

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

1. Kapitel. Varels Entwicklung bis zur Gründung des Steuervereins im
Jahre 1834.

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 Arngast bis zu den oberahnschen Feldern hin, wo der Hafen von Aldeffen den Seeverkehr vermittelte. Aber bald begann das Meer sein Zerstörungswerk, und in einem fast fünfhundertjährigen Kampfe ertrank eine Landschaft nach der andern. Selbst Bant, Sande und Dangast waren zeitweise vom Lande losgerissen und sahen dem Schicksale von Arngast entgegen. Erst der Deichbau des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts brach endgiltig die Gewalt der See und rettete auch Barel vor dem drohenden Untergang. Von unmittelbarer Bedeutung für Barel war das 1618 vollendete Deichwerk bei Sande und Ellens, wo die See den Ort Giddens 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 Zeverlandes und Butjadingens und seine Chausséeverbindungen mit der betriebamen und produktiven hohen Geest des Ammerlandes, sowie mit Zever, 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 Zever 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 infolgedessen in Norddeutschland bedeutend, weckte den Unternehmungsgeist und führte zu einer Hochkonjunktur, die etwa um 1810 ihren Höhepunkt erreichte: Deutschland erlebte die erste Gründerperiode. Nach unseren Ausführungen über 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 Kniephausen 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