

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel**

**Jürgens, Ado**

**Oldenburg, 1908**

Zweiter Abschnitt: Besonderer Teil der Wirtschaftsgeschichte.

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

Zweiter Abschnitt:

Besonderer Teil der Wirtschaftsgeschichte.

5. Kapitel.

Die Baumwollindustrie in Barel.

Die Bareler 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 Barel und auf der friesischen Bede 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,<sup>23)</sup> 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 Heinrich Albert Nabe sein Geschäft aus kleinen Anfängen bald zu einem in Oldenburg bislang unbekanntem Umfange. Er entstammte einer alten Weberfamilie in Quedlinburg, war als Blaufärbergeselle nach Barel 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 Barel 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 Barel.

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 Gewebeindustrie 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 Schutz Zoll 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 Vorkommenheiten der Engländer bei sich einführen, um mit englischen Waffen das Feld zu gewinnen. Mochte der Zollschutz die Handweber vom Tode durch die englische Maschinenteknik gerettet haben, so war es jetzt die neue deutsche Industrie, welche sie um so gründlicher ruinierte.

Der Barelener Unternehmer Rabe sah als erster im Herzogtum Oldenburg diese Entwicklung 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 Rutschmann zu Barel, 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 Barel nicht zu genehmigen, hatten damit indessen keinen Erfolg.

So kam denn die Barelser Gründung zu Stande. Es war die erste wechanische Weberei und Spinnerei in Oldenburg. Der Grundstein wurde am 23. April 1839 gelegt.<sup>24)</sup> 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 Barelser 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<br>an Garn, Material, Feuerung, Arbeitslohn <i>z.</i> | 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 "     |
|                                      | <hr/>      |
|                                      | 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  $3\frac{1}{2}\%$ , 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 Nachäferung erwecken muß.“

Diese Erwartung sollte sich bald erfüllen. Schon im Jahre 1842 entstanden zwei neue Spinnereien. Die eine gründete Ruchmann, der Teilhaber Rabes, auf seine alleinige Rechnung an der Langenstraße, die andere der Kaufmann Gustav Heinrich Kobbrede, ein Verwandter Ruchmanns, an der Gartenstraße mit Hilfe eines aus der Rabeschen Weberei stammenden Webemeisters. Von Ruchmanns Fabrik ist überliefert, daß sie 60 Arbeiter einstellte. Im Jahre 1845 errichtete der Kaufmann Emil Heeder, welcher in der Ruchmannschen Spinnerei angestellt gewesen und schließlich Teilhaber geworden war, die vierte Spinnerei, verbunden mit einer Weberei an der damaligen Gaststraße, jetzigen Großen Bahnhofstraße. 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 Ruchmannsche Spinnerei gewesen und hatte 1847 die Manufakturwarengroßhandlung des Kaufmanns Ruchmann übernommen. Das Geschäft bestand darin, daß baumwollene Rohstoffe von auswärts eingeführt, in Barel gefärbt und gedruckt und dann verkauft wurden. Michaelsen beabsichtigte, diese Rohstoffe nunmehr selber anzufertigen.

Mit einem Schlage war also eine große Baumwollindustrie in Barel 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 Bareler 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 Kobbredeschen Spinnerei sah Rabe sich veranlaßt, bei der Regierung die Bedingung durchzusetzen, daß Kobbrede 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 Bareler 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 (Rehdingen, Hadeln). Hierbei war die Bareler 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 Bareler 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  $1\frac{1}{2}$  % des Wertes belastet. Infolgedessen konnten die englischen Garne auf dem billigen Seewege mit den Vareler Erzeugnissen in Wettbewerb treten. Die Fabrikanten Ruschmann und Rodbreite, 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 Rodbreitesehe 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 Schutz Zoll 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 Rabe'sche Fabrik, welche nach einem Brande 1845 von Rabe auf alleinige Rechnung übernommen und wieder aufgebaut worden war, ging nach dem Tode des alten Rabe<sup>25)</sup> im Jahre 1853 auf seinen Sohn F. 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 Barel 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 Ruchmannsche Spinnerei fabrizierte gewöhnliches Bündelgarn. Im Jahre 1856 gründete Hermann Töpken, der Teilhaber Rabes, zusammen mit dem Kaufmann Julius Schulze, dem Begründer des Barelser Eisenwerks, und mit anderen in Osternburg die Aktiengesellschaft für Warpspinnerei und Stärkerei mit einem Aktienkapital von 200 000 Tlr. Gold. Diesem Unternehmen wurde die Rabe'sche Spinnerei in Barel einverleibt. Rabe richtete Anfang der 70er Jahre noch eine Spinnerei auf alleinige Rechnung in Siebichenstein bei Halle ein, nachdem er seine Verbindungen mit Barel, Osternburg und Borghorst in Westfalen gelöst hatte.

Wir müssen es uns versagen, auf die Entwicklung dieser auswärtigen Gründungen des Barelser Unternehmungsgeistes näher einzugehen und beschränken uns auf die Stadt Barel.

Einen ungefähren Maßstab für die Entwicklung der Barelser Betriebe bietet das Brandklassenregister mit seinen Angaben über den Versicherungswert der Fabrikgebäude. Die nachstehende Übersicht mag diese Entwicklung veranschaulichen.

Brandkassenwert der Fabrikgebäude der Vareler  
Baumwollindustrie.

| Firma  | Grün-            | 1848      | 1858      | 1859      |
|--|------------------|-----------|-----------|-----------|
|  | dungs-           |           |           |           |
|  | jahr             |           |           |           |
|  | <i>M.</i>        | <i>M.</i> | <i>M.</i> | <i>M.</i> |
| Spinnerei u. Weberei von Kabe<br>& Ruschmann, später Kabe, später<br>Aktiengesellschaft für Warps-<br>spinnerei & Stärkerei. . . . . | (1840)<br>23 400 | 25 320    | 47 580    | 52 110    |
| Spinnerei Ruschmann & Co. . . . .  | (1842)<br>25 950 | 61 260    | 66 420    | 61 710    |
| Spinnerei G. Rodbrede & Co. . . . .  | (1842)<br>21 840 | 21 840    | —         | —         |
| Spinnerei u. Weberei von Emil<br>Heeder & Otto Rinne, seit<br>1856 Aktiengesellschaft f. Baum-<br>wollspinnerei u. Weberei . . . . . | (1845)<br>23 880 | 35 790    | 113 100   | 113 100   |
| Michaelsen & Co. . . . .   | (1850)<br>10 380 | —         | 24 690    | 26 250    |
| Gesamtwert:  | —                | 144 210   | 251 790   | 253 170   |

Genauere Angaben sind uns für einzelne Jahre überliefert, nämlich aus den Gewerbezahlungen von 1855 und 1861<sup>26)</sup> und aus einer Privat-  
arbeit von 1860<sup>27)</sup>. Aus ihnen sind die beiden nachstehenden Übersichten  
zusammengestellt, die uns einen tieferen Einblick in die industriellen Be-  
triebe gewähren. Hierbei ist die Handweberei der Firma G. J. Wacker-  
mann u. Comp. mit 56 Stühle nicht mitgezählt.

Allgemeine Übersicht.

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

Übersicht von 1860. \*)

| Firma  | Fein-<br>spindeln | Webe-<br>stühle | Arbeiter | Dampfmaschinen |                  |
|--|-------------------|-----------------|----------|----------------|------------------|
|  |                   |                 |          | Anzahl         | Pferde-<br>kraft |
| Actiengesellschaft f. Warps-<br>spinnerei und Stärkerei<br>in Varel, vormal's Rabe   | 6 500             | —               | 100      | 1              | 45               |
| Actiengesellschaft für Baum-<br>wollspinnerei u. Weberei,<br>vormal's Heeder & Rinne | 13 500            | 200             | 292      | 3              | 110              |
| Ruschmann & Co. . . . .  | 6 420             | —               | 118      | 1              | 40               |
| Michaelsen & Co. . . . .   | —                 | 60              | 70       | 1              | 8                |
| zuf.   | 26 920            | 260             | 580      | 6              | 203              |

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

| Firma  | Verbrauch<br>von Baum-<br>wolle in Ztr. | Erzeugnis<br>an Garnen<br>in Ztr. | Verbrauch<br>an Garnen<br>in Zentner | Erzeugnis<br>an Geweben<br>i. Millionen<br>Ellen |
|--|---|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
| Actiengesellschaft f. Warps-<br>spinnerei und Stärkerei<br>in Varel, vormal's Rabe | 4566,—                                  | 3900,—                            | 2197,28                              | 1,41   |
| Actiengesellschaft für Baum-<br>wollspinnerei u. Weberei                           | 5969,80                                 | 5276,76                           | —                                    | —  |
| Ruschmann & Co. . . . .  | 5932,20                                 | 4696,89                           | —                                    | —  |
| Michaelsen & Co. . . . .   | —                                       | —                                 | 1016,46                              | 0,63   |
| G. F. Wackermann & Co.,<br>Handweberei . . . . .                                   | —                                       | —                                 | 24,10                                | 0,05   |

Insgesamt wurden in Varel nach den Berechnungen der Gewerbe-  
zählung 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 Gewerbezahl 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 vollkommener 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<sup>28)</sup> 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 Rodbrede & 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 Herbst 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 in Folge 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 in Folge 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 überschwemnte. Ähnlich erging es vermutlich den übrigen Betrieben in Varel.

Zu dieser Absatzkrisis gesellte sich dann einige Jahre später noch die Rohstoffkrisis.<sup>29)</sup> 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 *S*, 1856—60 durchschnittlich 111 *M* 01 *S* für 100 kg betragen hatte, bis auf 438 *M* 72 *S* im Jahre 1864. Er erreichte erst 1872 wieder die gewöhnliche Höhe.

Die Barelcr 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. Selfactors von 3682 auf 8078. Im Jahre 1861<sup>80)</sup> hatten die Barelcr Fabriken folgende Spindeln:

| Firma  | Handmules | Selfactors | Water-<br>spindeln | zusammen |
|--|-----------|------------|--------------------|----------|
| Aktiengesellsch. f. Warps-<br>spinnerei & Stärkerei,<br>Barel. . . . . | —         | 1220       | 5 376              | 6 596    |
| Aktiengesellschaft f. Baum-<br>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 5783 Spindeln. Es ragte also nur die Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei in Barel wesentlich über den Durchschnitt hinaus. Die Osternburger Spinnerei, die Tochtergesellschaft der ältesten Barelcr Fabrik, hatte dagegen 27700 Spindeln, also für sich allein mehr als alle Barelcr Spinnereien zusammen, darunter gar keine sog. Handmules, sondern nur Spindeln neuerer Art, nämlich 5700 Selfactors und 22000 Water-spindeln. Es ist daher begreiflich, daß die Osternburger Spinnerei die schweren Zeiten überstanden hat: sie blüht bekanntlich noch heute.

Die Ruchmannsche 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 Barelser Spinnereien, die Webereien und auch die Handwebestühle der friesischen Wede stillstehen. Die Fabrikarbeiter in Barel wurden entlassen und mußten zu anderer Beschäftigung übergehen. Die ausländischen Arbeiter, deren es viele in Barel 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, Zethausermoor und Moorhausen an, und nach den Feststellungen der Volkszählung<sup>31)</sup> sind dort in jenen Jahren große unbebaute Flächen in Kultur genommen worden.

Die Spinnereien in Barel aber konnten bei der langanhaltenden Teuerung nicht daran denken, ihren Betrieb dauernd wieder aufzunehmen. Die Aktiengesellschaft für Warpspinnerei 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<sup>32)</sup> 925 Zentner, die aus der Umgegend von Barel zum Preise von 20 100 Talern 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 Leichgartenstraße 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 S. H. Nabe 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 Ruchmannsche 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 endgültig 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 Barel und Betel in neuerer Zeit.

Jene verderbliche Krisis der 1860er Jahre, die schrecklichste, von welcher die Baumwollindustrie je heimgesucht ist, hatte die Bareler Spinnereien jetzt gänzlich und auf immer vernichtet. Dagegen blieb die mechanische Weberei, die von technischen Erfindungen weniger beeinflusst ist als die Spinnerei, in Barel ein durchaus lohnender Erwerb. Die Baumwollweberei von Michaelsen & Co., verbunden mit einer umfangreichen Färberei, war unverfehrt aus dem allgemeinen Zusammenbruch hervorgegangen. Und die Weberei der großen Heedersehen 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 Schutzolltarif 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 Barel mit den deutschen Erzeugnissen in Wettbewerb zu treten. Die Bareler 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 Heederjche Weberei in Barel. 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 Entwicklung der Zeteler Weberei. Wir haben bereits gesehen, daß, als 1838 in Barel 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 Leinwand 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. Dnken), 1888 (B. Meynen) und 1898 (Reinders & Janffen) 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 Webe endgiltig ausgestorben.

## 6. Kapitel.

### Die Varelser Eisenindustrie.

Julius Schulze & Comp.

Als die neue Zeit der Maschinenteknik 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 Reichthums an Eisenerz und Kohle konnte man das Eisen billiger vom Auslande beziehen als im Inlande herstellen. Noch um 1847 wurde etwa zweidrittel <sup>33)</sup> 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 Schutz Zoll belegte.

Unter solchen Verhältnissen gründete der Kaufmann Julius Schulze im Jahre 1842 das Eisenwerk in Varel. Es war die erste Fabrik im Herzogtum Oldenburg, welche Eisen verarbeitete. <sup>34)</sup> Schulze 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 Schulze in dem Kaufmann Anton Wilhelm Gyting zu Varel alsbald einen Teilnehmer für seinen kühnen Gedanken. Gyting hatte ein Kapital von etwa 30 bis 40000 Taler und stellte es zur Verfügung. Die beiden Unternehmer erhielten unter der Firma Julius Schulze & 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 anfang, 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 Barel, darunter 11 im Orte Barel 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 Sever sich ihnen an. Die Verhandlungen zogen sich mehrere Jahre hin. Die endgiltige Entscheidung ging schließlich dahin, daß die Fabrik an ihren für den Ort Barel 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.<sup>85)</sup>

Diese Erweiterungen waren von Schulze 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 S bis 3 M 12 S für den Zentner gegen die überlegene englische Industrie keinen genügenden Schutz, war dagegen unter den Säzen des Zollvereins (4 M 50 S bis 9 M für den Zentner je nach Durchmesser und anderen Merkmalen) wohl konkurrenzfähig. Solange Barel 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-<br>versicherungswert<br>aller Fabrikgebäude<br>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.<sup>36)</sup> 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 Pferdekraften und ein Dampfhammer von 30 Zentner Gewicht.<sup>37)</sup> 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 Dampfkeffel.

Das Rohmaterial wurde zur See über den Bareler Hafen bezogen,<sup>38)</sup> 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 Barell übernahmen.

Das Bareler Eisenwerk hatte im Jahre 1856 einen Zustand hoher Blüte erreicht. Die Aktiengesellschaft, die alsbald das Werk übernahm, konnte mit ihrem Gründungsausruf 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 nach, den Betrieb des Walzwerks noch weiter auszudehnen. Der Ingenieur Otto Dechelhäuser 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 Dechselhäusers Plänen kam es, so wird erzählt, zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen A. W. Gyting und Julius Schulze, den beiden Geschäftsinhabern, indem Gyting auf die Pläne Dechselhäusers einging und sein Teilhaber sich ihnen widersetzte. Infolgedessen trat Schulze gegen eine Abfindung von reichlich 100 000 Tlr. aus.

Gyting und Dechselhäuser machten aus dem Eisenwerk nun eine Aktiengesellschaft, welche das Werk für 166 000 Tlr. übernahm. Hiervon entfielen auf:

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Immobilien . . . . .             | 90 000 Tlr. |
| Maschinen und Mobilien . . . . . | 68 000 „    |
| Modelle . . . . .                | 8 000 „     |

Außer A. W. Gyting und Otto Dechselhäuser beteiligten sich als Gründer daran der Fabrikant G. Heeder und der Kammerassessor F. C. Keiners aus Barel, Wilhelm Dechselhäuser aus Mühlheim, ein Hütten- direktor aus Hochdahl und einige Kapitalisten aus Berlin, Hamburg und Bremen. Bei der Gründung wurden 350 000 Tlr. gezeichnet, 50 000 Tlr. mehr, als für die Entstehung der Aktiengesellschaft mindestens vorgesehen waren. Das Kapital war in 3500 Aktien zu je 100 Tlr. zerlegt. Otto Dechselhäuser 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 Walzwerk- gebäude errichtet. Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede wurde neu ausgestattet und erweitert. Die Gießerei wurde mit einem neuen Kuppel- ofen von 15 000 Pfund Schmelzfähigkeit versehen. Diese Erweiterungen und Erneuerungen einschließlich der Ankäufe von Grundstücken erforderten einen Kostenaufwand von fast 55 000 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 396 210 Tlr., 1858 378 103 Tlr. und der Reingewinn im ersten Jahre 50 564 Tlr. und im zweiten 36 000 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 Varelser Werke in der Rentabilität überlegen wären.

#### Die Vorteile des Varelser 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 Varelser Werk eines wirksamen Zollschutzes gegen die ausländische Industrie teilhaftig wurde. Aber damit ist noch nicht die Überlegenheit erklärt, die das Varelser 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.<sup>89)</sup> 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 Varelser Eisenwerk infolge seiner Lage an der See den Vorteil voraus, daß es das Roheisen billiger beziehen konnte; nach Angabe im Gründungsauftruf 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 *S.* den Zentner. Viele binnenländische Werke sahen sich wegen ihrer Abgelegenheit überhaupt von dem Bezuge englischen Roheisens ausgeschlossen und blieben auf das teure Holzkohlen-eisen angewiesen.

Von Bedeutung für das Varelser 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

4\*

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 Hauptbergamtsdistrikte mit dem 1837 gegründeten Vorfigschen 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 Varelser Eisenwerk war dagegen von vornherein auf die Puddlingfrischerei eingerichtet und bezog die Steinkohlen zur See unmittelbar von Newcastle. Die Frachtkosten betragen  $8\frac{1}{2}$  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 Varelser Werk verbrauchte nach eigener Angabe 20 % Kohlen weniger als die Werke des Ruhr- und Saargebiets. Auch setzte man in Varel der Kohle etwa  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{4}$  Torf zu, welcher in unmittelbarer Nähe Varel's gewonnen wurde und damals 1 Tlr. für 1000 Pfund kostete. Dieser Torf ist von vorzüglicher Eigenschaft und eignete sich nach Angabe des Gründerauftrages für die Puddlingfrischerei sehr gut. Dadurch wurden die Kosten der Feuerung herabgesetzt.

Einen anderen Vorteil hatte das Varelser 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 Entwicklung. 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 Gründungsaufwurf 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  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Sgr., nach den preussischen Ostseehäfen  $5\frac{1}{2}$  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 Varelser Walzwerks beruhte auf der Überlegenheit der englischen Eisenindustrie über die deutsche. Infolge seiner günstigen Lage konnte das Varelser Werk die englische Produktionsweise und damit die englische Überlegenheit sich aneignen. Sobald aber die binnenländische Eisenindustrie die englische eingeholt haben würde, mußte das Varelser Walzwerk Gefahr laufen, den Boden unter den Füßen zu verlieren und zusammenzubrechen. Julius Schulze mochte diese Lage erkannt haben und hatte sich wohl deshalb nicht entschließen können, den Plänen seines Ingenieurs zu folgen. Dechelhäuser 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<br>von Roh- und<br>altem Eisen<br>(Zollztr.) | Verkauf von                              |  |                        | Zahl<br>der<br>Arbeiter |
|------|--|--|--|------------------------|-------------------------|
|      |  | Stab- und<br>Schmiedeeisen<br>(Zollztr.) | Gußwaren,<br>Dampfessel und<br>Maschinen<br>(Zollztr.) | Zusammen<br>(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. Schulze & 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 Hochofenwerke vom Holzkohlen- zum Koksbetriebe war nun vollzogen und hatte die Produktionskosten des Roheisens bedeutend verbilligt: der Zentner kostete 1844 4 M 67 S., 1860 4 M 27 S. und 1862 3 M 82 S. 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 *S* im Jahre 1843 auf 9 *M* 66 *S* 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 Bahnlirien 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 Barel 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 Varelser 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 Varelser 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 Varelser 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 Menschenmögliche 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  $2\frac{1}{4}$  Taler gegen das Vorjahr im Preise sank. Daher beschloß das Barelser Werk das Jahr 1864 mit einem Verlust von nahezu 20 000 Taler.

Direktor Dechelhäuser 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 Eisenkloß 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 Ausschneiden 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 Hasenbaukommission in Wilhelmshaven angelegt worden war, in der Hauptsache aber in Barel. 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 gezogen. 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 Aktientkapital 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<br>in <i>M.</i> | Dividende<br>% | Jahr      | Gesamtumsatz<br>in <i>M.</i> | Dividende<br>% |
|---------|------------------------------|----------------|-----------|------------------------------|----------------|
| 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 Hanja-Automobilgesellschaft in Varel über mit dem Rentner Koppen, dem Buchdruckereibesitzer Dr. Allmers und dem Ingenieur

Sporthorst als Inhabern. Diese verlegten den Betrieb ihrer Automobilfabrik, den sie bereits auf dem Grundstück der Allmerschen 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 Wiebach als Direktor.

#### Die Varelser Maschinenfabriken.

Wir wenden uns nun zu den übrigen Varelser 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.<sup>43)</sup> Seine ersten Arbeiten bestanden in der Aufertigung von kleinen Messinggegenständen, wie Türdrückern und Hähnen, sowie in Ausbesserungen für die Varelser Spinnereien und sonstigen Fabriken. Das Unternehmen erweiterte sich und veranlaßte den Inhaber, auch Schlossergefellen und andere Gehilfen einzustellen. Dies führte zunächst noch zu einem Streit mit einigen Schlossermeistern, die dem Gelbgießer das Recht verweigerten, andere als Gelbgießerarbeiten auszuführen; erst das Jahr 1861 mit der Gewerbefreiheit gab ihm freie Hand. Bei der Gewerbezahlung im Jahre 1861<sup>44)</sup> 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 Varelser 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 Michaelenschen Weberei, die ihren Betrieb nach Herford verlegte. Uhlhorn und Wienicker waren vorher in den Barelser 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 Tabaksmaschinen (zum Schneiden, Rösten, Darren, Sieben, Plätten etc. des Tabaks) geschieht in Deutschland außer in Barel nur in Köln, Offenbach und Frankfurt a. M., ist also eine bemerkenswerte Barelser 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 Barelser 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 Maßern 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 Maßern, Gewichten etc. | Einnahmen an<br>in Stückzahl: | Gebühren: |
|--|---------------------------------------|-------------------------------|-----------|
| Eichamt Varel . . . . .                | 826 000                               | 162 133                       | „ 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 Schiffen 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 Bösch- und Ladeplatz an. Es war ein offener, d. h. für Ebbe und

Flut zugänglicher Siel. Er wurde von der gräflichen Herrschaft unterhalten, die dafür die Hafensabgaben erhob. Der Hafen war etwa 2 $\frac{1}{2}$  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 Varelser 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 Siel, wie er bislang ausgereicht hatte, und einem sog. geschlossenen Siel. 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 Schifffahrt 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 46 500 Taler und wurden, wie folgt, aufgebracht:

|  |               |
|--|---------------|
| Varelser Sielacht . . . . .                  | 21 000 Taler  |
| Staat . . . . .                              | 12 000 "      |
| Stadt Varel . . . . .                        | 8 000 "       |
| Freiwillige Beiträge Gewerbetreibender . . . | 5 500 "       |
|  | <hr/>         |
| zuf.   | 46 500 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 Lefe wurde bis zur Grenze der Geest und der Marsch schiffbar gemacht und am Endpunkt zu einem Hafenbecken erweitert. Die Lefe 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 Dechelhäuser an der Spitze entschloß sich die Regierung darauf, das Hafenbecken zu verlängern und durch Anbringung einer abschließenden Schleuse in einen Hochwasserhafen umzuwandeln, die Lefe 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 Entwicklung der Schifffahrt. Im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts war es die Getreideausfuhr nach England, die für den Varelser 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.<sup>45)</sup> Mit dem Rückgang der Getreideausfuhr ging natürlich auch der Hafenverkehr zurück, und erst die industrielle Entwicklung Varel's in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hob den Hafen wieder. Die Vareler Reederei betrug<sup>46)</sup>

| 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 Handelsflotte 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<sup>47)</sup> mit zusammen 301 Last nach Neuwangerooge am Vareler Hafen über. Im übrigen ist aber die Vergrößerung der Handelsflotte eine Folge der großen Entwicklung, 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:<sup>48)</sup> 844 Stück Hornvieh, 11 Pferde, 23 Schafe, 3 Schweine; 1857:<sup>49)</sup> 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.<sup>50)</sup>

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. Ellensendammerfiel, 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 Varef.

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

|                  | Eingang       |       |                    |      |
|------------------|---------------|-------|--------------------|------|
|                  | Vareler Hafen |       | Ellensendammerfiel |      |
|                  | 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 Steinhauersiel, 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.<sup>51)</sup> So lieferte die Werft z. B. 1856 1 Schoner-galliot, 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:<sup>52)</sup>

|      | 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 Ladepätze des Hafens heranzuführt. Seit dem Bestehen der Hafensbahn 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 Ellensendammsiel in neuerer Zeit war folgender:

|                  | Eingang       |      |      |                  |       |       |
|------------------|---------------|------|------|------------------|-------|-------|
|                  | Vareler Hafen |      |      | Ellensendammsiel |       |       |
|                  | 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  $3\frac{1}{2}$  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 Varelser 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<sup>53)</sup> 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 Barel vom Jahre 1845 und 1851.<sup>54)</sup> Er brachte eine Verbindung von Barel 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 Barel und Brake über Oldenburg nach Osnabrück viel erörtert und fand allgemeine Zustimmung. Nur das industrielle Barel 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 Barel's 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 Barel 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 Barel schmerzlich empfunden, wo 1857 die große Wirtschaftskrisis einsetzte und das Verlangen nach einer Bahnverbindung um so stärker brennen ließ. Die Stadt Barel 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 Gebietssteile 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 Wilhelms-havener Bahn über Oldenburg nach Süden weiter zu führen zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn. Der Bau der Strecken Wilhelms-haven-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 Barel auf diesem Wege den kürzesten Anschluß an das Ruhrkohlengebiet erhalten hat. Diese Bahn ist am 16. November 1876 eröffnet.

#### Der Bahnhof Barel.

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 Barel im Westen der Stadt zwischen der Oldenburgerstraße und der Windallee in der Nähe des Barel'schen Holzses liegen. Die mit der Ausführung des Bahnbaues betraute Preussische Eisenbahnkommission schloß sich im folgenden Jahre diesem Plane an.

Als dies in Barel näher bekannt wurde, kam es in der Bürgerschaft alsbald zu einem großen und lebhaften Meinungs-austausch über die zweckmäßige Lage des Bahnhofs. Ein Teil der Bürgerschaft, welcher es unter Führung des damaligen Direktors des Eisenwerks Otto Dechel-häuser 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. Dechelhäuser plante, die sämtlichen industriellen Anlagen durch ein gemeinsames Gleis an den Bahnhof anzuschließen. Er berechnete den gesamten Verbrauch der Barel'schen 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 Dechelhäuser 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 Barel 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 Kohlengbietes, über Recklinghausen, Münster, Osnabrück, Bechta 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 Saderberg 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 Saderberg 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 sollte. Die Stadt selbst hatte den Platz zwischen der damaligen Aktienspinnerei und dem Schweinedamm ausersuchen, also etwa das Baugelände der kürzlich angelegten Wilhelms-havener 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 Bahnhofstraße behalten und eine direkte Verbindung über die Hafen- und Mühlenstraße gewonnen. 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 Varelener 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 That 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 Couffer 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 Barel, um auch die Ziegeleien der Landgemeinde an die Hauptbahn und an die Jade anzuschließen. Die Bahnlinie, welche schließlich von der Regierung vorgeschlagen wurde,<sup>55)</sup> lief von Barelerhafen-Barel über Büppel, Obenstrohe, Altjührden und Borgstede nach Bockhorn und von dort über Neuenburg und Zetel zur Eisenbahnstation Ellenserdamm und zum Hafen Ellenserdammerfiel. 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 275 000 *M* leisten, darunter die Stadtgemeinde 85 000 *M* und die Landgemeinde Barel 60 000 *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 Barel und Bockhorn sich noch für das Projekt würden gewinnen lassen. Aber Barel befürchtete von dem Anschluß der friesischen Wede nach Ellenserdamm und Ellenserdammerfiel 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 verharren, 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 Amtes Barel stand, einigten sich nun die Gemeinden Bockhorn, Neuenburg und Zetel über eine Bahn, welche diese drei Gemeinden unter sich und mit Ellenserdamm und Ellenserdammerfiel verbinden sollte. Man suchte auch die Teilnahme der Landgemeinde Barel 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 Barel aus ihrer ablehnenden Haltung heraus. Sie entschloß sich nach dem Vorgange der friesischen Wede auf eigene Rechnung eine Bahn von Barelerhafen und Barel 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 Ellenserdammerfiel zu Fall zu bringen.

Inzwischen war aber die Regierung zu dem Entschluß gekommen, die Varelener Nebenbahn als Staatsbahn zu bauen. Ihren noch im Landtage von 1887 vertretenen Standpunkt, wonach sie das oldenburgische Staatseisenbahnnetz als vorläufig abgeschlossen betrachtete und die Varelener Nebenbahn daher dem Privatunternehmen freigegeben hatte, gab sie jetzt auf,<sup>56)</sup> 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 Varelener Nebenbahn.

Schon am 24. März 1891 übernahm die Stadt durch Beschluß des Stadtrats jene gesetzliche Vorbelastung für die Strecke vom Varelener Hafen über Varel bis zur Grenze der Stadt- und Landgemeinde. Dagegen lehnte die Landgemeinde jedes Opfer ab. Infolgedessen zeichnete der Ziegeleibesitzer de Couffer zu Varel 30 000 *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 *S* und zog dabei auch die Stadt Barel mit einem Anteil von 13164 *M* 23 *S* heran. Die Stadt wehrte sich zwar dagegen, weil sie schon für die Landgemeinde Barel eingetreten war, wurde aber von den Vertretern der übrigen Gemeinden im Amtrate überstimmt.

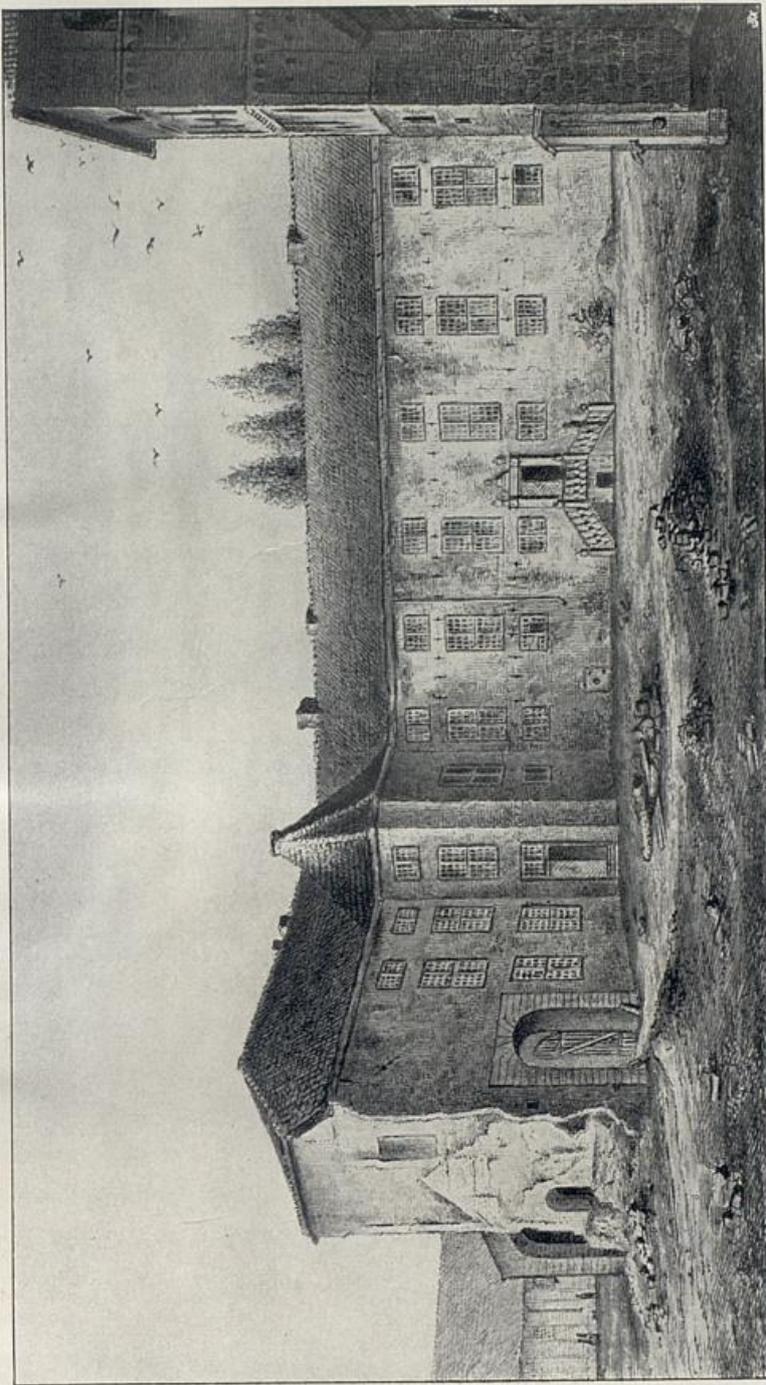
Nachdem die anderen Gemeinden schon früher für die übrigen Strecken eingetreten waren, war nun endlich die Bahn in ihrem ganzen Umfange, wie sie gesetzlich vorgesehen war, sicher gestellt. Die meisten Strecken wurden 1893 eröffnet, die Linien Ellenserdamm—Ellenserdammersiel und Bockhorn—Zetel 1894 und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



Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.





Hofseite des Parelser Schlosses.