

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Wirtschafts- und Verwaltungs-Geschichte der Stadt Varel

Jürgens, Ado

Oldenburg, 1908

6. Kapitel. Die Vareler Eisenindustrie.

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

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 Eytting zu Varel alsbald einen Teilnehmer für seinen kühnen Gedanken. Eytting hatte ein Kapital von etwa 30 bis 40000 Taler und stellte es zur Verfügung. Die beiden Unternehmer erhielten unter der Firma Julius Schulze & Comp. am 26. August 1842 von der oldenburgischen Regierung die gewerbepolizeiliche Erlaubnis, und zwar zur Herstellung von Stabeisen, zum Betriebe einer Eisengießerei und zum Betriebe eines Hochofens.

Zunächst wurde eine Eisengießerei eingerichtet. Die erste Anlage bestand aus einem Fabrikgebäude und einem Schmiede- und Wohngebäude



und war bei der Brandkasse zu 3500 Taler versichert. Als nun die Fabrik den Betrieb eröffnete und anfang, mit ihren gußeisernen Erzeugnissen mannigfachster Art den Schlossern und Schmiedemeistern Wettbewerb zu machen, hatte das junge Unternehmen zunächst noch einen Kampf mit dem Handwerk zu bestehen. Es gab damals 27 Schlosser- und Schmiedemeister in der Herrschaft Barel, darunter 11 im Orte Barel und 7 in der nächsten Umgebung. Sie bestritten auf Grund ihrer Zunftverfassung der Eisengießerei das Recht, Schlosser- und Schmiedearbeiten anzufertigen, namentlich die gegossenen Eisenwaren mit schmiedeeisernen Beschlägen zu versehen. Die Schlosser- und Schmiede-Innungen erhoben daher im Frühjahr 1843 Beschwerde gegen die Fabrik. Sie wandten sich mit ihren Ansprüchen bis an den Großherzog, auch schlossen die Schlosser- und Schmiede-Innungen von Oldenburg und Sever sich ihnen an. Die Verhandlungen zogen sich mehrere Jahre hin. Die endgiltige Entscheidung ging schließlich dahin, daß die Fabrik an ihren für den Ort Barel bestimmten Waren keine handwerksmäßigen Arbeiten vornehmen dürfe, im übrigen in ihrem Betriebe nicht beschränkt sei. Vollständige Bewegungsfreiheit erhielt die Fabrik erst im Jahre 1861 mit der Einführung der Gewerbefreiheit.

Jener Streit mit den Handwerkern hatte übrigens die Fabrik nicht abgehalten, ihren Betrieb fortzusetzen und zu erweitern. Neben der Herstellung von Gußwaren wurde alsbald auch eine Maschinenfabrik mit Kesselschmiede eingerichtet. Im Jahre 1852 wurde dann ein Hammerwerk zur Erzeugung von Schmiedeeisen und 1853 ein Puddlings- und Walzwerk zur Herstellung von Stabeisen, Feineisen und Eisenblechen erbaut.⁸⁵⁾

Diese Erweiterungen waren von Schulze bereits bei der Gründung ins Auge gefaßt, konnten aber schon wegen der bestehenden Zollverhältnisse erst jetzt durchgeführt werden. Das Stab- und Feineisen sowie das Eisenblech hatte im Steuerverein bei einem Zoll von nur 1 *M* 25 *S* bis 3 *M* 12 *S* für den Zentner gegen die überlegene englische Industrie keinen genügenden Schutz, war dagegen unter den Säzen des Zollvereins (4 *M* 50 *S* bis 9 *M* für den Zentner je nach Durchmesser und anderen Merkmalen) wohl konkurrenzfähig. Solange Barel unter

dem Steuerverein lebte, war also ein Absatz von Walzwerksfabrikaten in Oldenburg, Hannover und Braunschweig durch den Wettbewerb des englischen Eisens ausgeschlossen und ein Absatz nach Preußen außerdem durch die Schranke des deutschen Zollvereins unmöglich gemacht. Erst als Oldenburgs Anschluß an den deutschen Zollverein im Vertrage vom 7. September 1851 zwischen Hannover und Preußen gesichert und für Eisensfabrikate vom April 1853 an wirksam wurde, wurden jene Betriebserweiterungen wirtschaftlich möglich.

Zu einer Verhüttung von Erzen und Raseneisenstein, welche bei der Gründung der Fabrik ebenfalls in Aussicht genommen worden war, ist es nicht gekommen, vielmehr hatte die Fabrik in ihrem Walzwerk den Gipfelpunkt erreicht. Mit vorsichtiger und starker Hand war das Werk aus kleinen Anfängen von Jahr zu Jahr weiter aufgebaut. Ein anschauliches Bild hiervon gibt folgende Zusammenstellung aus dem Brandkassenregister:

Jahr	Feuer- versicherungswert aller Fabrikgebäude in Mark	Jährlicher Zuwachs an Gebäuden
1842	10 500	Fabrikgebäude, Schmiede- u. Wohngebäude
1843	17 880	Arbeitshaus, Anbauten der anderen Gebäude
1844	27 990	Lagerhaus mit Wohnung u. Malerwerkstatt, Gebäude für Dampfmaschine m. Kesselhaus u. Kohlenschuppen, großer Schornstein für Dampfmaschine, Kohlenbude
1846	28 860	Formhaus
1847	32 010	Lager- und Arbeitshaus
1850	38 460	Lagerhaus, Formhaus mit einem Gang
1851	39 360	Umbau des Gebäudes für Dampfmaschine mit Kesselhaus und Kohlenschuppen
1852	44 430	Hammerwerkgebäude, Eisenschuppen u. Kesselschmiede
1854	54 060	Walzwerkgebäude, Putzhaus, Schuppen
1855	60 690	Wohnhaus, Gebäude für die Schleiferei, Schornstein, Torfschuppen

Für 1856 sind uns auch genauere Angaben über das Eisenwerk erhalten.³⁶⁾ Es setzte sich zusammen:

1. aus einer Eisengießerei mit 2 Cupolöfen (etwa 100 Arbeiter),
2. aus einer mechanischen Werkstätte mit 12 Arbeitsmaschinen und einer Kesselschmiede (etwa 40 Arbeiter),
3. aus einem Stabeisen und Blechwalzwerk mit 2 Puddelöfen, 2 Schweißöfen und 2 Blechglühöfen, (etwa 80 Arbeiter).

Es waren 4 Dampfmaschinen aufgestellt mit zusammen 90 Pferdekraften und ein Dampfhammer von 30 Zentner Gewicht.³⁷⁾ Die Fabrik verarbeitete im Jahre 1855 34250 Zentner Roheisen und 15160 Zentner altes Eisen zu 14750 Zentner Gußwaren und 22770 Zentner Schmiedeeisen, gewalztem Eisen und Dampfkeffel.

Das Rohmaterial wurde zur See über den Bareler Hafen bezogen,³⁸⁾ und zwar das Roheisen vorzugsweise aus Schottland oder Belgien, teilweise auch aus Schweden, die Kohle aus Schottland. Die Erzeugnisse wurden teilweise im Herzogtum Oldenburg und im benachbarten Hannover abgesetzt, teilweise aber auch in den deutschen Küstenländern der Ostsee, indem die Schiffe als Rückfracht aus der Ostsee Getreide und Holz nach England führten und von England wiederum Kohle und Roheisen nach Barell übernahmen.

Das Bareler Eisenwerk hatte im Jahre 1856 einen Zustand hoher Blüte erreicht. Die Aktiengesellschaft, die alsbald das Werk übernahm, konnte mit ihrem Gründungsausruf wohl mit Recht sagen: „Die vorzügliche Einrichtung und Leistung des Etablissements, was Gußwaren, Maschinen, Stabeisen und Bleche betrifft, sowie seine außerordentliche Rentabilität sind in weiteren Kreisen bekannt geworden und haben ihm den ehrenvollsten Namen in der norddeutschen Industrie und Handelswelt gesichert.“

Die Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Maschinenbau.

Die großen Erfolge des Eisenwerks riefen im Gründungsfieber der fünfziger Jahre das Verlangen nach, den Betrieb des Walzwerks noch weiter auszudehnen. Der Ingenieur Otto Dechelhäuser war es, der diese



Die sog. Börse.

Pläne anregte. Er war, wie bereits ausgeführt, in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre bei dem Eisenwerk angestellt worden, vermutlich als der Zollanschluß Oldenburgs die Möglichkeit gab, das Walzwerk einzurichten. Über Dechselhäusers Plänen kam es, so wird erzählt, zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen A. W. Gyting und Julius Schulze, den beiden Geschäftsinhabern, indem Gyting auf die Pläne Dechselhäusers einging und sein Teilhaber sich ihnen widersetzte. Infolgedessen trat Schulze gegen eine Abfindung von reichlich 100 000 Th. aus.

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

Immobilien	90 000 Th.
Maschinen und Mobilien	68 000 „
Modelle	8 000 „

Außer A. W. Gyting und Otto Dechselhäuser beteiligten sich als Gründer daran der Fabrikant G. Heeder und der Kammerassessor F. C. Keiners aus Barel, Wilhelm Dechselhäuser aus Mühlheim, ein Hütten- direktor aus Hochdahl und einige Kapitalisten aus Berlin, Hamburg und Bremen. Bei der Gründung wurden 350 000 Th. gezeichnet, 50 000 Th. mehr, als für die Entstehung der Aktiengesellschaft mindestens vorgesehen waren. Das Kapital war in 3500 Aktien zu je 100 Th. zerlegt. Otto Dechselhäuser wurde zum Direktor bestellt, und der Betrieb ging am 2. Januar 1857 auf die Gesellschaft über.

Die Aktiengesellschaft vergrößerte jetzt ihren Betrieb bedeutend. Im Walzwerk wurde eine dritte Walzenstraße mit einer 100 pferdigen Dampfmaschine eingerichtet, außerdem wurden vier neue Puddlingsöfen und ein neuer Schweißofen aufgestellt, auch wurde ein neues Walzwerk- gebäude errichtet. Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede wurde neu ausgestattet und erweitert. Die Gießerei wurde mit einem neuen Kuppel- ofen von 15 000 Pfund Schmelzfähigkeit versehen. Diese Erweiterungen und Erneuerungen einschließlich der Ankäufe von Grundstücken erforderten einen Kostenaufwand von fast 55 000 Th.



Der Umsatz des Eisenwerks stieg nun um das Doppelte, nämlich der Verbrauch von rohem und altem Eisen von 49410 Zentner im Jahre 1855 auf 128387 Zentner im Jahre 1857 und der Umsatz von Waren in derselben Zeit von 37520 Zentner auf 72974 Zentner. Den Hauptanteil hieran hatte das Walzwerk mit einem Umsatz von 56191 Zentner im ersten und 56537 Zentner im zweiten Jahre. Damit rückte Oldenburg unter den Ländern des Zollvereins, welche Stabeisen erzeugten, an die fünfte Stelle; nur Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg waren überlegen, aber selbst Hannover blieb hinter Oldenburg zurück.

Der Wertumsatz des Werkes betrug 1857 396 210 Tlr., 1858 378 103 Tlr. und der Reingewinn im ersten Jahre 50 564 Tlr. und im zweiten 36 000 Tlr. Hiervon konnte nach Abzug von 8% für den Reservefonds, nach Abzug der Tantiemen und nach Vornahme der erforderlichen Abschreibungen eine Dividende von 12% für das erste und von 9% für das zweite Betriebsjahr verteilt werden. Der Verwaltungsbericht hebt rühmend hervor, daß es wohl wenige deutsche Eisenwerke gäbe, die dem Varelser Werke in der Rentabilität überlegen wären.

Die Vorteile des Varelser Eisenwerks vor der binnenländischen Eisenindustrie.

Der Betrieb des Eisenwerks beruhte, wie wir bereits gesehen haben, darauf, daß die Rohmaterialien, nämlich Kohle und Roheisen, aus dem Auslande in Varel zusammengeführt und hier verarbeitet wurden, und daß die Fabrikate im Inlande wieder Absatz fanden. Wir haben auch bereits gezeigt, daß dieser Betrieb in größerem Umfange erst möglich wurde, als das Varelser Werk eines wirksamen Zollschutzes gegen die ausländische Industrie teilhaftig wurde. Aber damit ist noch nicht die Überlegenheit erklärt, die das Varelser Werk vor der binnenländischen Eisenindustrie hatte, denn diese genoß natürlich einen gleichen Zollschutz wie Varel, hatte aber den Reichtum an Kohle und Eisenerz vor Varel voraus. Um die Ursache dieser Erscheinung aufzudecken, müssen wir auf technische Einzelheiten der Eisenindustrie und auf die besonderen Verhältnisse jener Zeit näher eingehen.

Bekanntlich wird das Schmiede- und Stabeisen aus Roheisen hergestellt, und das Roheisen in Hochöfen aus Eisenerzen gewonnen. Nun verhütteten die deutschen Hochöfen die Eisenerze noch mit Holz und waren im Begriff, zum Koksbetrieb überzugehen.⁸⁹⁾ Im Jahre 1834 wurden 4,5% und im Jahre 1842 10,1% aller Hochofenerzeugnisse des Zollvereins bei Koks oder gemischten Brennstoffen hergestellt. In England dagegen hatte sich der Übergang zum Koksbetrieb weit früher vollzogen, und es gab 1840 dort nur noch einen einzigen Holzkohlen-Hochofen. Es ist aber die Verhüttung der Eisenerze mit Holzkohle viel kostspieliger als der Koksbetrieb, weil das Holz teurer ist, größere Transportkosten verursacht und mehr Arbeitskräfte erfordert. Das Roheisen der englischen Kokshochöfen war daher selbst im inneren Deutschland billiger als das bei Holzbrand hergestellte deutsche Roheisen. Die Werke des deutschen Zollvereins bezogen deshalb einen nicht unbedeutenden Teil ihres Bedarfs an Roheisen aus dem Auslande:

	aus dem Auslande	aus dem Zollverein
	(in Millionen Zentner)	
1854	2,6	8,1
1856	4,—	12,3.

Vor diesen vielen auf das Ausland angewiesenen Werken hatte das Varelser Eisenwerk infolge seiner Lage an der See den Vorteil voraus, daß es das Roheisen billiger beziehen konnte; nach Angabe im Gründungsauftruf beliefen sich die Frachtkosten für den Zentner englischen Roheisens nach Varel auf 0,50 *M.*, nach den Hauptverbrauchsplätzen des Binnenlandes durchschnittlich auf 1 *M.* 20 *S.* den Zentner. Viele binnenländische Werke sahen sich wegen ihrer Abgelegenheit überhaupt von dem Bezuge englischen Roheisens ausgeschlossen und blieben auf das teure Holzkohlen-eisen angewiesen.

Von Bedeutung für das Varelser Eisenwerk war ferner, daß es die schottische Steinkohle billig beziehen konnte. Es ist dies erheblich für das Verfrischen, d. h. das Befreien des Roheisens vom Kohlenstoffgehalt bei Herstellung von Schmiede- und Stabeisen. Das Verfrischen kann mit

4*

Holzkohle (Holzkohlenfrischerei) und mit Steinkohle (Puddlingfrischerei) erfolgen. Nun bietet die Puddlingfrischerei ähnliche große Vorteile vor dem Verfrischen mit Holz, wie der Hochofenbetrieb mit Koks vor demjenigen mit Holzkohle. Außerdem eignet sich das Koksroheisen für das Puddlingsverfahren besser als das Holzkohleneisen. Die Eisenwerke des Binnenlandes waren noch vielfach für die Holzkohlenfrischerei eingerichtet und erst allmählich nahm die Steinkohlenfrischerei zu, am schnellsten in Rheinland und Westfalen, wo die Steinkohle aus dem nahen Ruhrgebiet Verwendung fand, am langsamsten im brandenburg-preussischen Hauptbergamtsdistrikte mit dem 1837 gegründeten Vorfigschen Eisenwerk zu Moabit, wo z. B. 1853 noch 65 % des Stabeisens bei Holzkohle, und in Schlesien, wo 1853 noch 60 % bei Holzkohle verfrischt wurde.

Das Varelser Eisenwerk war dagegen von vornherein auf die Puddlingfrischerei eingerichtet und bezog die Steinkohlen zur See unmittelbar von Newcastle. Die Frachtkosten betragen $8\frac{1}{2}$ bis 9 Groschen für den Zentner und waren im Durchschnitt nicht höher als diejenigen der rheinischen und westfälischen Werke, welche die Kohlen bei dem Fehlen der Eisenbahnen vielfach auf beschwerlichem Landtransport beziehen mußten. Überdies galt die schottische Kohle als besser; das Varelser Werk verbrauchte nach eigener Angabe 20 % Kohlen weniger als die Werke des Ruhr- und Saargebiets. Auch setzte man in Varel der Kohle etwa $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{4}$ Torf zu, welcher in unmittelbarer Nähe Varel's gewonnen wurde und damals 1 Tlr. für 1000 Pfund kostete. Dieser Torf ist von vorzüglicher Eigenschaft und eignete sich nach Angabe des Gründerauftrages für die Puddlingfrischerei sehr gut. Dadurch wurden die Kosten der Feuerung herabgesetzt.

Einen anderen Vorteil hatte das Varelser Eisenwerk in seinem Absatzgebiet. Das Eisenbahnwesen, welches Kohle und Eisen in großen Massen überhaupt erst auf dem Landwege transportabel gemacht hat, war in Deutschland erst im Anfang der Entwicklung. Die deutschen Bahnen waren bis dahin für den Zwischenhandel und nicht für die Bedürfnisse der Industrie gebaut. Die Bezirke der Eisenindustrie ent-

behrten der Eisenbahnen für den Absatz nach dem übrigen Deutschland. Es fehlten ihnen hierfür aber auch die Wasserstraßen. Varel war der binnenländischen Industrie wenigstens in den Küstenländern der Nord- und Ostsee daher überlegen. Im Gründungsaufwurf heißt es darüber: „Unmittelbar am Meere gelegen bieten ihm — dem Eisenwerk —, vom Lokalabsatz in Oldenburg, Ostfriesland und Hannover abgesehen, die sämtlichen zollvereinsländischen Häfen von Emden bis nach Königsberg auf eine Strecke von mehr als hundert Meilen ein so großartiges Absatzgebiet, wie keinem zweiten Eisenwerk im Zollverein, und zwar zu Frachten, die nach den Nordseehäfen $2\frac{1}{2}$ bis 3 Sgr., nach den preussischen Ostseehäfen $5\frac{1}{2}$ bis höchstens 7 Sgr. pr. Ztr. betragen, während die schlesischen und rheinischen Eisenwerke dorthin drei bis vierfach höhere Frachten zu tragen haben.“

Niedergang des Walzwerks.

Die Blüte des Varelser Walzwerks beruhte auf der Überlegenheit der englischen Eisenindustrie über die deutsche. Infolge seiner günstigen Lage konnte das Varelser Werk die englische Produktionsweise und damit die englische Überlegenheit sich aneignen. Sobald aber die binnenländische Eisenindustrie die englische eingeholt haben würde, mußte das Varelser Walzwerk Gefahr laufen, den Boden unter den Füßen zu verlieren und zusammenzubrechen. Julius Schulze mochte diese Lage erkannt haben und hatte sich wohl deshalb nicht entschließen können, den Plänen seines Ingenieurs zu folgen. Dechelhäuser dagegen war offenbar ganz blind gegen die kommende Zeit. Die Eisengießerei, welche in dem Bedürfnis der Nachbarschaft ihre natürliche und sichere Lebensbedingung hatte, vernachlässigte er ganz und drückte sie mehr und mehr zu einem bloßen Nebenbetrieb der Maschinenfabrik herab. Im Verwaltungsberichte von 1861 schreibt er darüber, daß er die Gießerei nur noch mit dem Gusse von Maschinenstücken und sonstigen schweren Gegenständen beschäftigt, dagegen die Anfertigung anderer Gußwaren fast ganz aufgegeben habe. Statt dessen wurde das Walzwerk zum Hauptbetrieb. Über den Umfang des Betriebes im einzelnen lassen wir die Zahlen reden:

Jahr	Verbrauch von Roh- und altem Eisen (Zollztr.)	Verkauf von			Zahl der Arbeiter
		Stab- und Schmiedeeisen (Zollztr.)	Gußwaren, Dampfessel und Maschinen (Zollztr.)	Zusammen (Zollztr.)	
1855	49 410	22 770	14 750	37 520	207
1857	128 387	56 191	16 539	72 730	235
1858	122 936	56 537	15 412	71 949	258
1859	85 990	32 890	6 268	39 158	180
1860	59 154	39 902	8 801	48 703	175
1861	82 757	52 034	7 688	59 722	198
1862	87 435	55 263	8 605	63 868	280
1863	131 617	76 003	12 036	88 039	300
1864	120 580	69 255	13 974	83 229	320
1865	122 806	73 659	10 067	83 726	320

Dieser Übersicht sind die Ergebnisse von 1855, zu welcher Zeit das Eisenwerk noch in Händen der Firma Jul. Schulze & Comp. war, vorangestellt. Aus den früheren Jahren und dem Jahre 1856 fehlen leider die Angaben. Im Jahre 1857 setzt dann die Aktiengesellschaft ein mit einer Produktion des Walzwerks von mehr als doppeltem Umfange. Auch der Absatz der Gießerei und Maschinenfabrik stieg, aber nicht infolge einer gesteigerten Produktion, sondern nur vorübergehend, weil die Gesellschaft das übernommene Lager fertiger Gußwaren räumte. Von 1859 an, als das alte Lager ausverkauft war, blieb der Absatz der Gießerei und Maschinenfabrik dauernd unter demjenigen des Jahres 1855.

Diese Betriebsweise sollte der Gesellschaft bald zu schwerem Verhängnis werden. Unter dem erziehenden Schutze der Zollpolitik war ein völliger Umschwung in der deutschen Eisenindustrie eingetreten. Der Übergang der deutschen Hochöfenwerke vom Holzkohlen- zum Koksbetriebe war nun vollzogen und hatte die Produktionskosten des Roheisens bedeutend verbilligt: der Zentner kostete 1844 4 M 67 S., 1860 4 M 27 S. und 1862 3 M 82 S. Der Binnenländer bezog jetzt das Roheisen aus

nächster Nähe und sparte dabei den Zoll von 1 *M* den Zentner. Ebenso war der Übergang der deutschen Walzwerke von der Holzkohlenfischerei zum Steinkohlenbetriebe nun vollendet und hatte das Stabeisen von 12 *M* 99 *S* im Jahre 1843 auf 9 *M* 66 *S* im Jahre 1864 im Preise herabgedrückt. Zugleich war die Eisenbahn der Industrie dienstbar geworden. In Rheinland, Westfalen und in Schlesien waren die Steinkohlenbecken mit den Eisenerzgruben durch Schienenwege verbunden worden. Von den Walzwerken dieses Industriegebietes führten die Bahnliesen nach den Häfen des Rheines, der Oder und den Häfen von Holland und eröffneten den deutschen Erzeugnissen überallhin bequem und billig ein Absatzgebiet. Es war die Zeit gekommen, in der die deutsche Eisenindustrie erstarkte und deutscher Unternehmungsgeist mit Übermacht sich ihr zuwandte. Von 1852 bis 1861 waren 75 Gesellschaften mit einem Anlagekapital von reichlich 79½ Mill. Tlr. allein in Berg- und Hüttenwesen gegründet, davon 1856—1857 39 Gesellschaften mit 31¼ Mill. Tlr. Anlagekapital.

Die Wirkung dieser riesenhaften Unternehmungen machte sich in Barel bald bemerkbar. Während die beiden ersten Betriebsjahre noch glänzend abgeschlossen hatten, brachte das Jahr 1859 bereits eine große Enttäuschung, indem es nur einen Reingewinn von 959 Talern ergab und keine Dividende zuließ. Die nächsten Jahre brachten nur eine mäßige Verzinsung und das Jahr 1864 zeitigte einen Verlust von fast 20 000 Taler, der sich im folgenden Jahre wiederholte. Daher wurde 1866 die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Wir geben hier eine Übersicht über die Dividendenverteilung dieser Jahre:

1857	12%
1858	9%
1859	—
1860	4%
1861	2%
1862	2¾%
1863	5%
1864	—
1865	—

Die ungünstigen Ergebnisse von 1859 und 1860, vielleicht auch noch von 1861, sind allerdings wohl zu einem Teile durch die große wirtschaftliche Krisis veranlaßt, die auch in der Eisenindustrie den Absatz allgemein zum Stocken brachte. Diese Handelskrisis hat offenbar von 1859 an den Absatz auch des Varelser Eisenwerks bedeutend beeinträchtigt, bis etwa in den Jahren 1862 und 1863 der Markt die alte Kaufkraft wieder erlangt hatte. Es kommt dies in den Verwaltungsberichten dieser Jahre auch deutlich genug zum Ausdruck. Aber dennoch machte sich schon jetzt auch der aufkommende deutsche Wettbewerb bemerkbar. Schon in seinem Verwaltungsbericht von 1859 deutet der Direktor auf die Konkurrenz hin, welche im Rheinland, Westfalen und Schlesien entstehe, und für das Jahr 1860 klagt er: „Die ermäßigten Eisenbahntarife auf den westfälischen und hannoverschen Bahnen ermöglicht es unserer Konkurrenz, uns an vielen Orten zu begegnen, wohin wir bisher unbedingt billiger als unsere rheinischen und westfälischen Konkurrenten liefern konnten, sodaß unser Absatzgebiet immer mehr auf die Ostsee beschränkt werden dürfte.“ Aber auch an der Ostsee taucht der Industrielle aus dem Binnenlande mit seiner billigen Ware auf. Aus dem Berichte des Aufsichtsrat klingt uns die Verzweiflung entgegen über die unerhört niedrigen Preise, die nicht mehr den bescheidensten Gewinn zulassen. Das Varelser Werk machte die größten Anstrengungen, um sich von der drohenden Erstickung zu befreien. Das zweite Grobwalzwerk wird für die Fabrikation von Feineisen eingerichtet, und es werden große bauliche Erweiterungen vorgenommen, darunter der Bau eines neuen Walzwerksgebäudes. Der Umsatz wurde fast verdoppelt. Ein Hauptabnehmer ist Stettin, wohin das Varelser Werk 1863 allein 23760 Zentner Eisen, meist Feineisen, ablieferte. Das Werk macht Ersparungen und Verbesserungen aller Art in seinem technischen Betriebe, und der Aufsichtsrat stellt dem Direktor und dem übrigen Personal das Zeugnis aus, daß sie das Menschenmögliche leisten. Aber immer erdrückender wirken Rheinland und Westfalen, „seitdem sie“, wie es im Verwaltungsberichte heißt, „die billigen Eisenbahnfrachten nach dem Rhein haben, von da die Wasserstraßen nach Holland benutzen und von hier in

ungemein billiger Dampfschiff-Fracht ihre Versendungen nach der Ostsee machen.“

Es kam hinzu, daß das englische Roheisen teurer wurde, als das deutsche, und man sich 1863 daher genötigt sah, mit großen Transportkosten deutsches Roheisen zu beziehen. Der dänische Krieg im folgenden Jahre brachte das Werk vollends in eine verzweifelte Lage. Die dänische Flotte schnitt den Seeweg ab, sodaß das Eisenwerk, um den Betrieb nur notdürftig aufrecht zu erhalten, nun auch die Kohle teurer aus dem Binnenlande beziehen und den Absatz an die Ostsee bis zum Friedensschluß ganz einstellen mußte. Als dann im August 1864 der Seeweg wieder frei wurde, zeigte es sich, daß die binnenländische Industrie durch den Krieg nur im Absatz, nicht in der Produktion gehemmt worden war: sie räumte ihr überfülltes Lager und überschwemmte geradezu den Markt, sodaß das Stabeisen nach Angabe des Direktors um $2\frac{1}{4}$ Taler gegen das Vorjahr im Preise sank. Daher beschloß das Barelser Werk das Jahr 1864 mit einem Verlust von nahezu 20 000 Taler.

Direktor Dechelhäuser verzweifelte nun wohl endgültig an einem glücklichen Ausgang und schied am 1. März 1865 aus. Die Leitung wurde vorläufig dem Ingenieur Preller übertragen, der schon seit 1857 beim Werk angestellt war. Als das Jahr 1865 wiederum einen Verlust brachte, und zwar von reichlich 8000 Taler, wurde die Auflösung der Gesellschaft im Frühjahr 1866 beschlossen.

Es fand sich Gelegenheit, die Einrichtungen des Walzwerks nach Schweden zu verkaufen und einige Erneuerungen und Ergänzungen dafür zu liefern. Diese Lieferungen bildeten die letzte Arbeit, welche das Walzwerk leistete. Zum letzten Male wurde der weißglühende Eisenkloß gereckt, dann legten fast zweihundert Männer die Arbeit nieder, und das stolze Walzwerk wurde stumm für immer.

Die Aktiengesellschaft für Maschinenbau und
Eisenindustrie.

Die Liquidation der aufgelösten Gesellschaft zog sich lange hin, weil die Veräußerung der Vorräte durch den deutsch-österreichischen Krieg und

wohl auch durch die verworrene und verzweifelte Lage des eigenen Geschäfts erschwert wurde. Überstiegen doch die Schulden die ausstehenden Forderungen um 133505 Tlr.! Ende 1866 kam aber die Liquidation glücklich zum Abschluß, und die bisherigen Aktionäre übernahmen das Werk unter der Firma: „Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie“ mit einem Aktienkapital von 67740 Tlr. Der Wert des Werkes mit seinen Maschinen und Einrichtungen wurde nur zu 15000 Tlr. angenommen. Das Aktienkapital war in 2940 Aktien zu je 21 Tlr. zerlegt. Der Ingenieur Preller wurde zum Direktor bestellt.

Die Gesellschaft setzte nun den Betrieb der Maschinenfabrik, der Kesselschmiede und der Eisengießerei mit neuem Mute fort. Nach Ausschneiden des Walzwerks war die Fabrik freilich um mehr als die Hälfte verkleinert worden: statt 320 Arbeiter im Jahre 1865 waren nur noch 124 im Jahre 1868 beschäftigt. Aber das Werk hatte wenigstens eine gesunde Grundlage wiedergewonnen und erfreute sich nun einer Reihe glücklicher Jahre. Vor allem kam zu statten, daß die Kriegshafenanlagen von Wilhelmshaven einen außerordentlichen Bedarf von Gegenständen aller Art hatten. Im deutsch-französischen Kriege übernahm man auch die Reparatur von Schiffen und Geschützen. Das Werk war in diesen ersten Jahren durch Wilhelmshaven derart in Anspruch genommen, daß der Betrieb ganz auf stetige Bereitschaft für die Marine eingerichtet und die Privatkundschaft vernachlässigt werden mußte. Auch von Kiel aus wurde das Werk viel mit Aufträgen versehen. Die Lieferungen wurden teilweise in einer Filiale ausgeführt, die schon 1862 auf Veranlassung der Preussischen Hasenbaukommission in Wilhelmshaven angelegt worden war, in der Hauptsache aber in Barel. Diese Lieferungen nahmen bis zu 80% des ganzen Jahresumsatzes in Anspruch und ermöglichten eine Dividende bis zu 40%.

Neben diesen wertvollen Beziehungen zur Marine fing das Eisenwerk etwa 1872/73 an, auch die Privatkundschaft wieder aufzusuchen. Die Eisengießerei wurde 1872 neu ausgestattet, und die Fabrik entfaltete nun auch in der Pflege der Privatkundschaft eine emsige und vielseitige Tätigkeit.

Die große Handelskrisis, die 1873 einsetzte, ließ das Eisenwerk zunächst unberührt. Aber seit 1877 traten große Verluste ein und nötigten das Werk zu Betriebseinschränkungen. Es kam hinzu, daß auch die Beziehungen zur Marine mit der Zeit schwieriger wurden. Die auswärtige Konkurrenz drückte die Preise, auch fing die Werft an, durch eigene Werkstätten sich unabhängiger zu machen. Freilich behauptete Varel noch längere Zeit seinen ersten Platz, und noch bis 1880/81 wurde es regelmäßig sowohl in Wilhelmshaven wie in Kiel zur beschränkten Submission gezogen. Dann aber erkalteten die Beziehungen, und zwar zum Teil anscheinend auch aus persönlichen bei der Betriebsleitung des Varelwerkes liegenden Gründen. Die Verluste wiederholten sich und erreichten im Jahre 1883/84 sogar die Höhe von 32 893 *M.*

Die Leitung der Geschäfte übernahm im Jahre 1884 der Ingenieur Lübbers. Der Betrieb ist seitdem noch mehr eingeschränkt. Die Filiale in Wilhelmshaven wurde 1891 aufgehoben. Der Umbau der Fabrik erforderte einen Aufwand von 70 000 *M.* Das Aktientkapital wurde im Jahre 1899 von 185 220 *M.* auf 120 000 *M.* herabgesetzt. Das Werk beschäftigte schließlich etwa 70 Arbeiter.

Zum Schlusse geben wir noch eine Übersicht über Umsatz und Dividenden des Werkes:

Jahr	Gesamtumsatz in <i>M.</i>	Dividende %	Jahr	Gesamtumsatz in <i>M.</i>	Dividende %
1868/69	396 710	30	1885/6	201 728	—
1869/70	392 490	20	1890/1	162 278	—
1870/1	426 015	40	1895/6	146 316	2,63
1875/6	342 288	14	1899/1900	171 534	5
1880/1	224 482	3,17			

Am 6. Mai 1907 ging das Werk für einen Kaufpreis von 120 000 *M.* auf die Hanja-Automobilgesellschaft in Varel über mit dem Rentner Koppen, dem Buchdruckereibesitzer Dr. Allmers und dem Ingenieur

Sporthorst als Inhabern. Diese verlegten den Betrieb ihrer Automobilfabrik, den sie bereits auf dem Grundstück der Allmerschen Druckerei eröffnet hatten, nun nach dem Eisenwerk, ließen aber die Automobilfabrik vom Eisenwerk getrennt und machten aus dem Eisenwerk eine besondere Gesellschaft mit dem Ingenieur Wiebach als Direktor.

Die Varelser Maschinenfabriken.

Wir wenden uns nun zu den übrigen Varelser Fabriken. Wie in den 1840er Jahren die erste Spinnerei in Varel andere Spinnereien nach sich zog, so gab später das Eisenwerk die Anregung zu ähnlichen Gründungen in der Eisenindustrie. Es sind im ganzen vier Fabriken, welche aus handwerksmäßigen Anfängen nach und nach zu ansehnlichen Betrieben emporgewachsen sind. Die älteste unter ihnen ist die Maschinenfabrik und Eisengießerei der Firma A. Heinen. Sie wurde am 26. Juli 1856 von dem Former und Gelbgießer Anton Heinen gegründet. Heinen hatte auf dem Eisenwerk 6 Jahre und dann 5 Jahre in der Maschinenbauanstalt von C. Waltjen & Comp., der jetzigen Aktiengesellschaft Weser zu Bremen, gearbeitet. Darauf machte er sich in seiner Heimat Varel an der Achternstraße in einem kleinen Arbeiterhäuschen selbständig.⁴³⁾ Seine ersten Arbeiten bestanden in der Aufertigung von kleinen Messinggegenständen, wie Türdrückern und Hähnen, sowie in Ausbesserungen für die Varelser Spinnereien und sonstigen Fabriken. Das Unternehmen erweiterte sich und veranlaßte den Inhaber, auch Schlossergefellen und andere Gehilfen einzustellen. Dies führte zunächst noch zu einem Streit mit einigen Schlossermeistern, die dem Gelbgießer das Recht verweigerten, andere als Gelbgießerarbeiten auszuführen; erst das Jahr 1861 mit der Gewerbefreiheit gab ihm freie Hand. Bei der Gewerbezahlung im Jahre 1861⁴⁴⁾ bestand der Betrieb aus einem Kuppelofen und 3 Drehbänken, und es waren 8 Arbeiter beschäftigt. Der Betrieb vergrößerte sich jetzt ständig. In den 1870er Jahren hatte die Fabrik ähnlich wie das Varelser Eisenwerk viele und große Aufträge für die Marine in Wilhelmshaven, namentlich in der Metallgießerei, bis die Marine durch den Bau eigener Werkstätten sich auch von Heinen unabhängig machte.

Im Jahre 1875 kam die Springersche Fabrik hinzu. Der Schlossermeister Wilhelm Springer erweiterte seine Bauschlosserei und Reparaturwerkstatt zu einer Maschinenfabrik, sowie Eisen- und Metallgießerei. Ferner gründete im Jahre 1882 Gerlich Uhlhorn eine dritte Maschinenfabrik und 1886 die Firma Wienicker & Lieber eine vierte, und zwar letztere in den Gebäuden der Michaelenschen Weberei, die ihren Betrieb nach Herford verlegte. Uhlhorn und Wienicker waren vorher in den Barelser Fabriken beschäftigt gewesen.

Die Fabriken fertigten hauptsächlich drei Spezialitäten an: Maschinen für die Tabakindustrie, für die Torfindustrie und für die Ziegeleiindustrie. Die Ziegeleimaschinen finden ihren Absatz mehr in der engeren Heimat, die Torfmaschinen auch im übrigen Deutschland und den Nachbarländern, die Tabaksmaschinen dagegen in fast allen Ländern der Welt, welche Tabak verarbeiten (u. a. Holland, Belgien, Rußland, Rumänien, Ungarn, Griechenland, Persien, Südamerika, Südafrika). Die Herstellung der Tabaksmaschinen (zum Schneiden, Rösten, Darren, Sieben, Plätten etc. des Tabaks) geschieht in Deutschland außer in Barel nur in Köln, Offenbach und Frankfurt a. M., ist also eine bemerkenswerte Barelser Spezialität. Die erste Tabaksmaschine wurde 1865 von A. Heinen nach einem englischen Vorbilde gebaut, welches er in einer Tabakfabrik an der Unterweser gesehen hatte. Die Gießerei betreiben die Barelser Fabriken nur für den eigenen Bedarf ihrer Maschinenwerkstätten, ausgenommen die Springersche Fabrik. Diese hat eine selbständige Eisengießerei zur Herstellung hauptsächlich von Kesselherden, Kochherden und Handelsgewichten.

Über den Umfang der Fabrikation können wir nur wenige Angaben machen, weil die Betriebe sich in Privathänden befinden und keine öffentliche Rechnung ablegen. Die Fabrikation ist immerhin nicht unbedeutend. So lieferte z. B. die Firma Wienicker und Lieber im Jahre 1906 nach einer Zeitungsnotiz ihre tausendste Tabakschneidemaschine ab. Nach den Angaben der Gewerbeinspektion über die Arbeiterzahl sind die Fabriken seit 1890 ständig gewachsen im Gegensatz zum Eisenwerk, das seinen Betrieb immer mehr einschränkte:

	Zahl der Arbeiter				
	1890	1895	1900	1905	1906
Eisenwerk	100	89	96	68	55
die 4 übrigen Fabriken .	70	111	156	162	165

Außerdem hatte die Hansa-Automobilgesellschaft im Jahre 1906 19 Arbeiter, sodaß die Vareler Eisenindustrie im ganzen 239 Arbeiter beschäftigte. Übrigens ist auch das Eisenwerk jetzt im Begriff, seinen Betrieb wieder bedeutend zu vergrößern, seitdem es in andere Hände übergegangen ist, und auch die Automobilfabrik ist stark im Wachsen begriffen.

In der Springerschen Eisengießerei hat die Herstellung von Maßern und Gewichten eine besondere Pflege gefunden, wohl deshalb, weil der Betriebsinhaber zugleich Eichmeister ist. Über den Geschäftsumfang des Eichamts von 1871 bis 1906 unterrichtet die nachstehende, den Geschäftsberichten des Eichungsinspektors entnommene Zusammenstellung:

	Produktion von Maßern, Gewichten etc.		Einnahmen an	
	in Stückzahl:		Gebühren:	
Eichamt Varel	826 000	162 133	ℳ 21	ℳ
Die übrigen Eichämter des Herzogtums .	528 105	127 091	„ 23	„

7. Kapitel.

Der Vareler Hafen.

Varel verdankt seinen Hafen der Süder- und Norderleke, die kurz nach ihrer Vereinigung bei Varel in die See münden und durch ihr Flußbett in dem unwegsamen Wattenmeer eine Fahrstraße bilden. Schon frühzeitig mag diese Gelegenheit von Fischern und Schiffen benutzt sein. Im Jahre 1732, als der Groden von der ehemaligen Christiansburg bis zur sog. alten Sielstelle eingedeicht wurde, legte der Graf von Varel am Vareler Siel, also dort, wo die Leke durch den Seedeich tritt, einen Bösch- und Ladeplatz an. Es war ein offener, d. h. für Ebbe und