

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

Inhaltsverzeichnis.

urn:nbn:de:gbv:45:1-6351

Inhaltsverzeichnis.

Erster Teil: Wirtschaftsgeschichte.

Erster Abschnitt:

Allgemeine Übersicht.

1. Kapitel: Varel's Entwicklung bis zur Gründung des Steuervereins im Jahre 1834.
Die Verkehrslage von Varel S. 1—3. — Varel um 1775 S. 3. — Blüte zu Anfang des 19. Jahrhunderts S. 4—6. — Varel um 1816 S. 7. — Die Krisis der 1820er Jahre S. 7—8.
2. Kapitel: Die Entwicklung Varel's unter dem Steuer- und Zollverein bis zum Aufkommen der Eisenbahnen (1834—1867).
Entstehung der Vareler Industrie S. 9. — Die Hochkonjunktur der 1850er Jahre S. 9—11. — Das Vareler Handwerk S. 11—12. — Einfluß der Industrie auf Varel S. 12—13. — Die Industrie im übrigen Oldenburg S. 14. — Gründungsfieber in Varel S. 15. — Der industrielle Zusammenbruch S. 16. — Das Obergericht S. 17.
3. Kapitel: Varel im Anfang des Eisenbahnzeitalters.
Einfluß der außeroldenburgischen Eisenbahnen auf die Vareler Industrie S. 18 bis 19. — Die Industrie seit 1867 S. 20. — Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes S. 21. — Wirkung der Oldenburgischen Eisenbahnen S. 22 bis 24.
4. Kapitel: Varel seit Mitte der 1890er Jahre.
Wirtschaftlicher Aufschwung, Oldenburgische Eisenbahnpolitik S. 24. — Landwirtschafts- und Baugewerkschule in Varel S. 25. — Industrie in Varel S. 26. — Vareler Tischlereien S. 27. — Varel's Handel S. 28. — Einfluß von Wilhelmshaven S. 28—29.

Zweiter Abschnitt:

Besonderer Teil der Wirtschaftsgeschichte.

5. Kapitel: Die Baumwollindustrie in Varel.
Die Vareler Handweberei. Die hausgewerbliche Leinwandweberei, die Kabeische Weberei S. 30—31.

Entstehung der mechanischen Webereien und Spinnereien. Englische Überlegenheit S. 31. — Gründung der ersten mechanischen Weberei und Spinnerei in Varel S. 32. — Entstehung der übrigen Baumwollindustrie S. 33. — Absatzgebiet, Wettbewerb S. 34—35.

Die Blütezeit. Hochkonjunktur der 1850er Jahre S. 35. — Gründungen der Vareler Fabrikanten S. 36. — Einrichtung und Produktion der Fabriken S. 37—38.

Niedergang. Überlegenheit des Großbetriebes S. 39. — Absatz- und Rohstoffkrisis S. 40. — Wirkungen in Varel S. 41—43.

Die Baumwollweberei zu Varel und Zetel in neuerer Zeit. Die Vareler Webereien seit der Krisis, der Schutz Zoll, der Arbeitsmarkt von Wilhelmshaven S. 43. — Die Zeteler Webereien S. 44.

6. Kapitel: Die Eisenindustrie in Varel.

Julius Schulze & Comp. Deutsche Eisenindustrie um 1847, Gründung der Firma Julius Schulze & Comp. S. 45. — Widerstand der Handwerker S. 46. — Erweiterungen der Fabrik S. 47. — Einrichtung, Absatz S. 48.

Die Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Maschinenbau. Gründung S. 49. — Erste aufsteigende Entwicklung S. 50.

Die Vorteile des Vareler Eisenwerks vor der binnenländischen Eisenindustrie. Bezug von Roheisen S. 51. — Bezug der Steinkohle S. 52. — Absatzgebiet S. 53.

Niedergang des Walzwerks. Dechelhäusers Betriebsweise S. 53—54. — Umschwung in der deutschen Eisenindustrie S. 55. — Wirkung in Varel S. 56. — Der dänische Krieg, Auflösung des Walzwerks S. 57.

Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie. Gründung S. 57. — Lieferungen an die Wilhelmshavener Werft S. 58. — Entwicklung seit 1881 S. 59—60.

Die Vareler Maschinenfabriken. A. Heinen S. 60. — Springer, Uhlhorn, Wienicker & Lieber S. 61. — Vareler Spezialitäten, Absatz S. 61. — Umfang der Betriebe, Automobilfabrik, Eichamt S. 62.

7. Kapitel: Der Vareler Hafen.

Entstehungsgeschichte des Hafens S. 62—64. — Schifffahrt bis 1865 S. 65—66. — Schiffswerft S. 66. — Schifffahrt in neuerer Zeit S. 67—68.

8. Kapitel: Entstehungsgeschichte der Vareler Eisenbahnverbindungen.

Entstehung der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn. Verspäteter Eisenbahnbau in Oldenburg S. 69. — Erste Eisenbahnprojekte S. 70. — Verhandlungen über die Kriegshafenbahn S. 71.

Der Bahnhof Varel. Erstes Projekt der Eisenbahnkommission S. 71. — Strömungen in der Vareler Bürgerschaft S. 72. — Stellung der Stadt und der Regierung S. 72. — Meinungsverschiedenheit über die Lage des Bahnhofes im Osten, Vorteile und Nachteile. S. 73. — Endgiltige Entscheidung S. 74.

Die Vareler Nebenbahn. Bestrebungen beim Bau der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn, erstes Projekt der Interessenten S. 74. — Projekt der Regierung S. 75. — Projekt der Gemeinden Bockhorn und der Stadt Varel S. 75. — Veränderte Stellung der Regierung, Ausführung des Projekts S. 76—77.

Zweiter Teil:
Verwaltungs-geschichte.

9. Kapitel: Verfassung und sonstige innere Einrichtung der Stadt.

Staatsrechtliches Verhältnis der gräfl. Bentindischen Herrschaft zu Oldenburg S. 81. — Bareler Gemeindeverfassung bis 1856 S. 82. — Städtische Verfassung von 1856 und 1858 S. 83. — Ausbau des Gemeindefwesens bis Mitte der 1890er Jahre S. 84. — Entwicklung in letzter Zeit S. 85. — Zusammenstellung der Ortsstatute S. 86. — Verhältnis der Stadt zum Amtsverband S. 87—88.

10. Kapitel: Das Äußere der Stadt.

Barel vor 100 Jahren S. 89. — Entwicklung bis 1858, Straßenpflasterung um 1860 S. 90. — Entstehung des Marienluftgartens, des Schloßplatzes und des Bahnhofsviertels S. 91—92. — Straßenpflaster in neuerer Zeit S. 92. — Die alten Entwässerungsanlagen S. 93. — Straßentanalisation von 1903, Zukünftige Kanalisation S. 94. — Anlegung neuer Straßen, Bebauungspläne S. 95. — Verschönerungsverein S. 96.

11. Kapitel: Das Vermögen der Stadt.

Das aktive Vermögen. Der Grundbesitz S. 97—98. — Kritik der städtischen Bodenpolitik S. 99. — Grunderwerb in neuerer Zeit S. 100. — Grundsätze für die Zukunft S. 101. — Das Kapitalvermögen S. 102—103.

Die Schulden der Stadt. Zusammenstellung der Anleihen seit 1858, Tilgung einst und jetzt, Vermögensbilanz S. 104.

12. Kapitel: Der städtische Haushalt.

Die Entwicklung des Budgets S. 105. — Die Ausgaben S. 106—107. — Das Verhältnis der persönlichen zu den sachlichen Ausgaben S. 108. — Die direkten Gemeindesteuern S. 109—111. — Die Steuer nach dem gemeinen Wert, die indirekten Gemeindesteuern S. 112. — Die übrigen Einnahmen S. 113. — Die Einnahmen der Gemeinde als Stadt I. Klasse S. 114.

13. Kapitel: Das Schulwesen.

Vorgeschichte S. 114—115.

Die Volksschule. Älterer Zustand S. 116. — Entwicklung seit der Schulreform von 1856 S. 117—118.

Die höhere Schule. Die älteste Bürgerschule S. 118—119. — Übergang der Schule auf die Stadt, Abtrennung der Töchterchule S. 120. — Die Realschule und die Landwirtschaftsschule S. 121. — Auflösung der Realschule S. 122. — Die Bürgerschule, Gründung der Realschule nach badischem Vorbild S. 123—125.

Die Großherzogliche Landwirtschafts- und Ackerbauschule S. 126.

Die Fortbildungsschulen. Die gewerbliche Fortbildungsschule S. 127—128. — Die kaufmännische Fortbildungsschule S. 129.

Die Großherzogliche Baugewerks- und Maschinenbauschule S. 130.

14. Kapitel: Die Armenverwaltung.

Organisation S. 130—132. — Die Unterstützungen S. 132—133. — Arbeiterversicherung, Verein gegen Bettel S. 134.

15. Kapitel: Die städtische Sparkasse.

Sparcassen in Preußen und Oldenburg, Banken in Barel S. 135. — Gründung und erste Entwicklung der Bareler Sparkasse S. 136—137.

16. Kapitel: Die Gasanstalt.

Entstehung S. 137. — Betriebsentwicklung und Gaspreis S. 138. — Übernahmeverhandlungen der Stadt im Jahre 1892 und 1897 S. 138. — Risiko der Übernahme im Jahre 1897, Übernahmeverhandlungen seit 1905 S. 140. — Möglicher Anschluß an das Elektrizitätswerk im Hochmoor S. 141.

17. Kapitel: Das Projekt eines Bareler Wasserwerks.

Die Bedürfnisfrage (Trinkwasser, Badegelegenheit, Feuerficherheit, Industrie) S. 141—143. — Magistratsvorlage von 1906 S. 144. — Projekt des Stadtbauemeisters Noack S. 145—149.

18. Kapitel: Die milden Stiftungen.

1. Das Bareler Waisenhaus S. 149—152. — 2. Das Grosselstift S. 152—154. — 3. Die sonstigen städtischen Stiftungen S. 154—158. — 4. Das Krankenhaus und der Verein zur Erbauung eines Amtsverbandskrankenhauses S. 157—158.

19. Kapitel: Rückblick und Ausblick.

Zusammenhang zwischen Wirtschaft und Verwaltung S. 158. — Entwicklung in Barel S. 159. — Die Zukunft der Bareler Industrie S. 160. — Barel's landschaftliche Lage S. 161. — Ausbau der Eisenbahnen S. 162.

Anmerkungen.

S. 163—166.

Anlagen.

S. 167—188.

1. Der Feuerversicherungswert der Gebäude in Barel 1792—1905.
2. Die Einwohnerzahl von Barel 1793—1905.
3. Die staatlichen Steuern in Barel.
4. Die Mitglieder des Magistrats und Stadtrats in Barel seit 1856.
5. Der Grundbesitz der Stadt und der städtischen Stiftungen.
6. Die Anleihen der Stadt Barel.
7. Der Schulden Tilgungsplan von 1903/04.
8. " " " 1907/08.
9. Übersicht über das städtische Budget.
10. Die Ausgaben der Stadtkasse seit 1860.
11. Das Beitragsverhältnis der Stadt zum Amtsverbande.
12. Das Verhältnis der persönlichen zu den sachlichen Ausgaben seit 1860.
13. Die direkten Gemeindesteuern in Barel.
14. Die Armenunterstützungen der Stadt Barel.



333 Lasten besaß, ging für Barel verloren; sie siedelte nach Bremen über. Die Zahl der Gebäude in Barel sank von 597 im Jahre 1820 auf 570 und der Feuerversicherungswert von 1,9 Millionen auf 1,7 Millionen Mark. Der Niedergang in Barel 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 Entwicklung Barels unter dem Steuer- und Zollverein bis zum Aufkommen der Eisenbahnen (1834–1867).

Die flaute 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 Vereinskänder einen völlig abgabefreien Verkehr (außer mit Salz, Spielkarten und Kalendern) und ein gemeinschaftliches System von Grenz- und Verbrauchsabgaben. Der Zolltarif des Steuervereins gewährte einen mäßigen Schutz Zoll 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 Barel neue Spannkraft zu verleihen.

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