berechnete den gesamten Verbrauch der Vareler Industrie an Kohlen, Roheisen und Baumwolle auf jährlich 35 Millionen Pfund; das Eisenwerk allein hatte nach seiner

Angabe im letzten Jahre 22 Millionen Pfund Kohlen verbraucht. Man setzte nun voraus, daß dieser ganze Bedarf in Zukunft besser und billiger durch die Bahn als zur See würde bezogen werden können. Andererseits berechnete Oechelhäuser die Erzeugnisse an Stabeisen, Blechen, Maschinen, Gußwaren, Geweben und Garnen, welche die Industrie jährlich mit der Bahn ausführen würde, auf jährlich 6 Millionen Pfund (außerdem noch 7—8 Millionen Pfund zu Schiff). Dieser große Gütertransport zwischen Bahnhof und Fabrikviertel hätte bei westlicher Lage des Bahnhofs durch die Stadt erfolgen müssen. Um die Stadt zu entlasten und den Fabriken den Transportweg möglichst zu verkürzen, hielt man die östliche Lage des Bahnhofs für vorteilhafter. Zugleich glaubte man, eine Verbindung der Bahn mit dem Hafen herstellen zu können. Man hoffte sogar, dadurch Varel zum Ausfuhrhafen für westfälische Kohlen nach den Ländern der Unterelbe, nach Schleswig und Jütland zu machen, sobald erst die Bahnverbindung von Gelsenkirchen, dem Mittelpunkt des Westfälischen Kohlengebietes, über Recklinghausen, Münster, Osnabrück, Vechta und Oldenburg hergestellt sein würde. Die Gegenpartei, welche vom Kaufmann und Konsul Kley geführt wurde und es in einer Eingabe an das Oldenburgische Ministerium auf etwa 260 Stimmen brachte, darunter viele Grundbesitzer aus der Umgegend, trat für den ursprünglichen Plan ein. Diese Partei machte geltend, daß die unsicheren Konjunkturen der Industrie für die Lage des Bahnhofs nicht ausschlaggebend sein dürften. Der Bahnhof am Holze liege der Stadt näher, habe die Oldenburger Chaussee und die Windallee als bequeme Zufuhrstraßen und ermögliche zugleich, die Bahnlinie anstatt über Jaderberg in der den Interessen der Stadt mehr entsprechenden Linie über Wapeldorf zu führen.

Die Stadt entschied sich in einer gemeinschaftlichen Sitzung des Magistrats und Stadtrats vom 4. Juli 1864 mit 13 gegen 4 Stimmen im Interesse der Industrie für die östliche Lage des Bahnhofs. Das Oldenburgische Ministerium trat dem bei, weil es ebenfalls die östliche Lage den Verkehrsinteressen der Stadt für günstiger hielt, zugleich aber auch, weil so die Bahnlinie über Jaderberg nahe an die Marsch hinangelegt werden konnte, worauf namentlich der Minister von Berg großes

Gewicht legte. Auch die Preußische Eisenbahnkommission war alsbald mit diesem veränderten Plane einverstanden.

Es entstand indessen noch Meinungsverschiedenheit darüber, wo im Osten der Stadt der Bahnhof liegen solle. Die Stadt selbst hatte den Platz zwischen der damaligen Aktienspinnerei und dem Schweinedamm ausersehen, also etwa das Baugelände der kürzlich angelegten Wilhelmshavener Straße. Dieser Vorschlag wurde aber sowohl von Preußen wie von Oldenburg abgelehnt. Das Oldenburgische Ministerium brachte den Platz in Vorschlag, der später in Wirklichkeit gewählt ist, die Preußische Eisenbahnkommission dagegen empfahl den Platz zwischen Hafen- und Mühlenstraße einerseits und Moorhauserweg andererseits. Das Bahnhofsgebäude sollte ungefähr parallel zu diesen Straßen liegen. Die Bahn sollte etwa in der Mitte zwischen Stadt und Hafen die Hafenstraße überschreiten und im Bogen sich zur Stadt wenden. Dieses Projekt hätte große Vorteile gehabt gegen die jetzige Bahnhofsanlage, die auf dem einen Ende eingebettet liegt in einem tiefen, künstlichen Einschnitt, auf dem anderen Ende auf einem künstlichen Erdaufwurf über die Umgebung emporragt, sodaß es unmöglich ist, auch nur ein bescheidenes Lagerhaus am Vareler Bahnhof zu erbauen oder ein Anschlußgleis anzulegen, selbst nicht für das unmittelbar am Bahnhof liegende Gaswerk. Nach dem Preußischen Vorschlage hätte der Bahnhof auf einem weit günstigeren Gelände sich bequem ausdehnen lassen, auch nach dem Hafen zu. Der Bahnhof hätte in der Mühlenstraße eine bequeme Zuwegung zur Stadt gehabt; es wäre nur eine kurze Verbindung vom Bahnhof zur Mühlenstraße zu schaffen gewesen, und es wäre nicht notwendig gewesen, die jetzige Bahnhofstraße neu anzulegen und die jetzige große Bahnhofstraße auszubauen. Es hätte das Gebiet zwischen der Stadt und dem Hafen, welches jetzt durch den künstlichen Bahnhofseinschnitt vom direkten Verkehr mit dem Bahnhof und der Stadt abgeschnitten ist, die unmittelbare Verbindung mit der Stadt über die damalige Gast-, jetzige große Bahnhofsstraße behalten und eine direkte Verbindung über die Hafen- und Mühlenstraße gewommen. In richtiger Erkenntnis dieser Sachlage verwendete sich die Stadtverwaltung sowohl schriftlich als auch

mündlich durch eine Abordnung bei dem Minister von Berg für diesen Preußischen Vorschlag, und auch das Eisenwerk trat diesem Plane durch eine Eingabe bei. Da indessen der Preußische Plan die für Oldenburgische Rechnung gehenden Betriebskosten nach damaliger Berechnung um jährlich reichlich 3000 ℳ erhöht haben würde, so ging Oldenburg nicht von seinem Plane ab und setzte in Berlin durch, daß die Linie und Lage gewählt wurde, welche schließlich zur Ausführung gekommen ist.

Die Vareler Nebenbahn.

Wenn die Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn die Stadt Varel nicht östlich, sondern westlich berührt hätte, wäre es möglich gewesen, die Linie nach Varel westlich unter Abkürzung der Strecke um 1 km über Büppel und Borgestede am Industriegebiet der friesischen Wede vorbei etwa über Steinhausen nach Sande zu führen.

In der Tat haben die beteiligten Gemeinden alles aufgeboten, um diese Richtung durchzusetzen. Die Gemeinde Bockhorn wurde, als kaum die Oldenburg-Wilhelmshavener Linie ausgesteckt war, in diesem Sinne beim Oldenburgischen Staatsministerium vorstellig und die Landgemeinde Varel sowie die Ziegeleibesitzer der friesischen Wede schlossen sich jener Eingabe im wesentlichen an. Als schließlich die Bahn dennoch östlich an Varel vorbeigeführt wurde, ohne die Industriegebiete der Landgemeinde Varel und der friesischen Wede zu berühren, ergab sich für diese die Notwendigkeit, nun durch Nebenbahnen Anschluß an die Hauptbahn zu suchen. Schon bald nach dem deutsch-französischen Kriege planten die Ziegeleibesitzer de Cousser zu Varel und Brumund zu Büppel, ihre Ziegeleien in der Landgemeinde Varel durch eine Schmalspurbahn mit Varel zu verbinden. Und im Jahre 1876 trat die friesische Wede mit der Absicht hervor, eine Eisenbahn nach Ellenserdamm zu bauen. Beide Pläne kamen nicht zur Ausführung.

Als dann die Gemeinde Bockhorn im Jahre 1887 das Projekt wieder aufgriff, nahm die Regierung die Vorarbeiten in die Hand. Es zeigte sich, daß die Strecke von Bockhorn nach Ellenserdamm zu kurz sei, um das Anlagekapital ausreichend auszunutzen. Um das Unternehmen

lebensfähig zu machen, dachte man anfangs an einen Ausbau nach Westerstede, entschloß sich aber dann zu einer Verbindung mit der Stadt Varel, um auch die Ziegeleien der Landgemeinde an die Hauptbahn und an die Jade anzuschließen. Die Bahnlinie, welche schließlich von der Regierung vorgeschlagen wurde,[55]) lief von Varelerhafen-Varel über Büppel, Obenstrohe, Altjührden und Borgstede nach Bockhorn und von dort über Neuenburg und Zetel zur Eisenbahnstation Ellenserdamm und zum Hafen Ellenserdammersiel. Die Bahn sollte, wie die Linie Jever-Carolinensiel, für Rechnung des Bankhauses Erlanger und Söhne zu Frankfurt durch den Staat gebaut und betrieben werden. Die beteiligten Kommunalverbände sollten einen nicht rückzahlbaren und unverzinslichen Zuschuß von 275000 ℳ leisten, darunter die Stadtgemeinde 85000 ℳ und die Landgemeinde Varel 60000 ℳ. Nachdem die Landgemeinde und die Gemeinden Zetel und Neuenburg zur Übernahme ihrer Vorbelastung sich bereit erklärt hatten, suchte die Regierung im November 1887 die Zustimmung des Landtags nach in der Voraussetzung, daß Varel und Bockhorn sich noch für das Projekt würden gewinnen lassen. Aber Varel befürchtete von dem Anschluß der friesischen Wede nach Ellenserdamm und Ellenserdammersiel eine schwere Schädigung seines Verkehrs, und Bockhorn wünschte nicht über Neuenburg und Zetel, sondern unmittelbar mit Ellenserdamm verbunden zu werden. Als die beiden Gemeinden auf ihrem ablehnenden Standpunkt verharrten, zog die Regierung ihre Vorlage zurück, ohne daß es darüber zu einer Verhandlung im Landtage kam.

Auf Betreiben des Amtshauptmanns von Buschmann, welcher damals an der Spitze des Amts Varel stand, einigten sich nun die Gemeinden Bockhorn, Neuenburg und Zetel über eine Bahn, welche diese drei Gemeinden unter sich und mit Ellenserdamm und Ellenserdammersiel verbinden sollte. Man suchte auch die Teilnahme der Landgemeinde Varel zu gewinnen. Die Bahn sollte für Rechnung der Gemeinden gebaut und vom Staate für Rechnung der Gemeinden betrieben werden. Sobald dieser Plan bekannt wurde, trat die Stadt Varel aus ihrer ablehnenden Haltung heraus. Sie entschloß sich nach dem Vorgange der friesischen Wede auf eigene Rechnung eine Bahn von Varelerhafen und Varel nach Bockhorn

zu bauen, und sie rechnete dabei ebenfalls auf eine Beteiligung der Landgemeinde. Die Kosten, welche auf 450 000 ℳ veranschlagt waren, sollten durch Anleihe aufgebracht werden und wurden am 14. November 1889 in erster und am 18. Januar 1890 in zweiter Lesung vom Stadtrat bewilligt. Dabei wurde die genaue Linienführung noch offen gelassen. Es standen zwei Richtungen in Frage, eine östliche, die im wesentlichen übereinstimmte mit dem Projekt, das die Regierung im Jahre 1887 aufgestellt hatte, nämlich über Büppel, Obenstrohe, Bramloge, Borgstede nach Bockhorn, und eine westliche, direkte Linie nach Bockhorn mit einer Abzweigung von Borgstede nach Bramloge. Nach lebhaften Verhandlungen, bei denen sich der Handels- und Gewerbeverein zu Varel für die östliche Linie ausgesprochen hatte, beschloß der Stadtrat am 15. September 1890 auf Antrag des Magistrats die westliche direkte Linie; hoffte man doch die Verbindung der friesischen Wede mit Ellenserdamm und Ellenserdammersiel zu Fall zu bringen.

Inzwischen war aber die Regierung zu dem Entschluß gekommen, die Vareler Nebenbahn als Staatsbahn zu bauen. Ihren noch im Landtage von 1887 vertretenen Standpunkt, wonach sie das oldenburgische Staatseisenbahnnetz als vorläufig abgeschlossen betrachtete und die Vareler Nebenbahn daher dem Privatunternehmen freigegeben hatte, gab sie jetzt auf,[56]) und es wurde nunmehr durch Gesetz vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, festgelegt, eine Reihe von Bahnen unter der Bedingung zu bauen, daß die beteiligten Kommunalverbände innerhalb ihrer Bezirke den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich hergeben und einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuschuß von 10 % der Baukosten leisten sollten. Unter diesen gesetzlich festgelegten Bahnen befand sich auch die Vareler Nebenbahn.

Schon am 24. März 1891 übernahm die Stadt durch Beschluß des Stadtrats jene gesetzliche Vorbelastung für die Strecke vom Vareler Hafen über Varel bis zur Grenze der Stadt- und Landgemeinde. Dagegen lehnte die Landgemeinde jedes Opfer ab. Infolgedessen zeichnete der Ziegeleibesitzer de Cousser zu Varel 30000 ℳ und der Ziegeleibesitzer Schwarting

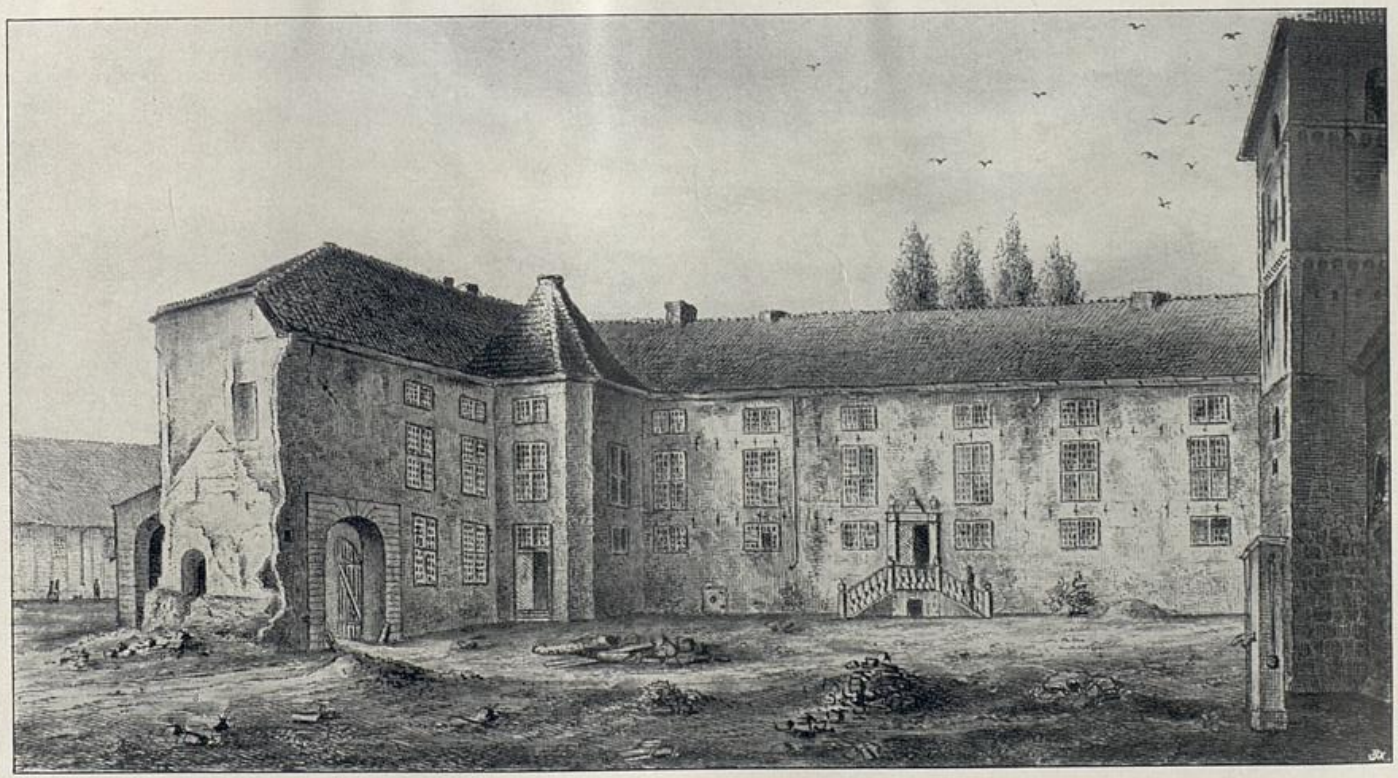
zu Borgstede 15000 ℳ zur Fortführung der Linie nach Borgstede und Bramloge, um den Anschluß ihrer Ziegeleien zu sichern. Die Stadt sah sich, als die Landgemeinde auf ihrem ablehnenden Standpunkt beharrte, schließlich noch veranlaßt, für die Linie von Borgstede bis zur Grenze der Gemeinde Bockhorn die gesetzliche Vorbelastung zu übernehmen. Der Ziegeleibesitzer Wilken zu Borgstede leistete hierbei der Stadt einen Zuschuß von 3000 ℳ. Auch die Fortsetzung dieser Linie zum Bahnhof Bockhorn blieb ungedeckt, weil die Gemeinde Bockhorn sich ablehnend verhielt. Daher übernahm der Amtsverband die Vorbelastung dieser Strecke mit 39222 ℳ 51 ₰ und zog dabei auch die Stadt Varel mit einem Anteil von 13164 ℳ 23 ₰ heran. Die Stadt wehrte sich zwar dagegen, weil sie schon für die Landgemeinde Varel eingetreten war, wurde aber von den Vertretern der übrigen Gemeinden im Amtsrate überstimmt.

Nachdem die anderen Gemeinden schon früher für die übrigen Strecken eingetreten waren, war nun endlich die Bahn in ihrem ganzen Umfange, wie sie gesetzlich vorgesehen war, sicher gestellt. Die meisten Strecken wurden 1893 eröffnet, die Linien Ellenserdamm—Ellenserdammersiel und Bockhorn—Zetel 1894 und die Linie Zetel—Neuenburg 1896.

In ihrer Vielarmigkeit trägt die Bahn deutlich den Stempel ihrer Herkunft an der Stirn: Die Bahn ist das Ergebnis von widerstrebenden Interessen der Gemeinden und der Eifersüchteleien ihrer Vertreter. Sie ist lediglich als lokale Interessentenbahn gebaut. Dieser Mangel tritt jetzt deutlich zu Tage, wo sie auf der einen Seite nach Westerstede und dem Münsterlande bereits fortgeführt ist und auf der anderen Seite Anschluß an die Weser und nach Butjadingen erhalten soll. Wenn es bei den Vorarbeiten einer starken Hand der Regierung gelungen wäre, die Beteiligten rechtzeitig aufzuklären und nötigenfalls durch energischen Druck zusammenzuführen, so wäre zum allgemeinen Besten manches an der unerfreulichen Linienführung vermieden worden.

Zweiter Teil:

Verwaltungsgeschichte.



Hofseite des Vareler Schlosses.

9. Kapitel.

Verfassung und sonstige innere Einrichtung der Stadt.

Nachdem wir die wirtschaftliche Entwickelung der Stadt auf ihrer wechselvollen Bahn begleitet haben, wenden wir uns nunmehr der öffentlichen Verwaltung zu. Die gesetzliche Grundlage für die Entwickelung der Gemeindeverwaltung war in Varel die gleiche wie im übrigen Herzogtum Oldenburg, obwohl Varel bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts staatsrechtlich in gewissem Grade ein Sonderleben führte. Graf Anton Günther von Oldenburg hatte bekanntlich das aus der jetzigen Stadt- und Landgemeinde bestehende vormalige Amt Varel für seinen von der Erbfolge in Oldenburg ausgeschlossenen einzigen Sohn, den Grafen Anton I. von Aldenburg, als selbständige Herrschaft abgesondert. Er verfiel gerade auf Varel, weil diese von der Natur so reich bedachte Landschaft schon damals als eine Perle der Oldenburger Lande erscheinen mochte: Zu dem wenigen, was der Vater seinem einzigen Sohne hinterlassen konnte, legte er ein Kleinod. Als Antons I. Sohn, Graf Anton II. von Aldenburg, ohne männliche Nachkommen starb, fiel Varel an seine Erbtochter, welche sich 1733 mit dem aus Holland stammenden Grafen Wilhelm von Bentinck vermählte. Nachdem die Ehe 1740 wieder getrennt war, ging die Vareler Herrschaft durch Vertrag vom 18. August 1754 auf die minderjährigen Söhne über. So kam Varel an die Grafen Bentinck. Die Landeshoheit in Varel stand aber nicht ihnen zu, war vielmehr 1693 wieder auf Oldenburg übergegangen. Der Graf Bentinck hatte nur eine Mitwirkung in der öffentlichen Verwaltung, insbesondere bei der Besetzung der Behörden, der Anstellung von Predigern und Lehrern, und hatte den Genuß eines Teiles der Steuern, Domänen und Regalien.

Staatsrechtlich war Varel aber ein Bestandteil des Herzogtums Oldenburg. Die Oldenburgischen Gesetze und Verordnungen fanden unmittelbar auch auf Varel Anwendung, und die Maßnahmen der öffentlichen Verwaltung in Varel unterlagen der Genehmigung der Oldenburgischen Regierung.

Im Jahre 1854 wurde diese gräfliche Zwitterherrschaft mit ihren Rechten und Nutzungen von Oldenburg angekauft, und heute erinnert nur noch weniges an die alte gräfliche Zeit: das Waisenhaus und die große Allee im Holz, der Schloßplatz und der Marienlustgarten. Es ist nicht unsere Aufgabe, näher auf die alten Zustände einzugehen. Es kam uns nur darauf an, den allgemeinen Zusammenhang zu finden, der die Vergangenheit mit unseren Tagen verbindet, und wir wollten zeigen, daß trotz der gräflichen Sonderrechte Varel seit alters in Verwaltung und Gesetzgebung gleichmäßig an den Schicksalen des übrigen Oldenburg teilgenommen hat, also auch in der Entwickelung der Gemeindeverwaltung.

Eine städtische Verwaltung konnte nun in Varel selbstverständlich erst beginnen, nachdem Handel und Gewerbefleiß ein größeres Gemeinwesen und damit gemeinsame, der öffentlichen Verwaltung bedürftige Interessen geschaffen hatte. Die Verwaltung in Varel war daher noch eine ländliche, als z. B. Delmenhorst, Vechta, Cloppenburg, Wildeshausen bereits städtische Verfassung hatten. Varel bestand im Anfang des vorigen Jahrhunderts aus den beiden Bauerschaften Nordende und Südende und gehörte zu dem die jetzige Stadt- und Landgemeinde umfassenden Kirchspiel Varel. Der Ort hatte indessen schon damals eine abgesonderte Verwaltung für seine besonderen Einrichtungen, wie Armenschule, Straßenpflasterung, Straßenbeleuchtung, Feuerwehr, Nachtwache, Handwerks-Innungen. Als im Jahre 1831 die Kirchspielsbezirke durch die neue Gemeindeordnung zu politischen Gemeinden wurden, erhielt der Ort Varel eine neue Ortsverwaltung mit Ortsvorsteher und Ortsausschuß.

Die Gemeindeordnung von 1855 tat den weiteren Schritt, indem sie den Ort Varel vollständig von der Landgemeinde absonderte und ihn, ebenso wie Brake und Elsfleth, zu einer eigenen Gemeinde mit städtischer Verfassung machte. Dabei wurden indessen ländliche Teile der vormaligen

Ortsgemeinde wieder zur Landgemeinde Varel abgeteilt; nur für die Schulgemeinde Varel blieben die beiden alten Bauernschaften Nordende und Südende ungeteilt bestehen. Infolgedessen ist das Gebiet der Schulgemeinde, trotzdem später wiederholt Gebietsteile abgetreten sind, noch heute größer als die politische Gemeinde, deren Gebiet seit 1856 im wesentlichen unverändert geblieben ist. Es ist 848,97 ha groß, darunter 129,04 ha Wald.

Varel blieb 1856 zunächst amtssässig, d. h. ein Bestandteil des Verwaltungsbezirks des Amts Varel (sog. oldenburgische Stadt 2. Klasse), und unterschied sich verwaltungstechnisch von den übrigen Gemeinden des Amts nur durch die städtische Verfassung. Die aufstrebende Stadt wurde aber durch Verordnung vom 10. Dezember 1857 auf ihren Antrag am 1. Mai 1858 selbständig (sog. Stadt 1. Klasse), d. h. ein vom Amtsbezirk losgelöster, unmittelbar dem Ministerium unterstellter eigener Verwaltungsbezirk (Stadtkreis). Nur Teile der Staatsfinanzverwaltung, nämlich die Erbschaftssteuer, die Grund- nnd Gebäudesteuer und die Verwaltung des übrigens unbedeutenden Staats- und Kronguts verblieb, gerade wie bei den Städten Oldenburg und Jever, dem staatlichen Verwaltungsamte; alle übrigen administrativen Geschäfte des Amtes gingen auf den Magistrat über, darunter die Schulverwaltung, die Polizeiverwaltung, das Brandkassenwesen, die Hafenverwaltung und die Veranlagung und Hebung der einige Jahre später eingeführten Einkommensteuer.

Die Einrichtung des Gemeindewesens wurde durch ein im Frühjahr 1858 beschlossenes Statut näher festgelegt. Danach besteht der Magistrat aus dem Bürgermeister, der bis 1873 die Bezeichnung Stadtdirektor führte, und 4 Ratsherren. Der Bürgermeister war jedesmal auf Lebenszeit gewählt, im Jahre 1903 erfolgte die Wahl zum ersten Male auf 8 Jahre, wie bei den Ratsherren, nachdem die inzwischen geänderte Gemeindeordnung dies zugelassen hatte. Der Stadtrat (Stadtverordneten-Kollegium) besteht aus 15 Mitgliedern. Im übrigen wurden im Jahre 1858 ein Aktuar, ein Kämmerer und zwei Polizeidiener angestellt oder von der früheren Verwaltung übernommen.

Der weitere Ausbau des Gemeindewesens vollzog sich aber sehr langsam. So wurde z. B. der bereits im Jahre 1858 vorgesehene Stadtbau-

beamte erst im Jahre 1882 angestellt, und eine 1858 ebenfalls vorgesehene Bauordnung gar erst 1905 erlassen. Die bereits im Jahre 1857 beschlossene Übernahme der Bürgerschule auf die politische Gemeinde kam erst im Jahre 1873 zu stande. Die Realschule, welche im Jahre 1879 aus der Bürgerschule gebildet wurde, wurde im Jahre 1887 wieder aufgelöst. Ja, die Stadtverwaltung ging sogar zweimal, nämlich Anfang der 1870er und Anfang der 1880er Jahre, ernstlich mit dem Gedanken um, Varel wieder zur Stadt zweiter Klasse zu machen, also unter die Zuständigkeit des Verwaltungsamtes (Landkreises) Varel zu stellen, um dem Magistrat seine Eigenschaft als untere Verwaltungsbehörde zu nehmen und ihn dadurch von vielen Geschäften zu befreien, die erhöhte Aufwendungen an Arbeit und Personal erfordern. Die Stadtverwaltung zog aber schließlich vor, ihre Selbständigkeit beizubehalten, um nicht die erheblichen Einnahmen, die der Gemeinde als Stadt erster Klasse zufließen, zu verlieren, und um nicht wichtige Rechte der Selbstverwaltung preiszugeben.

Dieser Mangel an Initiative und Unternehmungsgeist, mit welcher die Stadtverwaltung Jahrzehnte lang behaftet war, ist natürlich eine Folge des wirtschaftlichen Niedergangs, der 1858 in Varel einsetzte, also zufällig gerade um die Zeit, als die Stadt in ihrer Verwaltung selbständig wurde. Der Niedergang hielt, wie aus dem ersten Teil unserer Schilderung erinnerlich, ohne Unterbrechung bis Mitte der 1890er Jahre an. Es kam hinzu, daß sich zwei erhebliche Kassendefrauden in der Kämmerei ereigneten. Es fehlte nicht an Stimmen in der Bürgerschaft, welche einen großen Teil des wirtschaftlichen Unglücks der Stadtverwaltung in die Schuhe schoben. Mißverständnisse und Mißtrauen innerhalb der Stadtverwaltung waren an der Tagesordnung. Um diese Zeit mag sich die Sitte eingebürgert haben, daß der Stadtrat in der Regel vor jeder öffentlichen Sitzung eine vertrauliche Vorbesprechung ohne Zuziehung des Magistrats abhält, und daß an der folgenden öffentlichen Sitzung nur der Bürgermeister teilnimmt, die übrigen Magistratsmitglieder aber ihr fernbleiben. Obwohl inzwischen Personen und Verhältnisse längst gewechselt haben, hat sich diese Sitte bis auf den heutigen Tag in Varel erhalten.

Mit dem wirtschaftlichen Wiederaufblühen der Stadt gewann die Stadtverwaltung nach und nach wieder Initiative. Eine erste große Probe davon legte sie schon 1890 ab bei der Übernahme der Vorbelastungen für die Vareler Nebenbahn. Freilich war sie hierbei, wie wir gesehen haben, schlecht beraten. Aber vor anderen größeren Aufgaben, die an sie herantraten, schreckte die Stadtverwaltung anfangs noch zurück. So lehnte der Stadtrat die Einrichtung eines Schlachthauses und die Erbauung eines Armenhauses ab, vor allem aber versäumte die Stadt, die in Privathänden befindliche Gasanstalt bei Ablauf des Konzessionsvertrages im Jahre 1892 und 1897 zu übernehmen, sondern beging den großen Fehler, die Konzession auf 20 Jahre, bis zum Jahre 1917, zu verlängern. Aber manches andere, was in den Tagen des Niedergangs versäumt war, wurde jetzt allmählich nachgeholt. Als das wichtigste nennen wir hier die Gründung der Realschule und der Sparkasse. Anderes haben wir in dem folgenden Kapitel zu behandeln. Zwei größere Aufgaben, die der Magistrat in den letzten Jahren in Angriff nahm, sind freilich noch ungelöst, nämlich die Übernahme der Gasanstalt und der Bau eines Wasserwerks. Wir kommen hierauf an anderer Stelle zurück.

Einen interessanten Einblick in den Werdegang der städtischen Verwaltung gibt die Übersicht über die seit 1858 erlassenen Ortsstatuten der Stadt, von denen die inzwischen wieder außer Kraft getretenen mit einem * bezeichnet sind:

1. betr. die Einrichtung des Gemeindewesens im Allgemeinen, 1858,*
2. „ Anlegung und Unterhaltung der besteinten Fahrstraßen und Wanderungen, 1859,
3. „ eine Feuerordnung*,
4. „ die Anlegung und Unterhaltung der öffentlichen Wege, Straßen und Plätze, 1863*,
5. „ die Feuerlösch- und Rettungsordnung, 1869*,
6. Abänderungsstatut zu 4, 1870*,
7. betr. den Besuch der Fortbildungs- und Gewerbeschule, 1870*,
8. „ die Eröffnung einer Dienstbotenkrankenkasse, 1872*,
9. „ die Bürgerschule in Varel, 1875*,

10. revidiertes Statut I, 1874,
11. betr. den Besuch der Fortbildungs- und Gewerbeschule, 1874,
12. „ einen Zusatz zur Feuerlösch- und Rettungsordnung (Statut 5), 1874*,
13. „ einige Abänderungen des Statuts (Dienstbotenkrankenkasse), 1875*,
14. (revidiertes Statut 9) betr. die höhere Lehranstalt, 1878*,
15. betr. die Reinigung der öffentlichen Fahrstraßen, Wanderungen und Plätze im engeren Bezirk, 1881*,
16. Feuerlöschordnung, 1882*,
17. betr. die Gemeindekrankenversicherung, 1885*,
18. „ „ milde Stiftung „Große's Stift", 1889,
19. „ „ Dienstbotenkrankenkasse, 1893*,
20. revidierte Feuerlöschordnung, 1895*,
21. betr. die obligatorische Fleischbeschau, 1895*,
22. „ „ höhere Lehranstalt, 1897*,
23. über die Quartierleistungen für die bewaffnete Macht während des Friedenszustandes, 1899,
24. betr. die kaufmännische Fortbildungsschule, 1899,
25. „ „ Ausdehnung des Krankenversicherungszwanges auf die Handlungsgehülfen und Lehrlinge sowie über die im städtischen Dienste beschäftigten Schreiber, 1901,
26. über eine Krankenkasse für Dienstverpflichtete, 1903
27. betr. den Marktverkehr und die Höhe des Standgeldes auf den Märkten, 1903,
28. „ die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen, 1903,
29. „ „ Bauordnung, 1905,
30. „ „ Realschule und Vorschule, 1906,
31. „ „ Sparkasse, 1906.

Endlich geben wir in der Tabelle Nr. 4 eine Zusammenstellung sämtlicher Mitglieder des Magistrats und Stadtrats seit 1856. Von ihnen wurde der Stadtdirektor Dr. Klävemann alsbald nach seinem Austritt aus dem städtischen Dienst 1882 und der Schulrat Professor Dr. Ballauff, der langjährige Vorsitzende des Stadtrats 1891 bei seinem 50jährigen Jubiläum als Lehrer der Bürgerschule zu Ehrenbürgern der Stadt Varel ernannt.

Wir haben nun noch kurz das Verhältnis der Stadt zum Amtsverbande Varel zu berühren. Nach der Gemeindeordnung von 1855 war die Stadt Varel gegenüber dem Amte (Landkreis) Varel ganz selbständig. Als aber im Jahre 1870 bei der durch das Unterstützungswohnsitzgesetz veranlaßten Neubeordnung des Armenwesens aus den Amtsverbänden in Oldenburg die Landarmenbezirke gebildet wurden, wurde die Stadt dem Amtsverbande Varel hinzugelegt. Trotz des Einspruchs der Stadt fand jene Bestimmung dann auch in der revidierten Gemeindeordnung vom 15. April 1873 Aufnahme. Entscheidend hierfür scheint die Stellungnahme der Stadt Jever gewesen zu sein. Jever hatte sich für die Zugehörigkeit zum Amtsverbande ausgesprochen, weil bei der glücklichen Lage von Jever in der Mitte des Amtsverbandes — wie es im Berichte des Jeverschen Magistrats an das Staatsministerium heißt — und bei den langjährigen vielfachen regen Beziehungen zwischen Stadt und Land Jever die Interessen im großen und ganzen dieselben seien. Die Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land waren in Jever so eng, daß der Stadtdirektor von Jever zum Vorsitzenden des Amtsrats und ein Stadtratsmitglied zu dessen Vertreter gewählt wurde. Obwohl in Varel die Verhältnisse wesentlich anders lagen, schon deshalb, weil Varel nicht in der Mitte, sondern am nördlichen Rande des Amtbezirks liegt und von seiner ländlichen Umgebung wirtschaftlich weniger abhängig ist als Jever, wurde dennoch auch Varel dem Amtsverbande des Amtsbezirks einverleibt.

Die Zugehörigkeit zum Amtsverbande nahm Varel aber nicht den Charakter eines selbständigen Stadtkreises, denn der Amtsvorstand hat nach der Oldenburgischen Gemeindeordnung keineswegs die Zuständigkeit, welche in Preußen der Kreisausschuß hat. Varel blieb nach wie vor ein eigener, dem Ministerium unmittelbar unterstellter Verwaltungsbezirk mit dem Magistrat als untere Verwaltungsbehörde. Das 1907 in Kraft getretene Verwaltungsgerichtsgesetz bildete daher folgerichtig aus der Stadt Varel ebenso wie aus Oldenburg und den übrigen selbständigen Städten einen eigenen Gerichtsbezirk mit dem Magistrat als Verwaltungsgericht.

Der Amtsverband wurde in der Hauptsache vielmehr nur für die Landarmenpflege und den Bau von Landstraßen zuständig. Der Land-

straßenbau wurde seine Hauptaufgabe, aber die Stadt zog dabei den kürzeren. Während der Amtsverband in den Landgemeinden seines Bezirks 66900 m Chausseen größtenteils selber baute, kleinerenteils nach Erbauung durch die Landgemeinden zur Unterhaltung auf seine Kasse übernahm, baute der Amtsverband im Stadtbezirke keine einzige Chaussee und übernahm nur eine kurze Strecke von 600 m auf der Grenzlinie der Stadt- und Landgemeinde. Auch sonst hat der Amtsverband keine Einrichtung von irgend welcher Bedeutung für die Stadt geschaffen, man müßte denn die auf Anregung des Staatsministeriums im Amtsverbande eingeführte Desinfektion bei ansteckenden Krankheiten hierherzählen. Aber die Stadt hatte die Desinfektion schon lange vorher selbständig bei sich geregelt.

Diese Unfruchtbarkeit des Amtsverbandes für die Stadt liegt an dem Mangel gemeinsamer Interessen von Stadt und Land und daran, daß die Stadt im Amtsrate in der Minderheit ist und von den Landgemeinden überstimmt wird. Daher hat die Stadt von ihrer Zugehörigkeit zum Amtsverbande nur finanzielle Opfer gehabt: sie mußte die Landgemeinden in der Armenpflege, im Straßenbau und gelegentlich sonst unterstützen. Diese Opfer waren so groß, daß sie das Finanzwesen der Stadt zeitweise geradezu in Verwirrung brachten. Wir kommen hierauf bei der Besprechung des Finanzwesens näher zurück.

Es ist unter diesen Umständen begreiflich, daß das Bestreben der Stadt darauf gerichtet ist, aus dem Amtsverbande wieder auszuscheiden und, wie Oldenburg und Delmenhorst, einen eigenen Amtsverbandsbezirk zu bilden. Dieses Bestreben ist sicherlich berechtigt, denn Varel zieht aus den Amtsverbandschausseen, der einzigen Einrichtung des Amtsverbandes von Bedeutung, keine größeren Vorteile als z. B. Oldenburg, schon aus dem Grunde nicht, weil Oldenburg in der Mitte, Varel an der Grenze des Amtsverbandes gelegen ist.

---

10. Kapitel.

Das Äußere der Stadt.

Das Bild, welches wir uns von Varel vor 100 Jahren zu machen haben, ist von dem heutigen grundverschieden. An die alte Kirche war das gräfliche Schloß angebaut, welches mit seinen Nebengebäuden, seinem nach Osten liegenden Lustgarten und seinem nach Westen gelegenen Marienlustgarten einen großen Teil der heutigen Stadt einnahm. Das Schloß setzte sich damals aus zwei früher verbunden gewesenen, aber später durch einen Brand im Mittelgebäude getrennten Flügeln zusammen. Die Ansicht vom östlichen Flügel mit dem Lustgarten und der Vareler Kirche gibt das Titelbild wieder, der westliche Flügel mit dem Schloßhof ist S. 82 abgebildet.[57]) Das übrige Varel bestand im wesentlichen nur aus zwei langgestreckten Straßen, nämlich der alten Heerstraße, welche von Jever nach Butjadingen führt. Auch die neue Straße, die Verbindung nach Oldenburg, war bereits bebaut. Der Marktplatz (beim jetzigen Rathause) hatte erst ein einziges Wohnhaus, der Neumarktplatz begann sich anzubauen. Außerdem gab es eine Anzahl zerstreut liegender Bauernhöfe. Die Landwirtschaft mit den vielfach vor den Haustüren an der Straße gelagerten Düngerhaufen gab dem Ort sein Gepräge. Die Gebäude waren mit wenigen Ausnahmen noch mit Stroh (Schilf) gedeckt. Die Häuser waren zum Teil bis dicht an die Straße gerückt, sodaß eine Wanderung für Fußgänger nicht frei blieb. Die Straßen waren bei schlechtem Wetter nicht zu passieren. Sie waren bereits teilweise mit Feldsteinen gepflastert, die Unterhaltung lag aber den Anliegern ob, die nach Gutdünken ihrer Pflicht nachkamen. So ereignete es sich wohl, daß der eine Nachbar sein Straßenpfand aufhöhte, der andere es tiefer legte, wie aus einem Berichte des Amtes aus dem Jahre 1834 hervorgeht.

Einigen Wandel schuf die 1832 neu eingerichtete Fleckensverwaltung. Das Straßenpflaster wurde auf öffentliche Kosten umgelegt, und einige andere bis dahin ungepflasterte Straßen wurden gepflastert. Der 1834 gemachte Versuch, auch die Straßenunterhaltung auf die Fleckensverwaltung

zu übernehmen und die Naturalleistungen der Anlieger durch Geldsteuern zu ersetzen, scheiterte an dem großen Widerstand der Bürgerschaft. Immerhin scheint das Straßenpflaster jetzt etwas besser geworden zu sein. Auch für Straßenbeleuchtung, Nachtwache, Feuerwehr war um diese Zeit bereits gesorgt.

In den folgenden Jahrzehnten vollzog die emporschießende Industrie eine vollständige Wandlung in dem Äußeren des Ortes: Varel wurde Fabrikstadt. „Sie verkündet das," so schreibt ein zeitgenossischer Schriftsteller,[58]) „durch die Reihe der Schlote, welche, da die Mehrzahl der Fabriken im nördlichen und nordöstlichen Teile der Stadt stehen, dem Reisenden sich am vollständigsten zeigen, wenn er auf der Jeverschen Chaussee sich Varel nähert." Die Straßen waren erfüllt von dem Qualm der Fabriken. Der ländliche Charakter des Ortes trat mehr und mehr zurück, und auch die Strohdächer verschwanden. Am Schlusse des Jahres 1847 gab es nach einer Zeitungsnotiz[59]) noch 55 Häuser und 4 Scheunen, welche mit Stroh gedeckt waren. „Es schwindet nun zwar," so heißt es in der Notiz, „wenn auch langsam, die Zahl dieser wahren Träger der Feuergefährlichkeit." Es bildete sich ein Verein, welcher für die Beseitigung der Strohdächer Prämien zahlte, auch die Gemeindeverwaltung gewährte Zuschüsse. Bei der Gewerbezählung von 1855[60]) waren in Varel noch 6,9% der bewohnten und 3,2% der unbewohnten mit Stroh gedeckt.

Und abermals veränderten sich die Gesichtszüge von Varel, als 1858 die neue Stadtverwaltung eingerichtet war mit dem eifrigen Stadtdirektor Klävemann an der Spitze. Klävemann sorgte zunächst gründlichst für eine Verbesserung der verwahrlosten Straßen. Die bereits vor 25 Jahren versuchte Neuordnung der Straßenunterhaltungspflicht wurde jetzt durchgeführt. Die Unterhaltung der Straßen wurde für Rechnung der Anlieger auf die Stadt übernommen, zu den Kosten der Pflasterung bislang ungepflasterter Straßen wurden dagegen die Anlieger zur Hälfte herangezogen, während die Stadt die andere Hälfte trug. Wie gründlich nun die Straßen ausgebessert wurden, geht daraus hervor, daß die Ausgaben der jetzt neu eingerichteten Straßenkasse in den drei Jahren von 1859 bis 1862 sich auf 49971 ℳ 72 ₰ beliefen. Diese für damalige Zeiten gewiß große

Summe wurde von der opferwilligen und leistungsfähigen Bürgerschaft durch Steuern und Beiträge, aber ohne Anleihe aufgebracht. Als Straßenpflaster dienten größtenteils Findlinge (sog. Feldsteine), die zum Teil von auswärts bezogen wurden. Auch die Beleuchtung der Straßen wurde verbessert, indem die Petroleumlampen in den Hauptstraßen durch Gaslaternen ersetzt wurden, nachdem 1862 die Privatgasanstalt ihren Betrieb eröffnet hatte.

Von großer Bedeutung für die äußere Gestaltung der Stadt wurde ferner die Aufhebung der gräflichen Herrschaft im Jahre 1854. Der Graf und seine Hofhaltung verließ das Schloß, und als Ersatz zog das Obergericht mit seinen Räten und Rechtsanwälten ein. Der von der oldenburgischen Regierung übernommene große gräfliche Garten wurde nun für die Bebauung aufgeschlossen und stückweise verkauft. Kaufleute und Beamte erbauten sich prächtige Häuser darin, und so entstand in den 1860er Jahren das heutige Villenviertel des Marienlustgartens.

Auch das Schloß mit seinen Nebengebäuden und dem sogen. Lustgarten war auf den Oldenburgischen Staat übergegangen. Einen Teil behielt der Staat für sich, um das Gebäude des Obergerichts später darauf zu erbauen. Den größten Teil trat die Regierung aber 1861 an die Stadt ab, nämlich das ganze jetzige Stadtviertel des Schloßplatzes bis an den Marktplatz und die Drostenstraße. Die Stadt übernahm die Verpflichtung, einen großen öffentlichen Platz darauf einzurichten, erhielt im übrigen das Gelände aber zur freien Verfügung. Diese schöne Aufgabe, welche durch Klävemanns Verdienst der Stadtverwaltung gestellt war, konnte erst in den 1870er Jahren zur Ausführung kommen, nachdem das Obergerichtsgebäude 1871 fertiggestellt war und das Gericht das alte Schloß geräumt hatte. Das Schloß wurde abgebrochen, an seiner Stelle ein großer Marktplatz eingerichtet und das übrige Baugelände im Laufe von 10 Jahren nach und nach verkauft. Auf diese Weise entstand der schöne Schloßplatz mit seinem modernen Häuserviertel. Der Platz wird beherrscht durch die alte friesische Kirche, die dort wundervoll zur Geltung kommt. Übrigens gibt die Kirche auch an der Mühlenstraße ein schönes Straßenbild. Es ist dies dadurch erreicht, daß die Mühlen-

straße, offenbar nicht ohne Absicht,[61]) in einer Krümmung an die Kirche herangeführt ist. Die der Kirche vorgelagerten Häuser geben dadurch einen Maßstab für die Größe der Kirche, und die Mühlenstraße erhält einen wirkungsvollen Abschluß. Weniger gelungen ist die andere Hälfte des Schloßplatzes mit dem Gerichtsgebäude. Dasselbe ist zu weit zurückgebaut und zu frei gestellt. Dadurch verliert es an Wirkung und der Schloßplatz nach dieser Seite das Trauliche, Abgeschlossene.

Aus dem Erlöse der Grundstücksverkäufe konnten im Jahre 1884 die Kosten des Rathausbaues, welche reichlich 27 000 ℳ betrugen, nahezu ganz bestritten werden. Diese Krönung des Werkes hat Klävemann nicht mehr selber ausgeführt, weil er vorher abgegangen war. Der Rathausneubau ist vielmehr erst unter seinem Nachfolger (Bürgermstr. v. Garßen) beschlossen und nach dessen alsbaldigem Wiederausscheiden unter Bürgermstr. v. Thünen ausgeführt. Leider hat man nicht an dem von v. Garßen vorgeschlagenen Projekte eines auswärtigen Architekten festgehalten. Daher ist das Rathaus in seiner inneren Einrichtung und seiner äußeren Erscheinung kein glücklicher Griff. Aber die

Wahl des Bauplatzes an dem alten Marktplatze gegenüber der Börse ist gewiß zu loben.

Ein anderes neues Stadtviertel ist seit Eröffnung der Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn im Jahre 1867 nach und nach im Norden der Stadt entstanden: das Bahnhofsviertel. Leider hat der Bahnhof, wie wir bereits in einem früheren Abschnitte dargelegt haben, eine so fehlerhafte Lage erhalten, daß die Stadt über die Bahnanlage nach Norden sich nicht hat ausdehnen können. Vielleicht läßt sich das Hemmnis im Laufe der weiteren Entwickelung durch eine freilich recht kostspielige Unterführung überwinden.

Die Pflasterung der Straßen bestand, wie wir schon erwähnt haben, aus Findlingen (Feldsteinen). Bei der Pflasterung der Zufuhrstraßen zum Bahnhof fanden zum ersten Male gebrannte Steine (Klinker) Verwendung. Auch in einigen anderen Straßen wurden nach und nach Versuche mit Klinkerpflaster gemacht, bis dann mit einem durch Anleihe aufgebrachten Kostenaufwande von 44000 ℳ im Jahre 1894/5 neun der Hauptstraßen Klinkerpflaster erhielten. Seitdem verdrängen die Klinker das holperige Feldsteinpflaster immer mehr, und dadurch hat die Stadt das überaus saubere Aussehen gewonnen, welches jedem Fremden in die Augen fällt.

Hierbei wirkt allerdings auch die günstige topographische Lage von Varel mit: die Stadt liegt auf einem nach Osten und Westen abfallenden Höhenrücken von etwa 14 m Höhe. Dadurch ist die Entwässerung, die anderwärts vielfach große Schwierigkeiten bereitet, natürlich sehr erleichtert. Das Regenwasser sowohl wie das Hausgewässer fließt in den offenen Gossen der Straßen mit natürlichem Gefälle ab und sammelt sich schließlich in der Hauptsache nach drei Seiten, um hier in offenen Rinnen oder Gräben die Stadt zu verlassen, nämlich über das Nordende (Abwässerungsgebiet der sog. Donau), über die Düsternstraße und über die Haferkampstraße. Die Stadtverwaltung hat sich bis jetzt damit begnügt, diese Gräben zu unterhalten und zu befestigen. Das Abwässerungsgebiet der sog. Donau umfaßt die größere Hälfte des Stadtgebietes, etwa 17 ha. Hier bildet die Abwässerung noch im bebauten Teil des Stadtgebietes

offene Gräben, nämlich die sog. große und die sog. kleine Donau, die sich schließlich vereinigen und in rein zufälligen und offenbar seit der ersten Besiedelung bestehenden Krümungen durch Hausgärten hindurch und an Wohnhäusern vorbei fließen. Zum Teil fließt das Wasser zunächst noch in einem Sammelbecken zusammen, dem sogen. Spülteich. Auch diese offenen Gräben hat die Stadt bestehen lassen und in den Jahren 1886 bis 1894 durch Holzbretter und Bohlenbelag befestigt, in kleinen Strecken aber auch kanalisiert. Jene Flickarbeiten haben in den acht Jahren 13 182 ℳ 50 ₰ gekostet. Die Unterhaltung der Holzbefestigung erfordert natürlich von Jahr zu Jahr steigende Reparaturen. Auch bildet die ganze Anlage mit ihrem Unrat und Schmutzwasser eine Plage für die Anwohner. Es ist daher nur eine Frage der Zeit, daß die veraltete Entwässerung ganz aufgegeben und durch eine moderne Straßenkanalisation ersetzt wird.

Ein Anfang mit der Straßenkanalisation ist bereits 1903 gemacht worden. Es wurden damals einige Straßen der inneren Stadt, die große Wassermassen aufzunehmen und fortzuführen haben, kanalisiert, nämlich die Strecke von der Ecke der Obern- und Neuenstraße über die Obern-, Schloß-, Lange- und Schüttingstraße bis an die sog. Donau. Der Kanal ist 440 Meter lang und ist aus besten Zementrohren des Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins zu Osnabrück gebaut. Er hat eine Lichtweite von 60 cm im oberen, von 70 cm im mittleren und von 80 cm im unteren Lauf. Es sind 8 Revisionsschächte, 26 Wassereinfallschächte und 2 Lichtschächte am Kanal angebracht. Die Baukosten haben im ganzen reichlich 13 000 ℳ betragen, wovon die Buchdruckerei Ad. Allmers 1000 ℳ freiwillig beigetragen hat. Die Anwohner der kanalisierten Straßen haben fast sämtlich Hausanschluß an den Kanal auf ihre Kosten genommen.

Jener Kanal von 1903 hat die Entwässerungsfrage nicht erschöpfend gelöst, aber eine Lösung vorbereitet. Es ist nämlich die Sohle des Kanals so gelegt worden, daß der Kanal einerseits über die Schütting-, Achtern- und Hagenstraße weitergeführt werden kann, um die unzeitgemäße Entwässerungsanlage der Donau aufzuheben, andererseits auch geeignet ist, nach oben

hin, in die innere Stadt verlängert zu werden. Die Verlängerung ins Innere der Stadt sollte aber nicht vorgenommen werden, bevor nicht für das ganze Stadtgebiet ein allgemeiner Kanalisationsplan ausgearbeitet ist. Ein auswärtiger, erfahrener Sachverständiger hat in einem schriftlichen Gutachten vom 17. August 1903 an den Magistrat sich darüber folgendermaßen ausgesprochen: „Sollte einmal das Bedürfnis nach gründlicher Lösung der Entwässerungsfrage auftreten, so möchte ich in Erwägung verstellen, diese Lösung nicht von vornherein in dem Ausbau von Regenwasserkanälen zu suchen, welche dauernd bestimmt sind, auch die Hauswässer mit abzuführen. Der Ausbau und Betrieb eines solchen Kanalnetzes ist kostspielig. Die günstige topographische Lage der Stadt gestattet, wie ich nach meinem allerdings nur flüchtigen Dortsein vermute, die Ausführung einer sog. Trenn-Kanalisation. Es handelt sich hierbei um die getrennte Abführung der Hauswässer und Fäkalstoffe durch ein besonderes Kanalnetz einerseits, und um die Beseitigung des Regenwassers andererseits. Die Beseitigung des letzteren wird bei weiser Mäßigung in der Erhebung von Bequemlichkeitsansprüchen dauernd oberirdisch nach wie vor durch die Straßenrinnen nach offenen Gräben erfolgen können, wenn man im Auge behält, wie im vorliegenden Falle — nämlich bei dem Kanal von 1903 — nur die allergrößten Übelstände durch Erbauung kurzer Stichkanäle verschwinden zu lassen. Scheidet man von vornherein das Regenwasser von der Aufnahme in ein zukünftiges Kanalnetz streng aus, so erhält man für das letztere mit allen zugehörigen Nebenanlagen sehr geringe Abmessungen. Die Bau- und Betriebskosten halten sich damit auch für kleine Städte, ja selbst für Dörfer innerhalb erreichbarer Grenzen. Voraussetzung für jede Art von Kanalisation ist aber das Vorhandensein einer Wasserleitung."

Das Jahr 1903 mit seiner Straßenkanalisation führte auch den Ausbau der Stadt um einen großen Schritt weiter. Auf Grund des sog. Fluchtliniengesetzes wurde 1903 das Statut betr. Anlegung von Straßen und Plätzen eingeführt, welches bekanntlich die Anlagekosten neuer Straßen auf die Anlieger abwälzt. Jetzt wurde es möglich, einige zum Teil seit Jahrzehnten schwebende Straßenprojekte auszuführen, nämlich die

verlängerte Mittelstraße, die Wilhelmshavener- und die Gaststraße. Dadurch ist das Bahnhofsviertel ausreichender für die Bebauung aufgeschlossen und die Verbindung der Stadt mit dem Bahnhof verbessert. Der Grund und Boden für diese neuen Straßen wurde von den meisten Anliegern unentgeltlich an die Stadt abgetreten, allerdings erst nach langwierigen Verhandlungen. In einigen Fällen mußte die Stadt aber bedeutende Entschädigungen zahlen, die teilweise erst im Enteignungsverfahren festgestellt wurden. Die Entschädigungen für die verlängerte Mittelstraße und für die Wilhelmshavenerstraße ließ die Stadt sich aber auf Grund vertragsmäßiger Verpflichtung von den übrigen Anliegern wieder erstatten, sodaß die Stadt nur für die Anlegung der Gaststraße Kosten erwachsen sind.

Um dieselbe Zeit wurde die ebenfalls seit langem erwartete Bauordnung erlassen und mit der Aufstellung von Bebauungsplänen begonnen. Es ist dadurch eine geregelte Bebauung namentlich des am Walde belegenen, wundervollen Geländes gewährleistet. Im Zusammenhange hiermit wurde die Straße am Lohwege auf Kosten der Anlieger angelegt, die Oldenburger-Chaussee vom Staat auf die Stadt übertragen, verbreitet und mit einer Promenade versehen.

Einen nicht unwesentlichen Anteil an der äußeren Gestaltung des Stadtbildes hat der Verschönerungsverein. Er hat die Pflege der öffentlichen Anlagen und des parkartigen Teiles der staatlichen Forst übernommen. Der Verein besteht seit etwa 25 Jahren und hat es auf eine Mitgliederzahl von 500 gebracht, also auf etwa 10 % der Bevölkerung. Neuerdings hat der Verein sich auch den Heimatschutzbestrebungen angeschlossen und ist Ortsgruppe des Vereins für niedersächsisches Volkstum in Bremen geworden. Möge es dem Verschönerungsverein gelingen, das Landschaftsbild in Feld und Wald und das Straßenbild in der Stadt vor Mißgestaltung zu bewahren und das wenige, was an alter edler Architektur auf uns überkommen ist, dem allgemeinen Verständnis zu erschließen und vor Zerstörung zu retten.

II. Kapitel.

Das Vermögen der Stadt.

Das aktive Vermögen.

Die Stadt hat nicht, wie andere Gemeinden, von alters her eines großen Vermögens sich zu erfreuen, sondern sie war für die Bedürfnisse ihrer Verwaltung von jeher überwiegend auf die Gemeindesteuern angewiesen. Eigenes Vermögen besitzt sie nur in geringem Umfange. Wenden wir uns zunächst dem Grundbesitz zu.

Als die Stadt- und die Landgemeinde im Jahre 1856 sich trennten, hatten sie sich nur in einige kleine Moorflächen zu teilen. Auch die ehemalige Fleckensverwaltung hinterließ der Stadt keinen Grundbesitz. Dagegen hatte die damals noch bestehende Sondergemeinde der Bürgerschule in Varel ein Grundstück an der Nebbsallee. Vom Staate erhielt die junge Stadt keine Ausstattung, als sie sich 1856 selbständig machte, obwohl die Auflösung der gräflichen Herrschaft dem Staate eine bequeme Gelegenheit dazu wohl geboten hätte. Die wundervollen Forsten, die sich vor den Toren der Stadt ausdehnen, behielt der Staat in seiner Hand, und den großen gräflichen Marienlustgarten schlachtete er meistbietend zu Bauplätzen aus. Der 1858 an die Spitze der städtischen Verwaltung berufene Amtsassessor Dr. Klävemann fand hieran nichts mehr zu ändern. Aber über das alte gräfliche Schloß mit seinen vielen Nebengebäuden mitten in der Stadt war noch nicht verfügt, und hierauf richtete sich daher der fürsorgliche Sinn Klävemanns. Wir haben bereits erfahren, daß die Regierung den südlichen Teil als Bauplatz für das Obergerichtsgebäude zurückbehielt, den übrigen größeren Teil aber auf Betreiben Klävemanns an die Stadt abtrat, und zwar für den geringen Preis von 11100 ℳ für das ehemalige Amtshaus an der Drostenstraße und für 8050 ℳ 50 ₰ für das Schloß mit den übrigen Gebäuden. Der Staat knüpfte daran nur die Bedingung, daß die Stadt einen Marktplatz darauf einrichten solle. Es war also eine ansehnliche Aussteuer, die Varel noch nachträglich vom

Staate geschenkt erhielt. Außer dem Schloßplatz behielt die Stadt hiervon aber nur vier Grundstücke, nämlich einen Bauplatz für das Spritzenhaus, einen für das Rathaus, einen dritten auf Veranlassung Klävemanns für die Kleinkinderbewahranstalt neben dem Rathaus und einen Streifen zur Vergrößerung des Spielplatzes der Mädchenschule, den die Stadt für 2050 ℳ an die Schulacht verkaufte. Alle übrigen Bauplätze, etwa 20 an der Zahl, wurden in der Zeit von 1871 bis 1884 an Privatleute verkauft.

Außerdem erwarb die Stadt für unmittelbare Zwecke der Verwaltung im langen Lauf der Jahre nach und nach noch einige Grundstücke, nämlich die Bauplätze für die Knabenschule, für die Mädchenschule, für die später wieder an den Staat abgetretene Landwirtschaftsschule und für die Realschule an der Mittelstraße und ferner den sog. Brauergarten für die inzwischen eingegangene Industrieschule. Zeitweise hatte die Stadt auch noch andere Grundstücke in Händen, namentlich zwei Häuser, die sie zum Zwecke von Straßenregulierungen angekauft hatte, aber alsbald wieder veräußerte. Ansehnlicher Grundbesitz fiel der Stadt aber zu durch die Stiftungen des Schmiedemeisters Eilert Hörmann gen. Meischen und des Buchdruckereibesitzers Grosse, die ihr ganzes Vermögen der Stadt vermachten. Die Meischenschen Grundstücke dürfen nach der Bestimmung des Stifters nicht veräußert werden und haben sich daher bis heute bei der Stadt erhalten. Sie sind inzwischen um ein vielfaches im Wert gestiegen, und ein Teil von ihnen wird auf Erbbaurecht ausgegeben. Die Grossestiftung veräußerte zwar das im Nachlaß befindliche Wohnhaus, kaufte dafür aber andere Grundstücke an, um darauf dem Stiftungszweck gemäß Wohnhäuser einzurichten. Außerdem erwarb sie noch ein Grundstück von reichlich 1 ha Größe, das für unmittelbare Zwecke der Stiftung noch nicht erforderlich war, sondern den Bedürfnissen der Zukunft in verständiger Fürsorge vorbehalten blieb.

Mit einer einzigen Ausnahme, die eben die Grossestiftung machte, beschränkte die Bodenpolitik der Vareler Stadtverwaltung sich streng darauf, alle für die Verwaltung nicht unmittelbar erforderlichen Grundstücke abzustoßen und in Kapitalien anzulegen, im übrigen aber Grundstücke erst

dann anzukaufen, wenn ein augenblickliches Bedürfnis dafür hervortrat. Die Stadt verzichtete also darauf, an der Wertzuwachsrente teilzunehmen und Grundstücke für zukünftige, noch nicht absehbare Bedürfnisse der Verwaltung sich zu sichern. Diese Politik mag für das kurze Leben eines Geschäftsmannes richtig sein, für das mit vielen Generationen, ja Jahrhunderten rechnende Verwaltungsleben einer Gemeinde ist diese Politik falsch. Für den Verkauf des Schloßplatzareals hat sich das bereits recht drastisch gezeigt, als die Stadt sich in unseren Tagen entschloß, zur demnächstigen Vergrößerung des Rathauses das Nachbargrundstück wieder anzukaufen, welches sie erst 1884 für 1500 ℳ verkauft hatte. Die Stadt mußte beim Wiederkauf nicht nur den inzwischen entstandenen Mehrwert bezahlen, sondern auch das inzwischen gebaute Haus übernehmen, das natürlich nicht für eine Vergrößerung des Rathauses, sondern als Wohnhaus gebaut ist. Auch das Grundstück des Spritzenhauses erweist sich bereits als zu klein, sodaß man eine Scheune mieten mußte, weil das Nachbargrundstück nicht mehr käuflich war. Es wäre richtig gewesen, wenn die Stadt den größten Teil des Schloßplatzareals in der Hand behalten hätte. Der Erlös aus sämtlichen Grundstücken des Schloßplatzviertels betrug 41 151 ℳ 25 ₰, derjenige der Abbruchsmaterialien 1000 ℳ 65 ₰. Diese Beträge samt den Zinsen wurden für die Herrichtung und Pflasterung des Schloßplatzes und zum teil für Abtrag der Kaufschuld verwendet, der Rest von 25 500 ℳ 43 ₰ wurde für den Neubau des Rathauses ausgegeben. Hätte die Stadt sich nun darauf beschränkt, einige Grundstücke am Schloßplatz an Gastwirte und Kaufleute zu vergeben, und zwar zweckmäßiger auf Erbbaurecht, als zu Eigentum, die übrigen Grundstücke aber etwa als öffentlichen Garten einzurichten, und hätte sie dafür das Rathaus auf Anleihe gebaut, wozu sie wohl im Stande gewesen wäre, so hätte sie nicht bloß die zur Erweiterung des Rathauses und des Spritzenhauses erforderlichen Grundstücke in der Hand behalten, sondern sie besäße auch noch eine Anzahl der übrigen Grundstücke im Herzen der Stadt für mancherlei wichtige Zwecke der Verwaltung. Übrigens war auch der Zeitpunkt für den Verkauf des Schloßplatzareals (1871—1884) teilweise sehr ungünstig gewählt. Aus dem ersten Abschnitt dieser Dar-

stellung ist erinnerlich, daß Varel damals stark im Niedergang war und die Häuser im Werte sanken. Die Stadt erzielte daher ebenfalls keine hohen Preise für ihre Bauplätze und vermehrte durch die von ihr veranlaßten Neubauten obendrein noch die allgemeine Kalamität, zumal sie den Wochenmarkt nach dem Schloßplatze verlegte, wodurch das neue Stadtviertel gehoben, die alte Stadt aber gedrückt wurde.

Selbstverständlich hat die Stadt im langen Lauf von 50 Jahren auch sonst manche Gelegenheit zum Erwerbe von Grundbesitz unbenutzt vorübergehen lassen, z. B. beim Verkauf der Grundstücke zwischen der Staatsforst und dem Kirchhofe. Es ist offensichtlich, daß die Stadt hier wertvolle Gewinne und, was noch schwerer wiegt, die Möglichkeit aus der Hand gegeben hat, auf die Anlegung von Straßen, überhaupt auf eine zweckmäßige Gestaltung dieses wundervollen Baugeländes leicht und ohne Kosten einzuwirken. Zum Troste mag dabei dienen, daß auch viele andere Städte auf ihre Grundstückspolitik mit geteilten Gefühlen zurückblicken. Unter den oldenburgischen Städten hat anscheinend Delmenhorst darin am wenigsten versäumt, denn sie hat jetzt ein Fünftel des ganzen Stadtgebiets als Eigentum. Freilich drängten die Verhältnisse jener Industriestadt auch ganz anders auf ein solches Ziel hin, als in dem ruhigen entwickelungsarmen Varel. Wenn man sich vor Augen hält, wie sehr die Stadt unter den wirtschaftlichen Zusammenbrücheu der 1860er Jahre und der sonstigen Ungunst der späteren Zeiten zu leiden hatte, so wird der Mangel an Unternehmungsgeist, den die Vareler Stadtverwaltung auch in ihrer Grundstückspolitik an den Tag legte, wohl verständlich.

Erst der in neuerer Zeit einsetzende Aufschwung bereitete den Boden vor für eine Änderung in der Bodenpolitik, die die Stadtverwaltung in den letzten Jahren vorgenommen hat. Zunächst erwarb sie 1905 den sog. Markthamm, ein reichlich $4^1/_2$ ha großes staatliches Grundstück in unmittelbarer Nähe der Stadt. Die Gemeinde hatte das Grundstück bereits seit über 50 Jahren für die Abhaltung von Märkten und Volksfesten in Pacht gehabt. Es ist bezeichnend, daß in dieser langen Zeit niemals der Wunsch laut geworden ist, das Grundstück anzukaufen; im Jahre 1902 wurden die ersten Verhandlungen darüber angeknüpft. Die

Oldenburgische Regierung setzte den Kaufpreis mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse auf nur 25 000 ℳ fest. Ferner kaufte die Stadt das Hausgrundstück Marktplatz 5, die sog. Börse, für 14 000 ℳ, um das Grundstück der Töchterschule abzurunden. Übrigens hat die Börse durch ihre Kruggerechtigkeit einen erhöhten Wert, auch ist sie eines der architektonisch und historisch bemerkenswertesten Gebäude der Stadt (vergl. Abbildung S. 50). Bald darauf wurde, wie bereits erwähnt, das Hausgrundstück Dorstenstraße 9 für eine etwaige Erweiterung des Rathauses angekauft. Außerdem erwarb die Stadt von der Evangelischen Pfarre einen 3 ar 33 qm großen Acker, um für die Zukunft eine Straßenverbindung der verlängerten Mittel- und Mühlenstraße zu sichern. Auch vergrößerte die Grossestiftung ihren Grundbesitz durch Ankauf eines Nachbarhauses. Der gesamte Grundbesitz der Stadt und der Stiftungen ist in der Anlage Nr. 5 zusammengestellt, die der Leser einer Durchsicht unterziehen wolle.

Fragen wir nun, welchen Weg die Stadt fernerhin in ihrer Bodenpolitik einschlagen soll, so kann die Antwort nicht zweifelhaft sein. „Wer an eine Zukunft unserer deutschen Gemeinden glaubt," so schreibt Damaschke,[62]) „muß an seinem Teil dafür Sorge tragen, daß von nun an kein Fußbreit Gemeindegrundeigentum der Privatspekulation ausgeliefert, daß im Gegenteil jeder nur irgendwie gangbare Weg beschritten wird, um das Gemeindegrundeigentum planmäßig zu vermehren." Man mag darüber streiten, ob Damaschke hiermit nicht das Maß für die praktischen Bedürfnisse wenigstens der kleinen Städte vermissen läßt. Im allgemeinen wird in der städtischen Bodenpolitik ein zu viel aber weniger schaden, als ein zu wenig. Auch Varel sollte seinen Grundbesitz mit zähem Sinne festhalten und vermehren, und auch sein Kapitalvermögen, soweit möglich, ebenfalls in Grundbesitz anlegen, denn der Geldwert wird sinken, der Bodenwert aber auch in Varel immer mehr steigen, und die Aufgaben auch der Vareler Gemeindeverwaltung werden immer mehr wachsen.

Wir haben nun noch kurz das Kapitalvermögen der Stadt zu behandeln. Es hat im ganzen eine sorgfältigere Pflege gefunden als der Grundbesitz, stammt aber größtenteils auch aus neuerer Zeit, in der

Hauptsache ebenfalls aus Stiftungen. Das Barvermögen der Stadt ist folgendes:

1. Gemeindevermögen:

Stadtkasse	7150	ℳ
Wegekasse	300	„
Armenkasse	6000	„
Realschule	59007	„
Volksschule	5400	„
	77857	ℳ

2. Stiftungsvermögen.

Grossestift	59426	ℳ
Hayessenstift	21100	„
Messack-Brüning-Carstens-Fonds	1100	„
Industrie-Schulfonds	17500	„
Schulbeihülfsfonds	1300	„
Klein-Kinderbewahranstalt	42100	„
Dr. Müller-Beninge-Fonds	15087	„
Schwarting'scher Krankenhausfonds	7250	„
Moritz-Ahrens-Fonds	1000	„
Fahrenkamp-Stiftung	10000	„
Mete Kohlrenken-Stiftung	5000	„
Meischenstift	58643	„
Wolff'sche Legatenfonds	18800	„
Ingenieur Castans-Stiftung	75900	„
zusammen:	336163	ℳ

Hierbei ist der Überschuß aus der letztjährigen Rechnung im Betrage von 25581 ℳ 20 ₰ der zugleich als Betriebsfonds dient, nicht mitgerechnet.

Der Grundstock des Kapitals der Stadtkasse stammt noch aus den Zeiten der Fleckensverwaltung und besteht aus dem Kaufpreis für die ehemalige Vareler Kaserne (1050 Tlr. Gold.) Das bedeutende Vermögen der Realschule ist bei Gründung der Bürgerschule im Jahre 1841 zusammen gebracht und später nach und nach vermehrt worden; in

einem folgenden Abschnitt über die Realschule findet sich Gelegenheit, darauf zurückzukommen. Das Vermögen der Volksschule stammt noch aus der Gemeinschaft der Stadt mit der Landgemeinde. Die Armenkasse hat ihr Kapital von 6000 ℳ erst im Jahre 1904/5 aus dem Jahresüberschuß für den leider bisher noch nicht zu Stande gekommenen Ankauf von Grundbesitz gewonnen.

Das Stiftungsvermögen und ihre Entstehungsgeschichte wird in einem späteren Abschnitt besonders behandelt werden.

Die Kapitalien sind folgendermaßen angelegt:

in Staatspapieren zu 3 %	1000,— ℳ	
„ „ „ 3½ %	97 350,— „	
„ „ „ 4 %	1400,— „	99 750,— ℳ
in Hypotheken zu 4 %		103 147,36 „
in Anleihe der Stadt Varel zu 3 % .	4 869,17 ℳ	
3½ % . . .	126 899,73 „	131 768,90 „
bei der Bank belegt zu 4 %		1500,— „
		336 166,26 ℳ

Das Kapitalvermögen der Ingenieur-Carstens-Stiftung ist in dieser Zusammenstellung noch nicht berücksichtigt, weil die zum Teil in nichtmündelsicheren Werten angelegten Gelder wegen des ungünstigen Standes des Geldmarktes noch nicht veräußert und den gesetzlichen Vorschriften gemäß belegt werden konnten.

Die Schulden der Stadt.

In der Wirtschaft einer Gemeinde haben Schulden natürlich eine andere Bedeutung, als man ihnen im Leben eines Privatmannes beizumessen pflegt: sie sind das Mittel, um zukünftige Einnahmen vorzeitig zu erheben zur Ausführung gegenwärtiger Aufgaben. Sie sind im allgemeinen wirtschaftlich gerechtfertigt, wenn jene Aufgaben nicht bloß dem Augenblick, sondern auch der Zukunft dienen.

Die Anleihen gewähren einen tiefen Einblick in die wirtschaftliche Lage und Entwickelung der Gemeinden: Je größer die Entwickelung ist, je größer und zahlreicher also die von der Gemeinde zu lösenden Aufgaben sind, je größer pflegen die Schulden zu sein. Von diesem Gesichtspunkt

aus wird auch die Übersicht über die Anleihen der Stadt Varel (Anlage 6) interessieren.

Da die Stadt sich von größeren gewerblichen Unternehmungen, wie Gasanstalt und Wasserwerk, bislang noch ferngehalten hat, so konnte sie ihren Anleihebedarf, ohne fremden Kredit in Anspruch zu nehmen, bei ihrem eigenen Kapitalvermögen decken. In jüngster Zeit ist auch die inzwischen gegründete städtische Sparkasse eingetreten.

Die Tilgung der Anleihen erfolgte früher in der Weise, daß die Abträge jährlich gleich blieben, die Zinsen also jährlich abnahmen. Darunter litt natürlich die Gleichmäßigkeit in den Haushaltungsplänen. Bei einigen Anleihen mußte die Tilgung sogar ganz aufgeschoben werden. Einen Einblick hierin gewährt der Tilgungsplan 1903/04 (Anlage 7).

Eine Änderung erfuhr die Schuldenverwaltung im Sommer 1903. Es wurde ein neuer Tilgungsplan aufgestellt, nach dem auch die bislang von der Tilgung befreiten Anleihen zur Tilgung herangezogen werden, und die Tilgung erfolgt nicht mehr in jährlich gleichen Beträgen, sondern, wie das in anderen Verwaltungen schon längst eingeführt ist, in jährlich wachsenden, so zwar, daß Zins und Abtrag während der ganzen Tilgungsdauer gleich hoch bleiben. Zugleich konnte in dem neuen Plane die Anleihefrist verkürzt, die Tilgung also verstärkt werden. Der Schulden-Tilgungsplan für 1907/08 findet sich in Anlage 8.

Um das Bild über die Vermögenslage der Stadtverwaltung vollständig zu machen, ziehen wir endlich noch folgende Bilanz:

1. Vermögen		
a) Grundvermögen		
der Gemeinde . . .	234 560,— ℳ	
der Stiftungen . . .	125 140,— „	359 700,— ℳ
b) Kapitalvermögen		
der Gemeinde . . .	77 857,— ℳ	
der Stiftungen . . .	336 163,— „	414 020,— „
	Zus.	773 720,— ℳ
2. Schulden		183 937,02 „
3. Reinvermögen		589 782,98 ℳ

Hierbei sind aber die mannigfachen Berechtigungen der Stadt unberücksichtigt geblieben, von denen die wichtigste der Gewinnanteil der Stadt an der Gasanstalt ist.

---

12. Kapitel.

Der städtische Haushalt.

Das Budget der Stadt kommt in den städtischen Haushaltsplänen nicht rein zur Darstellung. Es finden sich nämlich darin die Zuschüsse aufgeführt, welche die städtischen Kassen sich untereinander geleistet haben, ferner einige bloß durchlaufende Posten, die von der Kämmerei für fremde Rechnung gehoben und abgeliefert sind, endlich die Anleihen der Stadt, welche einzelne städtische Kassen aus dem Vermögen der Stadt geleistet oder zurückerhalten haben. Die nach Abzug aller dieser Zahlungen sich ergebende Übersicht findet sich in Anlage Nr. 9.

Im Jahre 1856 führte die Stadt nur für die Armenverwaltung und die Bürgerschule besondere Kassen, der übrige Verwaltungsbedarf wurde in der Stadtkasse zusammengefaßt. Nach und nach wurden aber für den Spezialbedarf weitere Kassen abgetrennt, schon 1859 für die Straßenunterhaltung (Straßenkasse) und für die Unterhaltung der Seeschleuse (Lastgeldkasse), 1860 für die Volksschule. Manche der Spezialkassen gingen alsbald wieder ein, so die Schloßplatzkasse, die von 1871 bis 1884 für die Einrichtung des Schloßplatzes und den Verkauf des Schloßplatzareals geführt wurde, ferner die Wegebaukasse, die mit der Straßenkasse wieder vereinigt wurde, und die Gemeindekrankenkasse, die durch Gründung der Allgemeinen Ortskrankenkasse im Jahre 1903 gegenstandslos wurde. Andere Spezialkassen wurden für neue Aufgaben neu gegründet, sodaß die Stadtkasse immer mehr nur für die allgemeine Verwaltung verblieb, nämlich für die Aufwendungen für die obere Leitung (Besoldung, Rathausunterhaltung, Registratur), für das Marktwesen, die Feuer-, Sicherheits- ꝛc. Polizei, das Standesamt, und für andere allgemeine Interessen der Gemeinde. Ganz ist diese Trennung aber bis heute nicht durchgeführt. Während z. B.

eine besondere Kasse für die Beiträge der Stadt an den Amtsverband zur Unterhaltung der Amtsverbandschausseen eingerichtet ist, werden die Beiträge zu den erstmaligen Baukosten der Amtsverbandschausseen durch die Stadtkasse aufgebracht.

Das Rechnungsjahr des Haushaltsplanes läuft nach der Gemeindeordnung von Mai zu Mai; nur bei den beiden Fortbildungsschulen und der städtischen Sparkasse fällt das Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahr zusammen.

Betrachten wir nun zunächst die Ausgaben etwas näher. Entsprechend der bescheidenen Entwickelung der Stadt zeigen sie nicht das riesenhafte Anwachsen, wie in anderen Städten; immerhin haben sie sich in 50 Jahren verdreifacht.

Vor allem sind die Ausgaben der Stadtkasse gewachsen, die in der Anlage Nr. 10 zusammengestellt sind. Die Ausgaben haben sich namentlich vermehrt durch die Steigerung des Gehalts und der allgemeinen Bureaukosten (Position II), durch die Beiträge zum Amtsverband (Position IV), durch die Ausgaben für Straßenbeleuchtung (Position V), durch die Schulden für die Vareler Nebenbahn (Position VIII seit 1900/01). Die Lastgeldskasse dient zur Unterhaltung der Seeschleuse, soweit sie der Stadt obliegt, und wird durch eine den Schiffern obliegende Verkehrsabgabe gespeist. Die Verwaltung der Schleuse liegt in den Händen der Vareler Sielacht; die Stadt hat nur einen Beitrag zu den Unterhaltungskosten zu leisten. Das Beitragsverhältnis zwischen Stadt und Sielacht ist durch einen überaus verwickelten Vertrag vom Jahre 1846 geregelt, und verändert sich nach jeder Erneuerung der Schleuse zu ungunsten der Stadt. Das Beitragsverhältnis der Stadt betrug 1846—1877: $^8/_{11}$, 1878—1900: $^5/_6$ und hätte seitdem vertragsmäßig $^8/_9$ betragen müssen, wurde aber im Wege der Vereinbarung auf $^5/_6$ belassen. Die Ausgaben der Stadt für die Seeschleuse sind im Laufe der Jahre sehr gestiegen. — Nebenbei sei bemerkt, daß die Unterhaltung des Vareler Hafens dem oldenburgischen Staate obliegt.

Die vermehrten Ausgaben der Straßenkasse im Jahre 1906/07 (vergl. Anlage Nr. 9) sind hervorgerufen durch die Anlegung einer neuen

und die Verbreiterung einer bestehenden Straße. Übrigens hat die Straßenkasse reichlich 5700 ℳ jährlich für Abtrag und Zins einer Anleihe aufzubringen, welche 1894/95 für die Pflasterung einer Anzahl von Straßen aufgenommen, aber erst seit 1904 ordnungsmäßig getilgt wird.

Eine ausgesprochene steigende Tendenz zeigen die Ausgaben der Volksschule. Sie sind zum Teil veranlaßt durch die Gehaltserhöhungen für die Lehrer, in der Hauptsache aber nicht durch wachsende Schulbedürfnisse, sondern durch eine Verschiebung in der Unterhaltungspflicht, welche ohne Zutun der Gemeindeverwaltung durch allgemeine gesetzliche Reform eingeführt ist: durch die Aufhebung des Schulgeldes (1888/89), und in den beiden letzten Jahren dadurch, daß der Staat seinen Anteil an der Schulunterhaltungspflicht auf die Gemeinden abgeschoben hat, nämlich den staatlichen Anteil von $^2/_3$ von den Alterszulagen der Lehrer und den Zuschuß von 3 ℳ für jedes Schulkind. Seitdem hat also die Stadt ihre Volksschule allein zu tragen mit Ausnahme der Lehrerpension, die dem Staate verblieben ist.

Außerordentlich veränderlich sind die Ausgaben der Realschule gewesen. Es hängt das mit den vielerlei Schicksalen dieser Schule zusammen. (Umwandlung der Bürgerschule in ein Realprogymnasium, Übernahme der Landwirtschaftsschule auf die Stadt ꝛc.) Wir kommen später hierauf zurück.

Eine besondere Rolle unter den Ausgaben spielen die Beiträge der Stadt zum Amtsverband, die sie zu leisten hat, seitdem sie dem Amtsverbande einverleibt ist. Die Beiträge sind teils gelegentliche, einmalige, teils jährlich wiederkehrende. An einmaligen Beiträgen kommen hauptsächlich 10 838 ℳ 70 ₰ in Betracht, die die Stadt zu den Baukosten der Vareler Nebenbahn außer einer von ihr freiwillig übernommenen Vorbelastung von 88 663 ℳ 17 ₰ zahlen mußte. Jährlich wiederkehrende Beiträge muß die Stadt für die dem Amtsverbande obliegende Pflege der Landarmen (seit 1870) und der Geisteskranken, Idioten, Taubstummen und Blinden (seit 1873) leisten. Ferner hat die Stadt seit 1882/3, nach dem der Amtsverband den Bau von Landstraßen in die Hand genommen hat, auch zu dem Bau und der Unterhaltung dieser Chausseen regelmäßig

beizutragen. Eine zahlenmäßige Zusammenstellung über das Beitragsverhältnis zwischen Stadt und Amtsverband befindet sich auf Anlage 11. In der Landarmenpflege hat die Stadt, wie die Übersicht ergibt, in den 20 Jahren im ganzen 32961 ℳ 18 ₰ mehr an den Amtsverband gezahlt als vom Amtsverband erstattet erhalten. Die Stadt hat also die Landgemeinden mit 32961 ℳ 18 ₰ in den letzten 20 Jahren unterstützen müssen. Zum Bau und zur Unterhaltung der Landstraßen hat die Stadt nach der Übersicht in den letzten 20 Jahren 110031 ℳ 30 ₰ an den Amtsverband abführen müssen. Hierfür hat der Amtsverband der Stadt, wie bereits hervorgehoben, keine andere Gegenleistung gewährt, als daß er eine von der Stadt erbaute Chausseestrecke von 600 m Länge unterhält.

Was die Beiträge der Stadt an den Amtsverband noch besonders empfindlich macht, ist ihre Unregelmäßigkeit. So betrugen die Beiträge im Jahre 1902/3 11018 ℳ 22 ₰ und im Jahre 1904/5 nur 1473 ℳ 08 ₰. Es liegt auf der Hand, daß dadurch eine geordnete Finanzwirtschaft sehr erschwert wird, ja, in der Mitte der 1890er Jahre brachten die hohen Amtsverbandslasten die städtischen Finanzen geradezu in Verwirrung: die Stadt sah sich gezwungen, 1895 die Tilgung einer Anleihe von 44000 ℳ für Straßenbau bis zum 1. Mai 1901 und einer Anleihe von 1895—1901 über 84000 ℳ für Eisenbahnbaukosten bis zum 1. Mai 1904 vollständig auszusetzen. Diese Anleihen waren schon einige Jahre vorher beschlossen worden, also zu einer Zeit, als sich nach den damaligen Erfahrungen die Steigerung der Amtsverbandslasten noch nicht voraussehen ließ.

Von Interesse ist schließlich noch das Verhältnis der persönlichen Ausgaben zu den sachlichen im Vareler Haushalt. Zu den persönlichen Ausgaben rechnen wir das Gehalt, die Pension, das Honorar oder die sonstige Vergütung für Beamte einschließlich der Polizeidiener und Wächter, an Lehrer und an Ärzte, während wir zum Sachbedarf alle anderen Ausgaben zählen, auch den Arbeitslohn an die städtischen Tagelöhner oder das Honorar für Einzelleistungen an Personen, die nicht in einem Amts- oder dauernden Vertragsverhältnis zur Stadt stehen. Die hiernach aufgestellte Übersicht findet sich in der Anlage Nr. 12. Dabei

ist der Haushalt der Stiftungen mit Ausnahme der gewerblichen Fortbildungsschule (Meischenstiftung) unberücksichtigt gelassen. Die Übersicht ergibt, daß die persönlichen Ausgaben verhältnismäßig mehr gestiegen sind als die sachlichen; die persönlichen Ausgaben betrugen im Jahre 1860 30 % der Gesamtausgaben und sind nach und nach auf 41 % gestiegen. Die Steigerung ist namentlich durch das Lehrergehalt veranlaßt.

Wir wenden uns jetzt den Einnahmen zu. Den ersten Platz nehmen darin die direkten Gemeindesteuern ein (Einkommensteuer und Realsteuer); sie machen jetzt etwa die Hälfte aller Einnahmen aus:

Jahr	Gesamteinnahme ℳ	Direkte Gemeindesteuern ℳ
1860/61	74899,43	24465,45
1870/71	83732,80	31515,76
1880/81	156492,08	62693,42
1890/91	219018,90	80115,00
1900/01	204718,89	101215,07
1906/07	247567,66	104089,45

Die Grundsätze, nach denen die direkten Gemeindesteuern erhoben werden, sind sehr verwickelt. Der Steuerbedarf wird gedeckt bei der Stadtkasse durch Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer und zur staatlichen Grund- und Gebäudesteuer (Gesamtsteuer), bei der Volksschule durch Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer, für die Schulgebäude zu $^3/_5$ nach dem Grundsteuerreinertrage, zu $^2/_5$ nach dem Feuerversicherungswert der Gebäude, bei der Realschule (höhere Lehranstalt) durch Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer, für die Schulgebäude nach dem Grundsteuerreinertrage und dem Gebäudesteuermietwerte, bei der Straßenkasse nach dem Grundsteuerreinertrage und dem Gebäudesteuermietwerte, bei der Kasse zur Unterhaltung der Amtsverbandschausseen und der Wegekasse nach der Größe der Grundstücke und dem Gebäudesteuermietwerte, bei der Armenkasse durch Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer. Der Bedarf der übrigen Kassen wird auf andere Weise ohne direckte Gemeindesteuern gedeckt. Die Entwickelung der direkten Gemeindesteuern ist in der Auslage 13 zur Darstellung gebracht. Darnach hat sich das Verhältnis der Einkommen-

steuer zur Realsteuer im Laufe der Zeit verschoben: Die Einkommensteuer ist mehr gestiegen als die Realsteuer, und zwar besonders bei der Stadtkasse und den beiden Schulkassen. Bei der Stadtkasse, für welche der Steuerbedarf nach der Gesamtsteuer (Einkommen- und Realsteuer) gedeckt wird, ist jene Verschiebung eine Folge davon, daß die staatliche Einkommensteuer jährlich von neuem eingeschätzt wird, also sich den veränderten Wertverhältnissen anpaßt und wächst, die staatliche Grund- und Gebäudesteuer dagegen auf einer einmaligen vor langen Jahren vorgenommenen Schätzung beruht, die Wertsteigerung des Grund und Bodens also unberücksichtigt läßt. Über die Entwickelung der Staatssteuer möge der Leser die Anlage 3 vergleichen. Bei den Schulen ist jene Verschiebung darauf zurück zuführen, daß die Ausgaben für die Schulgebäude (Bau-, Unterhaltung), welche durch die Realsteuer gedeckt werden, weniger gestiegen sind als die Ausgaben für das Lehrergehalt, die durch die Einkommensteuer aufgebracht werden müssen.

Wenngleich die direkten Gemeindeabgaben absolut bis auf den heutigen Tag gewachsen sind, so sind sie relativ, nämlich im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Stadt, wenigstens in den letzten 10 Jahren gefallen. Nach Hundertteilen der staatlichen Einkommensteuer und staatlichen Grund- und Gebäudesteuer berechnet, betragen die Vareler Gemeindesteuern:

Jahr	Einkommensteuer %	Realsteuer %
1897/98	222	207
1898/99	194	234
1899/1900	190	244
1900/01	186	248
1901/02	178	229
1902/03	192	222
1903/04	168	211
1904/05	178	214
1905/06	176	213
1906/07	174	216
1907/08	150	217

Hierbei sind die Steuern des inneren Stadtbezirks ohne die besondere Steuer der katholischen Schulgemeinde zu Grunde gelegt. Übrigens ist die Verringerung des Prozentsatzes der Gemeindeeinkommensteuer im letzten Jahr hervorgerufen durch die Änderung des Tarifs der staatlichen Einkommensteuer; bei unverändertem Tarif würden die Gemeindesteuern 172% betragen.

Trotzdem die Steuern gefallen sind, ist der Überschuß des städtischen Haushalts gestiegen. Er betrug:

1904/05	23066,65 ℳ
1905/06	24724,90 „
1906/07	25581.20 „

Schließlich geben wir noch eine Zusammenstellung, um die Steuern von Varel mit denen der Nachbarstädte zu vergleichen:

	Einkommensteuer				Grund- u. Gebäudesteuer			
	1904/05 %	1905/06 %	1906/07 %	1907/08 %	1904/05 %	1905/06 %	1906/07 %	1907/08 %
Varel	178	176	174	150	214	213	216	217
Oldenburg . .	138	146	146	146	248	257	257	234*
Delmenhorst . .	151	162	179	168	267	287	296	284
Jever	164	180	211	187	293	285	281	263
Brake	190	190	203	228	192	210	249	233
Wilhelmshaven .	175	175	175	175	4% des gem. Wertes.			
Heppens . . .	240	260	260	260	490	380	400	500
Bant	255	310	334	334		350	400	**

* 2,4 Prozent des Wertes = 234 Prozent der Grund- und Gebäudesteuer.

** Zum Teil nach dem gemeinen Wert.

Daraus ergibt sich, daß die Steuern in Varel niedriger sind als in allen anderen städtischen Gemeinden der Nachbarschaft mit Ausnahme von Oldenburg.

Durch das Gesetz vom 12. Mai 1906 haben die Gemeinden das Recht erhalten, die Steuer nach dem gemeinen Wert an Stelle der bisherigen Realsteuern einzuführen. Einige Gemeinden, darunter auch die Stadt

Oldenburg, machten davon unverzüglich Gebrauch, und der Magistrat in Varel brachte diese Steuerreform ebenfalls in Vorschlag. Eine Erhöhung der Realsteuer stand dabei nicht in Frage, sondern nur eine gerechtere Verteilung auf die Steuerpflichtigen und zugleich eine Vereinfachung des verwickelten Vareler Steuersystems. In Aussicht genommen war dabei auch, die Einkommensteuer zur Realsteuer wieder in ein gerechteres Verhältnis zu bringen. Der Stadtrat konnte sich zu dieser Steuerreform aber noch nicht entschließen und zog es vor, zunächst die weitere Entwicklung der staatlichen Steuerreform abzuwarten. So hängt die Angelegenheit noch in der Schwebe.

Gegenüber den direkten Gemeindesteuern haben die indirekten nur eine geringe Bedeutung. Die Stadt hat eingeführt: die Lastgeldssteuer, die Hundesteuer, eine Abgabe von Tanzbelustigungen, eine Abgabe vom Kleinhandel mit Branntwein, eine Abgabe von Schaustellungen und das Standgeld auf Märkten; letzteres hat schon fast den Charakter der Gebühr. Das Lastgeld ist, wie bereits hervorgehoben, eine Verkehrssteuer, die zur Unterhaltung der Seeschleuse Verwendung findet und in die Lastgeldskasse fließt. Die übrigen Steuern fließen in die Stadtkasse und haben im Jahre 1906/07 erbracht:

Hundesteuer	1245 ℳ	— ₰
Abgabe von Tanzbelustigungen	2378 „	50 „
„ „ Kleinhandel mit Branntwein .	115 „	50 „
„ „ Schaustellungen u. das Markt-Standgeld	2842 „	— „
zusammen	6581 ℳ	— ₰

Nach der Oldenburgischen Gesetzgebung stehen der Gemeinde noch weitere indirekten Steuern offen, namentlich eine Biersteuer. Preußische Städte ziehen daraus bedeutende Erträge, z. B. Wilhelmshaven im Jahre 1905/06 29848 ℳ 75 ₰. Im Herzogtum Oldenburg ist die Biersteuer aber bislang noch nirgends eingeführt. Das Gesetz am 27. Dezember 1907 hat den Gemeinden auch das Recht der Wertzuwachssteuer eingeräumt.

In Varel wird nach Ablauf des Gasvertrages im Jahre 1917 auch eine Gasverbrauchssteuer möglich sein, wenn die Gasanstalt inzwischen nicht in das Eigentum der Stadt übergegangen sein sollte. Im Kampfe der Gemeinden mit den privaten Gasanstalten hat diese Steuer schon wiederholt eine entscheidende Rolle gespielt, namentlich wenn die Gemeinde zugleich ein eigenes Gas- oder Elektrizitätswerk einrichtete oder einzurichten drohte.

Die übrigen Einnahmequellen der Stadt sind mannigfachster Art. Das eigene Vermögen der Gemeinde haben wir bereits besprochen. Zum Vermögen sind in einem weiteren Sinne noch vielerlei der Stadt zustehende Berechtigungen zu zählen. Die wichtigste ist der Anteil der Stadt an der Privatgasanstalt: die Stadtkasse bezieht einen Gewinn von 1 ₰ von jedem nach Gasmessern verkauften Kubikmeter Gases, im Jahre 1906/07 2620 ℳ 35 ₰.

Nicht unerheblich sind ferner die vom Staate geleisteten Zuschüsse, von denen die wichtigsten sind: 3 % der Einkommensteuer für Veranlagung und Hebung der staatlichen Einkommensteuer (1906/07: 1453 ℳ 69 ₰), ferner ein Zuschuß von jährlich 1444 ℳ 75 ₰ für die Unterhaltung der ehemaligen Staatschaussee in der Stadtgemeinde, die Hälfte der nicht aus eigenem Vermögen gedeckten Kosten der Fortbildungsschulen (1906/07: 1122 ℳ 16 ₰) und ein Zuschuß zur Realschule (1906: 3000 ℳ, 1907: 8000 ℳ, 1908: 10000 ℳ). Dagegen hat der Staat die Zuschüsse zu den Volksschulen, wie bereits hervorgehoben, neuerdings ganz eingestellt.

Von Bedeutung sind schließlich noch die Gebühren, Beiträge und Strafgelder. Unter den Gebühren ist das Schulgeld der Realschule (19 100 ℳ im Jahre 1906/07) am wichtigsten, während die Volks- und Fortbildungsschulen frei von Schulgeld sind. Die Verwaltungsgebühren sind nach Oldenburgischem Rechte für die Gemeindeverwaltung durchweg ausgeschlossen, dagegen nicht für Maßnahmen des Magistrats in der staatlichen Verwaltung: sie fließen in die Stadtkasse. An Beiträgen kommen namentlich die Anliegerbeiträge bei Anlegung neuer Straßen in Betracht. Endlich sind noch die vom Magistrat als untere Verwaltungsbehörde durch Strafverfügung erkannten Geldstrafen als eine Einnahmequelle anzuführen.

Die Gemeinde bezieht einen Teil dieser Einnahmen nur in ihrer Eigenschaft als Stadt erster Klasse, nämlich die Abgabe von Tanzbelustigungen, den Zuschuß für Veranlagung und Hebung der Einkommensteuer, die Verwaltungsgebühren und die Strafgelder bei Strafverfügungen. Diese Einnahmen betrugen im Jahre 1906/07 zusammen 6989 ℳ 52 ₰. Bei den Städten 2. Klasse fließen die Abgaben von Tanzbelustigungen in die Amtskasse, die übrigen Einnahmen dagegen in die Staatskasse.

---

13. Kapitel.

Das Schulwesen.

Vorgeschichte.

Die Schulen scheinen in Varel von alters her nicht die Pflege gefunden zu haben, wie in benachbarten Städten. Die von der Kirche unterhaltene Kantorschule scheint die erste und lange Zeit die einzige Schule in Varel gewesen zu sein. Als Lehrer diente ein Predigtamtskandidat, welche aus der Reihe der Oldenburgischen Kandidaten die Stelle übernahm, um nach einigen Jahren regelmäßig in den Pfarrdienst zurückzutreten. Es wurde auch Lateinunterricht erteilt. Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts bestanden neben der Kantorklasse noch zwei andere Klassen, in welchen Elementarlehrer unterrichteten. Alle drei Klassen wurden von Knaben und Mädchen gemeinsam besucht. Die Kantorschule besaß eigenes Vermögen und erhob höheres Schulgeld.

Im Jahre 1803 war nach einem Konsistorialberichte der Schulbesuch folgender:

	Schülerzahl	Alter
Kantorklasse	70	9—14
2. Klasse	57	6—14
3. Klasse	100—120	6—10.

In den beiden unteren Klassen fehlte im Sommer aber die Hälfte der Kinder, weil sie von den Eltern zur Arbeit im Hause und auf dem Felde zurückbehalten wurden und ein Schulzwang nicht ausgeübt wurde; es

bestand nur die Pflicht zur Zahlung des Schulgeldes an den Lehrer, welches einen Hauptteil seines Gehalts ausmachte. Vom elften Lebensjahr an scheinen viele Kinder überhaupt nicht mehr die Schule besucht zu haben. Nach einem Bericht des Pastors Beußel war noch im Jahre 1829 etwa ein Drittel aller Kinder bei der Konfirmation des Lesens und ein noch größerer Teil des Schreibens unkundig. Daher kam es 1829 auf Anregung Beußels zu einer Reform, durch welche die Schule vier Klassen erhielt, nämlich:

1. Klasse des Kantors,
2. „ „ Organisten,
3. „ „ dritten Lehrers,
4. Vorbereitungsklasse für die Kantorschule.

Die 2. und 3. Klasse sollten auch Unterklassen für die Kantorschule sein, wurden aber alsbald zur abgeschlossenen Volksschule. Die Vorbereitungsschule, auch genannt die Schreib- und Rechnenschule, erhielt das Vermögen der zu Anfang des Jahrhunderts aufgelösten reformierten Gemeinde, welches aus einem Grundstück an der Neuen Straße und einem Kapital von 8000 Tlr. bestand. Die Kantorschule und die beiden Klassen der Volksschule waren in dem jetzt zum Konfirmandenunterrichte dienenden Schulgebäude bei der Kirche untergebracht.

Daneben bestand noch im Waisenhause eine besondere Schule für die 36 Waisenkinder. Aus öffentlichen Mitteln wurde 1831 ferner eine Armenschule für Mittellose unter Befreiung vom Schulgelde in der ehemaligen Kaserne an der Langenstraße eingerichtet.

Im Jahre 1840[63]) gab es folgende Schulen:

	Klassen	Schülerzahl
Haupt- oder Zwangsschule	2	344
Kantorschule	1	39
Schreib- und Rechnenschule	1	89
Armenschule	1	64
Waisenschule	1	32

Die Hauptschule hatte zwei Lehrer und einen Hilfslehrer, die übrigen Schulen je einen Lehrer.

Die Volksschule.

Aus der Haupt- oder Zwangsschule ist unsere heutige Volksschule hervorgegangen. Sie wurde, als 1841 die Kantorschule zur Bürgerschule erweitert und aus dem Kantoreigebäude verlegt wurde, auf 3 Klassen gebracht. Im Jahre 1846 wurde die Armenschule mit der Hauptschule vereinigt und die erste Klasse dem Geschlechte nach getrennt, sodaß jetzt 4 Klassen bestanden; der Organist Ummen erhielt die Mädchen-Oberklasse, der bisherige zweite Lehrer Gieschen die Knaben-Oberklasse und der Armenschullehrer die Mittelklasse. Es war aber hiermit wenig geholfen, denn mit dem Anwachsen der Fabrikbevölkerung stieg die Schülerzahl auf 492 im Jahre 1855. Jede Klasse hatte also durchschnittlich 123 Schüler.

In diesem unerträglichen Zustande trat seit 1856 eine Wandlung ein. Die großen Reformen der 1850er Jahre, welche die ganze öffentliche Verwaltung Oldenburgs von Grund auf umgestalteten, brachten im Schulgesetz vom 3. April 1855 auch eine durchgreifende Neuordnung des Schulwesens. Jetzt erhielten die Lehrer festes Gehalt, während ihre bisherigen Bezüge der Schulkasse zufielen. Der Anteil der Schulgemeinden an der Selbstverwaltung wurde genau festgelegt. In Varel wurde die bisherige Schulgemeinde, bestehend aus den ehemaligen Bauerschaften Varel-Nordende und Varel-Südende, beibehalten. Der zum Stadtrat erweiterte ehemalige Ortsausschuß vertrat die Schulgemeinde, bis 1863 ein besonderer Schulachtsausschuß gewählt wurde. Nun wurde 1856 in Varel beschlossen, die Volksschule ganz nach Geschlechtern zu trennen und für die Knaben eine neue Schule zu errichten. Sie wurde 1858 vom Baumeister Thormählen auf einem vom Staate abgetretenen Grundstück an der Windallee für 21570 ℳ gebaut und zunächst mit drei Klassen eingerichtet. Hauptlehrer der Schule wurde Gieschen. Die Mädchenschule behielt ihr Heim im alten Kantoreigebäude und wurde ebenfalls auf drei Klassen erweitert. Hauptlehrer war seit dem Tode Ummens im Jahre 1857 Hohnholz. Beide Schulen erhielten 1863 eine vierte und die Mädchenschule 1868 noch eine fünfte Klasse.

Die Knabenschule wurde 1872 noch durch ein zweites Schulgebäude mit zwei Klassen erweitert. Die Mädchenschule vertauschte 1874 das

alte Kantoreigebäude mit einer sechsklassigen zeitgemäßen Schule, welche vom Architekten Bohlmann für 34450 ℳ an der neuangelegten Schulstraße erbaut wurde. Schließlich erhielten die Schulen im Jahre 1889 noch eine Turnhalle, welche auch von den übrigen Schulen und den Turnvereinen gegen Miete benutzt wird.

Neben der evangelischen Volksschule wurde 1866 eine besondere katholische Volksschule gegründet. Andererseits wurde die Waisenhausschule mit ihren 36 Zöglingen 1867 aufgehoben und mit der evangelischen Volksschule vereinigt.

Wir geben über die Entwickelung der Schulen die folgende Übersicht:

I. Evangelische Volksschule.

Jahr	Knaben	Mädchen	Knaben und Mädchen zusammen	Zahl der Klassen
1855	—	—	422	4
1860	334	334	668	6
1865	300	334	634	8
1870	303	346	643	9
1875	314	329	643	12
1880	318	327	645	12
1885	338	322	660	12
1890	292	290	582	12
1895	265	250	515	12
1900	277	277	554	12
1905	299	310	609	12
1906	312	325	637	12

II. Katholische Volksschule.

Jahr	Schülerzahl
1866	44
1876	46
1886	40
1896	37
1906	50

Der Rückgang der Schülerzahl ist auf den Niedergang der Stadt zurückzuführen, in den neunziger Jahren auch darauf, daß die städtische Schulgemeinde Gebietsteile an eine benachbarte Landgemeindeschule abtreten mußte, um sie lebensfähig zu machen. Erst in unseren Tagen ist mit dem Wiederaufblühen der Stadt auch ein erfreulicher Aufschwung im Schulbesuch zu verzeichnen, welcher zum Entschlusse geführt hat, für jede der beiden Schulen eine 7. Klasse einzurichten. Das Oberschulkollegium hat indessen das Bedürfnis dafür noch nicht anerkannt. In der Tat entspricht der Zustand der Vareler Schule dem Durchschnitt anderer; so betrug z. B. die durchschnittliche Schülerzahl jeder Klasse am 1. Mai 1906 in Jever 51 bei 819 Schülern in 16 Klassen, dagegen in Varel 53 bei 637 Schülern in 12 Klassen.

Hauptlehrer an der Knabenschule ist seit Mai 1887 Heinrich Eilers, an der Mädchenschule seit Mai 1885 Friedrich Boltjes, der zugleich das Amt des Organisten bekleidet.

Die höhere Schule.

Im Jahre 1836, als der Wohlstand in Varel zu wachsen begann, trat der Pastor Beußel bei dem sog. geistlichen Kollegium, der Schulaufsichtsbehörde in Varel, mit dem Plane hervor, die Kantorschule zu einer höheren Bürgerschule zu erweitern und für die Unterhaltung der Schule ein Vermögen zu sammeln. Die Bürgerschaft nahm diesen Plan eifrig auf und brachte in einigen Jahren mit großem Opfersinn reichlich 16 000 ℳ durch freiwillige Beiträge zusammen. Der Graf Bentinck überwies der geplanten Schule das Grundstück an der Nebbsallee, auf welchem die Zehntenscheune bis dahin gestanden hatte, als Schulgrundstück und Spielplatz. Die sog. reformierte Schule (die Vorbereitungsklasse an der Neuen Straße) wurde aufgelöst und ihr Vermögen, welches aus dem Schulgebäude und reichlich 25 000 ℳ bestand, mit dem Vermögen der Kantorschule der neuen Bürgerschule überwiesen. Von jenem Barvermögen, welches zur Hälfte dem Grafen geliehen war, ist übrigens in dem alsbald ausbrechenden Konkurse des Grafen anscheinend einiges verloren gegangen. Das Schulgebäude wurde 1840 an der Nebbsallee für 14 274 ℳ gebaut.

Am 1. Mai 1841 begann die neue Schule ihren Unterricht. Sie hatte die ehemaligen Schüler der Kantor- und der sog. Schreib- und Rechnenschule und wohl auch einige der Hauptschule, zusammen 140 an der Zahl, übernommen. Der Lehrplan umfaßte auch wahlfreien Unterricht in Latein, Englisch und Französisch. Knaben und Mädchen wurden gemeinsam unterrichtet. Es bestanden 4 Klassen mit je zweijährigem Kursus. Im Jahre 1861 wurden noch zwei Parallelklassen für den ältesten Jahrgang mit getrennten Geschlechtern eingerichtet.

Die Schulleitung führte der zweite Prediger Georg Boedecker im Nebenamt, bis er 1859 Pastor in Jade wurde. Dann übernahm Otto Lührs, seit 1857 Lehrer an der Schule und vorher Reallehrer am Gymnasium in Stade, die Leitung. Er starb 1864 an der Schwindsucht. Kurz vor seinem Tode erhielt er noch den Titel Rektor. Darauf wurde Hermann Buchheister, vorher Leiter der Privatschule in Brake, zum Rektor ernannt. Er behielt die Leitung bis zur Abtrennung der Töchterschule im Jahre 1876.

Die Bürgerschule war nicht eine Anstalt der politischen Gemeinde, sondern bildete eine besondere Schulgemeinde, bestehend aus allen Angehörigen der Fleckensgemeinde Varel, welche mindestens monatlich 12 Grote zur Armenkasse beisteuerten. Die Schulgemeinde wählte in indirekter Wahl drei Gemeindebürger (Schuldeputierte), welche das Schulvermögen zu verwalten hatten. Das geistliche Kollegium führte die schultechnische Verwaltung und hatte insbesondere die Lehrer anzustellen.

Das Lehrergehalt und die übrigen Verwaltungskosten der Schule wurden durch das Schulgeld und die Einkünfte des Schulvermögens gedeckt, die Gebäudeunterhaltung wurde aus der Stadtkasse bestritten. Die Haushaltspläne wurden fürsorglich so eingerichtet, daß ein Überschuß zur Vermehrung des Vermögens erzielt werden konnte. Außerdem hatte sich die Schule mancherlei Zuwendungen zu erfreuen. Infolgedessen war das Kapitalvermögen der Schule von 27520,50 ℳ im Jahre 1842 auf 57260,50 ℳ im Jahre 1874, als sie von der Stadt übernommen wurde, angewachsen. Zum Schlusse geben wir eine Übersicht über den Besuch der Schule:

Jahr	Schülerzahl
1841/42	140
1851/52	133
1861/62	225
1871/72	184.

Die Schule konnte mit ihren geringen Mitteln natürlich nur bescheidenen Anforderungen genügen. Als Varel 1856 eine eigene städtische Gemeinde geworden war, trat daher alsbald das Bestreben hervor, die Schule auf die politische Gemeinde zu übernehmen, um sie mit städtischen Mitteln zu erweitern. Der Stadtrat faßte bereits 1858 einen dahingehenden Beschluß und gab 1860 einem für die zu übernehmende Schule aufgestellten Statut ihre Zustimmung. Regierung und Landtag bewilligten einen jährlichen Zuschuß von 2100 ℳ. Aber die vielköpfige Versammlung der Gemeindeangehörigen, welche nach dem alten Schulstatut die Schule zu vertreten hatte, wollte keine neuen Steuern, ohne welche natürlich die Schule nicht hätte verbessert werden können, und lehnte es daher ab, die Schule an die Stadt abzugeben. Daher kam auch der staatliche Zuschuß nicht zur Auszahlung. Erst 1871 gab die Versammlung der Schulgemeinde mit 167 gegen 66 Stimmen ihre Zustimmung. Nach langen Verhandlungen über die Organisation der Schule ging die Anstalt Ostern 1873 auf die Stadt über. Im folgenden Herbst wurde darauf beschlossen, die Schule in eine Realschule und eine höhere Töchterschule mit Vorschule zu teilen uud zu erweitern. Die Verhandlungen über den Ausbau im einzelnen zogen sich abermals lange hin, sodaß die neuen Schulen erst Ostern 1876 ins Leben traten.

Verwaltungsmäßig blieben die beiden Schulen eine Anstalt unter einem Vorstande. Die Schule erhielt den Namen „höhere Lehranstalt." Im übrigen war für die Organisation das Schulgesetz maßgebend. Darnach bestand der Vorstand aus dem Bürgermeister, den beiden Leitern der Schulen, dem ersten Pfarrer und mehreren von dem Stadtrat gewählten Gemeindebürgern. Die Lehrer wurden vom Vorstand und Stadtrat gemeinsam gewählt, im übrigen hatte der Stadtrat die Zuständigkeit eines Schulachtsausschusses im Sinne des Schulgesetzes. Diese Organisation hat sich bis heute im wesentlichen erhalten.

Die höhere Töchterschule, bestehend aus drei Klassen mit je zweijährigem Kursus, und die Vorschule mit zwei Klassen und dreijährigem Kursus behielten ihr Heim in der früheren Bürgerschule an der Nebbsallee. Die Vorschule vereinigte Knaben und Mädchen. Der Rektor der bisherigen Schule, Hermann Buchheister, übernahm die Leitung der Töchter- und Vorschule. Ihm folgte 1887 der seit 1876 angestellte Rektor Seyfert.

Hatte die Töchterschule sich einer ruhigen Entwickelung zu erfreuen, so mußte die Realschule wechselvolle Schicksale über sich ergehen lassen. Zunächst nahm sie einen erfreulichen Anfang. Sie erhielt vom Staate einen jährlichen Zuschuß von 4500 ℳ. Die Stadt ließ ihrer neuen Schule ein prächtiges Gebäude an der Osterstraße nach den Plänen des Architekten Klingenberg für 80000 ℳ erbauen. Zum Leiter der Schule wurde der Direktor der Real- und Volksschule zu Schönberg (Mecklenburg) Dr. Wilhelm Armknecht angestellt. Die Anstalt war fünfklassig geplant. Auf Betreiben des Direktors wurde sie 1877 zu einer Realschule 1. Ordnung mit sieben Jahrgängen und wahlfreiem Unterricht in Latein (Realprogymnasium) erweitert. Die Schule erhielt Ostern 1878 vom Reichskanzler die Militärberechtigung.

Die Stadt übernahm Ostern 1879 noch die vom Staate aus der Neuenburger Ackerbauschule errichtete Landwirtschaftsschule gegen einen jährlichen Staatszuschuß von 8400 ℳ. Die Landwirtschaftsschule wurde im Realschulgebäude untergebracht und der Leitung des Schuldirektors unterstellt In einigen allgemeinen Fächern wurden die Landwirtschaftsschüler mit den Realschülern zusammen unterrichtet. Der Reichskanzler verlieh dieser Schule 1882 ebenfalls die Militärberechtigung.

Es wäre eine dankbare Aufgabe gewesen, diese Schulen zu pflegen. Mit den steigenden Ausgaben würde auch der Staat seinen Zuschuß von im ganzen 12900 ℳ wohl noch erhöht haben. Aber die Stadtverwaltung war ihrer Aufgabe nicht gewachsen. In Dr. Armknecht hatte man einen ungeeigneten Direktor gefunden. Er war zwar eifrig und für seine Schule bestrebt, aber eigenmächtig und unverträglich, vielleicht infolge einer schweren Herzkrankheit, an welcher er litt. Es kam daher bald zu Unzuträglichkeiten, und das Oberschulkollegium mußte wiederholt gegen den Direktor einschreiten,

zum ersten Male schon 1879. In der Bürgerschaft erfuhr die Schule viele Anfeindungen, und der Bürgermeister zeigte sich ebenfalls der schwierigen Lage nicht gewachsen. Er überwarf sich mit dem Schuldirektor und veröffentlichte eine Streitschrift gegen die Schule und den Direktor. Infolgedessen wurden die Zustände vollends unhaltbar. Bei der Regierung und in der breiteren Öffentlichkeit des Landes wurde andererseits ernstlich erwogen, die Landwirtschaftsschule aufzuheben, weil unter solchen Umständen auch diese natürlich nicht gedeihen konnte. Der Schulbesuch in allen Anstalten war folgender:

Jahr	Realschule	Landwirtschaftsschule	Töchterschule	Vorschule	Gesamtzahl
1876/77	85	—	50	71	206
1879/80	93	17	47	90	247
1882/83	81	25	59	74	239
1885/86	79	34	54	56	223
1887/88	80	25	55	47	207

Nach einem bescheidenen Aufschwunge in den ersten Jahren war also die Schülerzahl mit Ausnahme derjenigen der Töchterschule merklich zurückgegangen. In der Bürgerschaft gewann der Widerstand gegen die neue Schule immer mehr die Oberhand, und so entschloß man sich 1887, die oberen Klassen der Realschule eingehen zu lassen und nur die Landwirtschaftsschule mit den drei unteren Klassen der Realschule ohne Lateinunterricht beizubehalten. Armknecht wurde 1887 zur Disposition gestellt und starb bald darauf an seinem schweren Herzleiden. Für ihn übernahm der bisherige erste Oberlehrer Professor Dr. L. Ballauff (geb. 1817 in Hannover) die Leitung.

Inzwischen war die Schule bei der Regierung, beim Landtag und wohl auch beim Publikum gründlich in Mißkredit gekommen und konnte sich nicht wieder erholen. Die Stadt mußte froh sein, daß der Staat beim Ablauf des zwischen Staat und Stadt bestehenden Vertrags 1894 die Landwirtschaftsschule nicht einfach aufhob, sondern auf eigene Rechnung

übernahm. Nur die drei unteren Klassen, welche von der Realschule noch bestehen geblieben waren, behielt die Stadt in ihrer eigenen Verwaltung.

Für jene drei Klassen, welche der Stadt verblieben waren, erbaute sie alsdann ein eigenes Gebäude an der Mittelstraße für reichlich 28 000 ℳ, während das Grundstück 6000 ℳ kostete. Mit der Schulleitung wurde nach Ballauffs Abgang Ostern 1894 der seit 1881 im städtischen Dienste stehende Dr. Friedrich Müller betraut. Unter seiner Leitung wurden alsbald wieder zwei weitere Klassen eingerichtet, sodaß die Schule fünf Klassen zählte. Als Müller zum Herbst 1899 als Direktor der Realschule nach Oberstein berufen wurde, übernahm Dr. Friedrich Kohlmann provisorisch die Leitung.

Es stellte sich nun mehr und mehr heraus, daß die bloße Bürgerschule den steigenden Ansprüchen der Bürgerschaft nicht genügte. Die Stadt fing seit Mitte der 1890er Jahre an, allmählich wieder von ihrem wirtschaftlichen Niedergang sich zu erholen; Einwohnerzahl und Steuerkraft der Stadt nahmen jährlich zu. Es wurden daher wieder Wünsche laut nach einer militärberechtigten Schule. Eine im Jahre 1902 aufgemachte Berechnung aber zeigte bald, daß es für die Stadt selbst mit Hilfe eines hohen Staatszuschusses finanziell unmöglich sei, neben der Töchterschule die Kosten einer Realschule zu tragen. Daher wurde der Plan wieder aufgenommen, die Realschule an die Landwirtschaftsschule anzugliedern. Dazu konnte sich aber die Regierung nicht verstehen. So entschloß sich denn der Schulvorstand, Bürger- und Töchterschule zu einer Realschule mit gemeinsamem Unterricht für Knaben und Mädchen zu vereinigen. Bestimmend für diesen Entschluß waren die guten Erfahrungen, welche im Großherzogtum Baden bereits mit dieser Schulart gemacht waren. In etwa 25 kleinen Städten und Orten Badens blühen derartige Realschulen, und eine Anzahl Bürgerschulen in Baden sind im Begriff, ebenfalls als Realschulen für Knaben und Mädchen sich auszubauen. Der Vareler Stadtrat in seiner Mehrheit stimmte den Vorschlägen des Schulvorstandes zu, und Ostern 1905 konnte die Sexta für Knaben und Mädchen eingerichtet werden. In jedem Jahre wird eine höhere Klasse aufgebaut. Ostern 1910 wird die Schule also vollständig und zugleich die bisherige

Bürgerschule und Töchterschule eingegangen sein. Die bestehende Vorschule mit drei Jahrgängen wird beibehalten.

Der Lehrplan der Schule entspricht demjenigen der preußischen Realschulen. Daneben ist die Bestimmung eingeführt, daß diejenigen Schüler, welche nachweislich Privatunterricht im Latein genießen, vom Unterricht im Französischen befreit werden können.

Das Schulgeld ist, wie folgt, festgesetzt:

a) für Kinder, deren Eltern in der Stadt Varel wohnen:
   1. bei jährlichem Einkommen der Eltern oder Vertreter bis zu 2400 ℳ einschl. . . . . 50 ℳ
   2. bei jährlichem Einkommen von mehr als 2400 ℳ bis zu 3600 ℳ einschl. . . . . 75 „
   3. bei jährlichem Einkommen von mehr als 3600 ℳ bis zu 5000 ℳ einschl. . . . . 100 „
   4. bei jährlichem Einkommen von mehr als 5000 ℳ 120 „

b) für Auswärtige . . . . . 120 „

Wenn mehr als zwei Kinder aus einer Familie die Schule besuchen, so ist für die zwei ältesten das volle Schulgeld, für die jüngeren dagegen nur die Hälfte des Schulgeldes zu zahlen.

Außerdem sind für 10 % aller Schüler Freiplätze eingerichtet; es kann ihnen vom Vorstand Befreiung von Schulgeld und unter Umständen auch Gewährung der Lehrmittel zugestanden werden.

Die Organisation der Schulverwaltung ist gegen früher nicht wesentlich verändert. Der Vorstand besteht aus dem Bürgermeister als Vorsitzenden, dem Schuldirektor, einem Ratsherrn und vier vom Stadtrat frei gewählten Gemeindebürgern. Die Lehrer werden vom Vorstand und Stadtrat frei gewählt und unterliegen der Bestätigung des Oberschulkollegiums.

Die vorläufige Schulleitung übernahm, nachdem Dr. Kohlmann zu Ostern 1906 als Oberlehrer des Realgymnasiums zu Elberfeld gewählt war, Rektor Seyfert, der Leiter der Töchterschule. Zu Ostern 1908 wurde Dr. Armin Reiche, Oberlehrer der Realschule in der Altstadt zu Bremen, als Schuldirektor angestellt.

Die neue Schule erhielt ihr Heim in der Bürgerschule an der Mittelstraße. Das alte Gebäude wird nach den Plänen des Architekten Wagner zu Bremen durch Anbau und Umbau vergrößert.

Der Schulbesuch, der seit 1900 im Abnehmen war, hat seit Gründung der Realschule wieder zugenommen:

Jahr	Schülerzahl		
	Bürger-, Real- u. Töchterschule	Vorschule	zusammen
1903/04	140	77	217
1904/05	143	79	222
1905/06	144	91	235
1906/07	140	100	240
1907/08	143	99	242

Die gefüllten Klassen der Vorschule und der unteren Jahrgänge der Realschule bürgen für eine aufsteigende Entwicklung der nächsten Jahre.

Durch die Gründung der Realschule ist ein Streit beendet, der seit etwa zwei Menschenaltern das öffentliche Leben der Stadt nahezu ununterbrochen beschäftigt hat. Das Bildungsbedürfnis, welches seit alter Zeit in Oldenburg, Jever und Vechta durch Staatsanstalten befriedigt worden ist, sah sich in Varel auf die eigene Kraft der Bürgerschaft angewiesen. Es ist begreiflich, daß in dem Auf und Nieder, welches die Stadt seit dem großen industriellen Zusammenbruch der 1860er Jahre erfahren mußte, die kostspielige höhere Schule bei einem großen Teil der Bürgerschaft auf heftigen Widerstand stieß. Nach dem fehlgeschlagenen Versuche der 1880er Jahre war dieser Widerstand auch jetzt noch bedeutend. Nachdem nun aber die Realschule aufgerichtet ist und auch der Staat seinen starken Arm helfend dargeboten hat, dürfen wir hoffen, daß der alte Streit, der die Bürgerschaft immer wieder von neuem erfüllt und zeitweise geradezu die Verwaltung und Entwickelung der Stadt gehemmt hat, nun für immer abgetan ist.

Die Großherzogliche Landwirtschaftsschule und Ackerbauschule.

Wir haben bereits erwähnt, daß die Landwirtschaftsschule im Jahre 1879 aus der Neuenburger Ackerbauschule hervorgegangen ist. Die Neuenburger Schule war 1862 von dem Landwirtschaftslehrer J. D. Thyen

(geb. 1825 in Apen, Großherzogtum Oldenburg) mit Hilfe des Staates als Privatschule gegründet worden. Während ihres 17jährigen Bestehens hat sie etwa 500 Schüler ausgebildet. Das Militärberechtigungswesen, welches 1866 in Oldenburg Eingang fand, wurde der Schule zum Verderben. Um sich zu halten, mußte sie jetzt ihre Schüler auf das Einjährigen-Examen vorbereiten, und 1877 erhielt sie auch die Militärberechtigung. Darunter litt wohl die fachliche Ausbildung. Schließlich übernahm der Staat die Schule im Jahre 1879, bildete sie in eine Landwirtschaftliche Schule nach preußischem Muster um und übertrug sie für 10 Jahre der Stadt Varel mit einem Zuschuß von 9600 ℳ im ersten, 9000 ℳ im zweiten und 8400 ℳ in den folgenden Jahren. Die Schule erhielt drei Klassen (die beiden Tertien und die Untersekunda) und wurde unter der Leitung des Direktors Armknecht mit der Realschule vereinigt. Ihr Begründer Thyen wurde auf die neue Schule übernommen. Die Militärberechtigung, welche ja ihre Neuenburger Vorgängerin bereits besessen hatte, erhielt die Schule erst 1882.

Thyen gründete 1883 eine Winterschule an der Landwirtschaftsschule für seine Rechnung mit einem kleinen städtischen Zuschuß. Sie sollte junge Leute, die bereits die Praxis kennen gelernt hatten, in drei halbjährigen Kursen weiterbilden.

Als die Stadt die drei oberen Klassen der Realschule eingehen ließ, wurde diese Winterschule Ostern 1889 gegen einen jährlichen Zuschuß von 1000 ℳ ganz auf die Stadt übernommen. Gleichzeitig wurde der zwischen Staat und Stadt bestehende zehnjährige Schulvertrag auf weitere fünf Jahre verlängert. Nach Ablauf dieser Zeit übernahm der Staat die Landwirtschaftsschule auf seine eigene Rechnung. Die Stadt trat ihr Schulgebäude gegen Übernahme des noch ungetilgten Teils der ursprünglichen Bauanleihe von 80000 ℳ, an den Staat ab und leistete außerdem einen baren Zuschuß von 3000 ℳ für eine neue Ausgestaltung der Schule.

Zum Leiter der verstaatlichten Landwirtschaftsschule wurde Ostern 1894 der Direktor Dr. Gabler aus Altenburg angestellt. Unter seiner Leitung nahm die Schule eine ruhige und erfreuliche Entwicklung. Im Herbst 1894 wurde für die frühere Winterschule eine Ackerbauschule mit

drei halbjährigen Lehrgängen mit der Anstalt verbunden. Die Zahl ihrer Schüler stieg von Jahr zu Jahr, und betrug im Jahr 1906/07 85, darunter 64 an der Landwirtschafts- und 21 an der Ackerbauschule.

Die Fortbildungsschulen.

Die Stadt hat es einem Handwerker zu verdanken, daß sie schon frühzeitig eine Fortbildungsschule gründen konnte, früher als andere kleinen Städte. Der Schmiedemeister Eilert Hörmann genannt Meischen vermachte nämlich in seinem Testamente vom 11. Juni 1859 fast sein ganzes Vermögen der Stadt Varel zur „Stiftung und immerwährenden Erhaltung einer Fortbildungs- und Gewerbeschule für Handwerkslehrlinge und Gesellen in der Stadt Varel." Meischen starb am 28. November 1865.

Das der Stadt zugefallene Vermögen bestand aus dem Wohnhause des Stifters an der Neumühlenstraße, aus seinem Garten und aus sonstigen Grundstücken in der Größe von zusammen 8 ha 41 ar 02 qm und aus einem Kapitale von 36150 ℳ. Das ganze Stiftungsvermögen hat einen Wert von reichlich 103000 ℳ. Die Grundstücke dürfen nach dem Willen des Stifters nicht veräußert werden. Infolgedessen haben sie sich bis heute unversehrt im städtischen Eigentum behauptet, und die Stiftsverwaltung ist im Begriff, den Bauplatzwert, den die Grundstücke inzwischen teilweise erhalten haben, durch Vergebung auf Erbbaurecht auszunutzen. Wie ein guter Hausvater hat Meischen auch auf dauernde Vermehrung des Stiftungsvermögens bedacht genommen: bis zum Jahre 1980 soll alljährlich wenigstens $^1/_5$ des Bruttoeinkommens zum Kapital gelegt werden, später nach und nach weniger und vom Jahre 2380 an noch jährlich $^1/_{50}$. Das Kapitalvermögen ist infolgedessen von 36150 ℳ im Jahre 1865 auf 57000 ℳ im Jahre 1907 gestiegen.

Für die Schule und die Lehrerwohnung hat der Stifter sein Wohnhaus bestimmt; wenn es baufällig wird, soll die Schule auf demselben Grundstück wieder aufgebaut werden. Zur Verwaltung der Stiftung ist der Magistrat mit einigen Handwerkern und Landwirten bestellt.

Im Herbst 1866, ungefähr ein Jahr nach Meischens Tode, wurde die Schule eröffnet. Als Unterrichtsraum diente anfänglich die Volks-

knabenschule, später das eigene Haus an der Neumühlenstraße, sobald es für seinen neuen Zweck eingerichtet war. Der Unterricht war freiwillig und wurde von 43 Schülern (Gesellen, Lehrlingen, unkonfirmierten Knaben) besucht. Im Jahre 1870 wurde für die Lehrlinge bis zum 18. Lebensjahr der Schulzwang eingeführt. Die Klassen sind mit dem steigenden Schulbesuch nach und nach auf 6 vermehrt, und augenblicklich besuchen 171 Schüler, und zwar nur Lehrlinge, die Schule.

Der Stunden- und Unterrichtsplan erfuhr im Laufe der Jahre mancherlei Veränderungen. Ursprünglich wurde der Unterricht auch Sonntags erteilt. Nach einem Stundenplan von 1879 hatten die Schüler wöchentlich zweimal 3 Stunden Unterricht: Vormittags von 9—12 Uhr, Nachmittags von 4—7 Uhr. Außerdem wurde Sonntags von 8—10 Uhr vormittags noch Zeichenunterricht erteilt, bei welchem die Teilnahme freiwillig war. Augenblicklich hat jede Klasse wöchentlich nur einmal 4 Stunden Unterricht, und zwar Nachmittags von 4—8 Uhr. Die Unterrichtsfächer sind zur Zeit: Rechnen, Geometrie, Deutsch, Buchführung, Wechsellehre, Kalkulation, Freihandzeichnen, geometrisches Zeichnen, Projektionszeichnen, Fachzeichnen, daneben auch Geographie und Naturlehre.

Die Schüler erhalten jährlich ein Zeugnis und bei der Entlassung ein Abgangszeugnis. Am Ende des dritten Schuljahres findet eine kleine Schlußprüfung statt und eine Ausstellung der schriftlichen Arbeiten und Zeichnungen.

Als Lehrer dienten in den ersten Jahren Volksschullehrer im Nebenamt, bis 1875 ein Lehrer im Hauptamte angestellt wurde. Die Lehrer im Hauptamt waren: Strauß (1875—1893), Peters (1893—1896), Westing (1896—1903), seitdem Hermann Bischoff. Der Zeichenunterricht wurde nebenamtlich erteilt, und zwar seit 1904 von Lehrern der Baugewerkschule.

Die Kosten der Schule wurden zum größeren Teile von der Stiftung aufgebracht deren Einkünfte jetzt auf jährlich 3400 ℳ gestiegen sind. Den ungedeckten Teil der Kosten im Betrage von jetzt etwa jährlich 800 ℳ tragen Stadt und Staat zur Hälfte, wie bei allen anderen Fortbildungsschulen des Landes.

Das alte Schulgebäude soll jetzt durch einen Neubau ersetzt werden, weil es für die steigende Schülerzahl und die neuzeitlichen Anforderungen nicht mehr ausreicht. Die Regierung hat versprochen, die Hälfte des Baukapitals, welches angeliehen werden soll, zu verzinsen. Nach fertigstellung des Neubaus soll die Unterrichtszeit vermehrt und der Unterrichtsplan noch mehr nach Berufen eingerichtet werden.

Im Jahre 1899 wurde auf Anregung des Staatsministeriums eine kaufmännische Fortbildungsschule gegründet. Zum Schulbesuch sind alle Lehrlinge der Kaufleute, Auktionatoren und Rechnungssteller verpflichtet. Der Unterricht findet in dem Gebäude der gewerblichen Fortbildungsschule statt. Die Schüler sind nach dem Alter in zwei Klassen eingeteilt. Jede Klasse hat wöchentlich zwei mal zwei Stunden Unterricht: im Sommer von 7 bis 9 Uhr, im Winter von $7^1/_2$ bis $9^1/_2$ Uhr vormittags. Der Unterrichtsplan umfaßt für die beiden jüngeren Jahrgänge (I. Klasse): Rechnen, Korrespondenz, Deutsch, einfache Buchführung, Wechsellehre, Schönschreiben und für den älteren Jahrgang außerdem: doppelte Buchführung, Handelsgeographie und Warenkunde.

Die Anzahl der Schüler ist von 44 im Jahre 1899 auf 58 im Jahre 1907 gestiegen. Die Schüler erhalten Zeugnisse, wie bei der gewerblichen Fortbildungsschule, auch findet eine Abgangsprüfung statt.

Die Schule wird von einem Vorstande verwaltet, welcher aus einem Magistratsmitgliede als Vorsitzenden, einem Stadtratsmitgliede, drei vom Handels- und Gewerbeverein gewählten Mitgliedern und dem Lehrer besteht. Der Lehrer der gewerblichen Fortbildungsschule ist auch für die kaufmännische Fortbildungsschule angestellt. Der Unterricht findet im Gebäude der gewerblichen Fortbildungsschule statt.

Die Kosten der Schule werden von der Stadt und dem Staate je zur Hälfte getragen und beliefen sich im Jahre 1907 auf zusammen 1416,75 ℳ.

Die Großherzogliche Baugewerk- und Maschinenbauschule.

Wir haben zum Schlusse noch die Baugewerkschule zu behandeln. Sie ist zwar keine städtische Anstalt, aber sie hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt und wird von ihr durch einen jährlichen Zuschuß unterstützt.

Die Schule ist aus der Privatschule des Architekten Diesener zu Oldenburg hervorgegangen, wurde 1895 errichtet und dabei von Oldenburg nach Varel verlegt. Diesener übernahm die Leitung der Schule. Ostern 1906 ging Diesener ab, und es übernahm der Ingenieur Pühl, der bisherige erste Lehrer, die Leitung.

Die Anstalt hat den Zweck, in vier halbjährigen Kursen Bau- und Maschinentechniker, auch Fabrikanten, Baugewerksmeister, Schlosser- und Schmiedemeister für ihren Beruf theoretisch auszubilden. Neuerdings ist mit der Lehranstalt auch eine Polierschule verbunden worden; die Ausbildung in dieser Abteilung erfolgt in einem Winter.

Die Anstalt steht unter der Aufsicht des Staates, insbesondere unterliegt der Lehrplan, die Feststellung des Lehrziels und die Anstellung der Lehrer der Genehmigung des Staatsministeriums. Das Schulgrundstück mit Schulgebäude steht im Eigentum des Staates. Die Stadt hat das Grundstück bei Verlegung der Schule nach Varel für 4000 ℳ angekauft und dem Staate zur Verfügung gestellt. Die Anstalt erhält einen jährlichen festen Zuschuß von 10000 ℳ vom Staate und von 2500 ℳ von der Stadt Varel und geht im übrigen für Rechnung des Direktors.

Die Schule wurde während ihres 12jährigen Bestehens von im ganzen 1037 Schülern besucht. Die Schülerzahl beträgt augenblicklich 77 gegen 60 im Winter 1906 und 43 im Winter 1905. Es sind augenblicklich 5 Lehrer angestellt einschließlich des Direktors.

---

14. Kapitel.

Die Armenverwaltung.

Das Armenwesen wurde in Oldenburg zum ersten Male durch die Verordnung vom 1. August 1786 gründlich geregelt. Sie galt auch für Varel. Die Armenpflege lag darnach den Kirchspielen ob, in Varel also der Kirchspielgemeinde Varel. Bei der Trennung der Stadt von der Landgemeinde im Jahre 1856 übernahm Varel dann seine eigene Armenverwaltung. Im übrigen blieben die Bestimmungen von 1786 im wesent-

lichen bestehen, bis die Reichsgesetze über die Freizügigkeit (1867) und den Unterstützungswohnsitz (1870) einschneidende Anordnungen trafen. Jetzt wurde dem Landarmenverband die Fürsorge für die sog. Landarmen übertragen, d. h. diejenigen Hilfsbedürftigen, die mangels zweijährigen Aufenthalts an einem Orte keinen sog. Unterstützungswohnsitz haben. In Oldenburg übernahmen die Landarmenverbände zugleich die Pflege der Geisteskranken, Idioten, Taubstummen und Blinden, und die Amtsverbände wurden zu Landarmenverbänden gemacht, wobei die Stadt Varel, wie wir schon früher ausgeführt haben, zum Amtsverbande Varel hinzugelegt wurde.

Die Tätigkeit des Amtsverbandes Varel beschränkte sich aber darauf, nur die Abrechnungsstelle zu bilden: der Amtsverband erstattet der Stadtgemeinde die von ihr für die Pflege der Landarmen, Geisteskranken usw. aufgewendeten Kosten und zieht die für die Stadt und die übrigen Gemeinden gemachten Auslagen wieder ein, indem er sie nach dem Maßstabe der Einkommensteuer auf die einzelnen Gemeinden seines Bezirks als Beiträge zum Amtsverband verteilt. Wir haben diese Amtsverbandsbeiträge schon bei dem städtischen Haushalt besprochen und dabei gezeigt, daß sie regelmäßig höher gewesen sind, als die Kosten, welche die Stadt ihrerseits aufgewendet hat. Des näheren verweisen wir auf Anlage 11. Die Stadt Oldenburg, die so viele Vorzüge genießt, ist auch hierin günstiger gestellt, indem sie als selbständiger Amtsverband davon befreit ist, Beiträge zur Armenpflege der benachbarten Landgemeinden zu leisten. Die Zurücksetzung der Stadt Varel und anderer Städte des Landes ist in dem größten Teil des übrigen Deutschland dadurch vermieden, daß nicht der Amtsverband (Kreis), sondern die Provinz, wie durchschnittlich in Preußen, oder der ganze Staat, wie z. B. in Sachsen, den Landarmenbezirk bildet. Übrigens ist vor einiger Zeit auch die Stadt Delmenhorst selbständiger Landarmenverband geworden.

Die Zugehörigkeit zum Amtsverband hat also der Stadt Varel auf keinem Gebiete der Armenpflege die unmittelbare Fürsorge genommen; nur übt die Stadt seit ihrer Zugehörigkeit zum Amtsverbande die Pflege der Landarmen, Geisteskranken, Idioten, Taubstummen und Blinden nicht mehr auf eigene Rechnung, sondern auf Rechnung des Amtsverbandes.

Zum Zwecke der Armenpflege ist die Stadt in 5, seit 1906 in 7 Bezirke geteilt. Für jeden Bezirk ist ein Armenpfleger (Armenvater) bestellt, außerdem sind noch zwei Armenväter für besondere Zweige der Armenpflege tätig, nämlich für die Kinderpflege und seit 1906 für das Herbergswesen und das katholische Krankenhaus. Zur Anstellung weiblicher Armenpfleger hat die Verwaltung sich noch nicht entschließen können. Die Leitung der Armenverwaltung liegt in der Hand der Armenkommission, die aus zwei Magistratsmitgliedern, den Armenvätern, einem Arzt, dem ersten Pfarrer und zwei Mitgliedern des Stadtrats besteht. Das ärztliche Mitglied wechselt jährlich nach einer festen Reihenfolge unter sämtlichen Ärzten der Stadt, deren es augenblicklich 4 gibt. Die Armenkommission hält regelmäßig jeden Monat eine Sitzung ab und hat über alle Angelegenheiten der Armenpflege, namentlich über die Unterstützungen, zu beschließen.

Die Unterstützungen werden bekanntlich entweder unmittelbar vom Armenverbande gewährt, nämlich wenn der Hilfsbedürftige ortsanwesend ist, oder mittelbar mit Hilfe auswärtiger Armenverbände, wenn Angehörige des Armenverbandes sich auswärts aufhalten und auswärts hilfsbedürftig werden; in solchen Fällen hat der heimische Armenverband die Unterstützung dem vorläufig eingetretenen Armenverband zu erstatten.

Die Zahl der von der Stadt Varel unmittelbar und mittelbar Unterstützten und der Gesamtwert der Unterstützung betrug:

Jahr	Anzahl der Unterstützten	% der ortsanwesenden Bevölkerung	Betrag der Unterstützung in ℳ
1856	111	2,6	8608
1860	159	3,1	7608
1865	205	3,9	11550
1870	310	6,4	14740
1875	258	5,3	15985
1880	398	8,0	15598
1885	271	5,6	17135
1890	199	4,3	20618
1895	189	3,9	16609
1900	109	2,1	16287
1905	117	1,9	15847

Die Zahl der Unterstützten ist also sowohl absolut als relativ, im Verhältnis zur ortsanwesenden Bevölkerung, in den letzten 25 Jahren zurückgegangen. Auch der Betrag der Unterstützungen zeigt eine fallende Tendenz. Als Unterstützung sind alle Aufwendungen der Armenverwaltung gezählt, auch die für Rechnung anderer Armenverbände, insbesondere des Amtsverbandes Varel. Dagegen sind abgerechnet die Beiträge der Stadt zum Amtsverbande, weil es sich hierbei nicht um Armenunterstützungen handelt.

Während die Zahl der Hilfsbedürftigen sich verändert hat, ist die Hilfe, welche die Armenverwaltung in jedem einzelnen Falle gewährt hat, größer geworden, wenigstens in den letzten 25 Jahren. Die Unterstützung betrug in jedem einzelnen Fall durchschnittlich:

1880	39 ℳ
1895	87 „
1905	135 „

Was die Art der Unterstützung anbelangt, so gibt darüber die Übersicht Anlage 14 genaue Auskunft. Allerdings sind darin nur die Unterstützungen aufgeführt, die die Stadt für eigene Rechnung gewährt hat; die Unterstützungen für fremde Rechnung (für den Amtsverband, für andere Gemeinden usw.) sind in den städtischen Rechnungen nicht nach der Art der Leistung verbucht und können daher hier nicht herangezogen werden. Jene Übersicht ergibt, daß die Gewährung von Krankenpflege und von Wohnungsmiete gegen früher durchschnittlich gestiegen ist. Hierbei heben wir noch hervor, daß die Stadt Varel kein Armenhaus noch irgend eine andere geschlossene Anstalt für die Armenpflege besitzt. Mittelbar treten indessen das Waisenhaus und das Grossestift helfend ein. Wir kommen bei Besprechung der milden Stiftungen darauf zurück.

Es läge nahe, auch die von der Stadt für die Armenpflege erhobenen Gemeindesteuern in den Kreis der Betrachtung zu ziehen. Aber die Armensteuer in der Stadt Varel hat nicht blos die Mittel für die eigene Armenpflege zu beschaffen, sondern auch die Beiträge zum Amtsverbande. Die Vareler Armensteuer dient also dazu, die benachbarten Landgemeinden in ihrer Armenpflege zu unterstützen und kann daher kein richtiges Bild von dem Zustande des Armenwesens in der Stadt Varel geben.

Zur Entlastung der Armenpflege hat offenbar auch die Arbeiterversicherung wesentlich beigetragen. Die größeren Fabrikbetriebe der Stadt hatten schon früher eigene Krankenkassen, darunter das Eisenwerk seit 1858. Aber von Bedeutung wird die Arbeiterversicherung erst, seitdem sie vom Reiche geregelt ist. In der Stadt Varel wurden ausgezahlt:

	1904/05	1905/06	1906/07
Invalidenrenten	6110,40 ℳ	6186,60 ℳ	6225,— ℳ
Altersrenten	3739,20 „	4083,— „	4437,— „
Unfallrenten	11300,— „	10842,— „	10271,— „
Unterstützungen der Reichskrankenversicherung d. Stadtgem. Varel	10729,05 „	17108,86 „	14044,65 „
Dienstbotenkrankenkasse	3357,95 „	3614,05 „	4066,65 „
zusammen	35236,60 ℳ	41834,51 ℳ	39044,30 ℳ

Zum Schlusse haben wir noch des Vereins gegen Bettelei zu gedenken. Er ist 1880 gegründet und bezweckt, mittellose Wanderer im Winter mit Nachtquartier, Abendbrod und Morgenbrod in der Herberge zu unterstützen. Die Unterstützung wird auf dem Rathause durch die städtische Polizei vermittelt. Bei strenger Winterkälte wird die Unterstützung viel in Anspruch genommen. Im Winter 1902/03 wurden z. B. 1876 Wanderer unterstützt; seitdem hat aber die Zahl wieder abgenommen. Die Armenverwaltung hat übrigens in einer der Herbergen Vorrichtungen getroffen, um die Wanderer zu baden, von Ungeziefer zu reinigen und ihre Kleider zu desinfizieren.

---

15. Kapitel.

Die städtische Sparkasse.

Oldenburg ist in der Entwickelung der öffentlichen Sparkassen hinter anderen Länder zurückgeblieben, obwohl auch die Oldenburgischen Gemeinden schon 1865 das Recht zur Einrichtung von Sparkassen erhalten haben. In Preußen[66]) bestanden Ende 1903 1549 öffentliche Sparkassen mit

7229,94 Millionen Mark Einlagen und 486 Millionen Mark Reservefonds. Hiervon entfallen auf den Regierungsbezirk Aurich 10 Sparkassen mit 51 Millionen Mark Einlagen und 2 Millionen Mark Reservefonds, nämlich die Sparkasse für das ehemalige Fürstentum Ostfriesland (18½ Millionen Mark Einlagen) 5 städtische Sparkassen (22½ Millonen), 2 Kreissparkassen (8½ Millionen) und 2 Fleckenssparkassen (1½ Millionen). Im Herzogtum Oldenburg bestanden dagegen nur zwei öffentliche Sparkassen, nämlich die 1783 gegründete Oldenburgische Ersparungskasse mit 19½ Millionen Mark Einlagen und 1 Million Mark Reservefonds und die 1833 gegründete Jeversche Ersparungskasse mit nahezu ½ Millionen Mark Einlagen. Die Jeversche Ersparungskasse ging übrigens 1903 ein; sie fiel den zentralisierenden Bestrebungen Oldenburgs zum Opfer. Jetzt war die Oldenburgische Ersparungskasse die einzigste im Lande.

An Stelle der fehlenden Sparkassen haben sich die Oldenburgischen Depositenbanken außerordentlich — für Deutschland fast einzigartig — entwickelt und das Land mit einem Netz von Filialen überzogen. Auch in Varel sind zwei Filialen eingerichtet. Außerdem bestehen in Varel ein Vorschuß- und Kreditverein (seit 1860) mit Sparkasse (seit 1865), zwei Vareler Privatbanken und eine Reichsbanknebenstelle.

Unter solchen Verhältnissen wollte die Gründung einer städtischen Sparkasse in Varel wohl überlegt sein. Erst als Delmenhorst im Sommer 1906 mit gutem Beispiel voranging, folgte man in Varel im Herbst 1906 nach. Die Vareler Sparkasse ist in ihrer Einrichtung den städtischen Sparkassen der Provinz Hannover nachgebildet. Der Vorstand besteht einschließlich des Vorsitzenden aus 5 Mitgliedern; Vorsitzender ist der Bürgermeister. Der Geschäftsraum der Sparkasse ist vorläufig auf der Kämmerei im Rathause eingerichtet mit dem Kämmerer als Rechnungsführer und dem Magistratsaktuar als Gegenbuchführer. Am 29. Oktober 1906 wurde der Betrieb eröffnet. Bald darauf wurde sie vom Oldenburgischen Staatsministerium zur Anlegung von Mündelgeld für geeignet erklärt.

Der Zinsfuß für Einlagen wurde anfänglich auf 3%, am 31. März 1907 auf 3½% und für Mündelgelder in Beträgen von über 100 ℳ

und für städtische Gelder auf $3^1/_2$ % festgesetzt. Die Sparkasse erfreute sich von Anbeginn eines regen Zuspruchs im Publikum. Es wurden eingelegt:

bis zum 31. Dezember 1906	. . .	35 106,03 ℳ
„ „ 31. März 1907	. . . .	79 639,05 „
„ „ 30. Juni 1907	. . . .	148 432,27 „
„ „ 30. September 1907	. . .	175 962,75 „
„ „ 31. Dezember 1907	. . .	250 028,61 „

Aber die im Jahre 1907 einsetzende Geldteuerung, die den Reichsbankdiskont auf $7^1/_2$ % hinauftrieb, veranlaßte auch große Abhebungen. Es wurden abgehoben:

bis zum 31. Dezember 1906	. . . .	360,— ℳ
im 1. Vierteljahr 1907	. . . . .	6 865,50 „
„ 2. „ 1907	. . . . .	9 722,36 „
„ 3. „ 1907	. . . . .	16 846,16 „
„ 4. „ 1907	. . . . .	34 197,80 „
	zusammen	67 791,82 ℳ

Der Einlagenbestand der Vareler Sparkasse betrug hiernach:

am 31. Dezember 1906	. . . . .	34 742,03 ℳ
„ 31. März 1907	. . . . .	72 413,55 „
„ 30. Juni 1907	. . . . .	121 484,41 „
„ 30. September 1907	. . . .	132 168,73 „
„ 31. Dezember 1907	. . . . .	172 036,79 „

Von den Einlagen waren Ende 1907 45 126,94 ℳ Mündelgelder.

Die Einlagen waren Ende 1907 belegt:

in Hypotheken zu 4 %	. . . . .	112 680,16 ℳ
„ mündelsicheren Inhaberpapieren zu 4 %		32 585,50 „
„ Gemeindedarlehen zu 4 %	. . . .	24 953,03 „

Der Reingewinn konnte im ersten Jahre natürlich noch nicht erheblich sein. Persönliche Verwaltungskosten sind zwar nicht entstanden, wohl aber erforderten die ersten Anschaffungen für die Einrichtung der Sparkasse größere Aufwendungen. Diese sind ohne jeden Zuschuß der Stadt-

kasse aus dem Geschäftsüberschuß bestritten worden. Auch für die Hergabe des Geschäftsraumes hat die Sparkasse eine angemessene Miete gezahlt. Ferner ist der Reingewinn verkürzt worden durch die verhältnismäßig hohen Abschreibungen der Wertpapiere. Die Papiere konnten zwar wegen der außergewöhnlichen Verhältnisse des Geldmarktes zu einem niedrigen Kurse erworben werden, sie fielen aber nach dem Erwerb noch mehr im Kurse, sodaß sie unter dem Anschaffungswerte in der Rechnung eingestellt werden mußten. Immerhin verblieb im ersten Betriebsjahre noch ein Reingewinn von 521,41 ℳ.

So hat denn das junge Unternehmen unter schwierigen Verhältnissen schon im ersten Jahre bewiesen, daß es wohl lebensfähig ist und zu guten Hoffnungen berechtigt.

---

16. Kapitel.

Die Gasanstalt.

Der Unternehmer Wilhelm Fortmann, der im Jahre 1853 in Oldenburg ein Kohlengaswerk gebaut hatte, wandte sich im Jahre 1857 an die Stadt Varel, um auch hier eine Gasanstalt einzurichten. Das Angebot wurde zunächst abgelehnt, im Jahre 1861 nach längeren Verhandlungen aber angenommen. Es wurde dem Unternehmer vom 1. August 1862 an die Genehmigung zum Betriebe der Gasanstalt erteilt und auf 30 Jahre die Straßenbeleuchtung übertragen. Die Anlagekosten der Gasanstalt beliefen sich im ganzen auf 90000 ℳ. Hiervon brachte der Unternehmer 30000 ℳ durch eine Anleihe auf, die die Stadt bei der Oldenburgischen Ersparungskasse aufnahm und von dem Unternehmer verzinst werden mußte.

Der Betrieb wurde am 1. August 1862 eröffnet. Hauptabnehmer des Gaswerks war die Stadt mit ihrer Straßenbeleuchtung. Es wurden 1862 89 Straßenlaternen aufgestellt, darunter 12, welche die ganze Nacht brannten (sog. Nachtlaternen). Das Rohrnetz war ursprünglich 6300 m lang und umfaßte nur die Hauptstraßen der inneren Stadt. Heute hat

das Rohrnetz eine Ausdehnung von 12 517 m, und die Zahl der Straßenlaternen ist auf 238 gestiegen, darunter 53 sogen. Nachtlaternen. Die Ausgaben der Stadt für die öffentliche Straßen-Gasbeleuchtung betrugen:

1863/64	. . .	2813,82 ℳ,
1893/94	. . .	4412,07 „
1898/99	. . .	4396,66 „
1906/07	. . .	5382,79 „.

Von diesen Ausgaben des letzten Jahres entfallen 3196 ℳ 88 ₰ auf die gewöhnlichen, 2163 ℳ 43 ₰ auf die sog. Nachtlaternen und 22 ℳ 48 ₰ auf besondere Beleuchtung an Markttagen. Der Gaspreis für Straßenbeleuchtung betrug für 1000 Brennstunden ursprünglich 30 ℳ, wurde 1892 auf 27 ℳ und 1897 auf 18 ℳ herabgesetzt.

Der übrige Gasverbrauch aus früherer Zeit läßt sich nicht angeben. Die großen Spinnereien hatten ihre eigene Gaslichtanlagen. In der Bürgerschaft nahm der Gasverbrauch erst nach und nach zu, in größerem Maße wohl erst seit Einführung des Gasglühlichts. Seit 1898 liegen darüber genaue Angaben vor. Der Gasverbrauch ohne die Straßenbeleuchtung betrug:

1898/99	. . .	162 182 cbm,
1899/1900	. .	187 947 „
1900/01	. . .	209 118 „
1901/02	. . .	223 600 „
1902/03	. . .	230 000 „
1903/04	. . .	232 201 „
1904/05	. . .	240 370 „
1905/06	. . .	262 435 „
1906/07	. . .	298 538 „.

Der Preis für private Beleuchtung war ursprünglich 30 ℳ für 1000 Kubikfuß engl. Maß oder 28½ ₰ für 1 cbm, wurde 1892 auf 18 ₰ für den cbm und 1897 auf 16 ₰ für Leucht- und 14 ₰ für Kraft- und Heizzwecke herabgesetzt.

Als der Vertrag zwischen Stadt und Gasanstalt im Jahre 1892 ablief, hatte die Stadt vertragsmäßig das Recht, das Gaswerk käuflich zu

übernehmen. Es wurden auch Verhandlungen auf Übernahme angeknüpft, aber es fehlte der Stadtverwaltung an Unternehmungsgeist. So begnügte man sich denn bescheiden mit einigen Preisermäßigungen, deren wir bereits Erwähnung getan haben, und machte dem Unternehmer noch das Zugeständnis, daß die Stadt von nun an nur nach je 5 Jahren das Recht der käuflichen Übernahme haben solle, während im ursprünglichen Vertrage nur eine einjährige Frist festgesetzt war.

Nach Ablauf der ersten 5 Jahre beschloß die Stadt, nunmehr die Gasanstalt zu übernehmen. Es zeigte sich aber, daß der Vertrag, wie in vielen anderen Städten, so auch in Varel ungenau abgefaßt war: er ließ zweifelhaft, ob als Übernahmepreis der Sachwert oder der Ertragswert der Gasanstalt gemeint sei. Ein über diese Streitfrage von beiden Parteien angerufenes Schiedsgericht entschied zu Ungunsten der Stadt. Jetzt fehlte es in Varel wiederum an Wagemut. Daher beließ die Stadt den Unternehmern das Gaswerk auf weitere 20 Jahre, setzte dabei aber weit günstigere Bedingungen durch als beim ersten Mal. Als Übernahmepreis bei Ablauf des Vertrages im Jahre 1917 wurde jetzt in einer jeden Zweifel ausschließenden Form der Sachwert vereinbart, ferner wurden die Gaspreise, wie wir schon dargelegt haben, ganz bedeutend ermäßigt, und außerdem erhielt die Stadt das Recht auf einen jährlichen Gewinnanteil von einem Pfennig für jeden Kubikmeter verkauften Gases. Dieser Gewinnanteil betrug im Jahre 1898/99 1621,82 ℳ und ist mit dem zunehmendem Gasverbrauch auf 2985,35 ℳ im Jahre 1906/07 gestiegen.

Trotz dieser gewiß sehr wertvollen Zugeständnisse wäre es für Varel immerhin weit vorteilhafter gewesen, die Gasanstalt auf die Stadt zu übernehmen. Da nach dem Schiedsgerichtsurteil der Ertragswert am 1. August 1897 als Übernahmepreis gelten sollte, so hätte der Preis nur so hoch sein können, daß die Betriebskosten, die kaufmännischen Abschreibungen und die Zinsen des Übernahmepreises bereits im Jahre 1897 aus den Einnahmen der Gasanstalt Deckung gefunden hätten. Daher wären die Mehreinnahmen, die seit 1897 infolge Steigerung des Gasverbrauchs sich ergeben haben, der Stadt als Überschuß zugeflossen, der für Tilgung des angeliehenen Übernahmepreises und als Reingewinn hätte Verwendung

finden können. Der Gasverbrauch ist in Varel im Jahre 1906 ohne die Straßenbeleuchtung um reichlich 130000 cbm oder reichlich 83% höher gewesen als im Jahre 1897. Der Gewinn aus diesem Mehrverbrauch ist bei den in Varel geltenden Gaspreisen für das Jahr 1907 auf wenigstens 7000 ℳ, wahrscheinlich auf noch mehr zu veranschlagen. Es gibt dies einen ungefähren Maßstab für den Nachteil, den der Mangel an Unternehmungsgeist im Jahre 1892 und 1897 nach sich gezogen hat. Zum Vergleiche ziehen wir die Stadt Oldenburg heran. Oldenburg hat die Gasanstalt vor 6 Jahren für 841506,03 ℳ übernommen, außerdem 574354,87 ℳ für Um- und Erweiterungsbau des veralteten Gaswerks ausgegeben, zusammen also fast 1½ Millionen Mark. Nach dem Voranschlage für 1905/06 erbringt die Oldenburger Gasanstalt gleichwohl bei einem Preise von 18 ₰ für 1 cbm Leuchtgas, von 12 ₰ für 1 cbm Koch- und Heizgas und von 10 ₰ für 1 cbm Kraftgas und nach Abzug von 50000 ℳ Schuldzinsen noch einen Ueberschuß von 115981,50 ℳ, wovon 75800 ℳ für Abschreibungen und 40181,50 ℳ als Reingewinn vorgesehen waren.

Das Risiko bei der Übernahme der Gasanstalt in beiden Städten ist freilich nicht miteinander zu vergleichen. Während der zentrale Ausbau der Oldenburgischen Eisenbahnen der Stadt Oldenburg und ihren Vorortgemeinden 30 Jahre glücklichster Entwickelung geschenkt hatte und einen weiteren Aufschwung erwarten ließ, hatte Varel in demselben Zeitraum wirtschaftliche Krisen schwerster Art über sich hereinbrechen sehen und etwa ⅙ seiner Einwohnerzahl verloren. Daß seit etwa Mitte der 1890er Jahre auch über Varel wieder bessere Zeiten heraufziehen würden, ließ sich schwerlich voraussehen. Die allzugroße Vorsicht der Vareler Stadtverwaltung im Jahre 1892 und 1897 ist daher psychologisch wohl zu erklären.

Im Jahre 1905 trat der Magistrat unter Zuziehung von Dr. Schütte, des Direktors der Gasanstalt zu Bremen, mit den Inhabern abermals in Unterhandlung, um sie zur Abgabe der Gasanstalt an die Stadt zu veranlassen. Die Verhandlungsbasis war jetzt allerdings ungleich ungünstiger als früher, weil der Vertrag erst 1917 abläuft. Direktor Schütte

untersuchte das Gaswerk und erstattete über seine Beschaffenheit und seinen Wert ein ausführliches Gutachten. Die Verhandlungen haben wegen der übermäßigen Forderung der Inhaber bislang noch zu keinem Ergebnis geführt.

Inzwischen ist vom Magistrat in Erwägung gezogen, die Stadt an das vom preußischen Staate im Hochmoore bei Aurich eingerichtete Elektrizitätswerk anzuschließen. Die Inhaber der Gasanstalt bestreiten auf Grund des Gasvertrages der Gemeinde zwar das Recht dazu, aber offenbar ohne Grund, denn die Inhaber haben nach § 32 des Vertrages nicht das ausschließliche Recht zum Verkaufe von Licht und Kraft, sondern nur von Gas. Es geht dies aus dem Vertrage deutlich hervor. Es ist den Inhabern nämlich das Recht zum Verkaufe von Gas mittels Röhren übertragen. „Auf anderweitige Gasversorgung — so heißt es im Vertrage — wie sie auch beschafft werde, erstreckt sich diese Bestimmung nicht." Sollte es also technisch möglich werden, Gas auf andere Weise als in Röhren, etwa in beweglichen Behältern, abzugeben, so würde die Gemeinde schon vor Ablauf des Vetrages dazu berechtigt sein oder Dritten das Recht dazu einräumen können. Ein solches Recht der Stadt, mag es nun nach dem Stande der Technik ausführbar sein oder nicht, schließt aber das ausschließliche Lichtversorgungsrecht aus. Die Straßenbeleuchtung kann der Gasanstalt nach besonderer Bestimmung des Vertrages vor 1917 allerdings nicht genommen werden, die Privatleute sind aber berechtigt, schon vorher Anschluß an ein Elektrizitätswerk zu nehmen, wenn die Stadt ein solches errichtet oder zuläßt.

Übrigens wird die Stadt in jedem Falle damit rechnen müssen, im Jahre 1917 die Gasanstalt zu übernehmen. Wenn sie die Übernahme abermals versäumen sollte, so wird sie das Recht verlieren, die Gasanstalt zum Sachwerte zu übernehmen und die Inhaber werden das Recht gewinnen, die Gasanstalt für alle Zeiten weiter zu betreiben, auch wenn die Stadt ihrerseits eine zentrale Lichtversorgung einrichten sollte.

---

17. Kapitel.

Das Projekt eines Vareler Wasserwerks.

Varel liegt auf einem etwa 14 m über dem Meeresspiegel sich erhebenden Sandhügel und hat ein fließendes Gewässer, wie z. B. die Delme in Delmenhorst, nicht in unmittelbarer Nähe. Zur Versorgung mit Trink- und Gebrauchswasser dienen daher lediglich die zahlreichen Flachbrunnen und die Regenwasserzisternen. Die Brunnen sind in Folge zunehmender Verseuchung des Untergrundes — gerade wie in anderen Städten — natürlich nicht immer einwandfrei und das Trinkwasser muß vielfach von entfernteren Brunnen in Eimern herangetragen werden. Bei anhaltender Trockenheit, wie sie regelmäßig von Zeit zu Zeit auftritt, pflegt eine große Anzahl der Brunnen überhaupt zu versiegen.

Selbstverständlich fehlt daher in Varel auch die Gelegenheit zum Baden. In den Sommermonaten bietet die im Vareler Hafen befindliche Badeanstalt die Möglichkeit dazu, freilich nur in beschränktem Maße und auch abgesehen von der Entfernung unter erschwerten Umständen; aber in der Stadt selbst ist eine öffentliche und billige Badegelegenheit für jedermann jetzt überhaupt nicht zu beschaffen. Nur einige wenige wohlhabendere Familien haben sich in der Wohnung eine eigene Badestube einrichten können. Was der Magistrat der Stadt Oldenburg[67]) kürzlich in seiner Vorlage zur Einführung von Brausebädern in Volksschulen für Oldenburger Verhältnisse ausführte, gilt in erhöhtem Maße für Varel, nämlich daß „der Trieb nach Reinhaltung und Pflege des eigenen Körpers in den weiteren Schichten des Volkes allgemein abhanden gekommen sei. In dieser Beziehung stehe die Gegenwart weit hinter dem Mittelalter, wo eine Badestube selbst in jedem kleinsten Dorf als unentbehrliches Lebensbedürfnis galt."

Auch die Feuersicherheit leidet durch den Wassermangel in Varel. Für Feuerlöschzwecke standen früher einige größere Teiche zur Verfügung, die aber mit der vorschreitenden Bebauung nach und nach zugeschüttet sind mit Ausnahme des sog. Spülteiches. Es ist dies ein großes Sammel-

becken für das Regenwasser, welches aus den Straßengossen zusammenläuft und hier aufgestaut wird, bevor es in die Straßenkanalisation abfließt. Selbstverständlich bildet der Spülteich mit seiner Ansammlung von Straßenunrat namentlich im Sommer eine große Belästigung für die Anwohner, aber der Spülteich hat bislang beibehalten werden müssen, weil er gegen Feuersgefahr nahezu die einzige nachhaltige Wasserquelle bietet. Übrigens ist der Spülteich so abgelegen, daß sein Wasser bei Brandfällen meistens nicht einmal unmittelbar erreichbar ist, sondern mit Gespann auf fahrbaren städtischen Wassertonnen zur Brandstätte geschafft werden muß.

Die Vareler Industrie hat ebenfalls den Wassermangel zu spüren gehabt. Besonders fühlbar scheint er im Jahre 1858 gewesen zu sein, als es mit der Vareler Großindustrie anfing abwärts zu gehen. Der Jahresbericht des Hauptzollamts für 1858 erwähnt wenigstens als ein Hindernis für die Vareler Industrie auch den „Wassermangel, welcher die Fabriken oft Tage, ja wochenlang zur Einstellung des Betriebes zwang, wodurch die Tätigkeit natürlich sehr behindert gewesen sei.“ Für die kleinen und mittleren Betriebe, die nach dem großen Zusammenbruch der 1860er Jahre allein noch übrig blieben, scheinen die geräumigen Regenwasserzisternen ausgereicht zu haben; aber wenigstens in neuerer Zeit ist mit dem Wachsen der Industrie der Wassermangel wieder fühlbar geworden. So mußte z. B. 1907 die Automobilfabrik die Hilfe der Wasserwagen der städtischen Feuerwehr in Anspruch nehmen, um ihren Betrieb aufrecht zu erhalten.

Es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen in der Bürgerschaft der Wunsch nach einer Wasserleitung aufkam, seitdem die verbilligende Technik der letzten Jahrzehnte die künstliche Wasserversorgung zu einer Wohlfahrtseinrichtung auch der kleinen Städte gemacht hat. Nach einer Zusammenstellung Grahns [68]) hatte Ende des vorigen Jahrhunderts in Deutschland etwa ein Drittel aller Städte von der Größe Varels eine künstliche Wasserversorgung, darunter viele Städte in der norddeutschen Tiefebene, denen Quellwasser und natürliches Gefälle ebenso wenig als in Varel zur Verfügung steht.

So reifte denn im Magistrat der Entschluß, ein Wasserwerk für Varel zu schaffen. Es wurden im Winter 1905/06 auswärtige Sach-

verständige herangezogen, um aufklärende Vorträge zu halten, und auf eine vom Magistrat veranstaltete Umfrage erklärten sich von den vorhandenen 855 Häusern 365 (davon 343 im inneren Stadtbezirk) zum Anschluß an das Wasserwerk bereit. Dabei war für den cbm Wasser (etwa 100 Eimer) ein Wasserpreis von 30 bis 40 ₰ für Haushaltungszwecke und von 15 bis 20 ₰ für gewerbliche Zwecke angenommen. Der Magistrat im Einvernehmen mit der Finanzkommission des Stadtrats stellte sich auf den Standpunkt, daß die Stadt das Wasserwerk wegen seines öffentlichen und monopolartigen Charakters selber bauen und betreiben müsse, gerade wie in den meisten übrigen deutschen Städten. Von den 865 Orten Preußens z. B., die in dem angeführten Grahnschen Werke als im Besitze einer künstlichen Wasserleitung behandelt sind, haben nur 157 ihr Wasserwerk an Unternehmer in Konzession vergeben, alle übrigen dagegen betreiben das Wasserwerk für eigene Rechnung. Bei einer Umfrage, die der Vareler Magistrat bei 40 mittleren und kleinen Städten hielt, erklärten sich nur ein paar für Konzession, alle übrigen rieten, das Wasserwerk für städtische Rechnung zu bauen und zu betreiben. Nach vom Magistrat veranlaßter Schätzung mehrerer Sachverständiger (Stadtbaumeister Jipp, Leer, Stadtbaumeister Noack, Oldenburg, Zivilingenieur Baurat Taaks, Hannover) wurden die Baukosten des Wasserwerks auf etwa 200 000 ℳ angenommen. Natürlich konnte diese Schätzung nur eine oberflächliche sein, da ein genauer Kostenanschlag wegen fehlender Geldmittel noch nicht hatte aufgestellt werden können. Übrigens erbot sich eine auswärtige Unternehmer-Firma, das Wasserwerk für 210 000 ℳ betriebsfertig zu liefern. Ferner ging man davon aus, daß das Wasserwerk im ersten Betriebsjahr etwa auf 400 Anschlüsse würde rechnen können und daher die Verzinsung des Anlagekapitals und die Betriebskosten decken würde.

Der Magistrat im Einvernehmen mit der Finanzkommission des Stadtrats beantragte darauf im Mai 1906 beim Stadtrat die Bewilligung von 8000 ℳ für die Vornahme der Bohr- und Pumpversuche, um, sobald die Wassergewinnung sicher gestellt wäre, ein genaues Projekt mit Kostenanschlag aufzustellen. Der Stadtrat konnte sich jedoch nicht entschließen, jene 8000 ℳ für die Bohr- und Pumpversuche schon zu be-

Das Pareler Waisenhaus.

willigen, setzte vielmehr bloß 1000 ℳ aus für weitere Vorarbeiten, insbesondere für die Ausarbeitung eines genaueren Projektes mit Kostenanschlag durch den Stadtbaumeister Noack-Oldenburg.

Noack stellte nun ein Projekt mit einem Kostenanschlage und einer Rentabilitätsberechnung auf. Das Projekt geht davon aus, daß die Wassergewinnungsstelle in einer Entfernung von etwa $1^1/_2$ km vorhanden sei. Es ist dies eine bloße Annahme, die gemacht werden mußte, weil die Wassergewinnung ja erst durch Bohr- und Pumpversuche festgestellt werden kann. Das Projekt beruht also nicht auf einer unmittelbar ausführbaren Grundlage, ist aber so gründlich und sorgfältig ausgearbeitet, wie ein Spezialprojekt, sodaß es einen brauchbaren Maßstab für die wirklichen Kosten abgibt. Das Projekt geht ferner davon aus, daß das Wasserwerk für eine Einwohnerzahl von 8000 ausreichen muß, ferner daß sämtliche Straßen der inneren Stadt ohne Rücksicht auf etwaige Unrentabilität einzelner Straßen von vornherein Wasserleitung erhalten, ferner daß das Rohrnetz mit der Zeit auch auf den äußeren Stadtbezirk, insbesondere zum Hafen, ausgedehnt werden kann, und daß die Druckhöhe für den höchsten Punkt der Stadt auf 20 m anzunehmen ist.

Unter diesen Voraussetzungen veranschlagte Noack die Baukosten auf 269 000 ℳ und kommt in seiner Rentabilitätsberechnung zu dem Ergebnis, daß das Wasserwerk bei 400 Hausanschlüssen voraussichtlich schon im ersten Jahre die Verzinsung des Anlagekapitals und die Betriebskosten und in den folgenden Jahren auch die Schuldentilgung und die sonstigen Abschreibungen aufbringen und nach 10 bis 12 Jahren darüber hinaus einen Reingewinn abwerfen wird. Dabei ist ein Mindestpreis von monatlich 2,50 ℳ für 5 cbm Wasser und von 25 ₰ für jeden ferneren cbm, wie in vielen anderen Städten, angenommen und für Großkonsumenten ein Rabatt vorgesehen. Außerdem sind 132 Straßenhydranten angenommen für Feuerlöschzwecke und Straßenspülung. In seiner Arbeit führt Noack aus, daß die Stadt einesteils ungünstig für ein Wasserwerk liege, weil das Straßennetz sehr ausgedehnt sei (das Stadtrohrnetz beträgt 14 432 m), anderenteils aber günstig, weil das Stadtgebiet nach zwei Seiten abfällt, sodaß die Hauptleitung auf den Höhenrücken gelegt werden kann, um von

hier aus das Wasser ohne erheblichen künstlichen Druck in die Häuser der tiefer belegenen Gebiete zu leiten.

Näher auf das Projekt einzugehen, müssen wir uns hier versagen, nur wollen wir noch zwei Punkte berühren. Noack hatte den Auftrag, bei seinem Projekt für alle Straßen der inneren Stadt Rohrleitung vorzusehen ohne Rücksicht auf Rentabilität. Nun waren aber für eine Anzahl von Straßen keine oder nur vereinzelte Anschlüsse an das Wasserwerk angemeldet. Es empfiehlt sich, diese Straßen aus dem Rohrnetz vorläufig auszuscheiden, bis auch sie eine für die Rentabilität ausreichende Anzahl von Hausanschlüssen aufzuweisen haben. Dadurch werden die Baukosten bedeutend verringert. Nach der vom Magistrat veranstalteten Umfrage würde danach das Stadtrohrnetz nur etwa folgenden Umfang haben dürfen:

Straße	Länge in m	Zahl der angemeldeten Hausanschlüsse
Oldenburgerstr.	1150	19
Menckestr.	127	2
Lohweg	237	4
Teichgartenstr.	200	5
Steinbrückenweg	284	3
Langestr.	585	25
Waisenhausstr.	231	13
Hagenstr.	234	4
Achternstr.	368	10
Schüttingstr.	206	3
Schulstr.	241	2
Schloßstr.	198	12
Kl. Kirchhofstr.	149	6
Kleinestr.	81	2
Neuestr.	285	11
Obernstr.	311	24
Haferkampstr.	627	17
Zu übertragen	5514	162

Straße	Länge in m	Zahl der angemeldeten Hausanschlüsse
Übertrag	5514	162
Osterstr.	383	12
Bleichenpfad	380	3
Elisabethstr.	332	7
Neumühlenstr.	779	22
Neumarktplatz	169	3
Neumarktstr.	173	5
Gr. Bahnhofsstr.	553	23
Kl. Bahnhofsstr.	69	3
Nebbsallee	206	9
Marktplatz	103	4
Drostenstr.	152	7
Marienlustgarten	489	13
Gartenstr.	306	10
Mittelstr.	140	7
Verl. Mittelstr.	233	7
Schloßplatz	251	9
Mühlenstr.	629	27
Kirchenstr.	120	6
Düsternstr.	253	3
Zusammen	11234	342

Bei einer Länge von 14432 m war das Stadtrohrnetz auf 109971,63 ℳ veranschlagt, bei einer Länge von nur 11234 m wird es also nur 85603,08 ℳ, nämlich 24368 ℳ weniger kosten. Auch die Kosten der Entwurfsbearbeitung und der Bauleitung, die auf 12250 ℳ, und der örtlichen Bauführung und die Bureaukosten, die auf 4750 ℳ, zusammen also auf 17000 ℳ veranschlagt sind, und die Bauzinsen, die zu 6000 ℳ angenommen sind, werden sich vermutlich erheblich niedriger stellen.

Andererseits wird die Rentabilität sicherlich mit einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 4 % anstatt der noch vorgesehenen $3^1/_2$ % zu rechnen

haben, wenn das Wasserwerk alsbald ausgeführt werden soll. Noack selbst scheint die alsbaldige Ausführung in seinem Projekt zu befürworten, indem er ausführt: „Varel hat in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts durchschnittlich an Einwohnerzahl abgenommen, in den letzten Jahren zeigt es eine mäßige Zunahme. Bei dem stetigen rapiden Anwachsen der großen Nachbargemeinden Wilhelmshaven, Bant u. a. wird man auch der Stadt Varel ein stetes, mäßiges Anwachsen voraussagen dürfen. Ein solches Anwachsen scheint insbesondere dann gesichert, wenn die Stadt ihre durch die schöne Umgebung bevorzugte Lage dazu ausnutzt, mit der Zeit einen Ort zu schaffen, in welchem Personen, die dem hastigen Getriebe der werdenden Großstadt entrinnen wollen, einen angenehmen und ruhigen Aufenthalt finden, in welchem sie die bisher durch die öffentlichen Einrichtungen gebotenen Bequemlichkeiten nicht ganz vermissen."

Auch die in der Bürgerschaft viel erörterte Frage, ob das Wasserwerk eine Kanalisation zur notwendigen Folge hat, beantwortet Noack in seiner Arbeit. Er schreibt: „Zieht die Anlage eines Wasserwerks die Ausführung einer Kanalisation nach sich? Direkt gewiß nicht, wohl aber ist das Vorhandensein des Wasserwerks die Vorbedingung für die Kanalisation. Man kann ein Wasserwerk besitzen, ohne eine Kanalisation anlegen zu müssen. Man wird sich in diesem Falle eben beim Wasserwerk mit einer geringeren Rentabilität zu begnügen haben, wie wir — nämlich in der Stadt Oldenburg — das jetzt, trotz unserer Kanalisation, auch noch müssen, weil wir das, was den Wasserverbrauch steigert, die Wasserklosetts, zur Zeit noch entbehren. Es ist eine verkehrte Vorstellung, zu glauben, daß sich nach Ausführung der Wasserleitung der Wasserverbrauch urplötzlich sehr energisch steigert. Hier ist das nicht der Fall gewesen, und heute noch werden die Zysternen in altgewohnter Weise zu Wirtschaftszwecken nach wie vor benutzt. Ja, es werden in einzelnen Fällen sogar solche noch bei Neubauten eingerichtet. Die Steigerung des Wasserverbrauchs findet ganz allmählich statt, und sie richtet sich wesentlich nach der Gelegenheit, Wasser verbrauchen zu können. Ist die Abführungsmöglichkeit nicht gegeben, so richtet man sich von vornherein auch mit dem Verbrauch danach ein.

Indirekt wird aber auch die Wasserleitung Einfluß auf die Kanalisation ausüben, insofern nämlich, als jeder Fortschritt auf dem Gebiet der öffentlichen Einrichtungen die Ansprüche der Bevölkerung in gewissem Maße steigert und Wünsche nach weiteren Bequemlichkeiten auslöst. Das aber wird man nur als Zeichen einer gesunden Entwickelung ansehen dürfen, und dieser wird man sich auf die Dauer mit Erfolg nicht entgegenstellen können."

Der Stadtrat hat nun zum Projekte noch nicht wieder Stellung genommen. Die inzwischen entstandene allgemeine Geldkrisis ist es wohl hauptsächlich gewesen, die die Entscheidung darüber bislang noch verzögert hat. Möge die Entscheidung nun bald in einem günstigen Sinne getroffen werden.

---

18. Kapitel.

Die milden Stiftungen.

Das Vareler Waisenhaus.

Die älteste Vareler Stiftung ist das Waisenhaus. Es ist durch Urkunde vom 18. November 1669[69]) vom Grafen Anton I. von Aldenburg gestiftet, um verwaiste oder arme Kinder zu erziehen. Der Bau des Waisenhauses ist wahrscheinlich 1670 in Angriff genommen. Der Graf hatte die Absicht, die Stiftung so auszustatten, daß das Waisenhaus eine jährliche Einnahme von 4000 Talern hatte. Zu diesem Zwecke schied er nach und nach Vermögensteile für das Waisenhaus aus, wurde aber 1680 vom Tode überrascht, bevor er sein frommes Werk ganz vollendet hatte. Nach einer Aufstellung von 1683 hatte das Waisenhaus aus seinen Ländereien und Kapitalien eine Einnahme von reichlich 2100 Talern.

Was den Grafen zu seiner großen Stiftung veranlaßt hat, ist in den Stiftungsurkunden ausgedrückt. Das Waisenhaus sollte ein Dankopfer sein dafür, daß Gott ihn „aus vielen wichtigen Händeln und Weitläufigkeiten, worin mit hohen Potentaten nach Ableben unsers in Gott ruhenden Herrn Vaters — — — wir leicht hätten fallen und geraten

können, geholfen." Als unehelicher Sohn Anton Günthers mußte er nämlich befürchten, daß die Lehnsnachfolger seines Vaters ihm sein Erbe nehmen würden. Anton Günther hatte freilich alles aufgeboten, um die seinem Sohne zugedachte Versorgung vor den Ansprüchen der Agnaten zu sichern, aber es war doch ungewiß, ob diese die abgeschlossenen Verträge auch halten würden. Nun schien es, daß die Befürchtungen grundlos waren, und Anton von Oldenburg fühlte sich gesichert in seinem Besitz. So errichtete er zum Danke das Waisenhaus und brachte über der Haustür die Inschrift an: Quid retribuam domino, zu Deutsch: Wie soll ich es Gott danken.

Aber kaum war Anton von Aldenburg gestorben, da machte der dänische König von neuem seine Ansprüchr geltend, und nun kamen die Vareler Grafen aus den Bedrängnissen gar nicht wieder heraus. Auch die Existenz des Waisenhauses wurde dabei in Frage gestellt. König Christian V. von Dänemark belegte die gräflichen Güter mit Beschlag, darunter auch das Waisenhaus. Er gab es 1693 zwar wieder heraus, aber das Stift verlor bald darauf seinen wertvollen Besitz in Schweiburg. Es hatte dort 600 Jück Ländereien, die außerordentlich durch die See zu leiden hatten, da der Deich zerstört war. Auf Verlangen der dänischen Regierung mußte nun das Waisenstift 1717 den vierten Teil des Deiches wiederherstellen, fast fünf mal so viel, als wozu es verpflichtet gewesen wäre. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 18 000 Taler und mußten aus den Stiftskapitalien genommen werden. Kaum war aber das Deichwerk hergestellt, so fiel alles der großen Weihnachtsflut von 1717 wieder zum Opfer. Jetzt überließ der Graf den ganzen Grundbesitz dem Könige, um von der ferneren Deichpflicht befreit zu werden, die den Ruin des Waisenhauses herbeizuführen drohte. Als eine geringe Vergütung für den Verlust von Land und Kapital erhielt das Waisenhaus nach langen Kämpfen eine jährliche Rente von 400 Talern, die auch heute noch von der Oldenburgischen Regierung, der Nachfolgerin der Dänischen, gezahlt wird. Als Anton II. von Aldenburg 1738 starb, war das Vermögen so zusammengeschmolzen, daß nur 6 Kinder im Stift unterhalten werden konnten. Das Kapitalvermögen betrug damals 5734 Taler.

Eine große Zuwendung, nämlich 9900 Taler Gold, fiel dem Stifte 1773 zu durch das Testament der Catharine Adelheid Großmann geb. Kirchhof, der Witwe eines Kaufmanns in Varel.

Die Napoleonischen Kriege zu Anfang des vorigen Jahrhunderts brachten das Stift wieder recht herunter: die Zinsen blieben in der großen Not der Kriegszeiten aus, das Waisenhaus wurde als Magazin, auch zu einem Lazarett und Gefängnis benutzt und 3 Knaben wurden sogar von den Franzosen ausgehoben. Aber auch dies wurde überstanden und dann sind ruhige Zeiten für das Waisenstift gekommen. Auch das Gebäude des Waisenhauses hat allen Wechsel der Zeiten überdauert und ist als ein wundervolles Werk mittelalterlicher Baukunst fast unversehrt auf uns überkommen (vergl. Abbildung S. 148). Störend wirkt, und zwar mehr noch auf der Abbildung, als in Wirklichkeit, die häßliche eiserne Einfriedigung, die demnächst durch eine andere ersetzt werden soll.

Das Waisenstift hat jetzt folgendes Vermögen:

1. Das Waisenhaus in Varel mit Garten und Ländereien, groß 22 ha 99 ar 14 qm,
2. das Landgut Hayenschloot und andere Grundstüche zu Eckwarden, groß 27 ha 7 ar 86 qm,
3. Kapitalien im Werte von 100 854,25 ℳ,
4. eine jährliche Rente von 1314,25 ℳ aus der Landeskasse.

Im Waisenhause werden durchschnittlich jährlich 36 Kinder aus der Stadt- und Landgemeinde Varel verpflegt, und zwar vom 6. bis zum 14., Mädchen bis zum 15. Lebensjahr. Das Waisenhaus war ursprünglich auch für Kinder aus der Vogtei Schwei und der Herrschaft Kniephausen bestimmt, aber seit etwa 1750 werden nur noch Kinder aus der ehemaligen Herrschaft Varel aufgenommen. Die Gemeinden der ehemaligen Herrschaft Kniephausen haben in den 1850er Jahren versucht, für ihre Kinder im Wege des Prozesses die Aufnahme im Waisenhause zu erzwingen, sind damit aber in allen Instanzen abgewiesen.

Es ist ein Verwalter für das Waisenhaus bestellt, welcher mit seiner Frau die Obhut über die Kinder hat, ihre Erziehung leitet, den Haushalt führt und die mit dem Waisenhause verbundene Landwirtschaft betreibt.

Dabei bedient er sich der Hilfe der Kinder, auch sind Dienstmädchen, ein Dienstknecht und ein Tagelöhner angestellt. Die Oberaufsicht führte seit dem Anfall Varels an Oldenburg im Jahre 1854 das Staatsministerium, bis 1892 für die örtliche Aufsicht in Varel eine Kommission bestellt wurde, bestehend aus dem Bürgermeister der Stadt Varel, dem Gemeindevorsteher der Landgemeinde und dem ersten Pfarrer. Der Ertrag aus der eigenen Wirtschaft des Waisenhauses ist in den letzten Jahren infolge der sachkundigen Anleitung des landwirtschaftlichen Mitgliedes der Waisenhauskommission und infolge der Tüchtigkeit des Waisenhausverwalters um mehr als das Doppelte gestiegen: er betrug im Jahre 1907 reichlich 5800 ℳ und die ganze Einnahme belief sich (ohne den Kassebehalt des Vorjahres) auf 14409,29 ℳ.

Das Grosse-Stift.

Nächst der Meischen-Stiftung, die wir bereits im Abschnitt über die Schulen behandelt haben, und dem Waisenhaus ist das Grosse-Stift die bedeutendste städtische Stiftung. Sie stammt von den Zwillingsgeschwistern Wilhelm August Grosse und Wilhelmine Antonie Grosse, die in ihrem Testament am 24. Juni 1881 der Stadt Varel ihr ganzes Vermögen mit Ausnahme einiger geringfügiger Vermächtnisse zur Errichtung der nach ihnen benannten Stiftuug hinterließen. Die Stifter sind am 21. Februar 1829 zu Varel geboren. Wilhelm August betrieb in Varel eine Buchdruckerei und war Herausgeber der Tageszeitung Gemeinnütziger. Beide Stifter sind unverheiratet gestorben, Wilhelmine am 22. November 1887 und ihr Bruder am 26. Februar 1888.

Die Stiftung hat den Zweck, alten, weniger bemittelten Angehörigen der Stadtgemeinde Varel ohne Unterschied des Geschlechts und der Religion freie Wohnung und womöglich auch sonstige Unterstützungen zu gewähren. Der der Stadt für diesen Zweck zugefallene Nachlaß bestand aus Geldern im Werte von 76302,14 ℳ, aus dem Mobiliar und aus dem Hause Neumühlenstraße — Ecke Nebbsallee, welches die Stifter bis zu ihrem Tode bewohnt haben. Mobiliar und Haus sind nach Anordnung der Stifter alsbald nach ihrem Tode verkauft worden, und zwar das Mobiliar für 2974,87 ℳ, das Haus für 18000 ℳ.

Die Verwaltung der Stiftung, welche durch ein besonderes Statut geregelt ist, wird durch einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Vorstand geführt. Vorsitzender ist der Bürgermeister, die übrigen Mitglieder werden vom Stadtrat gewählt.

Zur Verwirklichung der Stiftung wurde im Jahre 1889 ein Hausgrundstück von 63 ar 03 qm an der Hagen- und Achternstraße und eine angrenzende Weide von 1 ha 11 ar 39 qm für 15900 ℳ angekauft. Auf dem Hausgrundstück wurden dann vier Stiftsgebäude errichtet, davon drei ungefähr gleichartige für zusammen 19553,12 ℳ im Jahre 1890 und das Hauptgebäude im Jahre 1891 für 16489,61 ℳ an Stelle eines alten Gebäudes. Es sind 4 Familienwohnungen und 17 Einzelwohnungen darin enthalten. Im Jahre 1904 wurde noch das benachbarte Grundstück, Hagenstraße 17, groß 12 ar 03 qm, für 8250 ℳ erworben und mit einem Kostenaufwande von 1848,14 ℳ ausgebessert und für vier Familien und zwei Einzelwohnungen eingerichtet.

Die Stiftswohnungen, deren Gesamtzahl jetzt 27 beträgt, nämlich 8 Familienwohnungen und 19 Einzelwohnungen werden vom Vorstande stiftungsgemäß an Vareler Bürger verliehen, die Familienwohnungen durchweg an betagte Eheleute. Die Anzahl der Stiftsinsassen beträgt augenblicklich 35; eine genaue Statistik aus den früheren Jahren ist nicht vorhanden. Bei Tod, oder, was selten vorkommt, bei Auszug des Inhabers werden die Wohnungen sogleich wieder anderweitig verliehen. Der große Zudrang macht die Auswahl unter den Meldungen manchmal recht schwer.

Bei den Stiftsgebäuden ist ein Gemüsegarten eingerichtet, der von Stiftsinsassen zum eigenen Bedarf bewirtschaftet wird. Außerdem wird je nach Bedürftigkeit Geldunterstützung und in Krankheitsfällen vielfach freie ärztliche Behandlung und Verpflegung im Krankenhause gewährt. Freie Feuerung wird neuerdings nicht mehr gegeben, dafür ist die Geldunterstützung vermehrt worden. Sie beträgt durchschnittlich etwa jährlich 1000 ℳ.

Im Jahre 1900 erfuhr das Stiftsvermögen noch eine namhafte Zuwendung. Der am 2. November 1900 verstorbene Rentner, frühere Kaufmann Meyer Falk vermachte nämlich ein Kapital von 5000 ℳ dem

Grosse-Stifte mit der Bestimmung, die Zinsen alljährlich zu Weihnachten an die Stiftsbewohner, die über 60 Jahre alt sind, zu verteilen. Jenes Kapital ist unter der Bezeichnung, Meyer Falk'sches Stiftsgut dem Vermögen des Grosse-Stifts hinzugelegt.

Nach dem Willen der Stifter soll das Vermögen jährlich vermehrt werden. Es ist das auch schon erforderlich, um die Wertverminderung, die die Stiftsgebäude durch Abnützung erleiden, auszugleichen. Die Geldunterstützungen werden daher so eingerichtet, daß das Kapitalvermögen jährlich wächst. Es beträgt jetzt reichlich 60000 ℳ.

Die übrigen städtischen Stiftungen.

Wir zählen nun die übrigen städtischen Stiftungen in der Reihenfolge ihrer Entstehung auf unter Angabe der Stifter und anderer wesentlicher Merkmale.

1. Der Wolffsche Legatenfonds (18800 ℳ), bestimmt zur Unterstützung alter Männer, von denen die Hälfte evangelisch, die Hälfte reformiert sein soll. Stifter ist Thomas Wolff in Südamerika, gestorben 1769, Sohn des Vogts Wolff in Varel. Das Stiftungskapital betrug ursprünglich 6000 holländische Gulden.

2. Der Messack-Brüning-Carstens-Fonds (1100 ℳ), bestimmt zur Unterstützung alter Witwen. Stifter sind Majorin von Messack (1776) mit 40 Taler, Kammerrätin Brünings (1824) mit 50 Taler und Christine Carstens (1841) mit 100 Taler. Ferner stifteten Meyer Falk (1895) 100 ℳ und (1900) 300 ℳ.

3. Die Kleinkinder-Bewahrschule. Die Anstalt ist 1866 ins Leben getreten mit dem Zweck, kleine, noch nicht schulpflichtige Kinder am Tage zu versorgen, während die Eltern auf Arbeit gehen. Seit 1873 hat die Anstalt ein eigenes Haus neben dem Rathaus, welches vom Stadtdirektor Klävemann erbaut und der Bewahrschule geschenkt ist, während die Stadt den Bauplatz hergegeben hat. Die Anstalt wird von Frauen der Stadt verwaltet, das Anstaltsvermögen jedoch vom Magistrat. Die Schule hat etwa 30 Kinder.

Stifter der Bewahrschule und ihres jetzt auf 42 100 ℳ angewachsenen Vermögens sind: Emilie Könemann 500 Taler (1850), Witwe Kaper 300 Taler (1864), Bankier Meyer-Bremen 600 ℳ (1881), Rentner Victors-Oldenburg 300 ℳ (1884), Oldenburgische Versicherungsgesellschaft 50 ℳ (1885), Stadtdirektor Klävemann 2500 ℳ (1889), Rentner Hayessen 500 ℳ (1890), Witwe Riemer 75 ℳ (1891), Maria Overbeck 300 ℳ (1894), Rentner Jürgens 75 ℳ (1895), Vorschuß- und Kredit-Verein 100 ℳ (1899 und 1900), Rentner Bökeler 500 ℳ, Frau Obergerichtsrat Graeper 500 ℳ, Charlotte Wetjen 300 ℳ (1899), Meyer Falk 200 ℳ (1900), Johanna Sagemüller 300 ℳ, Eheleute Billeb 600 ℳ, Henriette Will zu Birkenfeld bei Varel 25 000 ℳ (1900), Malermeister Fahrenkamp 1000 ℳ (1903).

Außerdem leistet der Industrieschulfonds einen jährlichen Zuschuß von 120 ℳ, während die Stadt das Gebäude unterhält.

4. Der Industrieschulfonds (17 800 ℳ), bestimmt für die Unterstützung verschämter Arme der Stadt Varel. Die Stiftung ist gebildet aus dem Vermögen der ehemaligen Industrieschule, die 1846 in Varel gegründet wurde, um die Mädchen der Volksschule in der Handarbeit auszubilden. Die Schule ging 1876 ein, als der Handarbeitsunterricht in der Volksschule eingeführt wurde, und ihr aus 14 146,45 ℳ bestehendes Vermögen wurde der Stadt als milde Stiftung überwiesen. Die Stiftung ist durch Zinsen angewachsen, auch stifteten die Eheleute Landwirt Suhren 1883 noch 300 ℳ.

5. Der Schulbeihilfsfonds (1300 ℳ), gestiftet 1876 von einem Ungenannten, hat den Zweck, begabte und fleißige Schüler der Realschule im Alter von über 14 Jahren mit Schulgeld und Lehrmitteln zu unterstützen.

6. Der Dr. Müller-Benninga-Fonds (15 087,88 ℳ) ist bestimmt, um Kranken aus der Stadt- und der Landgemeinde freie Verpflegung in einem Krankenhause zu gewähren. Die Stiftung ist 1879 durch öffentlichen Aufruf mit 6910 ℳ ins Leben gerufen, um das Andenken des damals verstorbenen Medizinalrats Dr. Müller-Benninga zu ehren.

Es haben später für den Fonds noch gestiftet: Spar- und Leih-Bank 700 ℳ, Sophie Onken 332 ℳ 14 ₰, Franz Meyer-Bremen (1881), ein Ungenannter 300 ℳ (1882), Witwe Falk 100 ℳ (1883), L. Schwabe 200 ℳ (1884), Lehrer Meyer 100 ℳ, Assessor de Meyer 300 ℳ (1889), Regierungsrat Dugend und Frau 1000 ℳ (1891), Meyer Falk 200 ℳ (1900), Baron von Erlanger 25 ℳ, Charlotte Wetjen 300 ℳ (1906).

7. Der Schwartingsche Krankenhaus-Fonds (16 770 ℳ) dient zur Ansammlung eines Kapitals für die Errichtung eines Krankenhauses in Varel. Der Fonds ist begründet vom Ziegeleibesitzer Johann Schwarting, der 1881 3000 ℳ der Stadt für jenen Zweck hinterließ. Es stifteten außerdem: ein Ungenannter 150 ℳ (1883), Charlotte Wetjen 300 ℳ (1906) und Ziegeleibesitzer Johann Schwarting jun. 10 000 ℳ (1906).

8. Die Hayessen-Stiftung (21444 ℳ 06 ₰), gegründet 1889 von Landwirt Georg Emil Hayessen zu Birkenfeld bei Varel, bestimmt, um in erster Linie Nachkommen von Herco Wilhelm Hayessen, des Großvaters des Stifters, in zweiter Linie Nichtverwandte aus der Stadt oder der Landgemeinde Varel im Alter von über 50 Jahren zu unterstützen. Voraussetzung ist bei Verwandten, daß sie weniger als 900 ℳ, bei Nichtverwandten, daß sie weniger als 600 ℳ Einkommen haben. Bis 1940 darf nur die Hälfte der Auskünfte an Nichtverwandte gegeben werden.

9. Die Moritz Ahrens-Stiftung (1000 ℳ) ist vom Kaufmann Moritz Ahrens 1900 aus Anlaß seines 50jährigen Geschäftsjubiläums begründet für Unbemittelte.

10. Die Fahrenkamp-Stiftung (10000 ℳ), errichtet 1903 vom Malermeister Heinrich Fahrenkamp, hat den Zweck, jungen Leuten, die das Malerhandwerk erlernen, eine Beihilfe zum Besuch von Malerschulen zu gewähren.

11. Die Meta Kohlrenken-Stiftung (5000 ℳ), errichtet 1904 vom Bankier Hugo Meyer zu Bremen, hat den Zweck, Dienstboten, die längere Zeit treu und redlich gedient haben, oder den Verwandten der am 2. Januar 1808 geborenen Meta Kohlrenken, einer Haushälterin des Stifters, eine Unterstützung zu gewähren.

12. Die Ingenieur Carstens-Stiftung. Der Rentner, frühere Ingenieur Carl Diedrich Carstens hinterließ am 28. November 1906 den größten Teil seines Vermögens, nämlich sein Haus im Werte von etwa 20000 ℳ und ein Kapitalvermögen von etwa 76000 ℳ der Stadt Varel mit der Bestimmung, die Einkünfte zu Renten und Unterstützungen an unbemittelte oder weniger bemittelte Personen, zu Stipendien für hülfsbedürftige Schüler und Schülerinnen sowie Studierende, und zu Beiträgen an gemeinnützige Anstalten, Vereine und Gesellschaften zu verwenden. In erster Reihe sollen die besagten Renten, Unterstützungen und Stipendien solchen Personen zugewendet werden, die mit dem Stifter verwandt sind. Der Nachlaß ist zum größeren Teil noch mit Niesbrauchsrechten beschwert, wird aber nach dem Tode der Niesbräucher in das freie Eigentum der Stadt fallen.

Das Johannes-Hospital und der Krankenhaus-Verein.

Von segensreicher Bedeutung für die Stadt Varel ist auch das St. Johannes-Hospital, sodaß wir es hier ebenfalls noch kurz berühren, obwohl es keine städtische Anstalt oder Stiftung ist. Es ist das einzige Krankenhaus in Stadt und Amt Varel. Es ist 1863 von Katholiken gegründet. Das Krankenhaus erhielt 1869 die Rechte der juristischen Person und wird von einem Vorstand verwaltet, der aus 5 katholischen Bürgern besteht, darunter der katholische Pfarrer. Das Krankenhaus war zunächst an der Gaststraße, jetzigen großen Bahnhofsstraße, untergebracht, siedelte 1870 in ein Haus an der neuen Straße über und bezog 1888 das für reichlich 100000 ℳ neuerbaute Haus. Es hat katholische Schwestern aus Münster, ursprünglich zwei, deren Zahl nach und nach auf 12 erhöht ist. Das Krankenhaus hat 80 Betten. Es bezieht keinerlei Zuschuß von der Stadt oder einem sonstigen kommunalen Verband und unterhält sich selber, wird aber wohl auch von katholischer Seite unterstützt. Auch aus evangelischen Kreisen sind ihm Stiftungen zugefallen. Ein Anstaltsarzt ist nicht angestellt, vielmehr haben alle Ärzte der Stadt das Recht, ihre Kranke im Krankenhause zu behandeln.

So segensreich nun auch das Krankenhaus wirken mochte, so empfand man es in Varel mit seiner nahezu rein evangelischen Bevölkerung

natürlich als eine Absonderlichkeit, für die Krankenhauspflege auf eine katholische Anstalt mit katholischem Pflegepersonal angewiesen zu sein. Auch mochte die Befürchtung nahe liegen, daß der Verwaltung mit der Zeit große Stiftungen zufallen würden und sich so nach und nach in Varel ein großes Vermögen in katholischer Hand ansammeln möchte. Daher wurde Anfang 1901 ein Verein gegründet für die Errichtung eines Krankenhauses für den Amtsverband Varel, um die Mittel für ein eigenes Krankenhaus zu beschaffen. Bereits am Schlusse des Jahres 1901 hatte der Verein 962 Mitglieder und ein Vermögen von 16 462 ℳ. Auch mit Vermächtnissen wurde der Verein bedacht, nämlich von Malermeister Heinrich Fahrenkamp mit 1000 ℳ, Witwe Anna Janßen geb. Hillje 1500 ℳ, Witwe Thormählen 1000 ℳ, Rentner Gerhard Hellmers 1000 ℳ. Eine Zuwendung von zusammen 7700 ℳ erhielt der Verein von Witwe J. Peters noch zu ihren Lebzeiten. Dieses Kapital wird mit den Zuwendungen ihrer Verwandten unter der Bezeichnung „Petersche Familienstiftung" besonders verwaltet. Am 1. Januar 1908 hatte der Verein über 1200 Mitglieder und ein Vermögen von 45 551 ℳ 74 ₰, welches in mündelsicheren Staatspapieren angelegt ist. Zum Erwerbe eines Grundstückes hat der Verein sich noch nicht entschließen können. — Einem gleichen Zwecke, wie dieses Vereinsvermögen, dient der Schwartingsche Krankenhausfonds mit seinem Kapital von jetzt 16 770 ℳ.

---

19. Kapitel.

Rückblick und Ausblick.

Die wirtschaftliche Entwickelung in Deutschland befindet sich seit 100 Jahren in einem Zustande der Wellenbewegung, in einem Auf und Nieder, wie das Werner Sombart in seiner Volkswirtschaft des 19. Jahrhunderts so geistvoll geschildert hat. Die Zeiten um 1800 bis 1815, 1851 bis 1857, 1870 bis 1874 und 1895 bis 1907 sind Hochkonjunkturen, erfüllt von Wagemut und Schaffensfreudigkeit, die Zwischenräume sind dagegen stiller, gedrückter, in denen es gilt, durch emsige Arbeit unter

ungünstigen Verhältnissen das zu behaupten, was kühner Unternehmermut unter günstigen Bedingungen geschaffen hat.

Selbstverständlich ist dieser Werdegang der wirtschaftlichen Entwickelung von Einfluß auf die öffentliche Verwaltung (und wohl auf viele andere Gebiete der menschlichen Kultur überhaupt). Die Gemeindeverwaltung mit ihrer unmittelbaren Beziehung zum Wirtschaftsleben ist für den Rhythmus der wirtschaftlichen Entwickelung am meisten empfänglich, aber auch die Einrichtungen des Staates werden davon stark berührt. In den Zeiten der Hochkonjunktur werden nicht bloß Eisenwerke und Spinnereien gegründet, sondern auch Städte gebaut, Schulen eingerichtet, Finanzen geordnet, ja ganze Gebiete der Staats- und Gemeindeverwaltung von Grund aus umgestaltet. Wenn dann die Welle der Hochkonjunktur sich wieder verläuft und die lange stille Ebbe eintritt, ist auch für die Gemeinde und den Staat die Zeit gekommen, zu sparen, still und emsig zu arbeiten und das zu behaupten, was im Vorwärtsdrängen der Hochflut gegründet und eingerichtet ist.

Diese ganze Entwickelung in ihrer rhythmischen Bewegung ist wie ein großes Atmen, das die Kulturwelt durchzieht, und jede Stadt, jedes kleine Dorf atmet mit. In Varel brachte die Hochkonjunktur der 1850er Jahre den von uns geschilderten großen Aufschwung seiner Industrie. Eine Folge davon war, daß Varel sich seine selbständige städtische Verwaltung einrichtete, seine Volksschule erweiterte, seinen Hafen erhielt. In diesen Tagen der Hochkonjunktur war es auch, daß die Bentincksche Herrschaft in Varel abgefunden wurde, daß Oldenburg sein Gerichts- und Verwaltungswesen neu ordnete und Varel zum Sitz eines Obergerichts wurde. Um dieselbe Zeit wurde der Grundstein von Wilhelmshaven gelegt, was für Varel und die ganze Nachbarschaft so bedeutsam werden sollte. Dann kam eine lange stille traurige Zeit für Varel, die auch durch die Eröffnung der ersten Eisenbahn im Jahre 1867 keine Unterbrechung erfuhr, bis Anfang der 1870er Jahre wieder eine Hochkonjunktur einsetzte. Sie konnte zwar Varels wirtschaftliche Lage in ihrem verzweifelten Zustande nicht ändern, aber in seiner öffentlichen Verwaltung ist ein Hauch zu spüren von dem großen Vorwärtsdrängen, das wieder

durch die deutschen Lande ging. Es wurde damals die Volksschule auf sechs Klassen erweitert, wobei die Mädchenschule und ein zweites Gebäude für die Knabenschule gebaut wurde, die höhere Bürgerschule wurde auf die politische Gemeinde übernommen, um zur Realschule und zur abgesonderten höheren Töchterschule erweitert zu werden. Es wurde ferner der Plan für den Schloßplatz und sein neues Stadtviertel festgelegt. Und wiederum hob dann die lange stille Zeit an, in der die mutlose Vareler Stadtverwaltung die kaum gegründete Realschule wieder aufgab (1885) und die Gelegenheit zur Übernahme des Gaswerks verpaßte (1892). Aber schon erschienen die ersten Anzeichen einer wiedereinsetzenden Hochkonjunktur. Seit 1895 ging es wieder überall in Deutschland gewaltig aufwärts, und jetzt nahm Varel auch wirtschaftlich wieder daran teil. Seine Industrie kam auf neuer Grundlage zur Blüte, seine Einwohnerzahl und seine Steuerkraft nahm jährlich zu. Und auch die Stadtverwaltung gewann wieder Initiative. Sie sicherte sich unter Opfern die Baugewerkschule und sie versah die Hauptstraßen der Stadt mit Klinkerpflaster. Und als die Hochkonjunktur anhielt, wuchs auch der Unternehmungsgeist der Stadtverwaltung: sie baute im Bahnhofsviertel drei neue Straßen (1903), rettete am Walde ein zukunftsreiches Baugelände vor planlosem Verbauen, ordnete ihr Schuldenwesen, gründete die Realschule, richtete die Sparkasse ein, kaufte ein großes Grundstück am Walde (den sog. Markthamm) und zwei Häuser in der Stadt für Bedürfnisse der Zukunft.

Im Oktober 1907 setzte dann in Deutschland die große Krisis ein, die gerade wie im Herbst 1857 von Nordamerika ihren Ausgang nahm. Sie hält mit ihrer Geldteuerung noch heute allen die Hände gebunden. Wird sie wieder eine lange, stille Zeit einleiten? oder wie wird die Zukunft Varels sich gestalten?

Beschäftigen wir uns zunächst mit der Vareler Industrie. Selbstverständlich sind über ihre Zukunft nur breite Vermutungen, allgemeine Gesichtspunkte möglich. Das eine wird man mit einiger Sicherheit sagen können, daß eine Fabrikation von Massenartikeln aus Rohstoffen des Auslandes, wie z. B. die Fabrikation von Stabeisen und baumwollenen Garnen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, in Varel schwerlich wieder eine

Stätte finden wird. Dazu bedarf es des tiefen Fahrwassers von Nordenham und Einswarden, oder es ist dazu wenigstens eine zentralere Lage, wie z. B. die Nachbarschaft von Bremen, und gutes, reichliches Wasser erforderlich, wie es z. B. Delmenhorst seiner Delme verdankt. Dagegen dürfte die Herstellung von Spezialartikeln und allen solchen Gegenständen, die eine Kunstfertigkeit verlangen, in Varel gewiß lebensfähig bleiben. Dazu eignet sich die Kleinstadt fast mehr als die Großstadt. Denn solche Industrie braucht tüchtige, begabte, gesunde Arbeiter, die in den natürlichen, gesunden Verhältnissen einer Kleinstadt leistungsfähiger sind als in dem Elend der großen Städte. Auch verträgt das Kunstprodukt dieser verfeinerten Industrie eher die Fracht des abgelegenen Ortes, als der Massenartikel in der Rohstoff- und Halbfabrikation. So ist es denn kein Zufall, daß z. B. die Maschinenindustrie in Varel sich entwickelt hat. Solche und ähnliche Industrien zu pflegen und zu fördern, wird Varel als seine Aufgabe zu betrachten haben. Freilich wird dabei nicht die Gefahr zu unterschätzen sein, welche der große Arbeitsmarkt von Wilhelmshaven und demnächst wohl auch derjenige der Unterweser für Varel in sich birgt.

Ein anderes, vielleicht größeres Gebiet des Wirkens und Wachsens hat die Stadt in ihrer landschaftlichen Lage. Der herrliche Wald unmittelbar vor den Toren der Stadt und das wundervolle Baugelände ringsum fordert geradezu auf, Villenkolonien zu gründen. Seine bevorzugte Lage hat der Stadt ja auch bereits zwei Schulen eingebracht, die Landwirtschafts- und die Baugewerkschule. Vielleicht gesellt sich alsbald das Lehrerseminar hinzu, welches von der Regierung in Aussicht genommen ist. Auch wird Varel bereits von Rentnern und pensionierten Beamten mit Vorliebe aufgesucht. Es wird gelingen, aus dem nahen Wilhelmshaven manchen von denjenigen in Varel festzuhalten, die, verbraucht im großen Dienst des Staates, alljährlich auswärts nach einem Ruhesitz suchen. Niedrige Gemeindesteuern, wie sie die Stadt augenblicklich hat, gute Schulen und alle Bequemlichkeit der modernen Städte, namentlich gutes Wasser, sind hierfür die Vorbedingung.

Zum Schlusse haben wir noch einen anderen Punkt zu berühren. Varel mußte erfahren, daß der zentrale Ausbau der Oldenburgischen Eisen-

bahnen mit der Stadt Oldenburg als Mittelpunkt die Stadt Varel um viele und enge Beziehungen brachte, die sie mit ihrer Nachbarschaft verband. Die im Bau begriffene Kommunalbahn in Butjadingen ist noch eine Fortsetzung dieser für Varel so verderblichen Eisenbahnpolitik, denn sie wird das fruchtbare Butjadingen nun mit Umgehung Varels unmittelbar an Oldenburg anschließen. Aber andere Bahnen werden folgen, zunächst die Bahn von Varel nach Rodenkirchen und dann hoffentlich auch eine Abzweigung zur Butjadinger Kreisbahn. Das Eisenbahnnetz wird eben, wie überall, so auch bei uns in Oldenburg nicht eher als abgeschlossen gelten, bis jedes kleine Dorf seine Eisenbahn hat, sei es auch nur eine Schmalspurbahn. Bevor dies Ziel nicht erreicht ist, befinden wir uns in einer Übergangszeit. Je weiter wir darin vorschreiten, je mehr werden auch die natürlichen Verkehrsbeziehungen der einzelnen Städte und Landschaften wieder zu ihrem Rechte kommen. Auch Varel wird, so dürfen wir hoffen, mit der Zeit manches von dem wiedergewinnen, was ihm die erste Periode der Oldenburgischen Eisenbahnen geraubt hat.

Anmerkungen.

[1]) Georg Sello, der Jadebusen, 1903.

[2]) Werner Sombart, die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, S. 85.

[3]) Veranlassung seiner Übersiedelung war der Tod seiner Schwiegermutter. Er übernahm die vermutlich von ihr betriebene Weinhandlung und gründete daneben die Getreidehandlung. Das Haus ging später auf seinen Sohn Ahlert Johann Hinrich Mencke über und gelangte dann in die Hände des Johann Berend Peters, in dessen Familie sich das Haus bis heute erhalten hat. — Die Familie Mencke besaß auch das gegenüberliegende Haus, in welchem noch heute eine Weinhandlung betrieben wird. — Einem Zweige jener Familie Mencke entstammt die Mutter des Fürsten Bismarck. Vergl. Gesellschafter, Oldenbg. Volkskalender, 1891, S. 79 fg.

[4]) Das Haus kam 1844 durch Kauf in das Eigentum des Reichsgrafen Carl Anton Ferdinand Bentinck, seit 1875 ist es im Besitz des Bierbrauers Bernhard Gramberg. — Vor dem Hause an der Straße befand sich eine Einfriedigung aus Sandsteinpfeilern mit Ketten. Die Pfeiler sind später auf dem Schloßplatz aufgestellt, wo sie noch heute stehen.

[5]) Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg, Heft 1, S. 21. Nähere Nachrichten sind nicht vorhanden. Die Akten über jene erste Schiffszählung hat das Ministerium leider einstampfen lassen.

[6]) Nach mündlicher Überlieferung soll der Erbauer eine Branntweinbrennerei gehabt haben. Das Haus war später im Besitze der Familie von Tungeln und ging dann in das Eigentum des Fabrikanten Emil Heeder über.

[7]) In dem oberen Stocke des Hauses unter dem hohen Mansardendache ist ein Freimaurersaal eingerichtet, wo der regierende Graf Bentinck selber des Amtes als Meister vom Stuhl waltete. — 1906 hat die Stadt Varel das Haus käuflich erworben.

[8]) Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit, Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Bl. II, 1906, S. 37. — Die Bedeutung der Continentalsperre für Varels Entwickelung wird von Kollmann, Statistische Beschreibung der Gemeinden des Herzogtums, S. 645, anscheinend überschätzt.

[9]) Wedekind, A. C., Jahrbuch für die hanseat. Departements, 1812.

[10]) Ludwig Kohli, Beschreibung des Herzogtums Oldenburg, 2. Teil, S. 72.

[11]) Die Seifenfabrikanten Oldenburgs erhoben 1830 erfolglos Einspruch gegen das Konkurrenzunternehmen. Die Fabrik beschäftigte einen Vorsteher mit 500 Tlr. Gehalt. Die Fabrik blüht noch heute als eine der größten des Landes.

[12]) Max Wirth, Geschichte der Handelskrisen, 4. Aufl., S. 309.

[13]) Böse, Das Großherzogtum Oldenburg, S. 326. Die Handweberei ist von ihm nicht mitberücksichtigt.

[14]) Bericht des Finanzausschusses des Landtages, betr. Bewilligung der Geldmittel zur Anlegung des neuen Hafens.

[15]) Stat. Nachr., Heft 7, S. 265.

[16]) Stat. Nachr., Heft 3, S. 262 fg.

[17]) Stat. Nachr., Heft 3, S. 269; 7. Heft S. 368.

[18]) Beilage zum Gemeinnützigen, 1857 Nr. 83.

[19]) Stat. Nachr., Heft 3, S. 268.

[20]) Stat. Nachr., Heft 7, S. 274.

[21]) Kollmann, Gemeindebeschreibung, Tabelle 1 u. 2, S. 60 fg.

[22]) Nach den Feststellungen der Gewerbe-Inspektion.

[23]) Schmoller, zur Geschichte der deutschen Kleingewerbe im 19. Jahrhundert, 1870, S. 453.

[24]) Nach einer im Grundstein der Fabrik aufgefundenen Urkunde.

[25]) Das Vareler Unterhaltungsblatt, 1852, Nr. 13, widmet dem am 21. März 1852 verstorbenen Fabrikanten Heinrich Albert Rabe einen Nachruf, in welchem es unter anderem heißt: „Varel würde schwerlich auswärts ein kleines Manchester genannt werden, wenn nicht H. A. Rabe, der vor mehr als 30 Jahren hierher kam, den ersten Grund zu großartiger industrieller Tätigkeit gelegt hätte. Und vergessen wir nicht, daß der Verstorbene mit allen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, welche die Anbahnung eines noch unbetretenen Weges unvermeidlich begleiten. Aber seine unermüdliche Ausdauer, seine rastlose Tätigkeit und sein scharfer, natürlicher Verstand ließen seine Bemühungen glücken." — Zum Schluß heißt es, daß Rabe füglich der Vater der Vareler Fabrikindustrie genannt werden könne. Er ist 55 Jahre alt geworden.

[26]) Stat. Nachr., Heft 3 S. 156 und 240; Heft 7 S. 162 und 214.

[27]) A. a. O., S. 325.

[28]) Vergl. Schmoller, a. a. O., 1870 S. 163.

[29]) Dr. Wilhelm Schultze, die Produktions- und Preisentwickelung der Rohprodukte der Textilindustrie in Elsters staatswissenschaftl. Studien, Bd. 5 Heft 6.

[30]) Vergl. Stat. Nachr., Heft 7 S. 162.

[31]) Stat. Nachr., Heft 6 S. 19.

[32]) Gemeinnützige, 1867 Nr. 26.

[33]) Wilhelm Oechelhäuser, vergleichende Statistik der Eisenindustrie, 1852 S. 133.

[34]) Schon vor dem dreißigjährigen Kriege ist auf der Delmenhorster Geest ein Versuch der Eisenverarbeitung gemacht worden. Vergl. Dr. Rüthning, Graf Antons II. Eisengießerei, Jahrbuch f. d. Geschichte des Herzogtums Oldenburg, Bd. 15 S. 273.

[35]) Prospektus der Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Maschinenbau in Varel vom 9. November 1856, Berlin, Druck von W. Büxenstein.

[36]) Prospektus. Diese Angaben stimmen im wesentlichen mit den Ergebnissen der Gewerbezählung von 1855 überein. (Stat. Nachr., Band 32, S. 254 und 241).

[37]) Nach der bei den Magistratsakten befindlichen Statistik der Eisenindustrie, die in den Stat. Nachr. keine Aufnahme gefunden haben. Die Statistik für die früheren Jahre und für 1856 fehlt.

[38]) Nach dem Jahresberichte des Hauptzollamts bezog das Eisenwerk im Jahre 1858 an Roheisen:

72933	Zentner	aus England
26423	„	„ Belgien
13852	„	„ Schweden
4418	„	über Bremen
1100	„	„ Brake.

[39]) Max Sering, Geschichte der preußisch-deutschen Eisenzölle in Schmoller's staats- und sozialwissenschaftlichen Studien, Bd. 3 S. 58.

[40]) Sering a. a. O. S. 60.

[41]) Sering a. a. O. S. 88.

[42]) Die Übersicht ist aus den bei den Magistratsakten befindlichen eigenen statistischen Angaben der Aktiengesellschaft zusammengestellt. Abweichend ist in den Stat. Nachr. Heft 7 die Arbeiterzahl für 1861 auf 229, in Böse's Beschreibung für 1890 auf 235 angegeben.

[43]) Bericht über die Feier des 50jährigen Geschäftsjubiläums, Nordwestdeutsche Morgenzeitung in Oldenburg, 1906, Nr. 206.

[44]) Stat. Nachr., Heft 7, S. 211.

[45]) Stat. Nachr., Heft 1, S. 23. Vergl. auch Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt, S. 37.

[46]) Stat. Nachr., Heft 1, S. 22, Heft 5, S. 14. — 1 Last = 4,24 cbm. = 1,496 R. T.

[47]) Stat. Nachr., Heft 5, S. 15.

[48]) Böse, a. a. O. S. 326.

[49]) Stat. Nachr., Heft 5, S. 132.

[50]) Stat. Nachr., Heft 5, S. 137.

[51]) Stat. Nachr.. Heft 5, S. 56.

[52]) Kollmann, das Herzogtum Oldenburg S. 420.

[53]) G. Flack, Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens, Archiv für Eisenbahnwesen, 1899 und 1904.

[54]) Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen im Herzogtum Oldenburg Denkschrift, 1878 S. 6.

[55]) Verhandlungen des 23. Landtags, Anlage 48 S. 219.

[56]) Verhandlungen des 24. Landtags, Anlage 28 S. 251.

[57]) Die Bilder sind nach einer Federzeichnung vervielfältigt, die Herr E. Heeder kurz vor dem Abbruch des Schlosses hat anfertigen lassen.

[58]) Böse, a. a. O. 1863, S. 327.

[59]) Vareler Unterhaltungsblatt, 1848, S. 10 und S. 158.

[60]) Stat. Nachr., Heft 3 S. 44.

[61]) Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, Band 4, gibt aus dem Mittelalter zahlreiche ähnliche Beispiele.

[62]) Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, S. 127.

[63]) G. A. Barnstedt, die Bürgerschule in Varel.

[64]) Professor Thyen wirkte noch bis zum Herbst 1897 an der Anstalt und starb am 22. März 1904. Seine Schüler errichteten ihm 1907 ein Denkmal im Vorgarten des Schulgebäudes. Thyen darf als Begründer des landwirtschaftlichen Schulwesens im Herzogtum Oldenburg angesehen werden.

[65]) Im 10. Jahresbericht der Landwirtschaftsschule findet sich die ausführliche Geschichte der Anstalt.

[66]) Zeitschrift des preußischen Landesamts, Jahrgang 1905.

[67]) Morgenzeitung, Jahrgang 1907, Nr. 341.

[68]) E. Grahn, die städtische Wasserversorgung in Deutschland.

[69]) Barnstedt, Mitteilungen aus der Geschichte und über die Einrichtung des Waisenhauses in Varel.

Anlage 1.

Feuerversicherungswert der Gebäude der Stadt Varel.

Jahr	Anzahl der Gebäude	Versicherungssumme bei der Brandkasse ℳ	Jahr	Anzahl der Gebäude	Versicherungssumme bei der Brandkasse ℳ
1792	504	1 148 118	1850	736	2 558 460
1795	504	1 171 402	1855	?	?
1800	514	1 266 228	1860	984	3 564 180
1805	536	1 468 736	1865	1097	4 046 580
1810	573	1 812 271	1870	1173	4 267 800
1815	581	1 951 439	1875	1234	4 697 080
1820	597	1 953 299	1880	1439	5 624 000
1825	570	1 776 516	1885	1495	5 855 860
1830	583	1 843 223	1890	1656	6 272 120
1835	593	1 909 024	1895	1787	6 750 360
1840	604	1 938 286	1900	2000	7 898 050
1845	659	2 215 326	1905	2284	9 090 025

Anlage 2.

Die Einwohnerzahl der Stadt Jarel.

Jahr	Einwohnerzahl
1793	2046
1828	3009
1850	3577
1853	3884
1855	4300
1858	5105
1864	5192
1871	4858
1875	4853
1880	4973
1885	4812
1890	4670
1895	4907
1900	5158
1905	5558

Anlage 3.

Die staatlichen Steuern der Stadt Jarel.

Jahr	Einkommensteuer-Jahresbetrag		Grund- und Gebäudesteuer
1875/76	27 412,50 ℳ		9 901,84 ℳ
1880/81	31 793,50 „		9 708,— „
1885/86	31 051,50 „		9 608,23 „
1890/91	32 285,50 „		10 293,43 „
1895/96	35 780,11 „	Unter Berücksichtigung der Ab- u. Zugänge infolge des Forensalgesetzes.	10 549,13 „
1900/01	39 047,62 „		11 448,81 „
1905/06	45 646,50 „		12 780,08 „

Anlage 4.

Die Mitglieder des Magistrats und Stadtrats zu Varel.

Bürgermeister

Strahl, A. W.,	Bürgermeister (Aktuar)	1856—1858
Klävemann, Dr. jr.,	Stadtdirektor (Amtsassessor)	1858—1880
von Garßen, G. F. W. G. E.,	Bürgermeister (Stadsyndikus)	1880—1882
von Thünen, Friedrich,	Bürgermeister (Gerichtsassessor)	1882—1901
Hellwag,	Regierungsassessor	1901—1902 in Vertretung
Jürgens, Ado,	Bürgermeister (Regierungsassessor)	seit 1902 in Vertr. April 1903 gewählt.

Ratsherren

Böckeler, Otto,	Apotheker,	1856—1862 (stellvertr. Bürgermstr.)
Schieferdecker, Joh. Dietrich,	Fabrikant,	1856—1858
Hegeler, A. G.,	Kaufmann,	1858—1865
Buschmann, Gerh. Johann,	Fabrikant,	1858—1860 (stellvertr. Bürgermstr.)
Strahl, A. W.,	Bürgermeister a. D.,	1858/59
Dugend, Theodor,	Apotheker,	1859—1891 (stellvertr. Bürgermstr.)
Eyting, C. Th.,	Kaufmann,	1860—1862 1870—1886 1890—1902 (stellvertr. Bürgermstr.)
Niebour, A.,	Rechtsanwalt,	1862—1870 (stellvertr. Bürgermstr.)
Mencke, Ant. Wilh.,	Kaufmann,	1862—1885
Heeder, Emil,	Fabrikdirektor,	1865—1870 1885—1891
Mansholt, D.,	Obergerichtsanwalt,	1870—1873

Ratsherren

Rumpf,	Obergerichtsanwalt,	1874—1890
Tameling, Friedrich,	Fabrikant,	1886—1889
Michaelsen, Eduard,	Proprietär,	1889—1894
von Tungeln, Heinrich,	Landwirt,	1891—1894 1894—
Stöve, Wilhelm,	Fabrikant,	1892—1902
Overbeck, H. H.,	Restaurateur,	1894—1896
Springer, Carl,	Fabrikant,	1896—1900
Rüther, H. F.,	Kaufmann,	1900— (stellvertr. Bürgermstr. seit 1902)
Dugend jr., Theodor,	Apotheker,	1902—
Theilen, Anton,	Viehhändler,	1902—

Mitglieder des Stadtrats

Barnstedt,	Oberamtmann,	1856—1858
Bohlken, Johann,	Zimmermeister,	1856—1860
Mencke, A. W.,	Kaufmann,	1856—1860 1862
Closter, Friedrich,	"	1856—1862 (Vorsitzender d. Stadtrats 1856—1860)
Melchers, F. W.,	"	1856—1858
Nieberding,	Dr. med., Arzt,	1856—1860 1862—1870
Suhren, Garlich,	Landmann,	1856—1858 1864—1867
Neumeyer, H. F.,	Kaufmann,	1856—1864
Lübbers, Gerd.,	"	1856—1862
Leffmann, C. S.,	Makler,	1856—1858
Ruschmann, J. G.,	Fabrikant,	1856—1858
Bohlmann, A. W.,	Bäcker,	1856—1858
Fuhrken, V. G.,	Assessor,	1856—1858
Schultze, Jul.,	Fabrikant,	1856—1858
Töpken,	"	1856—1858

Mitglieder des Stadtrats

Will,	Rechtsanwalt,	1856—1858
Ballauf, L.,	Lehrer,	1856—1858 1864—1873 (Vorsitzdr. d. Stadtrts.
Schröder,	Fabrikant,	1858—1866
Kuhlmann, A. W.,	Kaufmann,	1858—1862
Renken, J. A.,	„	1858—1860
Schwoon, Chr.,	Schiffsbaumeister,	1858—1862
Meyer, Hugo,	Kaufmann,	1858—1862
Neeff, Joh. Wilh.,	Landmann,	1858—1870 1890—1893
Murken, Renke Fr.,	Schuhmacher,	1858—1860 1864—1868
Springer, Eilert,	Schlossermeister,	1856—1860
Woltmann,	Obergerichtsanwalt,	1860—1864
Murken, E. G.,	Uhrmacher,	1860—1864 1870—1878
Meyer, J. B.,	Kaufmann,	1860—1864 1882—1894
Niebour,	Obergerichtsanwalt,	1860—1862 (Vorsitzdr. d. Stadtrts.)
Eyting, C. Th.,	Kaufmann,	1860—1860 1864—1870 1888—1890
Grimm, B. A.,	Konditor	1860—1864
Neumeyer, H. A. F.,	Schlosser,	1860—1864 1870—1874
Theilen, Anton,	Viehhändler,	1862—1874 1880—1884 1886—1890
Behrens,	Buchhändler,	1862—1866
Büsing,	Gerichtsanwalt,	1862—1864/65
Reiners,	Kammerassessor,	1862—1864 (Vorsitzdr. d. Stadtrts.)
Kodbrede, G.,	Fabrikant,	1864—1868
Rumpf,	Obergerichtsanwalt,	1864—1872 1874—Ende 1874

Mitglieder des Stadtrats

Lange, Wilhelm,	Kaufmann,	1864—1868 1874—1884 (Vorsitzdr. d. Stadtrts. 1890/91)
Springer, Wilhelm,	Schlosser,	1864—1870
Rahmann,	Chaussee-Aufseher,	1864—1868 1870—1887
Bohlmann, J. H.,	Fabrikaufseher,	1866—1869
Schwabe, Julius,	Kaufmann,	1866—1873
Bargmann, V. C.,	Rentner,	1866—1870
Kumm, F. W.,	Rechnungssteller,	1868—1874
Bohlken, Johann,	Müller,	1868—1873
Hintzen, Rudolf,	Landmann,	1868—1872
Mansholt, V.,	Obergerichtsanwalt,	1868—1870
Heinen, Anton,	Fabrikant,	1868—1872 1874—1888
Meyer, F. W.,	Aktuar,	1870—1872
Carls, Carl,	Kassenkontrolleur,	1870—1874 1878—1882 1884—1904
Acquistapace, J. W.,	Buchbinder,	1872—1874
Dirks, E.,	Gastwirt,	1872—1874
Witte, Heinrich,	Postdirektor,	1872—1874
Rykena, Otto,	Kaufmann,	1872—1888
Fels,	Obergerichtsanwalt,	1872—1879 (Vorsitzdr. d. Stadtrts. 1872—1874)
Schloifer,	Dr. med., Arzt,	1872—1874
Hintzen, Albert,	Landwirt,	1874—1876 1878—1890
Gieschen,	Lehrer,	1874—1882 1884—1889
Menke, H. W. E.,	Tischler,	1874—1876
Schwabe, Louis,	Kaufmann,	1874—1884
Bohlmann,	Baumeister,	1874—1878
Müller, A. D.,	Schlosser,	1874—1878

Mitglieder des Stadtrats

Heinen, H. G.,	Buchbinder,	1874—1878
Meents, Otto,	Agent,	1874—1882
Becker, Carl,	Kaufmann,	1876—1884
Lehrhoff, G.,	Obergerichtsanwalt,	1876—1880
Gerdes, Herrmann,	Kupferschmied,	1876—1880
Oltmann, W.,	Müller,	1878—1882
von Tungeln, Heinrich,	Landwirt,	1878—1882 1888—1891
Block, Carl,	Buchhändler,	1880—1884 1886—1890
Reuken, Wilhelm,	Kaufmann,	1880—1884
Kleyboldt,	Oberamtsrichter,	1882—1902 (Vorsitzdr. d. Stadtrts.)
Engelbardt, Johann,	Maurermeister,	1882—1886
Weburg, A.,	Schornsteinfegermstr.	1882—1886 1890—1898
Hohenholz, F.,	Organist,	1882—1886
Overbeck, Hermann,	Gastwirt,	1882—1894
Wessels, Gerhard,	Fuhrmann,	1884—1892
Börjes, Diedrich,	Kaufmann,	1884—1892
Jochens, August,	Schuhmacher,	1884—1888
Springer, Georg,	Techniker,	1886—1890
Thien, F.,	Schlachtermeister,	1888—1898
Fremy, M.,	Müller,	1888—1892
Krömmelbein, E.,	Fabrikant,	1890—1892
Ludewig, H. F.,	"	1880—1894
Geerken, Heinrich,	Kaufmann,	1892—
Wichmann, G.,	Tierarzt,	1892—1896
Bashagen, M. J.,	Kaufmann,	1892—1904
Rüther, H. F.,	"	1892—1900
Siefken, J. F.,	Zinngießer,	1892—1904
Schichanowsky, Alfred,	Buchhändler,	1892— (Vorsitzdr. d. Stadtrts. 1902—1903)

Mitglieder des Stadtrats

Stöwe, W.,	Fabrikant,	1892—1892
Eilers, Heinrich,	Hauptlehrer,	1894—1902 1906—
Ahting, Diedrich,	Landwirt,	1894—1902 1904—
Hullmann, Johann,	Gastwirt,	1894—1898
Borggräfe, Ed.,	Müller,	1894—1898
Neeff, J. G.,	Landwirt,	1896—1900 1902—1906
Funke, Anton,	Kaufmann,	1896—1906
Siefken, August,	Tischlermeister,	1898—1906
Rath, G.,	Steinhauer,	1898—1902
Bohlmann, Adolf,	Bäckermeister,	1898—1902
Ahrens, Moritz,	Kaufmann,	1898—1906
Hölscher, G.,	Rechnungssteller und Auktionator,	1900— (seit 1903 Vorsitzender des Stadtrats)
Klaus, Louis,	Fabrikant,	1902—1906
Brummund, Ernst,	Ziegeifabrikant,	1902—
Allmers, Dr. Robert,	Buchdruckereibesitzer	1902—1906
Dugend, Theodor,	Apotheker,	1902
Leuschner, H.,	Gastwirt,	1902—
Ulrich, Wilhelm,	Maurermeister,	1904—
Meyer, Friedrich,	Schuhmachermeister,	1904—
Bruns, Thees,	Fabrikant,	1904—
Bartikowski, Dr. med. Emil,	Arzt,	1906—
Gabler, Dr. P.,	Schuldirektor,	1906—
Junkermann,	Kupferschmied,	1906—
Plönjes, Carl,	Fabrikant,	1906—
Thien, Adolf,	Tischlermeister,	1906—

Anlage 5.

Der Grundbesitz der Stadt Varel und der städtischen Stiftungen.

I. Hausgrundstücke.

	ha	a	qm	Brand-kassenwert ℳ	Gem.-Wert ℳ
1. Gemeindevermögen:					
Haus mit Garten im Brauergarten	—	19	69	1 200	2 000
Rathaus	—	3	71	23 520	25 000
Spritzenhaus	—	1	37	3 600	4 000
sog. Börse	—	4	36	15 420	13 600
vormal. Goldschmidts Haus . . .	—	3	31	13 680	18 000
Carstenssche Wohnhaus	—	63	13	13 710	20 000
Knabenschule mit Turnhalle . . .	—	36	48	39 240	39 240
Mädchenschule	—	28	74	37 890	37 890
Bürgerschulgebäude (Nebbsallee) .	—	14	72	14 190	15 000
Schulgebäude an der Mittelstraße .	—	27	76	27 030	27 930
zusammen	2	03	27	189 480	201 760
2. Stiftungsvermögen:					
Meischenschule	—	6	62	12 300	12 300
Grossestift	—	74	46	40 340	40 340
Klein-Kinder-Bewahrschule . . .	—	4	47	5 010	6 000
Ingenieur Carstens-Stiftung . . .	—	63	13	13 710	20 000
zusammen	1	48	68	57 650	78 040
zusammen	3	51	95	247 130	280 400

II. Unbehauste Grundstücke.

	ha	a	qm	Wert ℳ	Verwendungszweck
1. Gemeindevermögen.					
Markthamm	4	65	76	30 000	Stadtkasse
Hofraum am Schloßplatz . . .	—	7	90	2 000	"
Land an der Mittelstraße . .	—	3	33	800	Straßenkasse
zusammen	4	76	99	32 800	
2. Stiftungsvermögen.					
Garten an der Neumühlenstraße	–	9	40	2 500	Meischenstift
Südender Mühlengast . . .	—	84	98	15 000	"
Stubbenmehde	1	29	04	5 000	"
Wapeler Wurpland	4	49	78	13 000	"
Südender Groden	—	87	69	4 000	"
Torfmoor im Büppel	—	73	51	1 000	"
Ackerland am Brahm	1	11	33	6 000	Grossestift
zusammen	9	45	73	48 500	
zusammen	14	22	72	79 300	

Anlage 6.

Die Anleihen der Stadt Varel.

Nr.	Jahr der Aufnahme	Betrag ℳ	Verwendungszweck
1	1859	10500	Beitrag zum Hafenbau.
2	1858/62	30000	Bau der Volksknabenschule.
3	1868	5100	Anlegung von Zuwegungen zum Bahnhof.
4	1871	11100	Kauf des alten Amtshauses.
5	1871	8050,50	Kauf des Schloßplatzes.
6	1873	14235	Bau der 2. Volksknabenschule.
7	1874	3000	Bau des Spritzenhauses.
8	1874/76	49400	Erwerb des Bauplatzes und Bau der Volksmädchenschule.
9	1877/78	80000	Bau der Realschule (Landwirtschaftsschule).
10	1880	2050	Vergrößerung des Spielplatzes der Volksmädchenschule.
11	1880	3600	Ankauf des Ehlersschen Hauses zur Straßenverbreiterung.
12	1881/82	1800	Ankauf des Schwarzeschen Hauses zur Straßenverbreiterung.
13	1882	3500	Ankauf des Murkenschen Gebäudes.
14	1886	3000	Regulierung der Donau (Entwässerung).
15	1888	1700	Desgl.
16	1889	12000	Bau der Turnhalle.
17	1891	5500	Regulierung der Donau (Entwässerung).
18	1891	1200	Straßenpflasterung.
19	1892	3000	Desgl.

Nr.	Jahr der Aufnahme	Betrag ℳ	Verwendungszweck
20	1895	5000	Straßenpflasterung.
21	1895	4000	Bauplatz für die Baugewerkschule.
22	1896	42500	Straßenpflasterung.
23	1895/96	50000	Beitrag zu den Baukosten der Vareler Nebenbahn.
24	1897	15000	Desgl.
25	1898	1500	Straßenpflasterung.
26	1899	10000	Beitrag zu den Baukosten der Vareler Nebenbahn.
27	1901	9000	Desgl.
28	1904	12000	Straßenkanalisation.
29	1906	25000	Kauf des Markthamms.
30	1907	8000	Kauf des Flügelschen Stalles und eines Grundstücks zur Straßenverbreiterung.
31	1907	33000	Kauf der Börse und des Goldschmidtschen Hauses.

Anlage 7.

Schuldentilgungsplan der Stadt Varel für 1903/04.

Verwendungszweck	Ursprünglicher Betrag der Anleihe ℳ	Betrag am 1. Mai 1903 ℳ	Zeitpunkt d. Aufnahme der Anleihe	Jährlicher Abtrag ℳ	Beginn des Abtrags	Ende des Abtrags
Beitrag zu den Baukosten der Vareler Nebenbahn	50000	50000	1895	1250	1905	1945
Desgl.	15000	15000	1897	1250	1905	1917
Desgl.	10000	10000	1898	1250	1917	1925
Desgl.	9000	9000	1901	1250	1926	1933
Straßenbau	1200	600	1893	600	1903	1904
Desgl.	44000	42000	1895	2000	1901	1924
Desgl.	2000	4000	1894	400	1900	1905
Schulbau und anderes .	80000	6000	1877	3000	1877	1904
Evang. Volksschulneubau .	42000	2000	1873	1500	1876	1905
Turnhallenbau	12000	6400	1888	400	1888	1918

Anlage 8.

Schuldentilgungsplan der Stadt Varel für 1907/08.

Verwendungszweck	Ursprünglicher Betrag der Anleihe ℳ	Restbetrag ℳ	Zeitpunkt der Aufnahme der Anleihe	Abtrag und Zinsen ℳ	Beginn des Abtrags	Ende des Abtrags
Eisenbahnanleihe	84000	78583,76	1895—1901	4199,86	1904	1938
Straßenbau . .	44000	26269,20	1895	4929,90	1901	1913
Kanalbau . . .	12000	10681,94	1904	844,33	1905	1924
Verbreiterung d. Düsternstr.	8000	7915,81	1907	404,19	1908	1947
Turnhallenbau	12000	3341,08	1888	898,83	1889	1912
Ankauf des Marktthamms	20000 5000	19689,31 4802,89	1905 1906	852,67 271,86	1906 1907	1955 1935
Ankauf d. Börse	15000	14842,45	1907	757,85	1908	1947
„ d. Goldschmidtschen Hauses	18000	17810,58	1907	909,42	1908	1947
Umbau der Realschule . .	bis zu 70000 in laufender Rechnung		1908	bis zu 5% Zinsen		
	././.	183937,02				

Anlage 9.

Übersicht über das städtische

	A. Einnahme					
	1860/61	1870/71	1880/81	1890/91	1900/01	1906/07
	M	M	M	M	M	M
I. die städtischen Kassen						
Stadtkasse	34 189,90	26 215,02	35 540,45	35 941,65	61 657,19	82 775,50
Schloßplatzkasse . . .	—	—	5 778,29	—	—	—
Lastgeldskasse	6 260,96	5 166,40	8 117,15	10 167,94	2 407,62	3 022,72
Straßenkasse (f. d. inneren Stadtbezirk)	9 245,95	8 244,22	7 395,43	13 976,30	10 120,43	23 853,45
Wegebaukasse	—	1 627,15	—	—	—	—
Dienstbotenkrankenkasse .	—	—	1 897,50	1 632,09	2 095,87	3 471,03
Wegekasse (f. d. äußeren Stadtbezirk) . . .	—	—	1 173,97	1 598,27	1 677,44	1 932,89
Kasse weg. Unterhaltung d. Amtsverbandschausseen	—	—	—	—	769,—	1 240,75
Armenkasse	8 735,04	13 252,90	17 221,02	25 341,40	30 696,69	32 490,37
Volksschule	3 157,07	11 971,75	21 857,06	24 026, 4	31 586,17	38 735,19
Realschule mit Töchter- und Vorschule . . .	12 600,35	12 422,42	50 341,77	57 921,76	41 556,81	38 625,04
Kath. Schule	—	989,69	1 361,21	1 549,84	3 247,61	4 757,39
Gewerbl. Fortb.-Schule (Meischenstiftung) . .	—	2 747,60	3 510,19	3 240,49	3 469,09	3 900,04
Kaufm. Fortb.-Schule .	—	—	—	—	468,—	708,37
Gemeindekrankenkasse . .	—	—	—	3 674,80	6 649,03	—
zusammen	74 189,27	82 637,15	154 194,04	179 070,58	196 400,95	235 492,74
II. die Fonds u. milden Stiftungen (ausgen. Meischenstift)						
Grossestift	—	—		35 869,90	3 694,33	2 874,25
die übrigen Fondskassen	710,16	1 095,65	2 298,04	4 078,42	4 623,61	9 200,67
Gesamtsumme	74 899,43	83 732,80	156 492,08	219 018,90	204 718,89	247 567,66

Budget seit 1860.

B. Ausgabe						Bemerkungen
1860/61	1870/71	1880/81	1890/91	1900/01	1906/07	
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
14 171,63	22 123,62	33 340,62	36 454,03	54 076,46	74 325,87	
—	—	3 591,01	—	—	—	
7 756,14	3 923,94	996,78	8 645,25	13 602,85	3 208,73	
17 674,22	5 335,36	9 654,58	14 488,60	10 585,40	22 086,33	
—	1 245,71	—	—	—	—	
—	—	3 484,92	1 632,09	2 095,87	4 769,37	
—	—	1 044,87	2 103,58	1 636,03	1 801,04	
—	—	—	—	763,06	1 198,11	
7 611,90	14 746,40	18 247,91	24 967,82	21 266,13	25 503,79	
8 179,69	10 993,31	20 173,91	24 499,43	31 246,13	34 396,53	
11 243,25	10 788,48	49 659,08	53 008,98	37 727,94	35 238,41	
—	969,—	1 320,33	1 376,67	2 453,49	3 077,09	
—	2 065,52	2 448,19	3 615,08	3 209,23	3 650,43	
—	—	—	—	936,27	1 416,75	
—	—	—	5 361,35	6 649,03	—	
66 636,23	72 191,34	143 962,20	176 152,88	186 247,89	210 672,45	
—	—	—	*36 677,20	1 654,—	1 562,17	* darunter 36 261,62 ℳ Bau- u. Grunderwerbskosten.
498,21	402,15	1 116,80	4 239,65	3 775,92	7 367,53	
67 134,44	72 593,49	145 079,—	217 069,73	191 677,81	219 602,15	

Anlage 10.

Ausgaben der Stadtkasse.

Position	1860/61 ℳ	1870/71 ℳ	1880/81 ℳ	1890/91 ℳ	1900/01 ℳ	1906/07 ℳ
A. Ordentliche Ausgaben.						
I. Aus früh. Jahren	—	1 924,49	—	2 793,09	—	—
II. Allgemeine Verwaltung . . .	8 129,88	9 260,74	14 902,12	15 549,16	16 708,65	21 504,60
III. Verwaltung des eigenen Vermögens	—,83	66,70	92,02	401,30	890,97	838,65
IV. Leistungen an andere Gemeinden, d. Amtsverband und an andere Kassen der Stadt Varel .	89,45	33,—	2 682,46	4 630,83	9 724,90	7 537,92
V. Unterhaltung von Gemeindeanstalten und Einrichtungen	4 328,20	6 219,37	8 181,60	8 966,78	10 426,40	11 074,29
VI. Außergewöhnliche Verwendungen .	197,03	693,—	—	1 862,62	536,30	368,10
VII. Verm. Ausgaben .	1 005,64	1 476,92	792,64	1 177,56	2 594,24	1 665,19
B. Außerordentliche Ausgaben.						
VII a. Verwaltung des Kapitalvermögens	—	173,83	22,20	836,14	—	—
VIII. Zins und Abtrag der Schulden . .	420,—	2 275,57	5 977,58	236,55	3 195,—	5 324,39
IX. Sonstiges . . .	—	—	690,—	—	10000,—[2])	26012,73[3])
Summa	14171,03[1])	22 123,62	33 340,62	36 454,03	54 076,46	74 325,87

[1]) Es sind außerdem 6134 ℳ 75 ₰ für Straßenbau und 6782 ℳ 72 ₰ für die Volksschule ausgegeben.

[2]) Beitrag zu den Baukosten der Vareler Nebenbahn.

[3]) Darunter 25000 ℳ für den Ankauf des Markthamms.

Anlage 11.

Beitragsverhältnis der Stadt Varel zum Amtsverband.

Jahr	Pflege der Landarmen, Geisteskranken, Blinden ꝛc.				Leistungen der Stadt an den Amtsverband zum Bau und z. Unterhaltung der Amtsverbandschausseen	Die Stadt hat im ganzen gezahlt (—) oder empfangen (+)
	Leistung der Stadt an den Amtsverband	Erstattung des Amtsverbandes an die Stadt	Unterschied zwischen Leistung und Rückerstattung zum Vorteil der Stadt	Unterschied zwischen Leistung und Rückerstattung zum Nachteil der Stadt		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
1886/87	3 965,—	4 619,39	654,39	—	4 428,04	— 3 773,65
1887/88	3 959,50	3 775,51	—	183,99	4 471,08	— 4 655,07
1888/89	4 014,19	3 363,92	—	650,27	4 464,64	— 5 114,91
1889/90	4 021,06	2 042,78	—	1 978,28	4 471,08	— 6 449,36
1890/91	4 035,69	3 934,96	—	100,73	4 471,08	— 4 571,81
1891/92	4 586,88	5 117,10	530,22	—	4 471,08	— 3 940,86
1892/93	4 507,87	5 715,59	1 207,66	—	—	+ 1 207,66
1893/94	8 964,96	5 540,79	—	3 424,17	4 524,52	— 7 948,69
1894/95	9 330,20	4 769,88	—	4 560,32	4 524,52	— 9 084,84
1895/96	10 585,93	4 114,96	—	6 470,97	5 710,—	— 12 180,97
1896/97	9 406,80	2 923,80	—	6 483,—	5 958,77	— 12 441,77
1897/98	9 424,31	3 468,73	—	5 955,58	6 374,68	— 12 330,26
1898/99	8 033,12	4 547,46	—	3 485,66	6 984,21	— 10 469,87
1899/1900	5 090,85	6 003,44	912,59	—	9 228,07	— 8 315,48
1900/01	4 978,57	4 481,84	—	496,73	7 887,99	— 8 384,72
1901/02	6 638,40	5 117,18	—	1 521,22	7 103,—	— 8 624,22
1902/03	8 419,92	4 542,46	—	3 877,46	7 140,76	— 11 018,22
1903/04	8 913,42	7 560,11	—	1 353,31	6 117,17	— 7 470,48
1904/05	5 458,82	9 883,37	4 424,55	—	5 897,63	— 1 473,08
1905/06	7 542,56	7 393,66	—	148,90	5 803,04	— 5 951,94
	131 877,05	98 916,87	7 729,41	40 690,59	110 021,36	

Die Stadt hat also an den Amtsverband gezahlt:

1. für Pflege der Landarmen usw. . . . . 40 690,59 ℳ
   — 7 729,41 ℳ — 32 961,18 ℳ
2. für Bau und Unterhaltung der Landstraßen . . . . . 110 031,36 ℳ

zusammen 142 992,54 ℳ

Anlage 12.

Das Verhältnis der persönlichen zu den sachlichen Ausgaben (ohne die Stiftungen).

	1860/61 ℳ	1870/71 ℳ	1880/81 ℳ	1890/91 ℳ	1900/01 ℳ	1906/07 ℳ
Personalbedarf						
Stadtkasse . . .	8376,77	9728,26	15524,80	15440,70	16743,—	20666,67
Dienstbotenkrankenkasse . .	—	—	141,45	97,50	1047,—	1470,75
Armenkasse . . .	120,—	225,—	225,—	300,—	300,—	935,—
Evang. Volksschule	4513,84	7808,55	14244,97	16497 47	22370,—	28009,55
Realschule . . .	7233,75	9612,50	38985,—	38443,32	30178,76	31491,15
Kath. Volksschule .	—	780,—	960,—	1235,—	2020,—	2260,—
Gewerbliche Fortbildungsschule .	—	1117,25	2000,60	1582,—	2178,—	2115,—
Kaufmänn. Fortbildungsschule .	—	—	—	—	584,—	1010,—
Gemeindekrankenkasse	—	—	—	2014,40	2234,75	—
zusammen	20244,36	29271,56	72081,82	75610,39	77655,51	87958,12
Sachbedarf der sämtl. städtischen Kassen (ohne die Fondskassen) .	46391,87	42919,78	71880,38	100542,49	108592,38	122714,33

Anlage 13.

Die direkten Gemeindesteuern in Varel.

	1865/66 ℳ	1875/76 ℳ	1885/86 ℳ	1895/96 ℳ	1905/06 ℳ
Einkommensteuer					
1. Stadtkasse . . .	5700,90	15088,76	19120,71	21839,83	24749,15
2. Volksschule . . .	4834,46	8555,83	10642,77	15449,18	23295,26
3. Bürgerschule . . (Realschule)	—	4385,78	12409,33	13102,62	14664,86
4. Armenkasse . . .	8162,46	10195,55	16715,15	18445,37	15738,12
Sa.	18697,82	38225,92	58887,96	68837,—	78447,39
Realsteuer					
1. Stadtkasse . . .	5700,12	5589,84	5983,03	6329,70	6853,35
2. Volksschule . . .	2429,07	8685,71	3807,82	4030,51	5113,01
3. Bürgerschule . .	—	330,84	6435,05	5262,31	1366,50
4. Straßenkasse . .	3816,29	1972,71	4478,79	7725,37	11167,07
5. Kasse zur Unterhaltung d. Amtsverbandschausseen	—	—	—	—	1142,13
Sa.	11945,48	16579,10	20704,69	23347,89	25642,06

Anlage 14.

Armenunterstützungen der Stadt Varel.

Art der Unterstützung	1856/57	1860/61	1865/66	1870/71	1875/76	1880/81	1885/86	1890/91	1895/96	1900/01	1905/06
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. Unterbringung von Armen bei Familien .	3786	2907	2427	4 585	2766	4 947	4 239	4472	4520	2475	2736
2. bare Unterstützungen .	857	996	664	1 657	2341	1 281	1 242	1232	1042	683	600
3. Nahrungsmittel	1174	909	342	828	722	702	738	613	360	475	114
4. Kleidung.	169	211	172	163	192	212	209	365	160	256	164
5. Feuerung	537	363	234	491	617	495	470	522	339	180	120
6. Wohnungsmiete. . . .	746	589	336	748	1073	846	986	1022	983	889	944
7. Krankenpflege, Arznei ꝛc.	435	826	507	1 975	1210	2 344	1 827	1229	2232	3359	1635
8. Unterricht	121	249	177	450	708	772	576	—	—	—	—
9. Sonstige Unterstützungen	16	27	79	152	132	226	337	333	194	249	177
Sa.	7842	7087	4948	11 059	9761	11 825	10 624	9788	9830	8567	6490

Berichtigungen.

S. 112 ist in der 3. Zeile von unten statt am: vom zu lesen.

S. 126 ist in der 6. Zeile zu lesen: von 80 000 ℳ, nämlich für 34 950 ℳ, an den Staat ab.

S. 133 ist in der 8. Zeile von oben zu lesen anstatt verändert: verringert.

S. 170 ist in der 8. Zeile von unten zu lesen anstatt Buschmann: Ruschmann.