

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Braker Anzeiger. 1863-1866  
1865**

1.4.1865 (No. 26)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-921239](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-921239)

# Braker Anzeiger.

N<sup>o</sup>. 26.

Sonnabend, den 1. April.

1865.

Dieses Blatt erscheint wöchentlich zweimal, Mittwochs und Sonnabends. Preis pro Quartal 7½ Groschen. Inserate finden Dienstag resp. Freitag bis 4 Uhr Nachmittags Aufnahme. — Die gespaltene Petitzeile kostet 1 Groschen.

## Das Nachtlager von Granada.

Novelle von Dr. Albrecht.

(Fortsetzung.)

Lieutenant von Gred war nach Mainz zurückgekehrt. Sein erster Weg war zu seinem Vorgesetzten, um sich für die nächsten Tage einen Urlaub zu erbitten. Dann begab er sich in seine Wohnung. Er sehnste sich nach ein paar einsamen Stunden.

Lanae saß er vor Annetens Bild. Er hatte sie treu geliebt. Aber von der Zeit an, wo er die Nachricht erhielt, daß sie mit einem fremden Sängler durchgegangen sei, war sie ihm wie eine Todte. Annette Wolter, die schlichte Canterstöchter, sollte ein Weib werden, Anna Metlow, die Opernsängerin, eiferte für ihn nicht mehr auf der Welt, und er war sich dessen bewußt, daß er, um diese zu sehen, keinen Schritt vor die Thüre gethan hatte. Jetzt, da sie wirklich gestorben war, fühlte er sich mit ihr ausgesöhnt. Sein Herz vergaß die Zeit, die dazwischen lag, und dachte wieder mit aller Innigkeit daran zurück, was sie ihm einst gewesen. Noch mehr wie ihr Schicksal hatte ihn das ihres Bruders erschüttert. Seine Freundschaft mit Leonhard war nie durch eine Störung unterbrochen worden. Er liebte ihn nicht nur, er verehrte ihn, denn er dachte trotz genug, die äußeren Vorzüge, die ihm sein Adel und sein Reichthum verliehen, geringer zu schätzen, als die Vorzüge des Geistes und des Herzens, durch welche sein Freund sich auszeichnete. So saß er nun vor Annetens Bild und dachte an die schöne Vergangenheit.

Doch bei aller Weichheit seiner Empfindung war Gred dennoch zu sehr ein Mann voll entschlossener Energie, als daß er lange den wehmüthigen Erinnerungen sich überlassen hätte. Er öffnete den Secretär und holte Leonhards letzte Briefe. Vielleicht, daß der Schlüssel zum Geheimniß seines Herzens zwischen den Zeilen zu entdecken sei.

Wer war diese Marie? Hat Leonhard sie erst in Wiesbaden kennen gelernt, oder früher schon?

Lange konnte das Verhältniß zwischen Beiden unmöglich schon bestehen. Leonhard hat ja nie vor dem Freund ein Geheimniß gehabt.

Wenn er jetzt die Briefe aus Oberrodern verglich, so fiel ihm allerdings ein gewaltiger Unterschied auf.

Im Anfang hat es Leonhard in seiner neuen Stellung nicht recht gefallen wollen, so schrieb er Ende Mai im vorigen Jahr:

„O mein schönes, mein herrliches Bonn! welch ein Unterschied zwischen hier und dort! Vergebens sucht mein Auge den Rhein und die gewaltigen Conturen des Siebengebirgs. Vergebens suche ich die wackeren Studiengenossen aus allen Theilen des deutschen Vaterlandes. Ich fühle mich einsam, recht einsam hier. Ich weiß, daß Naturschönheit und anregender Umgang die Seele erheben und der Mangel an beiden sie niederdrückt. Ich weiß, wie ich einst in meinem schönen Schlesien, das jetzt, durch das Kaleidoskop meiner Schönheit geschaut mir noch viel herrlicher erscheint, oder wie in Bonn in so erfrischender Menschen- und Naturumgebung voll Begeisterung abdergleich nach sonnigen Zielen aufzusteigen, den Muth in mir fühlte, während die Heillosigkeit der Gegend hier und das Bewußtsein, unter den Leuten als ein nicht zu ihnen gehöriger Fremdling zu weilen von Tag zu Tag mich immer mehr herabstimmte, so daß meine ganze Forderung an's Leben sich nun bald lediglich auf den eigenen Heerd beschränken wird, wo gemächliche Ruhe statt begeisterten Strebens meine Seele erfreut und wo die Zufriedenheit aus der Kartoffelschüssel dampft. — Bringt mich wieder unter Menschen und der Nebel wird sich lichten, der alte Muth wiederkehren. Ich werde mit rührigen Kräften meine Stelle ausfüllen und dem heiligen Stande zur Ehre leben, dem ich frühe schon zugewiesen worden

bin. — Wolte Gott, daß mir ein Plätzchen in meinem Schlesien, das ich so sehr liebe, dereinst vergönnt wäre, ein Plätzchen, wo ich meine Kirche, meine Gemeinde und bei ihr mein Grab fände. Was meine animalische Existenz, hier die bevorzugte, betrifft, so geht es mir besser, als es mir je gegangen ist und je wieder gehen wird. Allein über diese Haferfreunden hinaus, gibt es hier keine anderen für mich. Es fehlt mir an allem Umgang. Die Glieder der Familie sind für mich fast unnahbar, gerade durch die Art ihrer großen Freundlichkeit. Mein Pegasus wird wohl Hungers sterben. Statt dessen füttere ich das Decklein und Gelein, die an der Krippe der Theologie stehen.“

Ein paar Monate später lauten seine Zeilen weit zufriedener. So schreibt er im Monat October:

„Ich habe mich allmählig an meine Stellung gewöhnt. In der ersten Zeit war meine Situation ein fast peinliche. Der Baron und ich beobachteten uns gegenseitig mit einem gewissen Mißtrauen, ehe wir's heraus hatten, ob wir einander, ohne uns etwas zu vergeben, unser Wesen ausschließen dürften. Mein Schüler macht Fortschritte und hängt mit unendlicher Liebe an mir. In Kindern ist das Neinemenschliche noch nicht verdoeben; sie hängen darum mehr an Menschen, als an der Form. Seine Liebe ist für mich die Brücke zu dem Herzen der Familie geworden. Die Eltern lieben ihr Kind. So bin ich denn in Gnaden angenommen und eine geachtete Persönlichkeit hier. Ich habe Aller Vertrauen und gemesse darum einer fast unbeschränkten Freiheit. Außer meinen Schülern sind noch zwei Kinder da, ein Sohn und eine Tochter, Beide erwachsen. Der Sohn ist Lieutenant bei den Ulanen in Bonn, und die Tochter, ein freundliches Mädchen von 18 Jahren, ist zu Hause. — An Gesellschaften fehlt es nicht. Ich werde auf eine so freundliche Weise mit herangezogen, daß ich mich gar nicht davon ausschließen kann, wie sehr ich bisweilen auch möchte. Ich gehe viel lieber hinaus in's Freie. Kaum kann ich es jetzt begreifen, daß ich früher die Gegend hier öde und reizlos gefunden habe. Wir haben nicht nur einen großen, schönen Garten, sondern auch manche anmüthige Wiesen- und Waldpartie ringsumher. Zum Verfemachen bin ich bis jetzt noch nicht gekommen. Desto eifriger benutze ich die Zeit, mich für meinen Beruf auszubilden. O es ist ein schöner Beruf, Priester zu sein. Fürchte nicht — ein Pfaff werd ich nir. Ich bin von jeher ein Freund jeder Freiheit gewesen. Unvernunft und Intoleranz erscheinen mir als die drückendsten Formen der Knechtschaft.“

(Fortsetzung folgt.)

## Gerichtszeitung.

Ordentliche Polizeigerichtsitzung:

4. April 1865 Vormittags 10 Uhr.

Gerichtsschöffen: Herr Kaufmann Franz Ohlrogge zu Brake,  
Herr Zimmermeister L. Olmanns zu Voigtwarden.

Die Verhandlungen werden betreffen:

1. Beleidigung.



**Petition des Braker Amtraths, betreffend den Bau der Unterweser-Zweigbahn.**

Von dem Bevollmächtigten des Braker Amtraths, dem Hrn. Umno Lübben zu Goltzwarderwurp, ist nachstehende Petition an den Landtag zu Oldenburg abgegangen. Unsere Leser finden in derselben klar ausgesprochen und durch Zahlen bewiesen, daß, wenn unsere Unterweser-Gegend nicht bald durch eine Bahn einen Anschluß an das große Schienennetz Deutschlands erhält, sie immer mehr und mehr zurückkommen und entwerthet werden wird. Hoffen wir, daß die Anstrengungen des Amtraths und des hiesigen Handels-Vereins ein befriedigendes Resultat erringen. Wie wir hören, soll etwa die Hälfte unserer Landtagsmitglieder dem Projecte einer Unterweser-Zweigbahn günstig gestimmt sein. —

Mit so hoher Freude die Bewohner des Amts Brake im März des vorigen Jahres die Kunde begrüßten, daß dem hohen Landtage die Vorlagen zu dem Bau einer Landes-Eisenbahn von Bremen nach Heppens, mit einer Zweigbahn von Hude nach Brake, gemacht seien, mit um so größerer Trauer vernahmen sie die Ablehnung der gleichzeitigen Erbauung der Zweigbahn. Drückende Niedergeschlagenheit erfüllte die Gemüther der zunächst beteiligten Bewohner der Aemter Berne, Esfleth und Brake, da sie in der beschlossenen Ablehnung eine schwere Schädigung der wirtschaftlichen, mercantilen und Schifffahrts-Interessen dieser Gegend, die eben diesen Interessen ihren Aufschwung und ihre Wohlfahrt verdankt, sehen mußten. Wenn nun der ehrerbietigst unterzeichnete Bittsteller, im Auftrage und Namens des Amtraths des Amts Brake es wagt, schon jetzt wieder, bei Veranlassung der außerordentlichen Berufung des hohen Landtags, die in rubro ausgesprochene Bitte vorzutragen, so mag die Entschuldigung dafür nicht allein in der Besorgniß seiner Committenten, daß eine weitere Vertagung der Frage von unüberbringlichem Nachtheil für die Unterwesergegend und daher Gefahr im Verzuge sei, sondern auch in der hoffnungsvollen Ueberzeugung derselben gefunden werden, daß die seitdem veränderte Verfassung, der Friede und die Reconstituierung des Zollvereins, so wie die dadurch dem Staate gesicherten Einnahmequellen, dem hohen Landtage die Verwendung des Anlagecapitals für die Zweigbahn jetzt weniger bedenklich erscheinen lassen möge, als im März des vorigen Jahres.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben bei der gesammten Bevölkerung der Oldenburgischen Unterwesergegend die Ueberzeugung stärken müssen, daß seit der Erbauung der Eisenbahn auf dem rechten Weserufer, auch die baldige Erbauung einer Eisenbahn auf dem linken Weserufer für die Erhaltung des Wohlstandes dieser Gegend eine Nothwendigkeit geworden ist. An einen ferneren Aufschwung des bis dahin blühenden Verkehrs ist ohne diese Bahn nicht zu denken, da das rechte Weserufer schon jetzt einen großen Theil dieses Verkehrs an sich gezogen hat und immer mehr an sich ziehen wird.

Ein Stillstand, eine Erhaltung des status quo, ist der magnetischen Kraft gegenüber, womit die besseren Communications- und Transportmittel des rechten Weserufers den Verkehr an sich ziehen, nicht zu hoffen, die Erwerbsquellen und die Frequenz unserer Hafensplätze beginnen zu sinken, und mit denselben leiden die landwirtschaftlichen Interessen, der rasche und gesicherte Absatz der Landesproducte, die Steuerkraft und der Steuererwerb der Grundstücke der Umgegend in weitem Kreise. — Die Erbauung der Eisenbahn von Bremen nach Heppens wird diese Calamität eher steigern als vermindern, da die Bahnbahn demnach den Theil des Handels- und Schifffahrts-Verkehrs, den uns die Bremerhafener Eisenbahn noch übrig läßt, vollends an sich ziehen und so die Wesermarsch rechts und links überflügelt werden wird.

Beispielsweise mag hier an einigen Verkehrsbewegungen des Hafensplatzes Brake, — der für unsere Gegend mehr oder weniger als Barometer gelten kann, an welchem sich die schädlichen oder günstigen Einflüsse, welche auf den Verkehr einwirken, zunächst bemerklich machen, — gezeigt werden, welchen gewaltigen, Unheil verkündenden Einfluß die Bremerhafener Eisenbahn auf die Umgestaltung des Verkehrs am linken Weserufer zu üben beginnt.

In dieser Beziehung ist zunächst 1. das Petroleum-Geschäft zu erwähnen: „Seitdem im Jahre 1862 die ersten Zufuhren von Petroleum für Bremen ankamen, bis Ende 1863, wurden die sämtlichen Abfuhren, Lagerungen und Abladungen dieses Artikels auf dem Strom bei Brake beschafft, weil man die damit beladenen Schiffe, der Feuergefahrlichkeit wegen, nicht in einen geschlossenen Hafen zulassen wollte. — Der riesige Aufschwung des Geschäfts veranlaßte indes im Jahre 1864 die hannoversche Regierung, die Petroleum-Schiffe in den Hafen von Geestemünde zuzulassen, und dort große Lageräume, wie diese bereits längst in Brake bestanden, auf Staatskosten zu erbauen. Obgleich nun Brake fast in jeder Beziehung günstiger gelegen ist als Geestemünde, hat doch der einzige Umstand, daß letzterer Ort durch eine Eisenbahn mit Bremen verbunden ist, bereits jetzt schon fast den ganzen Verkehr mit Petroleum von Brake weg und nach Geestemünde gezogen. Es wurden dort im Jahre 1864 bereits 28,665 Fässer in 14 Schiffen fernwärts angebracht, gelagert und mit der Eisenbahn nach Bremen befördert. Der natürlichen Sachlage gemäß, werden die Umsätze von Petroleum fast ausschließlich im Winter gemacht, wo die

einige Verbindung unserer Hafensplätze mit Bremen (die Wasserstraße) durch Eis meistens gehemmt ist, und es ist sicher, daß der ganze Verkehr Bremens mit Petroleum nach Geestemünde ziehen, und für Brake verloren sein wird, so lange hier keine Eisenbahnverbindung mit Bremen existirt, besonders da in diesem letzten, ungünstigen Winter die Eigenthümer des noch in Brake lagernden Petroleums, schwere Verluste dadurch hatten, daß sie ihre Waare nicht rechtzeitig an den Markt bringen konnten. — Wären die 28,665 Faß Petroleum (wie im Jahre 1863) in Brake zur Lagerung gekommen, so würde daran per Faß verdient sein: Expedition für Empfang und Abfertigen 6 Grote, Arbeitslohn beim Aufbringen und Abbringen 6 Grote, Kahnfracht an Land 3 Grote, Küperlohn und Arbeitslohn beim Löfchen 2 Grote, Lagermiete mindestens 7 Grote, zusammen 24 Grote oder 1/2  $\text{R}$ , Summa 9555  $\text{R}$ . — Brake hatte im Jahre 1864 fast genau noch die Hälfte des jetzt nach Geestemünde übergesiedelten Petroleum-Geschäfts. Veranschlagt man den daran im Expeditions-Handel gemachten Gewinn, annähernd richtig auf 4445  $\text{R}$  — so ergibt sich ein Jahres-Einkommen aus dem Expeditions-Geschäft in Petroleum von rund 14,000  $\text{R}$ , welches durch die Eisenbahn von dem linken nach dem rechten Weserufer transportirt wurde, und zu 5 pCt. ein nach dem rechten Weserufer übergesiedeltes Betriebs-Capital von 280,000  $\text{R}$  repräsentirt, das bei der von Jahr zu Jahr steigenden Bedeutung dieses Artikels jährlich verhältnißmäßig steigen wird. —

Außerdem entbehrte der Braker Hafen die 14 mit Petroleum zu Geestemünde angekommenen größeren Seeschiffe, und den Verdienst an die Ausristung derselben. Die mit erheblichen Kosten erbauten Pachthäuser für Petroleum sind für die Eigenthümer fast werthlos geworden. —

2. Ein anderer Handelsartikel, bei welchem sich der bedeutende Einfluß der Eisenbahn auf den Verkehr kundgibt, ist die Steinkohle. — Im Jahre 1861 kamen zu Brake an: 6800 Lasten à 11000  $\text{K}$  englische Kohlen — und 1864 für Bremer Rechnung nur noch 742 Last, außerdem für Oldenburgische Rechnung 338 Last und für Brake 29 Last. — Die Einfuhr englische Kohlen in Bremen mag im Jahre 1859 noch ca. 11000 Last betragen haben. Von da an begann, vermöge der Eisenbahn, die deutsche Kohle mit der engl. in Concurrenz zu treten, und zwar hauptsächlich vom Jahre 1861 an, durch die Ermäßigung der Eisenbahnfracht für diesen Artikel. — Die Einfuhr der deutschen Kohlen in Bremen betrug:

1859	295	Last
1860	982	„
1861	4152	„
1862	8989	„
1863	9275	„
1864	11211	„

In demselben Verhältniß wie die Einfuhr der deutschen Kohle stieg, nahm die der engl. Kohle ab. Der Antheil deutscher Kohlen an der Einfuhr war 1859 ca. 3%, 1864 bereits 85%. — Die Eisenbahn hat den Strom des Verkehrs in Betreff der Kohlen geradezu umgekehrt, und zwar ebenfalls zum großen Nachtheil der Hafensplätze des linken Weserufers. Aus dem überflüssigen Import der Kohle, der unserer Rhederei und dem Expeditions-Handel lohnende Beschäftigung gab, ist derselbe ein Export-Artikel geworden, welcher der Eisenbahn folgt. — Ein Leitartikel der Weserzeitung vom 22. März d. J. in No. 6632, der in solchen Dingen als eine Autorität anzuführen wohl erlaubt sein mag, sagt in einer Beleuchtung der projectirten Paris-Hamburger Bahn: „Die Osnabrücker Bahn wird nicht nur als Glied der großen Paris-Hamburger Bahn eine Rolle spielen, sondern eine hervorragende Bedeutung dadurch gewinnen, daß sie die großen Kohlenbecken Westphalens in Verbindung mit den Häfen an der Weser setzt. — Daß sie diese ihre Bestimmung bestens erfüllt, ist für die Rhederei und den Handel Norddeutschlands, wie für die Kohlenreviere von der höchsten Bedeutung. Ohne Frage sind die Häfen am linken Weserufer, namentlich Brake, die geeignetsten Punkte, um als Kohlenexporthäfen zu dienen, und es ist daher von größtem Interesse, daß die Osnabrücker Bahn mit der Bahn, welche sich an die Bremer-Oldenburgische anschließend nach Esfleth-Brake führen soll, in directeste Verbindung gesetzt werde, etwa durch ein Einmünden bei Delmenhorst. Der immensen Wichtigkeit wegen, welche der Kohlenexport für Handel und Schifffahrt Norddeutschlands erlangen wird, müssen andere Interessen Bremens wie Hamovers schweigen etc.“ — Durch die Unterweserzweigbahn (Hude-Brake) würde dieser in Aussicht stehenden großen Zukunft entgegengebaut und damit auch das erste Glied für eine Oldenburgische Südbahn geschaffen. Aber selbst wenn die directe Verbindung mit Osnabrück noch auf sich warten lassen sollte, würden dennoch die Oldenb. Häfen der Unterweser, den größten Theil des jetzt nach dem rechten Weserufer übergesiedelten Kohlenexport-Geschäfts durch die Unterweser-Zweigbahn wieder an sich ziehen, da keine anderen Häfen an der Nordsee, weder der Weser noch der Elbe, noch der Ems so günstig liegen wie die Oldenb. Häfen der Unterweser.

3. Einen ferneren nachtheiligen Einfluß auf den diesseitigen Verkehr verkündet die Abnahme des Expeditions-Handels zu Brake. Nach zuverlässigen Aufstellungen des statistischen Comités des Braker Handels-Vereins betragen die in Brake zur Expedition gekommenen Güter:



im Jahre 1861	136478194	Ä
" " 1863	69463058	"
" " 1864	52717692	"

Es besuchten den Hafen zu Brake:

1861	587	Seeschiffe	von 53892	Lasten
1862	433	"	"	35740
1863	421	"	"	33501
1864	311	"	"	23614

Die oben angeführten bedeutenden Ausfälle im dem Verkehr der Hafenstadt Brake sind nicht, oder doch nur zu einem kleinen Bruchtheile, den nachtheiligen Folgen des amerikanischen, oder des deutsch-dänischen Krieges, sondern allein den verbesserten Verkehrsmitteln am rechten Weserufer zuzuschreiben, denn der Bremer Handel hatte 1864, nach den officiellen Zahlen des Bremer statistischen Bureau's, trotz der Kriegsverhältnisse, fast ganz denselben Umfang wie im Jahre 1863. Der Gesamtverkehr des Bremer Handels betrug 1864 20<sup>2</sup>/<sub>10</sub> Millionen Centner im Werthe von 128<sup>7</sup>/<sub>10</sub> Millionen Thaler gegen 20<sup>1</sup>/<sub>10</sub> Millionen Ctr. im Werthe von 127<sup>7</sup>/<sub>10</sub> Mill. Thlr. im Jahre 1863.

Es besuchten die Häfen zu Bremerhafen:

1864	781	Schiffe	von 161686	Lasten
1863	763	"	"	154148

Während der Verkehr in den 4 letzten Jahren am linken Weserufer in rascher, Besorgniß erregender Abnahme begriffen war, stieg derselbe, den Kriegsverhältnisse ungeachtet, zu Bremerhafen um ein bedeutendes. Die Bevölkerung von Bremerhafen war nach den officiellen Zahlen von 6485 Einwohnern im Jahre 1863 auf 7435 im Jahre 1864 gestiegen. Der Steuerwerth der Grundstücke zu Bremerhafen hat sich vom Ende des Jahres 1854 bis zu Ende des Jahres 1864 von 2,070,000 Thaler auf 4,136,000 Thlr. gehoben, von welcher Werthzunahme der größte Theil auf die Zeit der Herstellung der Eisenbahn kommt. — Nach den obigen Hinweisungen und Vergleichen darf mit Evidenz angenommen werden, daß das linke Weserufer durch die Eisenbahn des rechten Weserufers in wirtschaftlicher Hinsicht übersflügelt wird und eine Abhilfe und Rettung vor weiterem raschem Sinken des diesseitigen Verkehrs nur von der baldigen Erbauung einer Unterweser-Zweigbahn zu erwarten ist!

Von dem Handels-Verein zu Brake ist der ehrenbetitelt Unterzeichnete ersucht, die sub. B. angelegte Uebersicht des Geschäfts-Verkehrs zu Brake, dem hohen Landtage zur geeigneten Kenntnisknahme zu überreichen und glaubt er, diesem Gesuche um so eher Folge geben zu sollen, als die Zahlen der Uebersicht theils zur Beleuchtung des oben über den Verkehr des Platzes Angeführten dienen, theils aber auch, namentlich in den officiellen Zahlen über den Post- und Depesch-Verkehr, so wie über den höchst bedeutenden Personen-Verkehr auf die, noch immerhin der Anshilfe werthe, nicht untergeordnete Bedeutung des ersten Oldenburgischen Hafenplatzes hinweisen, und einige Anhaltspunkte für die Rentabilitätsberechnung der Unterweser-Zweigbahn geben mögen. Der ehrenbetitelt Unterzeichnete glaubte die Verkehrsverhältnisse des Hafenplatzes nicht unberührt lassen zu dürfen, weil sie „beispielsweise“ am deutlichsten den Einfluß der Eisenbahn auf den Verkehr des linken Weserufers vor Augen führen.

Nicht minder hoch anzuschlagen jedoch, und von gleich großer Bedeutung als die Handels- und Schiffsverkehrs-Interessen, erscheinen die Interessen der Landwirtschaft und des Grundbesitzes bei der Eisenbahn-Anlage, und muß es daher, in wirtschaftlicher Rücksicht für durchaus gerechtfertigt, ja für geboten erachtet werden, die productivste und werthvollste Provinz des Großherzogthums so weit, als möglich, durch baldige Fortführung der Unterweser-Zweigbahn

bis Nordenhamm den Segnungen des regeren Verkehrs der Eisenbahnen zu eröffnen und mit dem ganzen Süden und Osten Deutschlands zu verbinden. — Der dadurch vermehrte, zu jeder Jahreszeit, gesicherte Absatz der reichen Landesproducte, die tägliche Gelegenheit, Producenten und Käufer in regerer Verbindung zu bringen, der raschere Umsatz würde den landwirtschaftlichen Interessen einen neuen gemaltigen Aufschwung geben, und die Bodenrente ganz bedeutend erhöhen. Vor Gründung Bremerhafens hatte Grund und Boden in der verkehrsreicheren Gegend des linken Weserufers bei gleicher Bonität einen zwei- bis dreifach höheren Werth als der Grundbesitz am rechten Weserufer. Jetzt, und namentlich seit der Erbauung der Bremerhafener Bahn, übersteigt der Bodenwerth am rechten Weserufer, in dem ganzen Nahen der Eisenbahn, den Bodenwerth am linken Ufer, und wird ferner diesseits fallen, jenseits steigen, je mehr sich der Verkehr nach dem rechten Weserufer übersiedelt, so daß die Differenz des Bodenwerthes bald das Anlage-Capital einer Unterweser-Zweigbahn übersteigen wird. — Schon in dem steigenden Werth des Grundbesitzes wird sich das Anlage-Capital der Bahn am linken Weserufer genügend verwerthen! Als Beispiel mag hier wiederholt angeführt werden, daß sich der Steuerwerth der Grundstücke zu Bremerhafen in den letzten 10 Jahren von 2 Millionen auf über 4 Millionen Thaler vermehrte!

Bremen haute seine Eisenbahn lediglich im Interesse seines Handels-Verkehrs und scheute dennoch nicht die bedeutende Last, die es dadurch auf seine Finanzen übernehmen mußte. — Für Oldenburg liegen die Verhältnisse in sofern bedeutend günstiger, als die Unterweser-Zweigbahn nicht allein den Handels- und Schiffsverkehrs-Interessen, sondern wesentlich auch den Agricultur-Interessen und dem eigenen Grund und Boden zum Segen gereichen, den Absatz der reichen Producte Entzückung an Vieh, Pferden, Bohnen, Kappsaat, Korn, Butter etc. von dem Londoner und Bremer Markt, auf die es jetzt, bei der mangelhaftesten Verbindung, beschränkt ist, emancipirt, und denselben das ganze Deutschland als Absatzgebiet, im täglichen Verkehr, eröffnet. —

Wie könnte es bei dieser Sachlage noch bedenklich erscheinen, eine kurze Bahnstrecke, die 5 Oldenburgische Städte (mit Barel und Jever 7) worunter 2 Hafenplätze, und ein reiches productives, stark bevölkertes Hinterland untereinander und mit dem Hauptmarkt Bremen, mit ganz Deutschland und dem Meere verbindet, unverweilt in Angriff zu nehmen.

Der ehrenbetitelt unterzeichnete Amtsbevollmächtigte stellt nunmehr Namens des Braker Amtsraths den ganz gefohrtaunten aber dringenden Antrag: Der hohe Landtag wolle die sofortige Erbauung der Unterweser-Zweigbahn genehmigen und kräftigst unterstützen.

H. Lübben.

(Eingesandtes.)

Der Klippkammer Sandpfad ist nicht ohne Gefahr des Steckenbleibens zu passieren, und ist Passanten anzurathen, jedenfalls vorher Seestiefeln anzuziehen. Man scheint nur für die Verausgabung der Gelder, nicht aber für Instandsetzung Sorge zu tragen.

Brake, 31. März. Der Frühling ist da! — Wie, Sie schütteln zweifelnd den Kopf? Wir wollen es beweisen durch die Zugvögel, die in diesen Tagen angekommen, als da sind: 1. die Staare, 2. die Singergesellschaften, 3. eine vater- und mütterlose Schauspielers-Gesellschaft, 4. ein Marionetten- etc. Theater (ein Vogel letzterer Species ist vor einigen Tagen weiter gezogen) u. s. w. Also, der Frühling ist da! —

Der Arbeiter Johann Rogge von Hammelwarder Moor wird bei Vermeidung unangenehmer Verfolgung aufgefordert, mir über seinen Aufenthalt bis zum 15. April d. a. Anzeige zu machen.

Barel, 1865 März 28.

Der Staatsanwalt:  
W. Muzenbecher.

In das Handelsregister ist heute eingetragen:  
N. 95. I. Firma: Oldenburgische Hindische Klederei-Gesellschaft.

II. Sitz: Brake.

1. Actiengesellschaft, gegründet und genehmigt am 28. Novbr. 1866. Statutenänderung am 30. Mai 1861.
2. Dauer der Gesellschaft unbestimmt.
3. Zweck der Gesellschaft: Betreibung der Klederei durch Erwerbung und Verwendung von Segelschiffen zur Fracht- und Passagierfabrik, zunächst und hauptsächlich in den Hindischen Gewässern.
4. Grundcapital: 250,000 Thaler Geld in emittirten 500 Actien zu 500 Thaler Gold. Kann auf 1 Million Thaler erhöht werden.
5. Actien lauten auf Inhaber.
6. Bekanntmachungen erfolgen in den Oldenburgischen Anzeigen und in der Weserzeitung.

7. Vorstand ist die Direction, welche aus 3 Mitgliedern besteht mit 2 Ersagmännern. In ihren „gesamten Kaufmännischen Beziehungen“ und vor „jedem Gerichte“ vertritt die Gesellschaft aber ein besonderer Geschäftsführer (Ziffer 10.) und zwar unter deren oder unter seinem eigenen Namen (Firma), S. 21. der Statuten.
8. Mitglieder des Vorstandes sind zur Zeit:
  - a) Friedrich Bernhard Müller, Landesökonomierath zu Oldenburg,
  - b) Johann Müller, Kaufmann und Consul zu Brake,
  - c) Johann Hinrich Becker, Kaufmann zu Gleslerh.
9. Ersagmänner sind zur Zeit:
  - a) Berend Hinrich Strenten, Schiffsheder zu Brake,
  - b) Johann Friedrich Hein, Schiffsheder zu Gleslerh.
10. Die Geschäftsführung (sfr. Ziffer 7.) ist zur Zeit bei dem Handlungshause F. W. Spieler zu Bremen.

- a) Berend Hinrich Strenten, Schiffsheder zu Brake,
  - b) Johann Friedrich Hein, Schiffsheder zu Gleslerh.
10. Die Geschäftsführung (sfr. Ziffer 7.) ist zur Zeit bei dem Handlungshause F. W. Spieler zu Bremen.
- Brake, 1865 März 23.
- Amtsgericht.  
Lauw.

Das Vertheilungsregister einer für das Rechnungsjahr 1864/65 zur Stadtkasse zu erhebenden

Umlage von 3 Monaten des Armenbeitrags liegt vom 3. k. Mts. an im Geschäftszimmer des Cammerers Klostermann auf 14 Tage zur Einsicht der Theilhabigen offen. Erwäge Erinnerungen gegen dasselbe sind innerhalb dieser Frist beim Stadtmagistrate einzureichen.

Brake, 1865 März 31.

Der Stadtmagistrat.  
Müller.

Strückhausen. Die Gebrüder Hinrich und Berend Witte zu Hw.-Moor-Hartermoupp lassen am Dienstag, den

18. April d. J., Nachm. 2 Uhr,

in der Wohnung des letzteren:  
1 jährige trächtige Stute, 2 jährige Pferde, 1 Hengst und 1 Stute, sämmtlich braun; 3 Milchkühe, 3 gütige Kühe, 1 jährigen Ochsen, 2 Schafe mit Lämmern; Pferdegeschirr, 1 Kleppflug, 1 Bett, 1 Kleiderschrank, 1 Nichtbank, 3 Tische, 6 Stühle, auch 2 Last frühreifen Hater, 1 Last Weißbaser und 40 Stück Schwämme, öffentlich meistbietend verkaufen.

Käufer ladet ein

G. Heye, Auct.

Zu verkaufen. 4 bis 5000 Pfund gut gewonnenes Heu.  
Ankunft in der Exp. d. Bl.



Beim Heraunehmen der Saison erlaube ich mir, allen meinen Freunden und Gönnern mein vollständiges Lager von schwarzen Tuchen u. Tricot's, coul. Winter- u. Sommer-Duckstins, Westenstoffen in Seide, Wolle u. Pique, Halstüchern u. Clipsen, seidene u. leinene Taschentüchern, Mandettenthemden, sowie dazu passenden Leinen u. Einfäsen, Vorhemden u. lein. Kragen, glanzledernen Manschetten, Gummischuhen, Regenschirmen, Regenröcken, Filzhüten, Hofenträgern u. s. w., bestens zu empfehlen, und bemerke zugleich, daß ich für Anfertigung aller Arten Herren-Garderobe Sorge trage, und bei allen von mir zu liefernden fertigen Kleidungsstücken für beste Ausführung der Arbeiten garrantie.

### W. Zuhren.

**Messina-Äpfelzinen, Citronen, Feigen und Wallnüsse** empfiehlt

Carl Janßen.

Gesucht wird auf Mai ein kleiner Burfche zu häuslichen Arbeiten, der sich auch zum zeitweiligen Aufpassen in der Wirtschaft eignet. Auskunft in der Exp. d. Bl.

Verschiedene Sorten Thee in kräftiger, schöner Waare zu billigen Preisen empfiehlt

Carl Janßen.

**Für Confirmanden** empfehle **Gefangbücher mit Goldschnitt.**

H. Haberle.

Unter meiner Nachweisung steht noch auf Mai d. J. eine Wohnung, bestehend aus Stube, Kammer, Küche und Keller zu vermieten.

G. W. Carl Lehmann.

Durchaus rein und schön schmeckende **Coffee's** empfehle zu billigen Preisen

Carl Janßen.

Bei vorkommendem Bedarf halte meine Sandsteinarbeiten an gelegentlich empfohlen, als: Schleifsteine von 15 Zoll bis 5 Fuß, Schweinerträge, Radköpfe, Schluffsteine, Soffensteine, Fenster-Lochbänke u. s. w. Alle Arbeiten, die nicht am Lager sind, können sofort angefertigt werden.

Brake, 1865 März 30.

C. F. Wehrns.

## Je schwieriger es in unserer Zeit dem Publikum gemacht wird,

unter den zahlreich auftauchenden Erscheinungen auf dem Gebiete der Gesundheitspflege das Nichtigste zu wählen, desto größer ist die Verpflichtung eines Jeden, das wirklich Gute zur Kenntniss seiner Mitmenschen zu bringen. Aus diesem Grunde ermangelt man nicht, einen der massenhaft eingehenden Beweise für die Wirksamkeit des R. F. Daubitz'schen Kräuter-Liqueurs in die Oeffentlichkeit zu bringen:

„Sehr geehrter Herr Daubitz! Seit Jahren litt ich an hämorrhoidal-Beschwerden, die sich häufig in einer so unangenehmen Art äußerten, daß ich weder Tag noch Nacht Ruhe fand. Da wurde ich nun zufällig auf eine Ihrer Annoncen aufmerksam und erfuhr gleichzeitig von einem Freunde, daß Sie in Thorn Herrn G. F. Indeisen eine Niederlage Ihres Präparats übergeben haben. Ich ließ mir von dort einige Flaschen Ihres Kräuter-Liqueurs kommen und fand schon nach dem Verbrauch einer Flasche eine bedeutende Erleichterung. Da ich nun noch 10 Flaschen consumirt habe, sind alle meine früheren Beschwerden verschwunden, ich erfreue mich eines gesunden Appetits, wie ich ihn früher nie kannte und fühle mich wirklich wie neu geboren. Ich kann nicht unterlassen, Ihnen meinen aufrichtigsten Dank zu sagen, und wünsche im Interesse Anderer, die an ähnlichen Beschwerden leiden, sich vertrauensvoll Ihres so vorzüglichen Liqueurs zu bedienen, dann wird Vielen geholfen werden, die vorher vergeblich Hilfe suchten. Nehmen Sie nochmals meinen aufrichtigen Dank entgegen, sowie die Versicherung der ausgezeichneten Hochachtung Ihres ganz ergebenen

Wrolawec in Polen, 24. Januar 1864

G. Giesmer, Rentier.“

Dieser Liqueur ist allein ächt zu haben: in Brake bei D. Oltmann, in Elsfleth bei H. Pundt, in Genshanm bei A. W. Lübben, in Drelzdörne bei G. von Göffeln, in Reitlander-Herrenweg bei J. H. Weiske, in Strobausen bei C. Voigt.

## Ein wie bewährtes Mittel der L. W. Egers'sche Fenchel-Honig-Extract bei Kinderkrankheiten

ist, documentiren wieder folgende Anerkennungen:  
Meine beiden Kinder litten seit längerer Zeit an einer heftigen Grippe mit Husten. Ich brachte den L. W. Egers'schen Fenchel-Honig-Extract in Anwendung. Schon nach Verbrauch von einer Flasche fühlten die Kinder bedeutende Linderung, so daß ich nach Verbrauch von 2 Flaschen die Krankheit meiner Kinder gänzlich beseitigt hatte u. s. w.

Wüste-Giersdorf, 17. Januar 1865.

Wilhelm Wiesner, Schuhmachermeister.

Ich halte es für meine Pflicht, den Schleifischen Fenchel-Honig-Extract aus der Fabrik von L. W. Egers in Breslau meinen Mitmenschen zu empfehlen, indem mein Söhnchen durch den Gebrauch desselben zweimal vom Stickschusten (oder Keuchschusten) befreit wurde.

Osterwick, 17. Januar 1865.

Ch. Bub.

Man hüte sich vor dem elenden Nachahmungsschwindel und achte genau darauf, daß jede Flasche mein Siegel, so wie mein Etiquette nebst meinem Facsimile trägt und entweder von mir selbst bezogen ist oder aus der allein berechtigten Niederlage bei F. H. Wied in Brake.

L. W. Egers in Breslau, Messergasse 17, zum Bienenstok.

**Krankenheiler-Seife.** Es giebt davon 3 Sorten: Jodsoda-Seife, als ausgezeichnete Toiletteseife und bewährtes Präservativmittel gegen Unreinigkeit der Haut und alle Hautkrankheiten; sie ist allen Kosmetischen und anderen Seifen um so mehr vorzuziehen, als sie neben der medicinischen Wirkung die Haut zugleich weiß macht, und nicht theurer kömmt, als andere gute Toiletteseife. 2. Jodsodaschwefelseife, als unfehlbares und durchaus unschädliches Heilmittel gegen: alle Hautkrankheiten, Scropheln, Flechten, Drüsen, Kröpfen, Verhärtungen, Geschwüre (selbst bössartige und syphilitische), Schrunden, namentlich auch gegen Frostbeulen. 3. Die verstärkte Quellsalseife, für veraltete, hartnäckige Fälle, in denen die Jodsodaschwefelseife nicht stark genug wirken sollte. Die Seife ist von so überraschender Heilkraft, daß sie nach den Attesten vieler der berühmtesten Aerzte Deutschlands selbst in den hartnäckigsten Fällen, in denen andere Mittel erfolglos blieben, noch vollständige Heilung bewirkte.

Zu beziehen durch: G. W. Carl Lehmann in Brake.

Wirklich mühebesparende grüne Erbsen und weiße Bohnen empfiehlt billigst

Carl Janßen.

Eine erst zweimal gebrauchte Waschmaschine (Baucher) sehr billig zu verkaufen. Nachweisung in der Exp. d. Bl.

Den so berühmten und bewährten approbirten **weißen Brust-Syrup** von G. A. W. Meyer in Breslau, empfiehlt die Niederlage von

H. Haberle.

Smirna- und Muscat-Nosinen, Corinthen, getrocknete Aepfel und Pfannnen in schöner Waare empfiehlt

Carl Janßen.

Zu verkaufen. Die erwartete 3. Sendung Ziehharmonikas mit Glocken traf so eben wieder eine große Auswahl ein.

D. L. Albers & Co.

Photographie-Album, schon von 12 Gf. per Stück an, empfiehlt bestens

Carl Janßen

Brake. Die zum hiesigen Vermögen des abwesenden Rechnungsführers Janßen von Brake gehörende, zu Brake an der Schulstraße belegene Immobilien sollen am

Donnerstag, den 6 April d. J.,

Mittags 12 Uhr,

im Lokale des hiesigen Großherzoglichen Amtsgerichts öffentlich meistbietend verkauft werden.

J. J. Meyer.

Brake. Bei dem Unterzeichneten ist zu haben:

## Statistische Uebersicht

des **Braker Handels- u. Schiffahrts-Verkehrs** im **Jahr 1864.** Preis 10 Gf.

G. W. Carl Lehmann.

Eine ganz neue Art **Summi-Sauger** mit und ohne Flaschen.

Carl Janßen.

Am 2. April Morgens früh kann das Gar-tenland zugemessen werden.

J. G. Meinke.

Welsch bei Broden und angebrochen zu billigen Preisen.

Carl Janßen.

Frische Grädwurst, Leberwurst, Sülze und Würstschmalz, sowie auch frisches Schweinefleisch ist wieder vorrätzig,

bei A. Koopmann.

**Union-Versicherung-Compagnie zu Elsfleth.**

Wir bringen hiedurch zur Kunde, daß wir als Agenten unserer Compagnie für Brake und Umgegend den Herrn

J. A. Hage zu Brake,

für Stedingerland den Herrn

B. A. Wabbe zu Weserdeich

ernannt und dieselben ermächtigt haben, für unsere Compagnie auf Grund der Statuten Versicherungen gegen Seegefahr abzuschließen.

Elsfleth, März 1865,

für die Union-Versicherung-Compagnie:

Johann Becker. G. Wenpe. Schliemann.

Bezugnehmend auf vorstehende Anzeige halten wir uns zur Vermittelung von Versicherungen bestens empfohlen.

Brake und Weserdeich im März 1865.

J. F. Hage.

B. F. Wabbe.

## Braker Schützen-Verein.

Die regelmäßige General-Versammlung wird hiermit vom 2. auf den 9. April d. J. verlegt, zu welcher sich dann die Mitglieder um 5 Uhr Nachmittags auf dem Schützenhofe einfinden wollen.

Der p. t. Hauptmann.

Brake-Fünfkhausen. Zur bevorstehenden Frühjahrs-Saison empfiehlt sich die Unterzeichnete zum Waschen, Annähen, Färben und Pressen von Strohhüten, unter Aufsicherung prompter und billiger Bedienung.

Chefrau Sieling, Grenzstraße.

## Zon-Halle.

Montag, den 3. April 1865.

**Musikalische Abendunterhaltung** der Gesellschaft des Komikers H. Teden, wozu er gegenw. einladet

Job. Frobose.

## Mechanisches Theater

im Salon des Herrn G. v. Hütschler.

Da der Unterzeichnete hier eingetroffen ist und namentlich im Fache der Nebelbilder etwas ganz vorzügliches vorführen kann, so bittet derselbe ein geehrtes Publikum, ihm das früher geschenkte Wohlwollen auch jetzt wieder zu Theil werden zu lassen.

G. Wipking, Mechanikus.

## Geburts-Anzeige.

Durch die allgütige Geburt eines gesunden, kräftigen Knaben wurden hoch erfreut.

Brake, 30. März 1865.

G. Meyer und Frau, geb. Helmers.

Redaction, Druck und Verlag von G. W. Carl Lehmann.

