

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

Erster Abschnitt: Allgemeine Uebersicht.

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

Erster Abschnitt:
Allgemeine Uebersicht.

1. Kapitel.

Barel's Entwicklung bis zur Gründung des Steuervereins
im Jahre 1834.

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

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

Wirtschafts- u. Verwaltungsgeschichte der Stadt Barel.



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

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

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

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

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

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

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

allen eine von Bedeutung: Die Entstehung der englischen Industrie.²⁾ Die aufblühende englische Industrie führte in England zu einer großen Vermehrung der Bevölkerung, sodaß es, unfähig seinen Bedarf an land-



wirtschaftlichen Erzeugnissen im eigenen Lande zu decken, sich ans Ausland wenden mußte. Deutschland fing daher an, Getreide und andere Nahrungsmittel und Rohstoffe nach England auszuführen. Die Wohlhabenheit stieg insolge dessen in Norddeutschland bedeutend, weckte den Unternehmungsgeist und führte zu einer Hochkonjunktur, die etwa um 1810 ihren Höhepunkt erreichte: Deutschland erlebte die erste Gründerperiode. Nach unseren Ausführungen über Barelz begünstigte Lage ist es begreiflich, daß jene wirtschaftliche Bewegung auch hier ein starkes Echo fand. Wir besitzen natürlich keine statistischen Angaben darüber, in welchem Maße Barelz Handel und Verkehr zunahm, aber wir haben doch mancherlei anderen wertvollen Anhalt dafür. Vor allem besitzen wir noch redende Zeugen aus jener ersten Zeit des Aufschwungs, nämlich alte stolze Bürgerhäuser, die aus dem übrigen Städtebilde wie Perlen hervorleuchten. Das älteste dieser Gebäude ist das Kaufmannshaus Langestraße 1

gegenüber dem Schütting. Es ist mit Kornböden eingerichtet und legt ältestes Zeugnis ab für Barelz Getreidehandel. Nach seiner Architektur ist es etwa 1775 von einem Bremer Architekten erbaut; der Giebel dieses alten Patrizierhauses mit dem Barockschmuck hat seine Vorbilder in Bremen, wo sie sich noch heute mehrfach vorfinden. Erbauer des Hauses ist

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

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

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

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

Kohli¹⁰⁾ nennt Barel (1816) einen wohlgebauten nahrhaften Flecken mit 394 Feuerstellen und 2864 Einwohnern einschließlich Nordende, Oldorf und Barelertiel. Das eigentliche Barel bestand nur aus dem

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

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

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

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

2. Kapitel.

Die Entwicklung Barels unter dem Steuer- und Zollverein bis zum Aufkommen der Eisenbahnen (1834–1867).

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

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

Brauereien blieben nur zwei am Leben. Übrigens scheint es sich nur um kleine Unternehmungen gehandelt zu haben von nur örtlicher Bedeutung. Es entstand aber eine recht mannigfaltige andere Industrie, die dem ehemaligen Marktflecken bald den bauerlichen Charakter nehmen sollte. Vor allem erblühte eine große Baumwollindustrie. Ihr Begründer ist der Färbermeister Heinrich Albert Rabe. Im Jahre 1837, also unmittelbar nach dem Beitritt Oldenburgs zum Steuerverein, verband er sich mit dem Kaufmann G. Ruchmann zur Gründung einer mechanischen Spinnerei und Weberei. Die Fabrik wurde in den Jahren 1839 und 1840 eingerichtet. In den nächsten Jahren folgten dieser ersten Gründung noch mehrere andere Spinnereien und Webereien. Im Jahre 1842 wurde die Eisengießerei von Julius Schulze & Comp. angelegt und damit der Anstoß gegeben für die noch heute blühende Eisenindustrie. Die bereits im Jahre 1830 von Hegeler & Messing eingerichtete Seifenfabrik¹¹⁾ zog mehrere ähnliche Fabriken nach sich. Außerdem entstanden mancherlei andere Industriezweige: Ziegeleien, Holzindustrie, Lederfabrikation.

Diese erfreuliche Entwicklung erfuhr in den fünfziger Jahren noch eine große Steigerung durch zwei fast gleichzeitig eintretende Ereignisse. Von Bedeutung für Barel wurde zunächst, daß Hannover mit Oldenburg 1854 aus der zollpolitischen Sonderstellung heraustrat und dem allgemeinen deutschen Zollverein sich anschloß. Jetzt wurde der Schutz Zoll gegen die englische Industrie noch um ein bedeutendes vermehrt. Zugleich fiel die Zollschranke, welche bis dahin Oldenburg von Preußen abgeschlossen hatte, und es wurde der Barel'schen Industrie möglich, ihr Absatzgebiet bis zur Ostsee auszudehnen. Dabei war vielleicht nicht ohne Einfluß, daß 1857 auch der dänische Sundzoll aufgehoben wurde, welcher für die deutschen Länder $1\frac{1}{4}\%$, für England 1% vom Werte aller Waren betrug. Als zweites Ereignis kam hinzu, daß jene Befreiung von den Zollschranken mit aufsteigenden Konjunkturen zusammenfiel. Nicht bloß in den Ländern des hannoverschen Steuervereins, sondern in ganz Deutschland, ja in allen Kulturländern der Welt zog eine Hochkonjunktur ohnegleichen herauf. „Der Dampfschiffverkehr auf den Flüssen“ — so schreibt Max Wirth¹²⁾ in bezug auf preussische Verhältnisse —

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

Diese Hochkonjunktur verfehlte auch in dem betriebssamen Barel nicht ihre Wirkung. Die Eisengießerei erweiterte ihren Betrieb nach und nach zu einem Eisen- und Walzwerk, die Baumwollspinnereien und Webereien erfuhren bedeutende Vergrößerungen, und auch die übrigen Bareler Fabrikbetriebe gewannen an Umfang. Am Hafen wurde eine Schiffswerft gegründet. Barel wuchs zu einem der ersten Industriepfäze an der Nordsee heran und hatte 1855 folgende Industrie¹³⁾:

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

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

1857 mit 634 Schiffen seinen Gipfelpunkt. Der Seeschiffsverkehr in Varel wurde nach einem Landtagsbericht¹⁴⁾ nur noch von Brake und Elsfleth übertroffen, war dabei aber kein bloßer Durchgangsverkehr, wie in jenen Weserhäfen, sondern ging für eigene Rechnung von Varel und Umgegend. Der Eigenhandel von Varel war um diese Zeit nach jenem Landtagsbericht mindestens so groß, wenn nicht größer als derjenige von Elsfleth und Brake zusammen. Varel begann um diese Zeit auch Sever und seinem damals nicht unbedeutenden Hafen von Hookfiel erfolgreich Konkurrenz zu machen. „Varels kaufmännische Geschäfte in Kolonialwaren, Spirituosen, Tabak usw.“, — so heißt es im Jahresbericht des Hauptzollamts Varel für 1856, — „überflügeln jetzt schon bei weitem die gleichen so bedeutenden in Sever, indem sie in den genannten Artikeln die Kleinhändler im nördlichen Teil des Bezirks versorgen, welche früher ihre Waren aus Sever oder Bremen bezogen.“ Es wurde in Varel auch ein regelmäßiger Güter- und Personenverkehr zwischen Varel und England mit einem Dampfer eingerichtet, und zwar durch die neu gegründete Sade-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft. Zugleich erfuhr die ohnehin schon gewachsene Handelsflotte von Varel eine Vermehrung durch Wangerooger Schiffe, die nach Zerstörung des Westdorfes von Wangerooge in dem mit Staatshilfe gebauten Neuwangerooge am Varelerhafen angesiedelt wurden.

An dieser Stelle haben wir auch das Vareler Handwerk zu streifen. Es hatte in Varel einen goldenen Boden. Die Möbeltischlerei ragte besonders hervor und hatte unter ihren 14 Betrieben zwei mit 8 und 9 Personen, neben einem Tischlereibetriebe in Oldenburg mit 8 Personen die größten im Herzogtum.¹⁵⁾ Bemerkenswert für das Vareler Handwerk ist sein Verhältnis zum Innungswesen. Im Jahre 1830 war für die Städte und größeren Orte des Herzogtums die mittelalterliche Zunftverfassung wahlfrei wieder eingeführt; den Handwerkern wurde die Möglichkeit gegeben, sich zu Innungen zusammenzuschließen. Nach der Gewerbe-zählung von 1855¹⁶⁾ waren nun im ganzen Herzogtum 63 Innungen in 11 Orten mit 787 Meistern entstanden, während sich 46 Meister jener 63 Handwerke ausgeschlossen hatten (Freimeister). Unter jenen 63 Innungen

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

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

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

Nach ihrem Beruf oder Gewerbe kamen von Barel's Bevölkerung

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

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

in der Landgemeinde. Barel war also in wenigen Jahrzehnten ausgesprochene Fabrikstadt geworden. Die Industrie war es vornehmlich, welche die Stadt ernährte. Der Handels- und Gewerbeverein zu Barel¹⁸⁾ spricht sich 1857 darüber folgendermaßen aus: „Die hiesigen Fabriken geben jahraus jahrein allen disponiblen Arbeitskräften dauernde und lohnende Beschäftigung und geben . . . fast sämtlichen Bürgern Verdienst. Sie beschäftigen an die 700 Arbeiter“ — in Wirklichkeit waren es nach der genauen Statistik über 1000 — „von denen etwa 550 bis 600 hier und in der nächsten Umgegend ansässig und etwa 100 Fremde sind. An dieselben werden gegen 90 000 Taler Arbeitslohn verausgabt, welche direkt oder indirekt der Gemeinde wieder zugute kommen, und sie beschäftigen gegen 50 Gespann hiesiger Bürger und bieten den Bauhandwerkern als: Mauern, Zimmerleuten usw. eine unverstiegbare Quelle des Verdienstes. Mit der Zahl derjenigen, welche infolge ihres Verdienstes ihren Aufenthalt hier nehmen, steigt auch der Mietzins, mit dem Bedarf an Lebensmitteln der Wert derselben und mit diesem der Wert von Grund und Boden“. An einer anderen Stelle heißt es, daß die Industrie die Schifffahrt hervorgerufen habe. „Die Schifffahrt hat bekanntlich auf alle Gewerbe einen direkten und indirekten Einfluß, sie gibt nicht allein den Schiffen, Schiffsbaumeistern, Segelmachern, Tauschlägern, Holzhändlern, Schmieden, Manufakturisten und Kolonialwarenhändlern, sondern auch Gastwirten, Bäckern, Schustern, Schneidern, Schlächtern usw., kurz, wohl allen Handlungen und Gewerben einen fortwährenden direkten und indirekten Verdienst, denn Welch' einen Absatz 400 bis 500 ein- und auslaufende Schiffe einem Orte bieten, wird derjenige ermessen können, welcher nur einigermaßen den Bedarf eines Schiffes kennt“.

Mit seiner industriellen Entwicklung war Barel seiner engeren Heimat weit vorausgeeilt; das übrige Oldenburg, abgeschlossen von Eisenbahnen und großem Verkehr, lag um jene Zeit noch in tiefem Schlafe. Einen guten Maßstab für den Stand der industriellen Wirtschaft jener Zeit bietet die Zahl und Stärke der Dampfmaschinen. Es gab im Jahre 1855¹⁹⁾ im Herzogtum Oldenburg 20 Dampfmaschinen mit 348 Pferdekraften.

Hiervon entfallen auf Barel allein 13 Dampfmaschinen mit 292 Pferdekraften:

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

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

280500 Taler, gezeichnet, davon 95000 Taler in Varel, während der Rest sich auf das Ammerland, die Stadt Oldenburg, das übrige Herzogtum und Ostfriesland verteilte. Bei beiden Anlagen war Julius Schulze führend beteiligt. Die nachstehende Übersicht²⁹⁾ über Zahl und Stärke der Dampfmaschinen, welche um die Mitte und nach dem Schlusse jener Hochkonjunktur im Herzogtum Oldenburg vorhanden waren, mag das Bild jener Zeit vervollständigen:

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

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

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

Um dieselbe Zeit wurde mit einem Kostenaufwande von über 300 000 \mathcal{M} eine Papierfabrik in Varel gegründet, an welcher sich auch N. W. Gyting, der frühere Teilhaber von Julius Schulze, beteiligte. Auch diese Gründung war Dechelhäusers Werk. Gerade eine Papierfabrik mochte für ihn naheliegen, weil sein Vater eine Papierfabrik in Siegen hatte und Erfinder des Strohpapiermaschinenystems ist. Übrigens hatte Dechelhäuser an der Gründung auch ein materielles Interesse, weil das Vareler Eisenwerk die Maschinen für die neue Fabrik lieferte. Es ist wahrscheinlich, daß Dechelhäuser auch auf die Leitung der Vareler Baumwollspinnereien nicht ohne Einfluß geblieben ist. Sicher ist jedenfalls, daß er Mitgründer der Aktiengesellschaft für Baumwollspinnerei und Weberei war und im Aufsichtsrat dieser Gesellschaft die führende Rolle hatte.

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

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

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



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

3. Kapitel.

Varel im Anfang des Eisenbahnzeitalters.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Einwohnerzahl		Zunahme	Überschuß d. Geburten	Zu- u. Fortzug
	1855	1895			
Oldenburg . . .	11 370	25 472	+ 14 102	+ 2180	+ 11 922
Barel	4 314	4 907	+ 593	+ 1143	— 550

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

Jahr	Einwohnerzahl von		Länge der Olden- burgischen Eisenbahn in Kilometer
	Stadt- und Land- gemeinde Barel	Stadt- und Land- gemeinde Oldenburg und Osterburg	
1816	5 304	10 950	—
1828	6 079	12 852	—
1837	6 428	16 012	—
1846	7 410	17 770	—
1855	8 959	20 233	—
1864	10 397	24 839	—
1871	10 026	27 594	164,74
1875	10 047	31 119	271,06
1880	10 418	35 980	347,51
1885	10 313	38 118	375,07
1890	10 155	41 635	416,66

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

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

4. Kapitel.

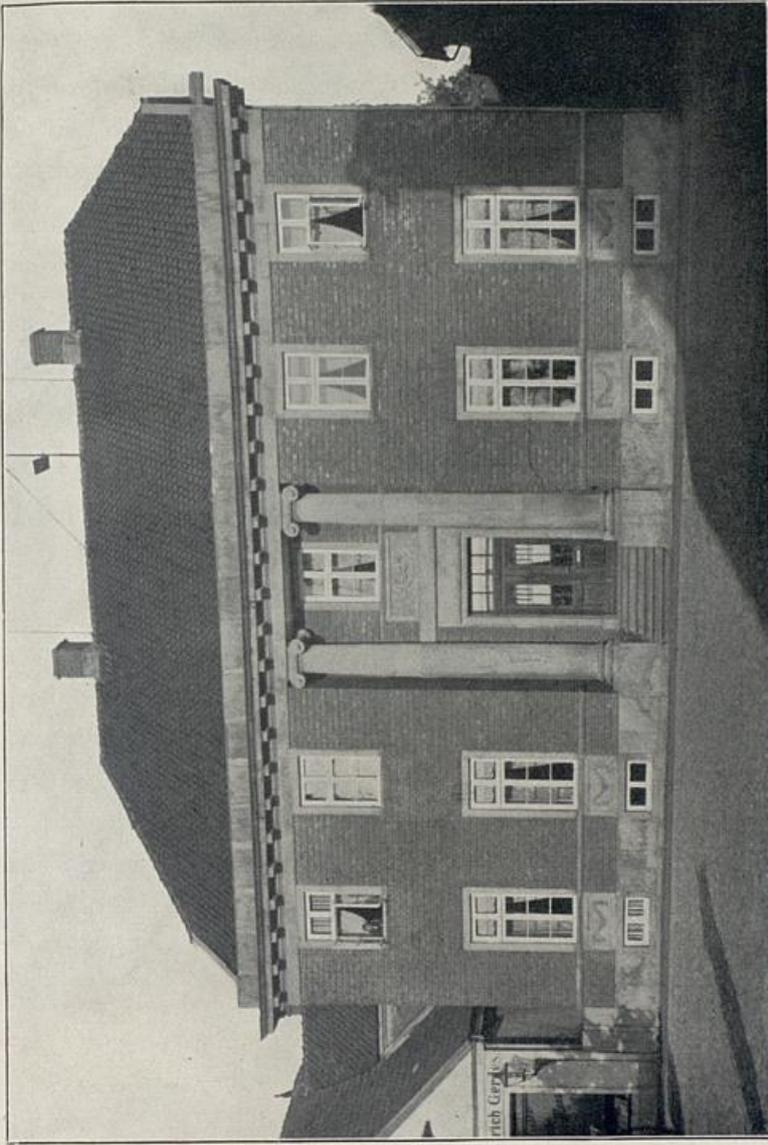
Barel seit Mitte der 1890er Jahre.

Ein neuer Abschnitt in der deutschen und damit auch in der Oldenburgischen Entwicklung beginnt mit dem großen wirtschaftlichen Aufschwunge, der um die Mitte der 1890er Jahre einsetzte und bis 1907 fast ohne Unterbrechung andauert hat. Die Industrie des Herzogtums²²⁾ wuchs in diesem Zeitraum bedeutend:

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

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

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



Wohnhaus des Schiffskapitän und Reeders Lübbens.

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

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

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

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

Jahren, dafür aber wohl nachhaltiger und auf einer solideren Grundlage. Die Industrie in Barel²²⁾ entwickelte sich wie folgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Damit wären wir in unserer Schilderung bis auf die Gegenwart angelangt. Es ist zwar nur eine bescheidene, aber nach den wechselvollen Schicksalen immerhin erfreuliche Entwicklung, die im letzten Jahrzehnt die Stadt Varel wieder erlebt hat. Die Einkommensteuerkraft ist von 39433 *M* im Jahre 1895/96 auf 50379 *M* im Jahre 1906/07 gestiegen und der Feuerversicherungswert der Gebäude im gleichen Zeitraum von 6³/₄ Millionen Mark auf fast 9¹/₂ Millionen. Varels Einwohnerzahl hat 5500 erreicht, also mehr als in der höchsten Blütezeit seiner Industrie, und die Bevölkerung besteht nicht mehr, wie damals, überwiegend aus heimatlosen und armen Fabrikarbeitern, sondern aus dem bodenständigen Mittelstande.

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



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 zweidrittel³³⁾ 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.³⁴⁾ 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

