Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

Erster Teil: Wirtschaftsgeschichte.

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

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.

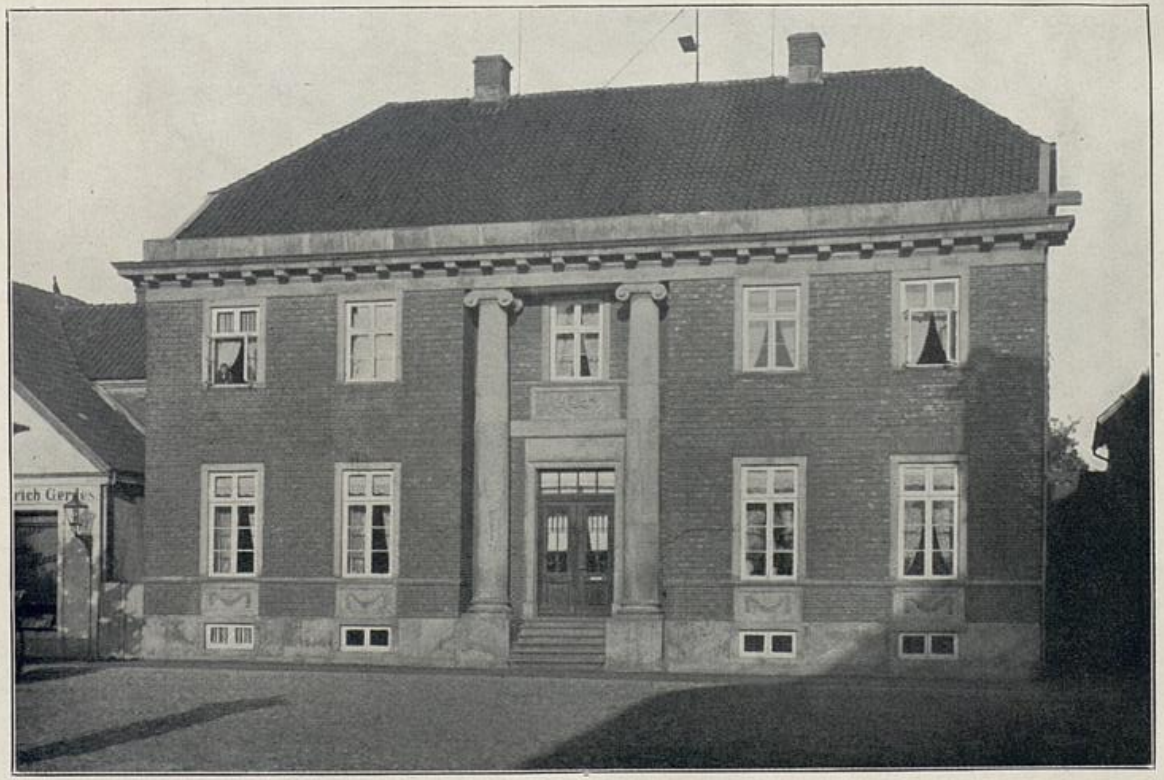
Varel seit Mitte der 1890er Jahre.

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.

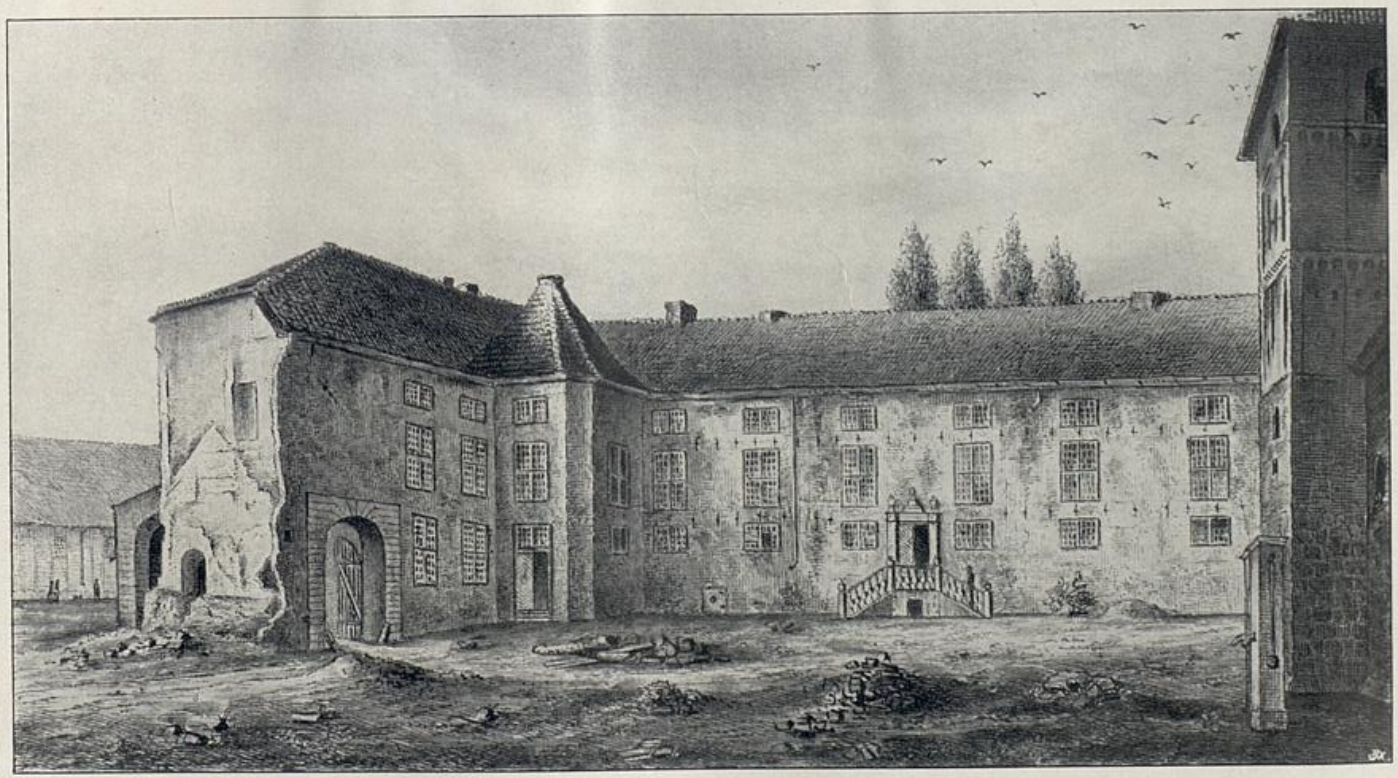
Inzwischen war aber die Regierung zu dem Entschluß gekommen, die Vareler Nebenbahn als Staatsbahn zu bauen. Ihren noch im Landtage von 1887 vertretenen Standpunkt, wonach sie das oldenburgische Staatseisenbahnnetz als vorläufig abgeschlossen betrachtete und die Vareler Nebenbahn daher dem Privatunternehmen 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.



Hofseite des Vareler Schlosses.