

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

2. Kapitel. Die Entwicklung Varels unter dem Steuer- und Zollverein bis zum Aufkommen der Eisenbahnen (1834-1867).

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

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 Branntweimbrennereien, 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 Industriepflege 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
Stadt Oldenburg	1 Eisengießerei	1	12
	1 Ölmühle	1	8
	1 Getreidemühle	1	8
	1 Lohmühle	1	2
	zuf.		4
Lohne	1 Getreidemühle	1	8
	1 Flach-, Hanf- u. Warpspinnerei	1	12
	zuf.		2
Essen	1 Papiermühle	1	6
	im ganzen		20

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 Übersicht²⁰⁾ 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 Handelskrisis aus, welche an keinem größeren Handels- und Industrieplatz der Welt vorüberging. Die günstigen Konjunkturen hatten überall zu einer Überspannung der Kräfte geführt; die Produktion war übermäßig ausgedehnt, neue Unternehmungen waren über Bedarf gegründet und der Kredit aufs äußerste angespannt worden. Denn überall wurden die Menschen von der Sucht befallen, rasch und mühelos reich zu werden. Auch Varel war von dieser Zeitkrankheit aufs schwerste ergriffen worden. Hauptsächlich ist es der Ingenieur Otto 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 *M* eine Papierfabrik in Varel gegründet, an welcher sich auch A. 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 Barel, die größtenteils verheiratet waren und allesamt auch in Barel wohnten. Es ist daher leicht zu ermessen, welche Bedeutung das Obergericht für das wirtschaftliche und geistige Leben der Stadt gewinnen mußte.

3. Kapitel.

Barel im Anfang des Eisenbahnzeitalters.

Zu Beginn unserer Schilderung haben wir auf die besondere geographische Lage von Barel und ihre Vorzüge hingewiesen. Der Verlauf der Bareler 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 Barel 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 Barel, in das Hintertreffen. Eine Industrie von Massenartikeln, für welche im Zeitalter der Landstraßen und Segelschiffe der Bareler Hafen ausgereicht hatte, verlor nun in Barel an Lebensfähigkeit. Diese große