Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Stadt Brake i. Oldbg.

Wittholt, Theodor

Brake, 1906

Festschrift

zum

50jährigen Bestehen

der

Stadt Brake i. Oldbg.

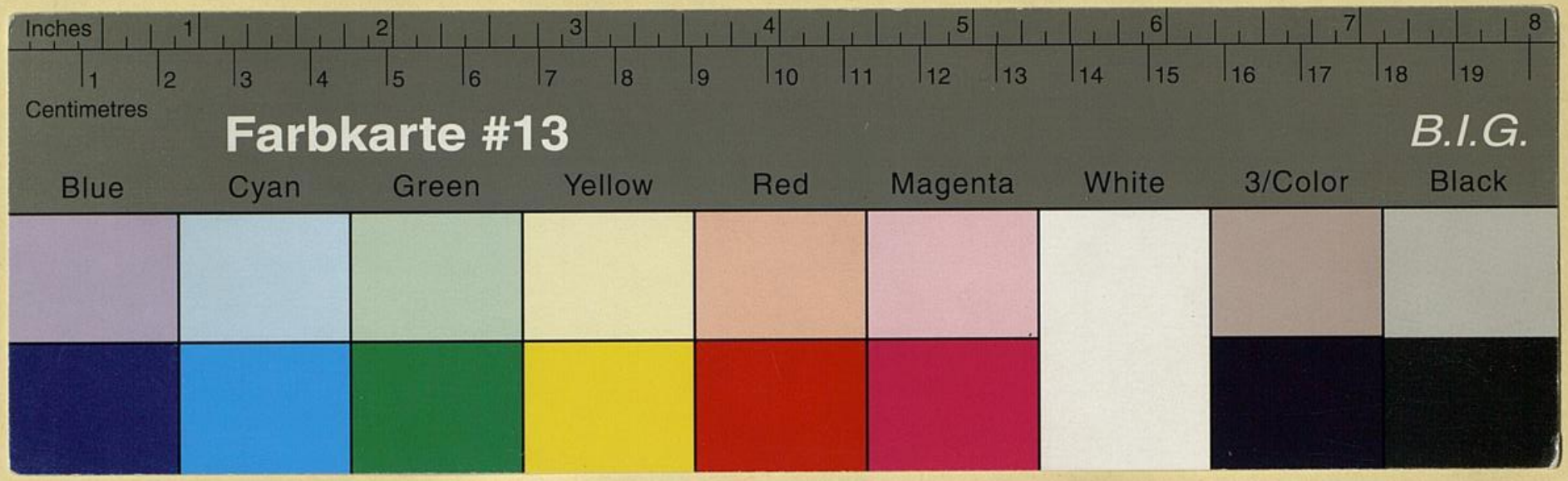
Im Auftrage der Stadt herausgegeben

von

Th. Wittholt,
Lehrer in Brake.

Brake, 1906.
Druck von W. Auffurth's Buchdruckerei.

WILHOLD BRAKE



J. No 263/1906.

Herrn Geh. Archivrat
Dr. Sello, Oldenburg

Im Auftrage des Herrn Bürgermeister Schumacher hier übersende Ihnen f. das Archiv 1 Exbr. Festschrift zum Brake.

Hochachtungsvoll

Brake, d. 25 Septbr. 1906. W. Rabitz.

Festschrift

zum

50jährigen Bestehen

der

Stadt Brake i. Oldbg.

Im Auftrage der Stadt herausgegeben

von

Th. Witthölt,
Lehrer in Brake.

Mit 4 Karten bzw. Plänen

Brake, 1906.
Druck von W. Auffurth's Buchdruckerei.

Vorbemerkung.

Nachfolgende Blätter sind im Auftrage der Stadt zum 50jährigen Bestehen derselben am 1. Mai d. J. zusammengestellt. Bei der Ausarbeitung sind benutzt worden: L. Kohli, Handbuch einer historisch-statistisch-geographischen Beschreibung des Herzogtums Oldenburg, K. G. Böse, Das Großherzogtum Oldenburg, Dr. Paul Kollmann, Statistische Beschreibung der Gemeinden des Herzogtums Oldenburg, Emil Pleitner, Oldenburg im neunzehnten Jahrhundert, F. Buchholtz, Aus dem Oldenburger Lande, Franz Poppe, Zwischen Ems und Weser, Dr. Wilh. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt (1892—1902), Hedwig Schultz, Brommy, Jahresberichte des Braker Handelsvereins und der Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg, Akten, Fest- und Tageszeitungen. Allen Behörden, Firmen und Privatpersonen, die den Unterzeichneten mit Material unterstützt oder sonst die Arbeit gefördert haben, sei hiermit herzlichster Dank gebracht, ganz besonders den Herren Pleitner-Oldenburg, Oehlmann-Atens und Petersen-Brake!

Unterzeichneter ist sich wohl bewußt, daß die nachfolgende kleine Chronik von Brake noch manche Lücke aufzuweisen hat, hofft aber doch auch, einen kleinen Beitrag zur Geschichte der Stadt geliefert zu haben, soviel sich eben in der kurzen Zeit von 3 Monaten beschaffen ließ.

Und so mögen denn diese Blätter hinausflattern in die Welt und an ihrem bescheidenen Teile dazu beitragen, die Liebe zur Heimat zu wecken und fördern!

Ostern 1906. **Theodor Wittholt.**

Brake.

Durchs Tauwerk pfeift der Wind und peitscht die Masten,
Die Wellen spielen mit des Ufers Ried.
Die Ferne bringt dir tausend reiche Lasten,
Im Wandern singt die Weser dir ein Lied. —

Frei schlägt das Herz, wo Wind und Wogen rauschen,
Klar ist das Aug' und stark der Männer Hand.
Und wie sie fremder Völker Güter tauschen,
Da wächst der Segen an des Stromes Rand.

Dem Knaben zeigst du Bilder goldner Ferne,
Dann schickst du ihn nach Süd und Norden aus,
Jedoch sein Herz schaut nach dem Heimatsterne,
Und heiße Sehnsucht zieht ihn heim, nach Haus.

Wenn er dann wieder hoch vom Deichesrande
Die Heimat schaut, spricht seine Lippe leis':
„Gott schirme dich, du Stadt am Weserstrande,
Er segne dich und deiner Söhne Fleiß!"

Emil Pleitner.

Inhalt.

I.

Brake

gehört mit Elsfleth und Varel zu den jüngsten Städten des Großherzogtums Oldenburg. Der älteste Stadtteil aber, Harrien, wird bereits im Jahre 1139 genannt. Dr. Paul Collmann berichtet darüber in der statistischen Beschreibung der Gemeinden des Herzogtums Oldenburg:

„Damals besaß das Kloster St. Pauli vor Bremen in Horegan (Harrien) 8 Land, in Uthhoregan (Außen-Harrien) 5 Land. Schon um 1200 und später hatte das Bremer Domkapitel den Zehnten in Haregen, der 1384 und 1420 dem Domprobst zukam. Im 13. Jahrhundert besaßen die Grafen von Oldenburg und von Oldenburg-Bruchhausen Ländereien in Utharincge. Der Ort erlangte eine gewisse Bedeutung als Grenzpunkt der Rüstringer, die 1315 und 1334 mit den Bremern zur Erledigung von Streitigkeiten Zusammenkünfte, wie früher in Elsfleth, so jetzt in Haregerhorne verabredeten. Außer Middelstharghen und Utharghen wird Lutken Herghen erwähnt, das in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Herrschaft gehörte. Graf Gerd der Mutige (1440—82) ließ hier 1470 die Harrierburg erbauen, die aber in der großen Fehde am 31. Mai 1474 von den Bremern zerstört wurde." Gerds Nachfolger, Graf Johann XIV. von Oldenburg (1482 bis 1526) erhielt 1514 Stadland, baute die Feste Ovelgönne und ließ größere Deicharbeiten im Stadlande ausführen, und unter seinem Nachfolger Anton I. (1526—73) wurde 1531 das Lockfleth[1]) bei der Harrier-Brake abgedämmt. 1590 sagte ein Zeuge aus, daß das Dorf Utharrige in der Weser liege. Nach Collmann ist dieses Außen-Harrien später in der Weser untergegangen.

Aus einer Kontributionsliste vom Jahre 1693 geht hervor, daß in Harrien 20, in Brake 29 und in Fünfhausen 5 — daher der Name! — Grund- resp. Hausbesitzer vorhanden gewesen und am 15. August 1769 zählte man in Fünfhausen 78, Harrien 168 und Brake 200 Einwohner.

Ueber Harrien und Brake heißt es in einer Beschreibung vom Ende des 18. Jahrhunderts:

---

[1]) Das Lockfleth zweigte sich hier von der Weser ab, floß ziemlich parallel mit derselben nördlich und wandte sich in der Gegend von Seefeld nordwestlich zur Jade. Plan 1.

„Das Dorf Harrien ist vermutlich einer der ältesten Wohnplätze an der Weser, wo sich Seefahrende und Schiffer niedergelassen haben. Es liegt nahe am Deich von Ost zu West und hat zwei Reihen Häuser, welche an beiden Seiten der nach Ovelgönne durch das Dorf führenden Heerstraße liegen. Nächst diesem Dorfe Harrien liegt in einer beinahe ununterbrochenen Reihe Häuser Brake, ein Flecken an der Weser, wo beinahe alle aus der See auf die Weser kommende, größtenteils mit Waren, die nach Bremen bestimmt sind, beladene Seeschiffe gelöscht und beladen werden. Dieser Ort führte vormals den Namen Harrier-Brake, wodurch man sagen wollte die in der Nähe des Dorfes Harrien eingerissene Brake." (Deichbruchstelle)

Hermann Allmers erklärt den Namen in seinem „Marschenbuch" folgendermaßen: „Dicht an der inneren Seite der Deiche, gefüllt mit klarer Flut, sieht man wohl hie und da stille, rohrumkränzte Kolke, in den Marschen meistens Braken genannt." Das Wort selbst hat im Laufe der Zeit folgende Veränderungen erlitten: Braacke — Bracke — Brake (seit etwa 1820).

Schon am Ende des 18. Jahrhunders war Brake der bedeutendste Schiffahrtsplatz an der Weser auf oldenburgischem Gebiet. Es galt bereits damals als „nahrhafter Flecken" und hatte 43 Häuser, die sich in ununterbrochener Reihe bis „Braksiel" erstreckten. Mit letzterem sind die Häuser gemeint, welche in der Nähe des alten Braker Sieles standen. Zu beiden Seiten dieses Sieles war viel Grodenland, so daß sich der Deich in einem großen Bogen im Verlaufe der jetzigen Mitteldeichstraße, Bahnhof, Schultzes Fabrik und dann östlich zur Norderdeichstraße hin erstreckte. Das Land nördlich vom Siel war der Klippkanner, das südlich davon gelegene der Braker Groden. Dieser, so wird dann weiter berichtet, „erstreckte sich vormals weiter in die Weser als jetzt; da, wo jetzt die Weser fließt, ungefähr in der Gegend, wo nun die Duc d'Alben vor der herrschaftlichen Zimmerwarft stehen, hat 1620 ein Haus, welches auf einer Erhöhung oder sogenannten Bulten erbauet gewesen, gestanden, wo der Vogt Schnetter zu Graf Anton Günthers Zeiten (1603—67) gewohnt hat, welcher Schnetter zugleich den Weserzoll[1]) erhoben hat. Dieses Haus hat der Graf Anton Günther dem Schnetter geschenket, auch zufolge desfälligen Dokument 3 Jück 124 Ruten vermutlich neu eingedeichtes und daher der Landesherrschaft zuständiges Land; auf einem Teil dieses Landes stehet jetzt das Amthaus[2]) und zum Teil des Herrn Inspektor Claußen Haus[3]). Dieses Haus hat noch den Wetterhahn mit der Jahreszahl 1620, der auf dem vorgedachten Schnetter'schen Hause war. — Noch vor 10 Jahren stand im Brakgroden auf einer solchen Erhöhung ein Haus und alte Leute erinnern, daß noch ein drittes Haus dort

[1]) Das Zollbrett wurde zuerst am 24. März 1624 bei der Harrierbrake angebracht

[2]) später Haus der Firma Müller an der Kaje.

[3]) später Apotheke.

gestanden habe. Jetzt stehen die Häuser, außer dem des Helgenmeisters, zum Theil außerhalb Deichs, aber nahe an selbigem auf Erhöhungen, zum Theil innerhalb Deichs."

In Brake muß damals ein reges Leben geherrscht haben. Von der oben erwähnten „herrschaftlichen Zimmerwarft"[1]) erklang das fleißige Hämmern der Zimmerleute. Längs des Ufers, in einer Entfernung von 120 bis 200 Fuß, befanden sich gegen 30 Duc d'Alben[2]), woran außer Kähnen und kleinen Fahrzeugen zahlreiche große Schiffe lagen, meist Bremer, die ihres Tiefgangs wegen die Stadt Bremen nicht erreichen konnten.

Über das Leben und Treiben in Brake entwirft Ludwig Kohli in seinem „Handbuch" vom Jahre 1825 folgendes Bild: „Von den vielen, zur Zeit der Schiffahrt sich hier aufhaltenden Schiffern und Matrosen und dem übrigen starken Verkehr, indem viele zur Ausrüstung und Verproviantierung der Schiffe erforderliche Bedürfnisse hierher zu Markte gebracht werden, und sich viele Bremer in Geschäften hier aufhalten, hat dieser Ort viele Nahrung, die durch einen seit etwa 40 Jahren neu eröffneten Erwerbszweig noch beträchtlich vermehrt ist, nämlich das sogenannte Sollern (Aufbewahren) der Stadt-Bremenschen Kaufmannsgüter; wodurch nicht allein ein Beträchtliches an Miete (Lagerheuer), sondern auch an Speditionsgebühren und Arbeitslohn gewonnen wird. Auch wird von hieraus Everfischerei getrieben, welche darin besteht, daß die Fischer mit einem Ever (einem scharf gebauten Fahrzeuge von 8—10 Tonnen) welches unten im Raume verschiedene, teils mit süßem, teils mit salzigem Wasser angefüllte Behältnisse, erstere für die Flußfische, letztere für Seeschiffe, hat, an die Mündung eines Flusses, oder in die See fahren und daselbst fischen."

Es fehlte aber in Brake schon seit längerer Zeit an passenden Bauplätzen. Da reichte am 30. März 1796 Remmert Block ein Gesuch ein, seine Landköterei, zu welcher ungefähr 5 Jück Land gehörten, stückweise öffentlich verkaufen zu dürfen. Vom Amtsvogt Gether wurde der Verkauf, um den Anbau von Häusern zu fördern, empfohlen. Da erhielt dieser aber am 14. Mai 1796 von der herzoglichen Kammer in Oldenburg den Auftrag, „durch einen zuverlässigen und bei dem Verkauf auf keine Weise interessierten Mann für die gnädigste Herrschaft für die 4 Jück bis zu 3000 Taler und für das Haus mit bis zu 4900 Taler Gold bieten zu lassen." Am 20. Mai wurden dann die 4 Jück, nach neuem Maß 5 Jück, für 2505 Taler von der Herrschaft angekauft. Haus[3]) und Garten des Remmert Block kaufte Jürgen Block. Im März 1797 waren

---

1) Schiffswerft auf dem Oltmann'schen Platze rechts vom jetzigen Elektrizitätswerk.

2) Die erste Duc d'Alben Anstalt wurde im Sommer 1787 errichtet.

3) Amtsvogt Gether berichtet davon: „Der Sage nach soll das Blocksche Haus zum Hammelwardermoor abgebrochen und hierher versetzt sein und da, wo jetzt mein Haus stehet, vormals ein Stall gestanden haben."

auch schon die Besitzungen des Zollinspektors Claußen — früher Bodeckers Land — von der Landesherrschaft angekauft, sodaß dieselbe nunmehr das ganze Gelände nördlich der alten Heerstraße bis zum Deich hin im Besitz hatte[1]). Dann schrieb Gether nach Oldenburg: „Zufolge Erdbuch haftet auf das Block'sche Land kein Dienstgeld Dies ist auch in Ansehung meines Hauses der Fall. welches auf dem Schnetter'schen, hier zunächst Claußen'schen Landes, welches zum Teil frei ist, stehet. — Damit weit mehr Hausplätze angewiesen werden können, muß ungefähr in der Mitte des gekauften Landes von Westen nach Osten eine Straße angelegt werden." So wurde also auf Gethers Veranlassung die Breitestraße angelegt. Um für dieselbe beim Deich eine genügende Breite zu erhalten, mußte noch vom Meiners'schen Garten ein Landstreifen, 30 Fuß breit, für den Preis von 200 Talern angekauft werden. Auf der Grenze zwischen dem Block'schen und Claußen'schen Lande wurde 1798 die jetzige Lindenstraße angelegt und zwar „in einer Breite von 12 Fuß und mit einer Auffahrt nach dem Deiche zu, längs dem Ufer des Höhlentiefs aber mit einem Gelände — für welches daher noch 2 Fuß Breite mehr genommen werden müssen —, das mit einer Reihe Linden bepflanzt werden soll, . . . Linden die am besten aus Holland oder Hamburg zu erhalten sein dürften." Der Bau dieser Straßen fand in den Jahren 1798 bis 1801 statt und waren dazu etwa 4500 Fuder Sand und ebenso viele Tonnen Straßensteine erforderlich. Um die nötigen Deichtriften vor der Breiten- und Lindenstraße herzustellen, wurde die erforderliche Erde aus dem Klippkanner Groden herbeigeschafft. Zu der Zeit ist dann auch wohl die alte Heerstraße geplastert, die vom Schaart (Kaje) durch die Georgstraße bis zum jetzigen Posthause, dann durch die heutige Schul- und Kirchenstraße nach Braksiel führte. Da Claußen aber schon die Strecke neben seinem Garten hatte pflastern lassen, berichtet Gether dazu: „Wenn Kaufmann Johann Müller und Johann Ohmstede und Jürgen Block dann auch, wie ich hoffe, längs ihren Häusern eine Steinstraße legen wollten, diese sich von Braksiel bis an den Schaart erstrecken wird, als welches sehr zur Aufnahme von Brake gereichen würde."

Das herrschaftliche Land wurde in 37 Bauplätze eingeteilt und 1810 waren auf der „neuen Anlage" bereits 36 Hausplätze angewiesen und 27 Häuser erbaut. Die Anbauer hatten 3 Freijahre, mußten aber auch das Trottoir in einer Breite von 5 Fuß vor ihren Hausplätzen anlegen. Verboten wurde, das Trottoir durch Bänke vor den Häusern, Kellerluken und dergl. zu schmälern. Die Häuser durften nur mit Ziegeln gedeckt und diese nicht in Strohdocken, sondern nur in Kalk gelegt werden.

Durch die lebhafte Bautätigkeit, durch die vielen Straßenarbeiten und ganz besonders durch den regen Schiffsverkehr — waren

[1]) Plan 2 von 1798.

doch durchschnittlich in den letzten 6 Jahren jährlich 300 Seeschiffe in Brake gewesen — hatten die Einwohner großen Verdienst. Immermehr siedelten sich hier an und bald stieg die Seelenzahl für Brake und Harrien, die schon beide einen Ort ausmachten, auf 850. So konnte der Flecken die kommende schwere Zeit, als infolge des im Mai 1803 zwischen England und Frankreich erklärten Krieges die Schiffahrt ganz darniederlag, einigermaßen gut überstehen.

Bereits im Jahre 1797 waren zwei französische Kaperschiffe vor der Weser und brachten am 24. Juli das nach Hull bestimmte schwedische Schiff „Aurora" hier auf. Der hiesige Amtsvogt Gether erhielt deshalb im Juli desselben Jahres von dem Kanzleirat W. aus Elsfleth folgende Zeilen: „Ich bedauere, daß bei den Aussichten zum nahen Frieden die französischen Kaper uns noch auf den Hals kommen und Ihnen, lieber Herr Vetter, viel zu schaffen machen. Man weiß nicht, wie man solche Gäste empfangen soll und ist dabei verlegen. Schreiben Sie mir doch, wenn Sie Zeit haben, wie es jetzt mit der Sache steht und ob wir Hoffnung haben, den ungebetenen Gast absegeln zu sehn. Nach Briefen aus Paris vom 18. ist der Friede weit gefördert." Am Schlusse des Briefes steht die Frage: „Ist das Kaperschiff mit Franzosen besetzt?"

Bewaffnete britische Schiffe erschienen 1798 und 99. Durch diese waren verschiedene andere Fahrzeuge untersucht worden, und beschwerten sich die Führer über eine solche Behandlung. Doch diese Beunruhigungen waren nur noch ein Vorspiel. Recht schwere Jahre brachen 1803 herein und dauerten bis 1808. Wegen der unsicheren Zustände ging die Schiffahrt außerordentlich zurück, was man am besten aus der Lotsengeldeinnahme ersieht. Diese betrug im Jahre 1803 noch 1860 Taler, dagegen 1804 nur 291 Taler 36 Grote. Die Lotsen[1]) mußten sogar andere Beschäftigungen suchen. Selbst das Kassengeld scheint derzeit nicht mehr sicher gewesen zu sein. Gether schrieb nach Oldenburg: „Hier sind etwa 1200 Taler in Kasse und es würde mir lieb sein, wenn ich zur Auszahlung an Die, welche wegen der Hafenanstalt Geld zu fordern haben, Auftrag erhielte, da man insbesondere jetzt mit dem Gelde gefährdet ist."

Endlich, am 25. September 1805 hob England die Blockade der deutschen Flüsse auf, dagegen erließ Napoleon am 20. November desselben Jahres von Berlin aus die sogenannte Kontinentalsperre d. h. die Absperrung aller englischen Schiffe und Waren von den ihm unterworfenen festländischen Häfen. England erklärte darauf alle Häfen und Plätze Frankreichs und seiner Verbündeten in Blokkadezustand. Napoleon antwortete mit der Denationalisierung eines

[1]) Die hiesige Lotsengesellschaft wurde Anfang 1764 errichtet und zwar waren 4 Lotsen zu Brake und 4 zu Klippkanne wohnhaft. Die Instruktion der Braker Lotsen datiert vom 24. Februar 1764 und ist unterzeichnet vom Königlich dänischen Statthalter Lynar. Bekanntlich stand Oldenburg von 1667—1773 unter dänischer Regierung.

jeden Schiffes, welches sich zu einer Fahrt nach England oder zur Entrichtung einer englischen Abgabe verstehe. Zwei englische Schiffe wagten es aber doch noch Ende 1805, Pulver nach hier zu bringen, verließen Brake aber im Februar 1806 wieder, ohne das Lotsengeld bezahlt zu haben. Im selben Monat errichtete Napoleon unter seinem Bruder Louis Napoleon des Königreich Holland, und dieser nahm im November 1806 das Herzogtum Oldenburg in Besitz. Schon am 17. November klagt deshalb der Amtsvogt über die starke Einquartierung Königl. holländischer Truppen in Brake. Auch fand sogar eine Visitation nach englischen Untertanen statt, die aber ein negatives Resultat ergab, wie aus folgender Attestierung zu ersehen ist: „Auf erhaltene Ordre habe ich sämtliche Häuser visitiert, aber keine englischen Untertanen gefunden, welches ich attestiere. Neelmeyer." Seit Januar 1807 war hier auch der Königl. Holl. Commissar Zehender stationiert, der, „soviel in seinen Kräften stand," alle nachteiligen Folgen von Brake abzuwenden wünschte, wie aus folgendem Schreiben an den Amtsvogt Gether hervorgeht: „Wenn die Kaiserl. Franz. Behörden erfahren werden, daß auf der Weser Schiffe, die nach England bestimmt sind, von hiesigen Untertanen beladen werden, wird solches für das Land, wovon ich jedes Unangenehme, so viel in meinen Kräften steht, abzuwenden wünsche, nachteilige Folgen haben können. Meine Pflicht hat es gefordert, diesen Vorfall[1]), von dem hier ganz laut gesprochen wird, nachzuforschen und muß ich denselben an meine Behörde berichten, will es Ihnen aber anheim stellen, ob Sie deshalb berichten wollen, damit von der hohen Regierung dieses Landes Vorkehrungen gegen nachteilige Folgen getroffen und ähnliche Vorfälle verhindert werden."

Brake hatte zu der Zeit viel zu leiden. Außer der Besatzung der Kanonenboote waren hier wohl dauernd 30 bis 40 Mann einquartiert, vorübergehend sogar vom 16. April an 4 Offiziere und 60 Mann und deshalb konnte Gether im Februar 1807 schreiben: „Viele Häuser in hiesiger Gegend sind Baracken ähnlich, sie sind ganz mit Zimmern ausgebaut und von vielen Menschen bewohnt. Es würde grausam sein, vielen dieser Eingesessenen anzumuten, ihre Stube, ihr Bette zu verlassen, oder dasselbe ihren Kindern zu nehmen und es einem Militär zu geben und daß sie, die selbst kaum Lebensmittel haben, das Militär beköstigen sollten." — In welcher Weise die Kahnführer belästigt wurden, zeigt folgende Bekanntmachuug. Dieselben sollen „hier zu Brake schlechterdings nicht vorbeifahren dürfen, ohne neben der Bebrückung anzulegen und ihre Papiere der Wache vorzuzeigen und wie, wenn sie dieser Warnung ungeachtet solches tun, sie ohnfehlbar zu gewärtigen haben, daß

[1]) Es handelte sich um ein Bremer Schiff, das von Elsfleth mit Ballast abgegangen, dann aber bei Fedderwarden eine nach England bestimmte Ladung Hafer eingenommen hatte.

mit einer Kugel von dem Militär auf ihr Schiff werde geschossen und daß sie dann für den ersten Schuß 3 holländische Gulden, für den zweiten 6 holländische Gulden und für die mehreren nach eben dem Verhältnis mehr zu bezahlen werden angehalten werden." Später wurden diese Vorschriften unter dem Marschall Dumonceau, welcher die holländische Armee zu beiden Seiten der Weser befehligte, noch verschärft. Deshalb teilten der Commissar Zehender und der holländische Capitän Klapp dem Amtsvogt mit, daß „nach den sehr scharfen Aufträgen, die sie in Ansehung der Schifffahrt erhalten, . . daß sie das Brake gegenüberliegende Haus auf dem herrschaftlichen Harrier Sande mit 4 Mann Soldaten besetzen müßten, indem die vorbei fahrenden kleinen Schiffe oft am Ufer dieses Sandes vorbei führen ohne anzulegen, auch zum Teil jenseit des Sandes in dem andern Arm der Weser." Im August wurde dann ferner der Kammer mitgeteilt, daß in den Vogteien Hammelwarden, Strückhausen, Golzwarden, Rodenkirchen und Schwei das 3. Infanterieregiment, ohne Offiziere 2059 Mann stark, einquartiert werden solle und so geschah es denn, daß Brake am 23. August mit 133 Soldaten, einschließlich 22 Musiker, 11 oppassers und 18 paarden belegt wurde. „N. B. Het quartier, dat voor de Colonel gemakt is, moot open blyven; voor de Capelmeester en good Logjes waar gemusiceerd kann worden." Glücklicherweise rückten diese Mannschaften am 28. August wieder ab, doch kamen schon am 16. September neue 16 Mann mit einem Offizier nach hier, so daß Gether wieder berichten konnte: „Hier sind jetzt mit der Infanterie über 60 Mann und namentlich über 40 Mann und 3 Offiziere zur Brake, eine Last, die etwa von 60 Häusern getragen werden muß." Nach dem „Reglement" des Marschalls Dumonceau mußte täglich für jeden Soldaten geliefert werden:

Een en een half pond Brood,
Een half pond runder Vleesch,
Een fles Bier,
Een Ration Brandewyn, gereknet 16 Rations op een pint (Flasche),
Een de notige groentens (Gemüse)

und für ein Pferd 10 Pfund Heu, 10 Pfund Stroh und 9 Pfund Hafer. Daß bei solchen Anforderungen Assessor Gether unausgesetzt bemüht war, die Einquartierungslast zu vermindern, läßt sich wohl denken. Doch kam die schlimmste Zeit noch Ende 1807. Am 22. und 23. November rückte das 1. Bataillon des 2. Linienregiments in die Vogteien Schwei und Golzwarden ein, während das ganze 2. Bataillon in den Vogteien Strückhausen und Hammelwarden untergebracht werden mußte. Außerdem lagen noch in Brake 5 Offiziere und 48 Mann vom 3. Bataillon desselben Regiments, so daß in der hiesigen Gegend 1687 Soldaten einquartiert waren. Von diesen standen 467 in der Vogtei Hammelwarden, 25 in Klippkanne, 344 in Strückhausen, 610 in Schwei und 241 in

Golzwarden. Diese Last war für Brake außerordentlich schwer, zumal Schiffahrt und Handel durch die Weserblockade vollständig unterbunden waren. Endlich, nachdem Hauptmann Klapp etwa 4 Monate hier gewesen, zog er mit den 48 Mann vom 3. Bataillon Ende Dezember 1807 ab. Ihm folgte am 24. Februar 1808 das ganze 1. Bataillon und endlich am 10. März auch das zweite. Damit war die Zeit der Einquartierung für Brake vorüber.

Im nächsten Jahre aber, am 6. und 7 August 1809, herrschte in Brake wieder ein reges militärisches Leben, galt es doch einen Teil der tapferen Schar des Herzogs Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Oels in Sicherheit zu bringen. Emil Pleitner, ein Braker, berichtet darüber im 1. Bande von „Oldenburg im 19. Jahrhundert“:

„Die ersten Braunschweiger stellten sich in Brake am Morgen des 6. August ein. Ein Vortrupp, bestehend aus einem Leutnant und einigen Husaren, postierte sich vor dem Hause des Amtsvogtes Gether, das an der Weserkaje, nahe dem Anlegeplatz der Schiffe, belegen war[1]). Nachmittags rückten noch 38 Offiziere und 586 Mann in Brake ein. Der geplagte Amtsvogt berichtet darüber das Folgende: „Den Nachmittag folgten Ulanen, ein Rittmeister mit einer Schwadron; von diesen erfuhr ich, daß ein ganzes Regiment Kavallerie, auch einige Kompagnien Infanterie herkommen würden und daß selbe hier zum Transport nach Helligeland (Helgoland) einquartiert werden sollten. Mittelst Bedrohung, daß ich niedergeschossen oder niedergehauen werden sollte, wurde alle Widersetzlichkeit untersagt und tätige Mitwirkung zum Embarquement verlangt. Es war bei diesen Umständen, um alles Unglück von dem hiesigen Orte abzuwenden und da man der Gewalt weichen mußte, notwendig, dafür Sorge zu tragen, daß die Einquartierung so gut als möglich geschah, und ebenfalls dahin Hilfe zu bringen, daß die nötigen Fahrzeuge und das dazu Erforderliche gewaltsam verschafft werde.“ Zur Aufnahme der Braunschweiger standen außer der amerikanischen Brigg „Shepherdeß“ (Schäferin) 7 kleinere Schiffe zur Verfügung. Da der Kapitän der Brigg, John Porter, gerade kein Temperenzler war und deshalb nicht ganz zuverlässig erschien, so wurde das Schiff mit Einheimischen bemannt. Es waren: Arend Ficke (Steuermann), Ide Addicks (Lotse), Diedrich Brunken (Schiffszimmermann) und die Matrosen Ludwig Kuhls, Johann Spohler, Cord Meyer, Johann Meyer, Christian Mester, Johann Poppe, Johann Hespen, Berend Meinardus, Hinrich Kimme und Hinrich Schomaker. . . . .

Von Elsfleth hatte man 12—14 Schiffe mitgenommen. In Brake kamen noch 8 hinzu. Der Herzog kam am Spätnachmittage in Brake an und begab sich an Bord der „Shepherdeß“. Er sandte einen Offizier zu dem Amtsvogt und ließ das dringende Verlangen

[1]) An seiner Stelle erhebt sich jetzt das Haus der Firma J. Müller.

aussprechen, alles, was noch zur Reise nötig war, auf Kredit zu liefern." Als erstes Schiff fuhr früh am 7. August der Kahn des J. H. Schmidt ab, als letztes folgte mittags die „Shepherdeß" mit dem Herzog, seinem Stabe und etwa 200 Mann. Sie entkamen alle glücklich nach England. Am Abend des 8. August trafen die Verfolger unter dem Grand-Major Müller in Brake ein. Es waren 200 Mann Infanterie und 70 Kürassiere. Müller verlangte die Auslieferung der Pferde und Effekten der Braunschweiger, doch wurde nur der vierte Teil der verkauften Pferde abgeliefert. Am 10. rückten dann auch diese Truppen wieder ab. Der Lotse Ide Addicks von der „Shepherdeß" kehrte im Oktober zurück und reichte folgende Rechnung ein:

„Rechnung.

Was mir als herzogl. Lotse wegen der zwangsweisen Schiffsreise mit den herzogl. Braunschweigischen Truppen begleichet, wobei bemerklich mache, daß in Friedenszeiten ein Helgolander Lotse oft 4 bis 500 Taler für ein Schiff von da nach der Weser zu bringen, erhält, wo ich mit Lebensgefahr vom 6. August bis 4. Oktober von Hause sein müssen, also über 8 Wochen; in England mich selbst veralimentieren, den Transport zurück bezahlen müssen und weder Heller noch Pfennig erhalten, weshalb folgendes berechne:

1. Vom 6. August oder vom Tage der Abfahrt als 7. ejusd. von Brake nach Helgoland, wo hinter Bleyen mit Kugeln begrüßt wurden, rechne nach Maßgabe obiger Anfuhr . . .	300 Rtlr.
2. Vom 9. August als Abfahrt von Helgoland bis zur Wiedernachhausekunft, als 4. October à Tag 4 Rtlr. ist	224 Rtlr.
	524 Rtlr.

Wo da 30 Rtlr. zum Lebensunterhalt habe negociiren und meine Schuhe und Beinschnallen zu Gelde machen und veräußern müssen."

Obgleich in dem Tilsiter Frieden vom 9. Juli 1807 dem oldenburgischen Herzog Peter Friedrich Ludwig der Besitz seines Landes garantiert war, nahm Napoleon doch durch ein Dekret vom 15. Januar 1811 das Herzogtum in Besitz. Infolgedessen verließ der Herzog am 27. Februar sein Land, und schon am nächsten Tage wurde die Besitzergreifung Oldenburgs seitens der Franzosen proklamiert. So wurde auch Brake französisch, und die Folgen sollte es bald merken. Schon am 19. August ließ der Herzog den herrschaftlichen Helgenplatz an den Helgenmeister Hinrich Oltmanns, der bereits seit 1793 Pächter der Werft gewesen, verkaufen. Aus dem Kaufkontrakt seien folgende Punkte mitgeteilt:

„1. Die Commissarien Sr. Durchlaucht des Herzogs von Holstein-Oldenburg, Kammerath Mentz und Canzleirath Runde, verkaufen salva approbatione ihres Durchlauchtigsten Committenten,

die zum Privateigentum Höchstdesselben gehörige, und als solche von dem kaiserl. französischen Gouvernement anerkannte Helgen-Anstalt samt dem Kiellichter und allem sonstigen Zubehör an den bisherigen Pächter derselben zum völligen unbeschränkten Eigentum.

2. Der Käufer verspricht dafür die Kaufsumme von 6250 Rtlr. in Pistolen zu 5 Tlr., von welcher Summe 1000 Rtlr. als Entschädigung des Käufers für die während seiner Pachtjahre gemachten Verwendungen abgehen, zu entrichten.

5. Beide Teile behalten sich vor, diesen Kontrakt . . . . in die durch die kaiserl. französischen Gesetze vorgeschriebene Form bringen zu lassen." —

Die Fischer auf der Weser wurden einem Fischfangsaufseher unterstellt. Jedes Schiff bekam eine Nummer, die vorne an das Schiff und auf das große Segel gemalt wurde. Die Douanen konnten bis 4 Meilen in See die Schiffe untersuchen. Kein Schiff durfte verkauft oder gesloopt werden, bevor nicht dem Marinekommandanten in Hamburg Anzeige gemacht worden war. Jedes Schiff, welches überführt wurde, in Helgoland gewesen zu sein, oder von dort zu kommen, wurde verhaftet und der Kapitän mit dem Tode bestraft. War die Mannschaft mitschuldig, so traf sie ebenfalls die Todesstrafe oder sie wurde in die Marine eingestellt.

Es fehlte damals aber den Franzosen eine gute Flotte. Deshalb konnten sie die Kontinentalsperre nur schwer durchführen. Ihre kleinen Kanonenboote wagten sich nicht hinaus und lagen in den kleinen Häfen und Sielen. So konnten englische Kriegsschiffe gegen das Ende der französischen Zeit bei Brake ein französisches wegnehmen. Und als dann in der Völkerschlacht bei Leipzig am 18. Oktober Napoleons Macht endlich gebrochen war, kehrte der Herzog Peter Friedrich Ludwig am 27. November 1813 nach Oldenburg zurück. Damit hatten die französische Zeit und zugleich die englische Blockade ihr Ende erreicht. Jetzt konnte sich die Schifffahrt, dieser Haupterwerbszweig Brakes, wieder frei entfalten. Ein Hindernis bildete nur noch der Elsflether Weserzoll. Trotz des heftigen Wioerspruchs der Bremer Kaufleute hatte derselbe sich bisher erhalten. Sein Ertrag war mit der Einfuhrmenge des Bremer Handels beständig gestiegen und betrug in den letzten Jahren über 100 000 Taler. Nicht der geringe Zoll, sondern vor allem der unvermeidliche Zeitverlust und die schleppende Abfertigung, bei welcher oft mehr als eine Tide für die Weiterfahrt verloren gingen, waren für den Handel der größere Uebelstand. Bereits durch den Reichsdeputationshauptschluß von 1803 wurde die Aufhebung des Weserzolles bestimmt, kam aber erst am 7. Mai 1820 zur Ausführung.

Fünf Jahre später brach über das Oldenburger Land ein großes Unglück herein: Die Februarflut 1825 überschwemmte 8 Quadratmeilen und verursachte an Vieh, Eingut, Ländereien usw. einen Schaden von 402 324 Mk. Die Mittagsflut am 3. Februar hielt

sich noch mäßig hoch, aber die nachfolgende Ebbe brachte das Wasser nur wenig zum Sinken und währte kurze Zeit. 3 bis 4 Stunden vor der nächsten Hochwasserzeit stand das Wasser schon mit den Deichen in gleicher Höhe, stieg von Minute zu Minute und erreichte hier schließlich in Brake die Höhe von 3,27 m über den Normalpunkt. Massenweise stürzte das Wasser über die Deiche, griff diese von allen Seiten an, so daß allein im Amte Brake 9 Kappstürzungen vorkamen. Von dem Wasser wurde in der Stadt selbst an vielen Stellen das Steinpflaster aufgerissen, zwei Schiffe auf den Strand gesetzt und mehrere Duc d'Alben zerstört. (An unserer Nordseeküste hatten die Deiche schwer gelitten und erforderte die Wiederherstellung derselben einen Kostenaufwand von 1 884 804 Mk.)

Damals hatte Brake etwa 1900 Einwohner. Gezählt wurden am 1. Februar 1828 1693, am 1. Juli 1837 2106 und zur selben Zeit 1846 2264 Personen. Ebenso beständig stieg in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der Schiffsverkehr, er erreichte 1830 sogar die Höhe von 557 Schiffen. Da aber erfuhr der Handel Brakes eine gewaltige Störung. Infolge zunehmender Versandung der Weser konnten die größeren Seeschiffe Bremen nicht mehr erreichen, und deshalb legten die Bremer 1827 rechts der Wesermündung Bremerhaven an. Nun fiel die Anzahl der Schiffe in Brake von Jahr zu Jahr: 1831 waren es noch 481, 1832 334, 1836 nur noch 128 Schiffe. Es wurde deshalb Zeit, Brake wieder aufzuhelfen, und das geschah durch die Erhebung desselben zum Freihafen am 1. Januar 1835. Rasch hob sich nun der Schiffsverkehr wieder. In den folgen Jahren kamen hier an 148, 156, 218, 202, 248, 261, 366, 343, 361, 466 und 552 Schiffe.

Nach der Anlage seines neuen Seehafens an der Wesermündung suchte Bremen auch den Handel möglichst nach dort zu leiten. Den Verlust suchte Brake wieder durch die Beteiligung an der sogenannten „Grönlandfahrt" wett zu machen. Dem Beispiele anderer Staaten[1]) folgend, begann es damit, Schiffe auszurüsten und in die nordischen Gewässer zu senden, die den Walfang[2]) be-

---

[1]) Nordamerika sandte z. B. 1849 600 Fahrzeuge mit einem Werte von 20 Mill. Dollars auf den Walfang aus.

[2]) Zwei interessante Aktenstücke, betr. den Fang eines Walfisches bei Brake im Jahre 1691, teilte der hiesige „Weserbote" in Nr. 100 vom Jahre 1893 mit. Sie lauten:

I.

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster, Allergnädigster König und Herr 2c

Ew. Königl. May. Habe Allerunterthänigst Berichten sollen, daß in der der Weser (so bei menschen Zeiten nicht geschehen mag sein) sich ein junger Wallfisch befunden hat, Welchen die Bracker und Harrier Kahnführer daß erst Mahl genseit der Klip-Kante vor drey Tagen Haben Ausdagen sehen. Da sie dann mit jhren sämbtlichen Kahnen erwehnten Fisch nach dreytägiger Arbeit Bey dem Harrier Sandt auf die Flothe getrieben, da sie dan so nahe gekommen, daß Sie den Fisch Gestern Abendt spätte mit 2 Har-Punen geschossen, und endlich offt erwehnten Wal-Fisch Biß genseit der Klip-Kannte nachfolgen müssen, Allwo er sich dann Zu sterben geleget; Haben also ged. Kahnführer

treiben sollten. Ein solcher „Walfischfänger" war mit reichlich 30 Mann besetzt, an deren Spitze der „Kommodore" stand. Bei der ziemlich harten Arbeit mußte die Verpflegung besonders gut sein und rechnete man deshalb pro Kopf wöchentlich 4 Pfund Fleisch, 1 Pfund geräucherten oder 1½ Pfund gesalzenen Speck, 1 Pfund Butter und 6 Pfund Brot. Da nun ferner eine Grönlandfahrt rund 5 Monate dauerte, so mußten große Proviantmengen mitgenommen werden, durch deren Einkauf die Braker Geschäftsleute guten Verdienst hatten. Ferner wurde durch diesen neuen Erwerbszweig der Schiffsbau wesentlich gehoben, die Reepschlägereien und Segelmachereien sehr gefördert und der Landwirtschaft ein gutes Absatzgebiet eröffnet Das erkannte auch die Regierung und gestattete die freie Einfuhr des Transpeckes. Die Fahrt wurde zeitig

---

den Fisch, welcher sich 32 fües langk und 18 fües dick befindet (: wie beylommende Maeß bezeiget :) so fohrt nach der Bracke beym Schlitten Schardt Gebracht. Weile aber besorget wirdt, daß der Fisch in den warmen tagen Kürzlich ein greulichen stank von Sich geben würde, Also Habe Ew. Königl. May. Allerunterthänigst Bitten sollen, daß Sie Allergnädigst Geruhen, mihr einen Allergnädigsten Befehl zu ertheillen, Wie ich mich damit verhalten soll;

Verbleibe
Hammelwarden
den 31. May
Anno 1691.

Ew. Königl. May.
Aller Untter Thänigster
Diener
S. F. Röhmer.

Dem Allerdurchlauchtigsten, Großmächtigsten Fürsten und Herrn, Herrn Christian den Fünften, König zu Dänemarkt, Norwegen, der Wenden und Gothen, Hertzoge zu Schleswig, Holstein, Stormarn undt der Ditmarschen, Graff zu Oldenburg und Delmenhorst ꝛc. Meinem Allergnädigsten Herrn à Oldenburg.

II.

An
den Vogt Röhmer zu Hammelwarden
Noie. Regiminis et Camerae Dero ꝛc.

Tit.

Wir haben erhalten und verlesen, waß ihr wegen eines alldorten auf der Weeser durch die Bracker und Harrier Kahnenführer gefangenen kleinen Wallfiches von 32 fües lang und 18 fües dick, unterm heutigen dato, anhero berichtet. Gleich nun ein dergleichen Casus bey Menschen Denken sich dieser orthen nicht begeben. Und wir dahero nicht wissen können, was Ihre Königl. Maytt fürs künftige in solchen Fällen allergnädigst zu verordnen entschlietzen werden. Also lassen wir diesmahl ohne weitere Folge geschehen, daß solcher fisch, weil Er umb diese Zeit Jahres ohne Eines besorgenden ungemeinen gestankes bis zur Einholung Einer Königlichen Ordre nicht beliegen Bleiben kann, denjenigen, die selbigen gefangen und desfalß Mühe und kosten gehabt, an deren statt abgefolget werde, umb selbigen nach Ihrer gefälligkeit sich zu nütze zu machen. Weil allher wohl zu vermuthen, daß die Kahnenführer einigen thran davon werden brennen lassen, So habt Ihr Ihnen zu bedeuten Und darüber zu halten, daß von dem darob kommenden Thrane etwa der Zehndte theil stat einer Erkenntlichkeit an das Kloster undt Armen Hauß Blankenburg gegeben werde. Und könnt Ihr im Uebrigen gute acht haben, waß und wie viel die Kahnenführer aus diesem Fische machen und wie viel nach angewandter Unkosten übrig behalten, damit man hiernechst davon einige Nachricht beibehalten können. Gott mit Unß.

Oldenburg, den 31. Mai 1691.

im Frühjahr angetreten, sobald die Eisverhältnisse es nur gestatteten, ja, oft wurde sogar das Eis ausgesägt, damit das Schiff fortkommen konnte. Dem Beispiele Brakes folgten auch bald Elsfleth und Stedingen, und im Jahre 1845 brachten sämtliche 9 Grönlandfahrer der Weser 16 Wale, 39900 Robben und einen Eisbären heim. Der Walspeck wurde hier in der Tranbrennerei, die nördlich vom alten Sieltief im Klippkanner Groden stand, ausgebraten. Für eine Tonne Tran wurden damals etwa 20 Taler, für ein Robbenfell 24 Groten bezahlt, so daß die Grönlandfahrt ziemlich gewinnbringend war.

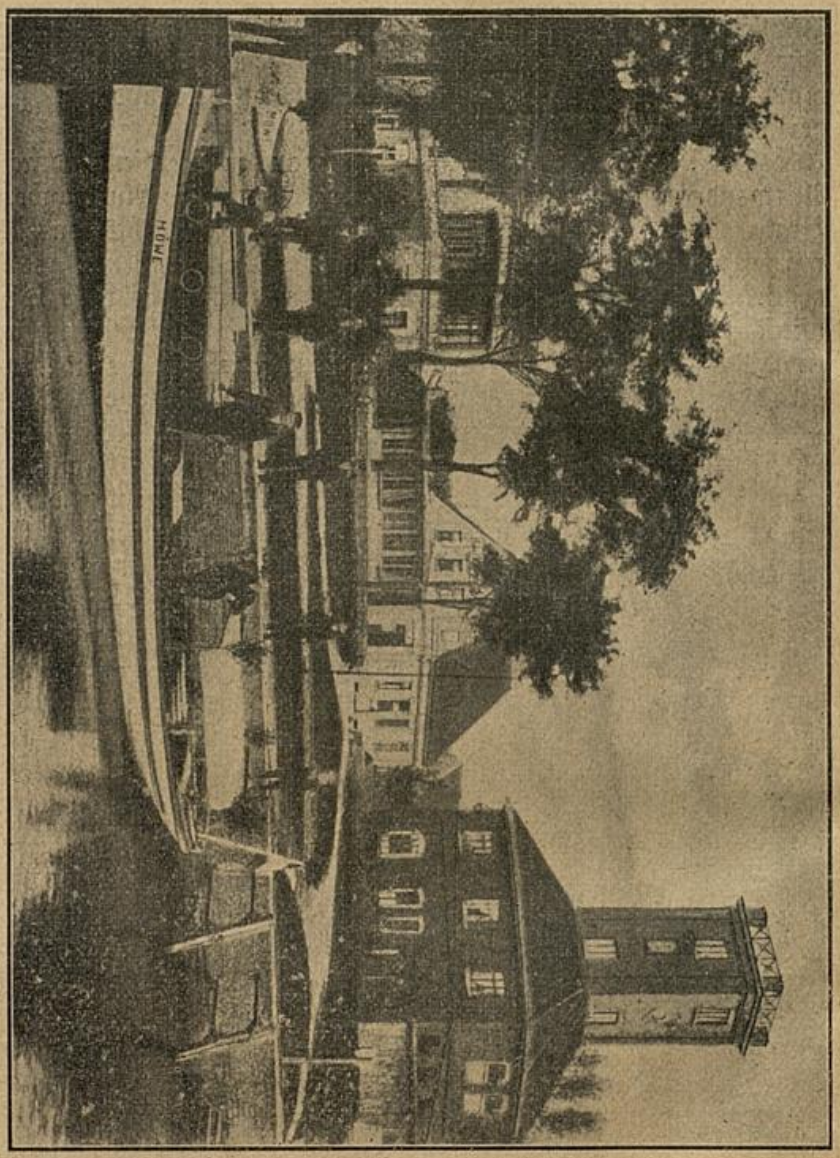
Derzeit ward auch dem Orte mancher Verdienst durch die Auswanderung geboten. Von Bremen kamen die Auswanderer in Brake an, hielten sich oft wochenlang hier auf, bis das Schiff reisefertig war. E. Pleitner berichtet darüber: „Leute aus allen deutschen Stämmen hatte das Schicksal zusammen gebracht, die den deutschen Boden verlassen wollten, um einer ungewissen Zukunft entgegenzugehen. In Sälen oder großen Schuppen waren sie untergebracht, an schönen Tagen lagerten sie am Abhange des Deiches und blickten auf den breiten Strom, der seine Wasser dem nahen Meere zuwälzte. Fremdartig gekleidete Männer und Frauen zogen durch den kleinen Ort und brachten den Geschäftsleuten durch den Einkauf von Bettzeug Eßgeschirr ꝛc. manchen Verdienst. Endlich war das Schiff fertiggestellt. Im Zwischendeck hatte man die nötigen Verschläge für eine oft übermäßig große Zahl von Auswanderern hergestellt, und die Seereise konnte angetreten werden. Die meisten von denen, die sich einschifften, sollten den deutschen Boden nicht wieder betreten. Es war in der Regel ein Abschied für immer, denn bei den ungünstigen Fahrgelegenheiten war an eine Rückkehr nur in den seltensten Fällen zu denken.“ In den Jahren 1853 bis 59 wurden im ganzen von Brake 31 492 Auswanderer in 163 Schiffen expediert, durchschnittlich also 4499 Personen in 24 Schiffen.

Ebenfalls fand seit der Mitte der vierziger Jahre ein lebhafter Viehtransport von Brake nach England statt. Ausgeführt wurden

1853:	3	Pferde,	2059	Stck. Hornvieh,	126	Schafe,	99	Schweine.
1854:	55	„	2587	„ „	88	„	88	„
1857:	—	„	2443	„ „	11	„	13	„
1858:	1	„	1266	„ „	17	„	1	„

Den Personenverkehr auf der Unterweser vermittelte bereits seit dem 20. Mai 1817 das erste deutsche Dampfschiff „Bremen“. Ludwig Kohli berichtet darüber in seinem Handbuch: „Seit einigen Jahren kommt hier wöchentlich viermal von Bremen ein gut eingerichtetes Dampfboot an und geht ebenso oft (gewöhnlich an denselben Tagen) dahin zurück, welches für den starken Verkehr zwischen diesen beiden Orten, insonderheit für die vielen Zwischenreisenden, von großem Nutzen und großer Bequemlichkeit ist.“ Anfang der vierziger Jahre wurden in diese Fahrt die drei Dampfer „Bremen“,

„Roland“ und „Telegraph“ eingestellt. Einer von diesen fuhr täglich hinauf und hinunter. Der Anlegeplatz der Dampfer war schon damals immer die Weserkaje. Am Nordende derselben wurde 1846 das noch jetzt dort stehende turmähnliche Gebäude errichtet, welches hier allgemein unter dem Namen „Telegraph“ bekannt ist. Es er-



Telegraph und Kaje.

innert an die Tage, da man von der oberen Plattform mit den beweglichen Armen eines Holzgestelles Zeichen nach Dedesdorf und Neuenkirchen gab, die einzelne Buchstaben bedeuteten. Doch nur 10 Jahre hat das Gebäude diesem Zwecke gedient, 1856 wurde der optische Telegraph durch den elektrischen abgelöst. Seit 1877 dient das Gebäude nur noch als Amtsschließerei. —

Kehren wir nun zurück zum Jahre 1848. Im März desselben brachen überall im deutschen Vaterlande Volksunruhen aus. Nachdem das Volk nämlich in den Freiheitskriegen Gut und Blut fürs Vaterland geopfert hatte, wünschte es teilzunehmen an der Regierung und eine größere Einigung Deutschlands. Auch Brake blieb nicht ganz davon verschont. Reichlich 200 Vertreter aus dem Stadlande, Butjadingen und Stedingen traten hier zusammen und am 17. März wurde eine Deputation zu dem damaligen Großherzoge Paul Friedrich August gesandt, welche die Wünsche des Landes mitteilen sollte. Bereits am nächsten Tage erließ der Großherzog seine bekannte Proklamation, in welcher er dem Volke eine landständische Verfassung und eine neue Gemeindeordnung versprach. Ueberall herrschte deshalb große Freude, und die schwarz-rot-goldenen Flaggen — welche Farben der Bundestag für die Farben des Bundes erklärt — flatterten lustig im Winde. Bald führten auch die Bremer Dampfschiffe diese Flagge und am 3. April verließen damit ebenfalls die ersten oldenburgischen Segelschiffe „Republik" und „Helene und Elise" den Braker Hafen. Aber die deutschen Einheitsbestrebungen führten nicht zu dem gewünschten Resultate und damit zerfiel auch wieder die Schöpfung des Jahres 1848: die erste deutsche Flotte. Sie verdient hier besonderer Erwähnung, weil ihre Geschichte ein gut Teil Braker Geschichte ist.

Schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts regte sich lebhaft der Wunsch nach Bildung einer deutschen Seemacht zum Schutze des deutschen Handels. Aber erst der dänische Krieg 1848 öffnete den Deutschen über die Notwendigkeit einer Seemacht die Augen. Dänemark sperrte mit wenigen Kriegsschiffen die deutschen Häfen und beschlagnahmte im April alle deutsche Schiffe, deren es nur habhaft werden konnte. Darüber herrschte überall in Deutschland große Unzufriedenheit. Die ersten Schritte zur Bildung einer Flotte taten Hamburger Reeder. Oktober 1848 nahm die Frankfurter Reichsregierung die Flottenangelegenheit selber in die Hand. Die Schiffe der Hamburger wurden übernommen. In Amerika kaufte man die „United States" und in England die „Akadia" und „Britannia". Im April wurde die „Gefion" den Dänen abgenommen, und im Herbste trafen auch die in England gebauten Avisodampfer „Großherzog von Oldenburg" und „Frankfurt", sowie die Dampf-Korvette „Ernst August" auf der Weser ein, so daß schließlich die ganze Flotte aus 11 Schiffen und 26 Kanonenbooten bestand. Die Mannschaft aller Schiffe nebst den Marinesoldaten und dem ziemlich zahlreichen Beamtenpersonal belief sich auf 900 bis 1000 Köpfe, und der monatliche Kostenaufwand für Lohn, Verpflegung usw. betrug durchschnittlich 24- bis 36 000 Taler.

Zum Befehlshaber der Flotte nahm man den griechischen Fregattenkapitän Brommy, dem auch die Verwaltung der Seezeugmeisterei übertragen wurde. Es ist hier nicht der Ort, näher auf

die großen Verdienste dieses Mannes um die erste deutsche Flotte einzugehen, nur das sei gesagt: einen tüchtigeren Mann hätte man zur Bildung derselben nicht so leicht finden können. Minister Duckwitz stellte ihm 1849 folgendes Zeugnis aus: „Dem Kapitän Brommy[1]) war eine schwierige Aufgabe in der Einrichtung und Leitung der Seezeugmeisterei zuteil, zumal er außerdem noch für die Aermierung der Schiffe sorgen, auch das Kommando über die Flottille führen und die Mannschaften einüben sollte. Erwägt man alles dies, so wird man ermessen können, wieviel Dank das Vaterland diesem verdienten Manne schuldig ist, der mit unermüdlicher Sorgfalt es in kurzer Zeit dahin gebracht hat, daß eine musterhafte Ordnung in der Verwaltung der Seezeugmeisterei herrscht, und auf der Flotte eine ausgezeichnete Disziplin bei angemessener Freudgikeit der Mannschaft obwaltet."

Admiral Brommy.

Zur Hauptstation der Flotte bestimmte Brommy die Stadt Brake. Auf dem „Erzherzog Johann" richtete er eine Schiffsjungenschule ein, in welcher auch der am 4. Janr. 1905 verstorbene Konsul Dietrich Adolf Carl Gross aus Brake und der am 12. Februar d. J. verstorbene Conrad Justus Friedrich August Zedelius aus Ovelgönne — früher Hafenmeister in Brake — als freiwillige Seejunker (Kadetten) aufgenommen wurden. Die Offiziere spielten damals in dem gesellschaftlichen Leben Brakes eine bedeutende Rolle. Sonntags war gewöhnlich Konzert der Marinekapelle. Die Mannschaften der Flotte, für die der Klippkanner Groden als Exerzierplatz diente, brachten in das Leben der Kleinstadt eine angenehme Abwechselung. Von ganz besonderem Vorteil für Brake waren aber die Arbeiten, die hier für die Marine ausgeführt wurden. „Vor dem Klippkanner Groden wurden 3 Duc d'Alben geschlagen, das Trockendock wurde eingerichtet und in seiner Nähe eine Kaserne erbaut, mehrere Schuppen für Kanonen, Boote 2c. aufgeführt. Die

[1]) Karl Rudolf Bromme wurde geboren am 30. Sept. 1804 zu Anger bei Leipzig, stand von 1827—43 in griechischen Seediensten, wurde 1849 Mitglied der deutschen Marinekommission, übernahm dann die Herstellung der deutschen Flotte, trat 1857 in österreichische Dienste und starb am 9. Jan. 1860 zu St. Magnus bei Vegesack.

Stromrinne des Braker Hafens wurde bis zu einer Tiefe von 16 Fuß unter ordinärer Flut ausgebaggert, die nördliche Seite auf eine Tiefe von 12 Fuß unter ordinärer Flut ausgegraben, ein hölzernes Bollwerk davor geschlagen, die Hafenkaje erhöht und aus Ziegelsteinen ein Fahrweg zur Deichkappe hergestellt. Der beabsichtigte Bau eines zweiten Docks kam wegen Mangel an Geldmitteln nicht zustande." (Pleitner.) Aus Geldmangel mußten auch im März 1852 die zwei besten Schiffe der jungen Flotte an Preußen verpfändet und der Verkauf der übrigen beschlossen werden. Mit der Veräußerung wurde der Staatsrat H. Fischer betraut, der am 3. August 1852 folgende Bekanntmachung in den „Oldenburgischen Anzeigen" erließ:

„Mittwoch, den 18. August, mittags 12 Uhr, soll auf der Reede zu Brake die Segelfregatte „Deutschland" mit allem Zubehör an den Meistbietenden gegen bare Zahlung unter Vorbehalt der Ratifikation der hohen Bundesbehörde öffentlich versteigert werden.

Der Bundeskommissar:
Dr. L. H. Fischer."

Mehrere Käufer fanden sich am genannten Tage hier ein. Für 9200 Taler erwarb der Bremer Kapitän Eugen Laun die „Deutschland". Die „Hansa" und der „Erzherzog Johann" wurden für 175 000 Taler nach Bremen, die 6 Dampfkorvetten für 238 000 Taler nach London verkauft. Ein Bericht aus Brake vom 11. Dez. 1852 lautet: „Mit dem heutigen Tage ist das Flottendrama, soweit es unseren Hafen näher betrifft, ausgespielt. Die deutsche Flagge hat aufgehört, auf unserer Reede zu wehen, und Englands stolzes Banner weht von unseren früheren Kriegsschiffen. — Die Schiffe werden nun in den nächsten Tagen fertig gemacht und gegen Ende nächster Woche nach London abgehen. Wie wird man dort lachen und unserer spotten, wenn unsere verkaufte deutsche Flotte die Themse hinaufsegelt! Wären unsere Schiffe als Opfer eines Orkans verschlungen, wären sie ein Raub der Flammen geworden, hätten sie im ehrlichen Kampfe vor dem mächtigeren Feinde die Flagge streichen müssen, — die Nachricht davon wäre eine Wohltat gewesen gegen das, was jedermann über diesen Verkauf hier empfindet!"

Brommy, der sich am 1. Juli 1852 mit der Brakerin Caroline Gross verheiratet hatte, trat 1857 in österreichische Dienste und starb am 9. Januar 1860 zu St. Magnus bei Vegesack. Vier Tage später wurde seine Leiche, eingehüllt in die Flagge der „Barbarossa", die ihm die Braker Damen geschenkt, im Gross'schen Erbbegräbnisse zu Hammelwarden beigesetzt. Am 22. September 1897 ist ihm dort ein Denkmal gesetzt, dessen Inschrift Hermann Allmers verfaßt hat und lautet: „Karl Rudolf Brommy ruht in diesem Grabe, der ersten deutschen Flotte Admiral. Gedenkt des Wackren und gedenkt der Zeiten, an schöner Hoffnung reich und bitt'rer Täuschung. Und — welche Wendung dann durch Gottes Fügung." —

Am 27. Februar 1853 starb der Großherzog Paul Friedrich August und es folgte sein Sohn Nikolaus Friedrich Peter, der bekanntlich bis zum 13. Juni 1900 regiert hat. Handel und Verkehr nahmen zu der Zeit einen gewaltigen Aufschwung und verlangten energisch neue Wege und neue Einrichtungen. Deshalb wurde am 1. Juli die neue Gemeindeordnung herausgegeben, die den einzelnen Gemeinden größere Freiheit ließ. Brake bildete bis dahin noch keine eigene Gemeinde. Es gehörte mit Harrien und Fünfhausen zur Gemeinde Hammelwarden, Klippkanne dagegen zur Gemeinde Golzwarden. Nun bestimmte Artikel 9 des 2. Abschnittes der neuen Gemeindeordnung:

„Es sollen

1. — — —
2. Die Flecken Varel, Brake nnd Elsfleth mit den angrenzenden Bezirken je eine städtische Gemeinde bilden und aus ihrer bisherigen Verbindung mit den Landgemeinden ausgeschieden werden."

Ferner wurde durch Gesetz vom 1. Juli 1855, betreffend die Einführung der Gemeindeordnung (No. 116 der Gesetzsammlung), bekannt gegeben:

„Die Gemeindeordnung für das Herzogtum vom heutigen Tage tritt mit dem 1. Mai 1856 in Kraft."

Damit erhielt der bisherige „Flecken" Brake zum 1. Mai 1856 den Rang und die Rechte einer Stadt 2. Klasse des Herzogtums. Fortan mußten ihre Angelegenheiten durch einen selbstgewählten Bürgermeister verwaltet werden. Zum 1. Bürgermeister wählte man den Kaufmann Hermann Gerhard Müller zu Brake. Derselbe wurde am 12. April 1803 als Sohn des Kaufmanns Müller zu Braksiel geboren. Durch einen Privatlehrer und Pastor Lürßen wurde er so weit vorbereitet, daß er sofort in die Prima des Gymnasiums zu Oldenburg aufgenommen werden konnte, um nach bestandenem Abiturium in Heidelberg und Leipzig Jura zu studieren. Nach Beendigung seiner Studien trat er aber nicht in den oldenburgischen Staatsdienst ein, sondern übernahm als Grunderbe nach dem Tode seines Vaters am 7. Oktober 1829 das bedeutende Kaufmannsgeschäft desselben zu Braksiel. Müller war ein Mann von scharfem Verstande und weitem Blick, der schon vor seiner Wahl zum Bürgermeister unablässig für das Wohl Brakes gesorgt hat[1]). Durch Wort und Schrift trat er bereits in den vierziger Jahren für den Chausseebau von Brake westlich zum Anschluß an die sog. Rasteder Chaussee ein. Anfang der fünfziger Jahre wurde dieselbe erbaut[2]). Wegen seines lebhaften Interesses für Gemeindeangelegenheiten wählte man Müller bald zum Beigeordneten des Hammelwarder Gemeinde-

[1]) (Vergl. Bericht über den Braker Handelsverein im 2. Teile dieser Schrift.)

[2]) Noch jetzt bezeichnet man oft die Strecke der Breitenstraße vom Bahnübergange bis zur Rönnel als die „Chaussee".

vorstehers Menke und nach der Erhebung Brakes zur Stadt zum Bürgermeister derselben. Als Magistratsmitglieder wurden ihm zur Seite gestellt die Herren G. W. A. Gerdes und D. Berger. Den ersten Stadtrat bildeten die Herren H. Syassen, Ernst Stege, Hinr. Oltmanns, Georg Haase, J. A. Grönninger, Ed. Klostermann, E. H. Schmidt, J. J. Meyer, J. N. Hotes, C. A. H. Tobias, sämtlich zu Brake, Chr. Bruns und J. D. Behrens zu Harrien, W. Kloppenburg zu Fünfhausen und Franz Nicolai und J. H. Meyer zu Klippkanne. Die erste Sitzung beider Körperschaften fand am 10. Mai 1856 in C. v. Hütschlers Gasthause statt, in welcher der bisherige Ortsrechnungsführer Ed. Klostermann zum Stadtkämmerer gewählt, sein Gehalt auf 175 Rtlr. Courant und die zu stellende Kaution auf die Summe von 1500 Rtlr. festgesetzt wurde. Derselbe wurde dann am 19. Mai, nachdem die Herren Konsul Claußen, Konsul Becker und Kaufmann Müller für ihn die Bürgschaft übernommen, als Rechnungsführer der Stadt Brake eidlich verpflichtet und sodann als Protokollführer auf seinen früheren Eid verwiesen.

Bürgermeister H. G. Müller.

Durch eine oberliche Verordnung vom 30. November 1855 wurden die Grenzen[1]) der Stadtgemeinde bestimmt und diese dann durch „Statut I, betreffend die Einrichtung des Gemeinde-Wesens der Stadtgemeinde Brake" am 31. März 1857 zur öffentlichen Kunde gebracht. Art. 1 dieses Statuts lautet wörtlich:

„Beschreibung der Grenzen. Die Grenzen der Stadtgemeinde Brake sind durch die Verordnung vom 30. November 1855 § 3 bestimmt. Dieselben befassen den bisherigen Flecken Brake und, mit Einschluß des Harrier Sandes und des sogen. großen Paters, dasjenige Gebiet, welches von den benachbarten Gemeinden durch eine Grenze abgeschieden wird, die an der Einmündung des in der

[1]) Plan 3.

Mitte der Parzelle Nr. 202 der Flurkarte liegenden tauben Grabens in das Klippkanner Sieltief, beginnend:

a) im Norden und Osten durch die Mitte des Klippkanner Sieltiefs läuft, in der Richtung der Mitte des Außentiefs nach Osten bis auf den Harrier Sand fortgeht, und diesen sowie den großen Pater einschließend, im Osten bis an den Hammelwarder Sand mit der Grenze des Amtes Brake zusammenfällt;

b) im Westen und Süden durch eine Linie gebildet wird, die von der Einmündung des oben bezeichneten in der Parzelle 202 liegenden tauben Grabens durch die Mitte dieses Grabens und, die Parzelle 199 durchschneidend, durch die Mitte der zwischen den Parzellen 198, 200 und 201 einerseits und den Parzellen 203 und 204 andererseits liegenden Gräben und in der Richtung derselben bis über den Dungendeichsweg geht, diesen entlang an der nördlichen Grenze des Schwingeschen Landes (Parzelle 205) sich bis zu dem an der Westseite dieser Parzelle liegenden Graben hinzieht, die Mitte dieses Grabens bis zur Einmündung desselben in das Braker Sieltief und dann die Mitte des Braker Sieltiefs bis zur Einmündung der Rönnel bis zur s. g. Brummers Hellmer folgt, in der Richtung desselben über den Deich geht, dann mit der Grenze zwischen Cloppenburgs und Lüerssen Land zusammentrifft, und endlich in der Richtung dieser Grenze fortlaufend auf den Harrirr Sand geht, und diesen und den großen Pater einschließend in die Ostgrenze fällt."

Nachdem so die Grenzen der neuen Gemeinde festgelegt, galt es auch dieselbe hinsichtlich des Vermögens aus dem Verbande der Gemeinden Hammelwarden und Golzwarden auszuscheiden. Bereits am 2. Mai 1856 teilte das Amt dem Bürgermeister Müller mit: „Großherzogliche Regierung hat in Betreff der Organisation der Stadt Brake mittels Reskripts vom 29. v. M. folgendes angeordnet:

1. Zur Vorbereitung der Auseinandersetzung der Stadt Brake mit den Gemeinden Hammelwarden und Golzwarden tritt eine Kommission von 9 Personen zusammen, bestehend aus den drei Vorstehern und je zwei Mitgliedern der Gemeinderäte der betreffenden Gemeinden, welche letztere durch die Gemeinderäte gewählt werden.

2. Das Amt hatte vorgeschlagen, daß bis zu dieser Auseinandersetzung die Gemeinden Hammelwarden und Golzwarden in bisheriger Weise sämtliche, auch die bis dahin neu hinzukommenden Armen, vorbehältlich ihrer Ansprüche an Brake, unterstützen möchten, Großherzogliche Regierung hat dieses, als mit dem Art. 156 § 2 der Gemeindeordnung im Widerspruch stehend, nicht genehmigt, vielmehr verfügt, daß vom 1. d. M. die Armenverwaltung der Stadt Brake, vorbehältlich der demnächstigen Auseinandersetzung auf

die ihr zugefallenen Teile der Kirchspiele Hammelwarden und Golzwarden sich zu erstrecken habe, so daß auch alle in diesen Bezirken wohnenden Armen von der Stadtgemeinde Brake unterstützt und versorgt werden müssen.

Der Herr Bürgermeister wolle hiervon den Gemeinderat fördersamst in Kenntnis setzen und die unter 1 gedachte Wahl von 2 Mitgliedern für die Kommission veranlassen und sodann mit den andern Mitgliedern der Kommission zusammentreten, um womöglich eine gütliche Vereinbarung herbeizuführen.

Schließlich bemerkt das Amt noch, daß bis durch das für die Stadt Brake festzustellende Statut das Erforderliche über die Zahl und die Wahl der Mitglieder der Armenkommission bestimmt ist, die beiden Mitglieder des Magistrats der Armenkommission beizutreten haben.

Amt Brake, 1856 Mai 2.

Strakerjan."

Infolge dieser Anordnung wurden am 10. Mai 1856 für Brake die Mitglieder des Stadtrats Hinrich Syassen und Wilke Kloppenburg, für Hammelwarden Hausmann Jacob Addicks zu Süderfeld und Hermann Sosath zu Oberhammelwarden und für Golzwarden der Hausmann Ummo Lübben zu Golzwarderwurp und und Claus Eylers zu Klippkanne von den Gemeinderäten als Mitglieder der Auseinandersetzungskommission gewählt. Am 20. August 1856 traten zuerst die Braker und Hammelwarder Kommissionsmitglieder zur Anbahnung einer Verständigung in der Auseinandersetzungsangelegenheit zusammen, in welcher zunächst das Gesamtvermögen der beiden Gemeinden festgelegt wurde. Dabei stellte sich heraus, daß die frühere Ortsgemeinde Brake weder Grundstücke noch Kapitalien besessen und deshalb nur hinsichtlich des Armenwesens und der dazu gehörigen Fonds eine Auseinandersetzung zu erfolgen brauchte. Diese geschah schließlich nach der Kopfzahl, wobei die Zählung vom 3. Dezember 1855 zu Grunde gelegt wurde. Letztere hatte ergeben für

Brake	1989	Einwohner
Harrien	605	"
Harriersand	7	"
Fünfhausen	243	"
Klippkanne	505	"
Zusammen	3349	Einwohner.

Bei der Abrechnung mit Hammelwarden mußte natürlich Klippkanne, weil früher zu Golzwarden gehörend, ausscheiden, so daß für Brake nur 2844 Personen in Frage kamen. Hammelwarden zählte damals 2155 Personen. Also mußte die Auseinandersetzung im Verhältnis von 2844 : 2155 erfolgen. Nur inbetreff der sog. Oltmannschen Legate konnte eine Teilung im Verhältnis von 2844 zu 483 geschehen, da für diese Legate allein

das Kirchdorf Hammelwarden mit Fünfhausen in Anrechnung zu bringen waren. Als Resultat der ganzen Auseinandersetzungen erhielt Brake

a) Immobilien:

1. Zwei zu Brake an der Mittelstraße belegene Wohnhäuser mit den dazu gehörigen Gartenländereien.

2. ein Stück Gartenland an der Langenstraße, groß 345 Ruten 10 Quadrat-Fuß.

3. einen Frauensitz in der Hammelwarder Kirche und

4. in Gemeinschaft mit Hammelwarden den sog. Armenvaterstuhl in der Hammelwarder Kirche, welcher von den Armenvätern beider Gemeinden gemeinschaftlich benutzt werden sollte.

b) Kapitalien:[1])

1. 2002 Tlr. 62 Gr. Gold Armnekapitalien, deren Zinsen früher zu den laufenden Ausgaben der Armenkasse verwendet wurden. Von den Kapitalien selbst war während der französischen Okkupationszeit der größte Teil zu den Ausgaben der Armenkasse verwendet worden, deshalb mußte die hiesige Stadtgemeinde noch 454 Tlr. 49 Gr. Gold abtragen.

2. 1652 Tlr. 70 Gr. Gold Ide Addicks und Joh. Sondags Fundus-Kapitalien.

3. 427 Tlr. 30 Gr. Gold Oltmann'sche Legatenkapitalien.

4. 761 Tlr. 31½ Gr. Gold Hullmann'sche Fondsgelder.

Nachdem somit eine Einigung mit Hammelwarden erzielt war, fand am 30. August 1856 eine Versammlung der Braker und Golzwarder Kommissionsmitglieder statt. Vorhanden waren in Golzwarden 2935 Tlr. 17 Gr. Fondsgelder und beantragten deshalb die Braker, auch hier eine Teilung nach der Kopfzahl vorzunehmen. Dazu berichtet aber das Protokoll: „Dieser Antrag wurde jedoch von den Golzwarder Kommissarien abgelehnt und zwar aus dem Grunde, weil die gedachten Fondsgelder den Golzwarder Armen vermacht seien und es bedenklich erscheine, davon einen Teil an Brake abzutreten, und weil der Gesamtbetrag der im Rechnungsjahre 1856 aus Klippkanne, Braker Anteils, eingekommenen Armenbeiträge die Kosten der Unterhaltung der Armen in dem gedachten Bezirke um 80 Tlr. übersteige. — Wenngleich den Braker Kommissionsmitgliedern die Ablehnung der Teilung der Fondsgelder nach Kopfzahl aus dem ersten der obigen Gründe nicht vollkommen berechtigt erschien, so wollten sie doch die Berechtigung der Ablehnung aus dem zweiten Grunde anerkennen und willigten darin, daß die Golzwarder Gemeinde die Fondsgelder allein behalte, umsomehr, weil die Teilungsangelegenheit dadurch zur schnellen und definitiven Erledigung geführt und vielen Weiterungen vorgebeugt werde."

---

[1]) Vergl. Armenwesen der Stadt im 2. Teile.

So war also eine Verständigung mit beiden Gemeinden erfolgt und, nachdem auch die Gemeinderäte ihre Zustimmung zu der Vermögensauseinandersetzung erteilt, wurde ein diesbezüglicher Bericht nach Oldenburg gesandt. Am 5. Juni 1857 teilte darauf das Amt mit, „daß Großherzogliche Regierung die nach dem Berichte vom 28. April d. J. mit den Gemeinden Hammelwarden und Golzwarden hinsichtlich der Vermögens-Auseinandersetzung geschlossene Vereinbarung mittelst Reskripts vom 2. d. M. genehmigt habe."

Am 1. Mai 1859 wurde Brake auch eine selbständige Kirchengemeinde. Bis dahin waren Brake, Harrien und Fünfhausen nach Hammelwarden, Klippkanne nach Golzwarden eingepfarrt. Bei diesen Auseinandersetzungen erhielt Brake von Hammelwarden 6150 Mk., von Golzwarden 600 Mk. Kirchenkapitalien ausgezahlt. Die Kirche wurde in den Jahren 1861/62 nach dem Entwurf von Lasius im gotischen Stile von dem hiesigen Baumeister Behrens erbaut.[1])

Wie aus verschiedenen Akten hervorgeht, ist Bürgermeister Müller bei allen Auseinandersetzungen mit den Nachbargemeinden hervorragend tätig gewesen. Dabei kamen ihm seine juristischen Kenntnisse besonders gut zu statten und ist es wohl hauptsächlich sein Verdienst, daß die Verhandlungen eine möglichst rasche und befriedigende Erledigung fanden. Nicht minder ist dies der Fall inbetreff des Braker Hafenbaues. Brake war 1854, trotzdem Oldenburg dem deutschen Zollverein beigetreten war, ein Freihafen geblieben. Zu Lande wie zu Wasser konnte alles frei nach Brake eingeführt werden, eine freie Ausfuhr war aber nur nach solchen Gebieten möglich, die dem Zollverein nicht angehörten. Aus diesem Grunde mußte die Stadt mit einer Zollinie umschlossen werden, damit alle Ausfuhrartikel beim Ueberschreiten der Zollgrenze versteuert werden konnten.

Durch diese Eigenschaft als Freihafen hob sich Brakes Schiffsverkehr beständig weiter. Es kamen an: 1852 485, 1857 528[2]), 1858 530, 1859 530 und 1860 601 Seeschiffe. Deshalb genügten die Strom-Duc d'Alben und der kleine Fluthafen an der erweiterten Mündung des Braker Sieltiefs durchaus nicht mehr. Der große Schiffsverkehr forderte energisch bessere Hafeneinrichtungen. Da das Sieltief aber einer großen Fläche Binnenlandes als Abwässerungskanal diente, so konnte dasselbe zu einer größeren Hafenanlage, für welches es in Verbindung mit dem nördlich sich anschließenden, dem Staate gehörenden Außengroden sehr günstig gelegen war, erst verwertet werden, als im Jahre 1856 ein Neubau des Siels bevorstand und nun die Sielacht durch Bewilligung eines Zuschusses von 25 000 Tlr. bereit gemacht wurde, ihre Abwässerung weiter nach unten zu verlegen. 1858 wurde mit dem

---

1) Vergl. Kirchenwesen der Stadt im 2 Teile.
2) 1857 Dez. 21 lagen zu Brake 61 Seeschiffe und 20 oldenb. Kähne.

Hafenbau begonnen und in diesem Jahre zunächst die Eindeichung des Grodens ausgeführt. In den beiden folgenden Jahren[1]) wurde der Bau der Schleuse und des Hafens vollendet, die Eröffnung aber infolge verspäteter Aufstellung der Schleusentore noch bis in den Herbst 1861[2]) verzögert. Am 29. Oktober legte die Brigg „Perle", Kapitän Hayen, als erstes Schiff in den Braker Hafen, das zweite war der Kahn des hiesigen Schiffers J. Nichelson. Die Schleuse hat 45 Fuß Lichtweite, der Drempel liegt 20 Fuß, der Torkammerboden 21 Fuß 10 Zoll unter Null, die Mauer im Deichanschluß ist 14 Fuß 5 Zoll über Null.

Die Baukosten des Hafens inkl. Krahnanlagen haben betragen: 227 974 Taler und verteilen sich folgendermaßen:

	Tlr.	Gr.	₰
1. Grundentschädigung	6 155	—	—
2. Erdarbeiten zur Herstellung der Schleusengrube, des Hafenbassins und des neuen Deiches	36 901	7	10
3. Trockenhaltung der Baustellen	11 184	17	10
4. Schleusenbaukosten und zwar:			
Fundierung	13 833	22	8
Mauerwerk	35 947	2	4
Tore mit den Nebenkonstruktionen	31 049	3	6
5. Hafenwände und zwar:			
Kaimauer	11 362	25	2
Bohlenwände	26 849	26	5
6. Vorhafen mit Einschluß der beiderseitigen Bohlwände	16 491	3	—
7. Krahnanlagen am Hafen	11 510	5	1
8. Straßen, Pfähle, Winden, Bogen, Laternen, Abwässerungsanlagen	10 733	24	3
9. Hochbauten	4 372	2	9
10. Der neue Kielholplatz nebst Holzhafen	5 652	2	9
11. Aufsicht und kleine Nebenkosten	4 671	2	2
12. Taucheraparat	727	2	—
13. Feuerspritze	460	—	—
14. Geräte der Schleusenwärter	74	2	—
Summa	227 974	Tlr.	

In demselben Jahre, als der Hafen vollendet wurde, kamen hier 587 Seeschiffe mit 3681 Mann Besatzung an. Beladen waren davon 515 und unter oldenburgischer Flagge fuhren 211. Die Ladung bestand nach der „Oldenb. Zeitung 1862" bei

228 Schiffen aus Steinkohlen,
63 „ „ Getreide,

[1]) 1859 starben in Brake an Cholera 33, an Scharlach 30 und an Keuchhusten 10 Personen.

[2]) Im April 1861 brannten in Harrien 5 Häuser ab, wodurch 10 Familien obdachlos wurden.

49	Schiffen	aus	Dielen und Balken,
23	„	„	Eisen, Ankern und Ketten,
15	„	„	Tabak,
11	„	„	Flachs, Hanf, Leinsamen,
10	„	„	Korkholz,
11	„	„	Wein,
7	„	„	Zement und Porzellanerde,
6	„	„	Kaffee,
6	„	„	Häuten,
6	„	„	Sirup,
5	„	„	Baumwolle,
5	„	„	Schiefer,
4	„	„	Reis,
5	„	„	Mahagoniholz,

bei den übrigen aus Heringen, Tran, Robbenspeck, Salz, Schwefel, Lohe 2c.

Es kamen 305 derselben aus England, 238 aus andern europäischen und 44 aus nicht europäischen Ländern. 1861 gingen ab 573 Seeschiffe, darunter 2 mit 482 Auswanderern. Von sämtlichen 1160 ein- und ausgelaufenen Schiffen hatten sich 597 der Lotsen bedient, und es hatten davon einen Tiefgang:

6	Schiffe	von	18 Fuß	35	Schiffe	von	13 Fuß
17	„	„	17 „	60	„	„	12 „
28	„	„	16 „	71	„	„	11 „
22	„	„	15 „	120	„	„	10 „
23	„	„	14 „	215	„	„	9—6 Fuß

Aber durch eine Reihe widriger Umstände ging der Verkehr seit 1862 wieder bergab. Der norddeutsche Lloyd suchte die Auswandererbeförderung ganz für seine großen transatlantischen Dampfer zu gewinnen und verlegte auch 1862 den Verladeplatz für Vieh von Brake nach Nordenham. Die oldenburgischen Reedereien wurden ganz von der Weser vertrieben und fanden schließlich in den ostindischen Gewässern ihr Grab. Ganz besonders aber wurde der hiesige Verkehr durch die Eröffnung der Bahn Bremen-Geestemünde beeinträchtigt, durch welche die deutsche Kohle direkt bis an die Schiffe gebracht werden konnte und Brakes lebhafter Kohlenimport zerstört wurde. Endlich wirkten auch die Erbauung des Geestemünder Hafens — der eine Ermäßigung der Abgaben für den alten Bremer Hafen zur Folge hatte — und die Bremer Löschordnung von 1866 nachteilig auf den Braker Schiffsverkehr ein. Durch letztere wurde nämlich allen nach Bremen bestimmten Schiffen das Anlaufen des hiesigen Hafens während der vier Wintermonate verboten und zwar solange, bis Brake durch eine Bahn mit dem Hinterlande verbunden sei. Da war es nun wieder ganz besonders Bürgermeister Müller, der energisch für den Bahnbau Brake-Hude eintrat. In Verbindung mit den Bremer Herren H. H. Meyer und Mummy brachte er das notwendige Kapital zusammen

und ließ durch englische Ingenieure die nötigen Vorarbeiten ausführen. Aber schon in der Stadtratssitzung am 12. April 1864 teilte er mit, daß es mit dem Bahnbau ungünstig stehe, da der Staat die Zinsgarantie nicht übernehmen wolle. Eine Deputation, bestehend aus Bürgermeister Müller und den Herren J. G. Gross und H. Syassen, suchte noch auf die maßgebenden Personen in Oldenburg einzuwirken, doch vergebens, am 19. April 1867 wurde der Bahnbau abgelehnt.

Inzwischen war Müller durch seine rastlose Tätigkeit auch in weiteren Kreisen bekannt geworden und als nun 1867 die Wahlen zum konstituierenden norddeutschen Reichstag erfolgen mußten, stellte man ihn als Kandidaten der nationalliberalen Partei auf. In der Stichwahl am 12. März erhielt er 5148 Stimmen und siegte so mit 535 Stimmen über seinen Gegner Dr. Böckel. Als das Resultat am 14. März hier bekannt wurde, brachten ihm abends die Turner, Liedertäfler, Schützen und viele andere Bürger einen Fackelzug. Vor seinem Hause an der Mühlenstraße[1]) „beglückwünschte der Vorsitzer des Wahlkomitees, der Kaufmann und Konsul J. G. Gross, den Bürgermeister Müller als den Reichstagsabgeordneten des 2ten oldenburgischen Wahlkreises, hob hervor, daß derselbe lange Jahre die Stadt Brake treu vertreten, dabei aber immer über die engern Grenzen der Stadt hinaus für die Interessen und Geschicke sowohl unseres oldenburgischen, als auch unseres großen deutschen Vaterlandes rege Teilnahme gezeigt habe; derselbe werde sicher auch in seinem neuen größeren Wirkungskreise, der ihm jetzt von den Wählern des zweiten Wahlkreises gegeben sei, mit gleicher Treue und mit demselben Interesse zu wirken suchen. — Darauf sprach der neue Abgeordnete in kurzer treffender Rede den Wählern seinen Dank aus, erklärte, daß er im Reichstage sich zur nationalliberalen Fahne halten und nach Kräften dahin mitwirken werde, unser Vaterland zur Einigung und Macht, und so auch zur Freiheit zu bringen. Dann brachte er ein Hoch auf Deutschland aus." (Nr. 31 des „Weserboten", 1867.)

Aber nur eine Session hat Müller dem Reichstage angehört. Eine Wiederwahl lehnte er ab, weil die städtischen Interessen das längere Fernbleiben von Brake nicht zuließen. Um den zurückgegangenen Verkehr Brakes wieder zu heben, setzte er nun seine ganze Kraft für den Bahnbau Brake-Hude ein. Wie aus dem Protokoll der Stadtratssitzung vom 3. November 1869 hervorgeht, wurden auf seine Anregung hin auch Elsfleth und Berne veranlaßt, in Sachen des Bahnbaues vorzugehen. Endlich, nach langem Warten, kam das Projekt zur Ausführung: am 1. Januar 1873 wurde die Strecke Brake-Hude und am 15. Oktober 1875 die Ver-

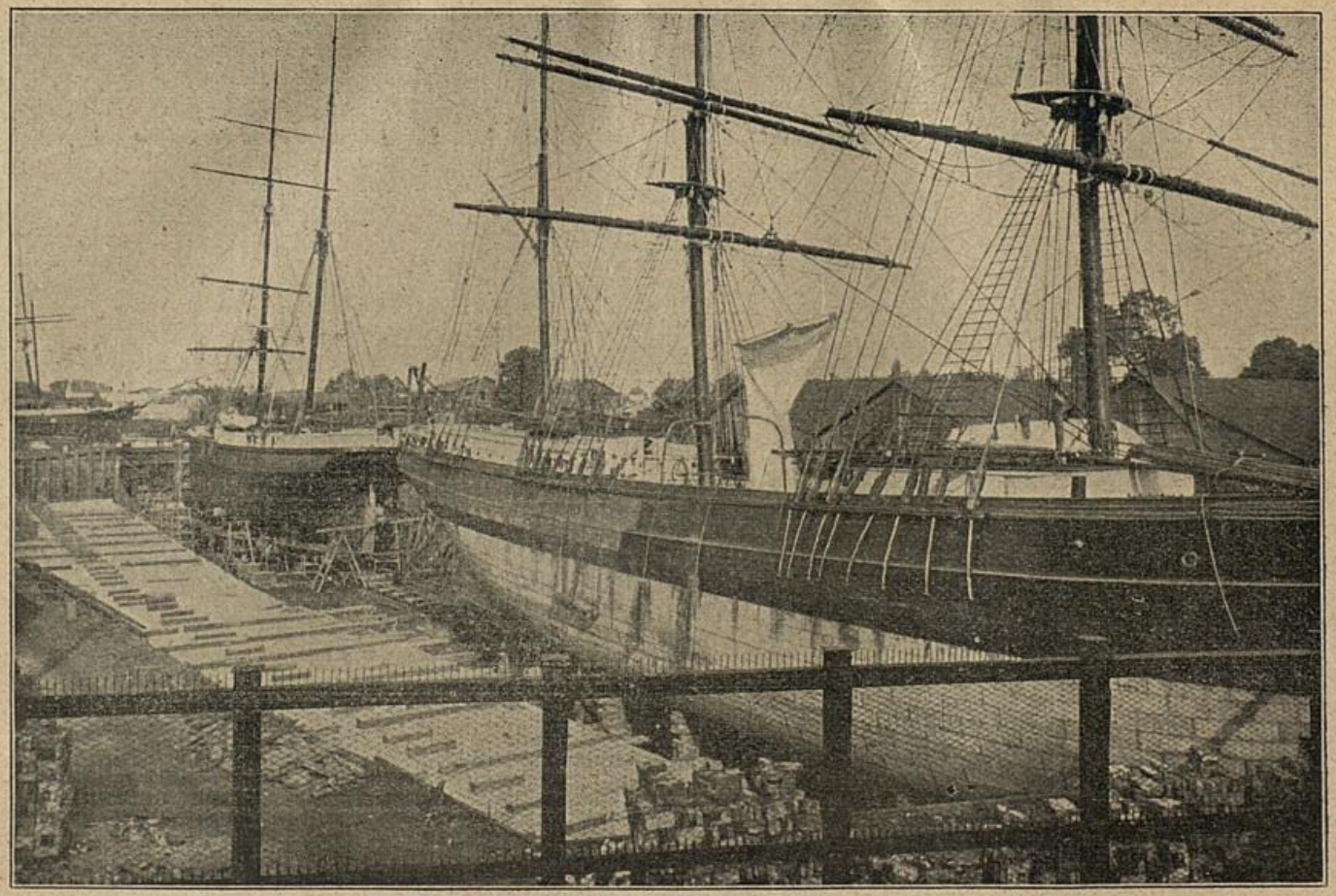
[1]) Die „Mühlenstraße" war die jetzige Bahnhofstraße vom Müllerschen Hause bis Klippkanne. 1871 wurde dieselbe längs des Bahndammes über Ohmstedes Land bis zur Breitenstraße verlängert. Durch Beschluß des Stadtrates erhielt die ganze Straße am 6. Sept. 1871 den Namen „Bahnhofstraße".

längerung bis Nordenham dem Verkehr übergeben. Wie bedeutend die Eröffnung der Bahn auf den hiesigen Verkehr wirkte, zeigt sich am besten in der Steigerung des Schiffsverkehrs 1872/73. Es kamen an:

1872 418 Seeschiffe mit 59 950 Reg.-Tons und 2375 Mann,
1873 732 „ „ 94 772 „ „ „ 4058 „

Bald stellte sich eine Vergrößerung des Hafens als durchaus notwendig heraus, und wurde deshalb 1876/77 nördlich vom alten Hafen der 600 Fuß lange und 140 Fuß breite „Hafenkanal" mit einem Kostenaufwand von 265 000 Mark angelegt. Brake mußte dazu auf 25 Jahre die Garantie übernehmen für eine jährliche Pachtsumme der Lagerplätze am Hafenkanal von 6000 Mark. Der Durchstich vom alten zum neuen Hafen erfolgte am 23. November 1877 und im April 1878 konnte bereits das erste Schiff in den neuen Hafen gelassen werden. Im letzteren Jahre wurden auch sämtliche Lagerplätze daselbst verpachtet und die Schuppen von Geerken u. Plaßmann, C. Gross, Muth u. Böse und de Harde erbaut. Mit dieser Hafenerweiterung mußte die Freihafengrenze ganz bis zum Sieltief und Eisenbahndamm verlegt werden. Zu derselben Zeit wurde ebenfalls die neue Anlage des Trockendocks fertig gestellt. Dieses ist enstanden aus dem im Jahre 1848 seitens der ersten deutschen Marine für eine Reparatur am Kriegsschiffe „Erzherzog Johann" ausgeschachteten und mit einem Holzboden versehenen Bassin. Letzteres hatte eine Länge von 230 oldenburgische Fuß und seine Zuwegung direkt von der Weser. In den Jahren 1876/77 wurde das Bassin durch die Firma G. H. Thyen erheblich erweitert und mit Bollwerken und einer Schleuse aus Teakholz nach dem Hafen zu versehen, während zum Entleeren des Docks ein durch den Weserdeich gelegter und durch zwei eiserne Schütze verschließbarer steinerner Tunnel hergestellt wurde. Das Dock ist mit zwei nebeneinander liegenden Böden versehen, deren tieferliegender zur Aufnahme großer Schiffe dient, während der obere Boden für kleine Seeschiffe, besonders aber für Weserdampfer und Schleppkähne, Leichter 2c. eingerichtet ist, die in großer Zahl hierher kommen. Die Dockschleuse hat eine lichte Weite von 12,2 m und führt in das Hafenbassin, der Wasserstand auf dem Schleusendrempel beträgt bei gewöhnlicher Tide 13'9" = 4 m. Die Länge des tieferen Docks ist 99,3 m = 343'6", die Breite 14,5 m = 50'3", während diese Maße bei dem oberen Boden 90,5 m = 313' resp. 11,8 m = 40'9" betragen. Der Wasserstand auf dem oberen Boden ist 2,5 m = 8'6". Als erstes Schiff legte am 17. März 1878 die Bremer Bark „von Berg" hinein. Das Etablissement erfreut sich jetzt eines flotten Betriebes. —

In den siebziger Jahren stand am ganzen oldenburgischen Weserufer der Bau hölzerner Schiffe in hoher Blüte. „Wer den Deich entlang wanderte, der vernahm fast überall das Pochen und Schlagen der Hämmer, sah überall die mächtigen Schiffleiber auf



Trockendock der Firma G. H. Thyen.

den Helgen in die Höhe wachsen, und wenn er gegen Feierabend einen solchen Werkplatz passierte, dann hörte er den hellen Klang der „Helgenpingel" und sah die Zimmerleute in Scharen den Helgenplatz verlassen, einen Sack Hobelspäne auf dem Rücken, um der wartenden Hausfrau neues Brennmaterial in die Küche zu liefern." (Oldbg. im 19. Jahrh.) In Brake gab es derzeit sechs solcher Helgenplätze, je zwei in Fünfhausen, Brake und Klippkanne, auf welchen Hunderte von Zimmerleuten lohnende Beschäftigung fanden. Mit dem Bau hölzerner Schiffe florierten auch die vier Reepschlägereien und zwei Segelmachereien.

So kam das Jahr 1881 heran, in welchem Brake sein 25jähriges Bestehen als Stadt feiern konnte. Nach dem Protokoll der Stadtratssitzung vom 15. Februar 1881 wurde beschlossen, die Einwohner der Stadt zu ersuchen, „am 1. Mai d. J., als dem Tage, an dem vor 25 Jahren Brake zur Stadt erhoben wurde, ihre Häuser durch Flaggen zu schmücken." Gleichzeitig mit diesem Stadtjubiläum konnten Bürgermeister Müller und Stadtkämmerer Klostermann ihr 25jähriges Dienstjubiläum feiern. Leider aber sollte ersterer dasselbe nicht mehr erleben, er starb am 22 April 1881. Die dankbare Stadt ließ ihm auf seinem Grabe ein schlichtes Sandstein-Denkmal mit Medaillonbild setzen, dessen Inschrift lautet:

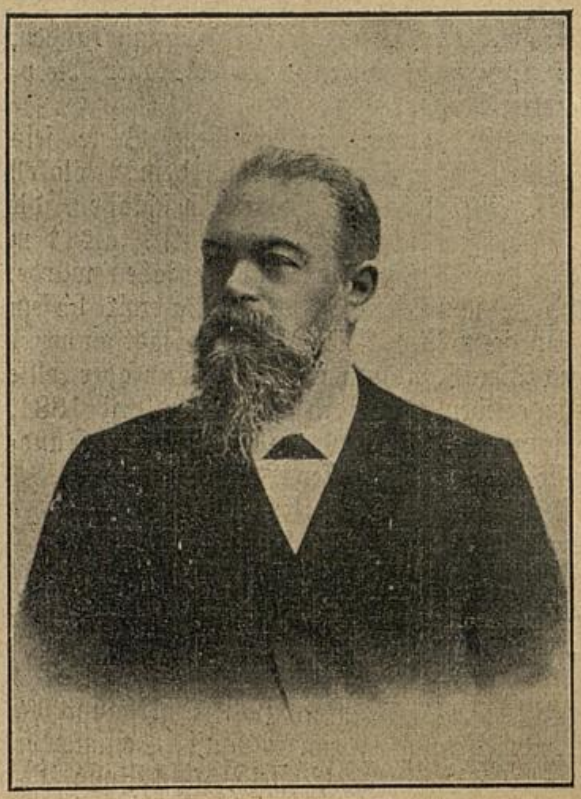
„Bürgermeister Hermann Gerhard Müller,
geb. am 12. April 1803, gest. 22. April 1881.
Errichtet von der Stadt Brake."

Fast zwei Jahre später starb auch der Stadtkämmerer Klostermann, und an seine Stelle trat der jetzige Stadtkämmerer von Heimburg.

Nach dem Tode Müllers wählte man zum Oberhaupt der Stadt den jetzigen Bürgermeister Friedrich August Schumacher. Geboren am 20. Dezember 1838 zu Elsfleth als Sohn des Kapitäns Schumacher, besuchte er zunächst die dortige Bürgerschule, dann die Handelsschule zu Bremen, trat 1854 in das Tabaksgeschäft der Firma Haase und Meyer zu Bremen ein und hielt sich in den Jahren 1858—61 in Bordeaux und von 1861—74 in Bahia (Brasilien) auf. Nach Brake zurückgekehrt, wurde er mit Antritt zum 1. Mai 1881 zum Bürgermeister gewählt. Unter seiner Leitung hat die Stadt sich beständig weiter entwickelt und bedeutend an äußerem Ansehen gewonnen. Fast sämtliche Straßen wurden in den Jahren 1882—1900 neu bezw. umgepflastert und zu dem Zwecke für Rechnung der Straßenkasse 9000 und 50000 Mark angeliehen. — 1888 wurde die Stadt dem Zollverein angeschlossen, doch blieb auch hier, gerade wie in den Städten Bremerhaven, Bremen und Hamburg, der Hafen mit der nächsten Umgebung als Freibezirk bestehen. Deshalb mußte derselbe mit einem hohen Zollgitter umgeben werden. —

Es ist wohl allbekannt, welche bedeutende Umwälzung in der Schiffahrt seit der Einführung der Dampfkraft stattgefunden hat.

Mehr und mehr verdrängten die Dampfschiffe die Segler und damit war der Niedergang des Baues hölzerner Schiffe unausbleiblich. Sämtliche 6 Werften in der Gemeinde gingen nach und nach ein und wo sonst vom frühen Morgen bis zum späten Abend geklopft und gesägt wurde, ist es jetzt recht still geworden. Es ist sehr zu bedauern, daß man sich damals nicht entschließen konnte, zum Bau eiserner Schiffe überzugehen, vielleicht hätte dann der Schiffsbau hier geblüht wie zuvor. Ein Versuch dazu in Boitwardergroden mißlang leider.[1]) Daß Brake diesen Niedergang einer einst so blühenden Industrie hat überwinden können, sollte man bei einem Urteil über die Stadt nicht außer acht lassen.



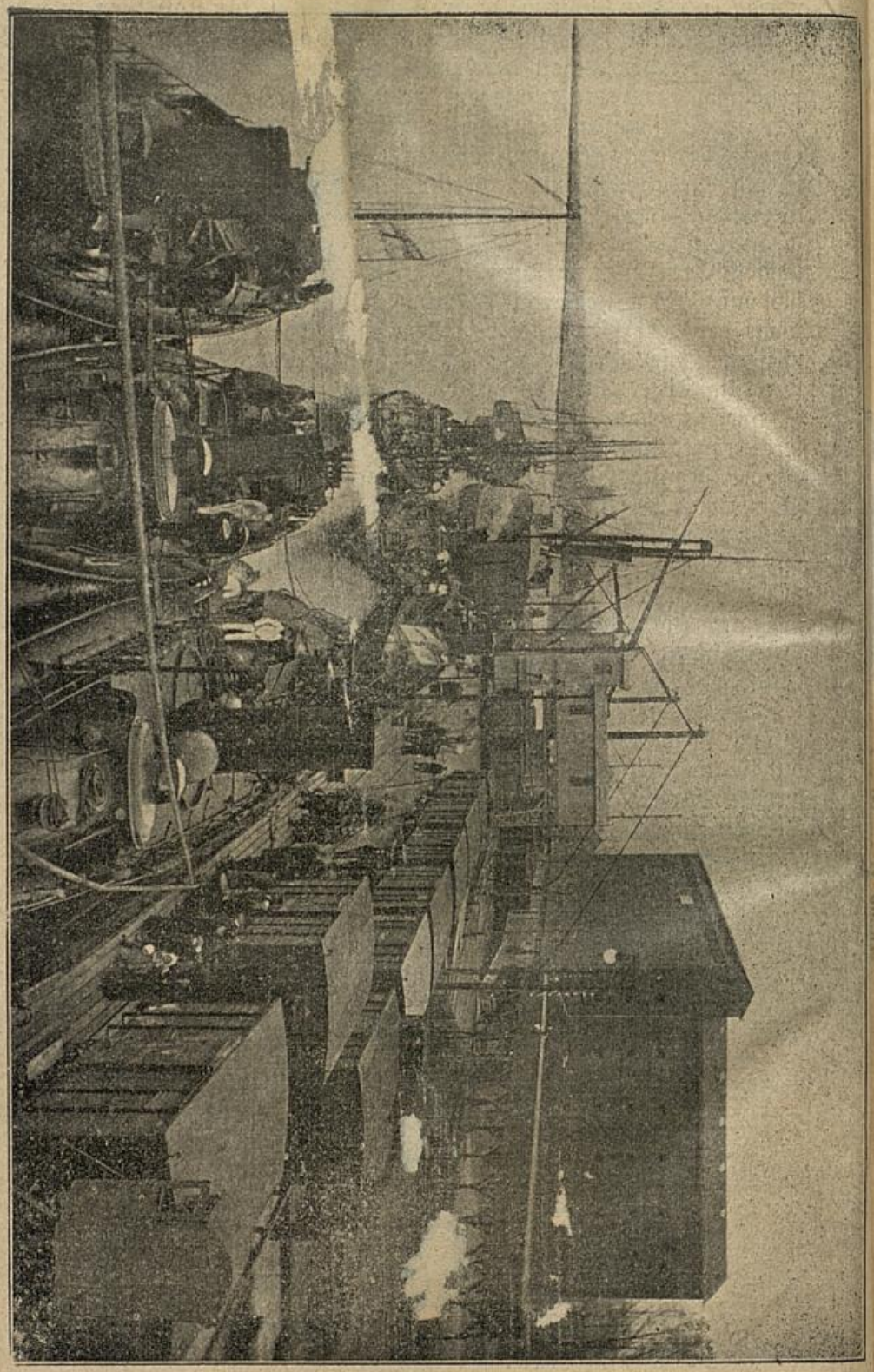
Bürgermeister F. A. Schumacher.

Eine weitere Schädigung Brakes erwartete man Ende der achtziger Jahre durch die Weserkorrektion. Schon seit den vierziger Jahren waren die Bremer bemüht, ein tieferes Fahrwasser bis nach Bremen zu schaffen. Sie verlegten den Strom, engten ihn ein, vertieften die Fahrrinne, ließen aber bei diesen Korrektionen den Einfluß von Ebbe und Flut, deren Grenzpunkt damals etwas oberhalb Bremens lag, unberücksichtigt. Da arbeitete in den Jahren 1879—81 der bremische Oberbaudirektor Franzius ein neues Projekt aus, dessen Grundgedanke darin bestand, der Flutwelle eine ungehinderte Entwickelung zu ermöglichen, um dadurch im Strome selbst eine natürliche Spülkraft zu schaffen, die mit Nachhilfe von Baggerungen das Strombett künftig selbsttätig von Sinkstoffen rein halten sollte. Dies Projekt, dessen Kosten sich auf 30 Millionen Mark beliefen, wurde von der Akademie des Bauwesens in Berlin geprüft und in allen wesentlichen Punkten gutgeheißen. Nachdem dann im Jahre 1887 mit Preußen und Oldenburg Staatsverträge abgeschlossen worden waren, durch welche Bremen ermächtigt

[1]) Dort befindet sich jetzt die Eisengießerei und Ofenfabrik Nordbrake.

wurde, auf den Gebieten dieser Nachbarstaaten die Korrektion auszuführen, ging man sogleich an die Arbeit. Riesige Bagger erschienen, die den Inhalt der Eimer in große Dampfschuten entleerten, Leitdämme wurden geschlagen, neue Fahrwasserzeichen angebracht, hier in Fünfhausen die Weserkorrektionswerkstätte und ein Bureau eingerichtet, um den ungebärdigen Strom zu zwingen. Und der Erfolg blieb nicht aus. Bereits 1890 betrug die Fahrtiefe bis Bremen 4,30 m, 1894 5 m und 1899 5,40 m, so daß Schiffe, die früher wegen ihres Tiefganges in Brake bleiben mußten, ganz nach Bremen gelangen konnten. Bei Brake wurde die Fahrrinne bis auf 8,35 m gebracht. Fortan konnten die größten Handelsschiffe der Welt hier anlegen. Dem entsprachen aber leider nicht die hiesigen Hafeneinrichtungen, da die Schleuse und der alte Hafen nur eine Tiefe von 20 Fuß, der Hafenkanal gar nur von 16 Fuß aufzuweisen hatte. Deshalb mußten infolge der Weserkorrektion hier wieder neue Hafeneinrichtungen getroffen werden. Zu dem Zwecke beantragte die Staatsregierung 1891 beim Landtage zum Bau einer 200 m langen Pieranlage in Klippkanne die Summe von 330000 Mk. Im März 1893 wurde dieselbe dem Verkehr übergeben. Doch schon nach drei Jahren machte die stete Vergrößerung des Verkehrs eine Verlängerung des Piers um weitere 200 m erforderlich, die einen Kostenaufwand von 345000 Mk. verursachten. 1902 ist endlich noch eine zweite Land- und Bahnverbindung im Norden hergestellt worden, so daß nunmehr eine Anlegevorrichtung von za. 600 m Länge vorhanden ist, welche insgesamt etwa 935000 Mk. gekostet hat. Hier können jetzt Schiffe mit 10 m Tiefgang anlegen, solche mit 7 m Tiefgang liegen bei gewöhnlicher Ebbe flott. Die Pieranlage ist mit elektrisch betriebenen Krähnen versehen und an derselben sind von Privaten ausgedehnte Lagerschuppen für Getreide, Salpeter ꝛc. errichtet. 1899 ließ hier die Firma J. Müller-Brake ihre Elevator-Anlage erbauen. Diese besteht aus 2 fahrbaren Schiffselevatoren von je 72 Tons stündlicher Leistung (zusammen also 144 Tons pro Stunde) und einem maschinell eingerichteten Getreidespeicher von za. 8000 Tons Fassung. Das Getreide kann mittels der fahrbaren Elevatoren aus den Schiffen gehoben und entweder lose über das betreffende Schiff hin in einen daneben liegenden Leichter verladen oder direkt auf der Plattform des Elevators eingesackt und in Eisenbahnwaggons gebracht, oder in Oberweserschiffe in Säcken übergeladen werden, oder endlich lose mittels Fallröhren zum Speicher geleitet, oder mittels Speicherelevatoren und Transportbänder auf jede beliebige Stelle der fünf Lagerböden geführt werden. Zum Antriebe sämtlicher Maschinen (Elektromotoren) dient elektrische Kraft, welche aus dem städtischen Elektrizitätswerk geliefert wird. Im ganzen sind 10 Elektromotoren mit einer Gesamtleistung von 133 PS. aufgestellt.

Wie außerordentlich nun Brakes Schiffsverkehr seit der Pieranlage gestiegen ist, zeigt folgende Uebersicht:



Pier.

1892	sind	angekommen	389	Seeschiffe	mit	115 698	Reg.-T.
1893	„	„	383	„	„	130 958	„
1894	„	„	496	„	„	160 480	„
1895	„	„	531	„	„	171 357	„
1896	„	„	594	„	„	180 272	„
1897	„	„	600	„	„	194 263	„
1898	„	„	618	„	„	185 889	„
1899	„	„	630	„	„	102 646	„
1900	„	„	446	„	„	201 638	„
1901	„	„	457	„	„	219 105	„
1902	„	„	551	„	„	285 557	„
1903	„	„	650	„	„	299 457	„
1904	„	„	579	„	„	315 022	„
1905	„	„	677	„	„	345 551	„

Diese Zusammenstellung lehrt aber auch, daß die Befürchtung, die Weserkorrektion werde Brake großen Schaden zufügen, sich glücklicherweise nicht bestätigt hat. Nur die früher nicht unbedeutende Flußfischerei (besonders Aale) ist durch dieselbe sehr beeinträchtigt worden. Die Laichplätze der Fische wurden zerstört, die Fische selbst durch den zunehmenden Verkehr auf dem Flusse vertrieben. Eine große Entmutigung bemächtigte sich der Fischer. Um das Fischereigewerbe wieder neu zu beleben und den Flußfischern Ersatz zu schaffen, gründete man 1895 eine Versicherungskasse für Fischerfahrzeuge des Oldenburger Wesergebiets. Die Folge davon war, daß die Fischer, welche früher ihre Fahrzeuge und Fanggeräte nicht versichern konnten, sich jetzt zur Anschaffung von Fischevern entschlossen und sich mehr der Küsten- und Hochseefischerei zuwandten.

1895 wurde in Oldenburg eine Hochsee-Dampffischerei-Gesellschaft gegründet, deren Fischdampfer Brake anlaufen sollten. Leicht wurden die Kapitalien zum Bau von 4 Fischdampfern zusammengebracht und dann die notwendigen Einrichtungen beim hiesigen Hafen getroffen. Bald aber zwang der Bremerhavener und Geestemünder Fischmarkt die Gesellschaft, das ganze Geschäft nach dort zu verlegen. So hatte Brake davon leider nicht den erhofften Nutzen.

Diesen Verlust kann Brake jetzt um so leichter verschmerzen, da im Jahre 1903 die „Braker Heringsfischerei A.-G." gegründet worden ist, ein Unternehmen, das hoffentlich zum weiteren Emporblühen unserer Stadt beitragen wird.

Die wenigen hiesigen Flußfischer stellen jetzt ihre Netze vielfach jenseits des Harriersandes, in der sog. kleinen Weser, auf, führen aber oft über die geringen Fangergebnisse bittre Klage.

Die Weserinsel „Harriersand" liegt gerade der Stadt Brake gegenüber und ist derselben eingemeindet. Mitten darauf steht ein großes Bauernhaus, in welchem der „Sandbauer" wohnt. Im Sommer, zur Zeit der Heuernte, entfaltet sich auf dem Sande ein reges Leben. Viele fleißige Hände sind beschäftigt, den reichen Segen einzuheimsen. Nicht selten aber überflutet bei einer Spring-

Hafen.

flut der Strom die Insel und trägt das Heu auf seinen Wogen fort. Das gewonnene Heu wird auf Kähnen über die Weser nach der hiesigen Kaje gebracht, hier auf Wagen geladen und dann weiter befördert. —

Früher war die Weserkaje der Hauptverkehrsplatz der Stadt, jetzt hat sie nur noch als Anlegeplatz der Bremer Passagierdampfer, des Motorbootes[1]) und für kleine Kähne, welche Torf, Heu, Sand, Fische 2c. nach hier bringen, Bedeutung. Der Hauptverkehr spielt sich zurzeit im Norden der Stadt, am Pier und Hafen, ab. „Wer zu günstiger Zeit den Hafen mit Schiffen gefüllt antrifft, wird mit Interesse bei dem eigentümlichen Leben am Wasser verweilen und auch in den bescheidenen Dimensionen der heimischen Anlage von dem leisen Pulsschlage des Weltverkehrs berührt werden. Da liegen die schwarzen Rumpfe der Schiffe mit dem für das Auge des Binnenländers unverständlichen Gewirr von Segeltuch und Takelage friedlich nebeneinander. Die Gedanken schweifen hinaus in die Ferne, zu fremden Weltmeeren und tropischen Inseln, von denen sie in stummer Sprache uns zu erzählen scheinen. Hafenleute und Schiffsvolk sind in voller Tätigkeit und ihre Anstrengung kennzeichnet die sklavenartige Arbeit, welche die See fordert. Jetzt schiebt sich der schneidige Bug eines Dampfers durch das Gedränge, dann kann es sich auch treffen, daß ein an Masten und Deck stark beschädigtes Schiff ins Trockendock geschleppt wird, ein Opfer der Winde und Wellen, welches inmitten des geräuschvollen Treibens mahnend an die Kehrseite des wagelustigen Berufes erinnert.“ Und wandern wir noch einige Schritte weiter am Hafenhause vorbei zum Südende des Piers, so treffen wir dort einen der schönsten Punkte an der ganzen Unterweser. Weseraufwärts kann der Blick schweifen an den prächtig gelegenen Wesergärten vorbei zum benachbarten Hammelwarden, weserabwärts bis zum fernen Kirchturm von Sandstedt. Und vom Dock „und dem nahen Hafen dringen Laute herüber, wie von Schifferlust und Schifferleid, und regelmäßig mit dem Wechsel der Gezeiten ändert sich die Szenerie zu unsern Füßen, wenn jetzt die Flut vom Meere aufsteigt, jetzt die Ebbe mit beschleunigter Geschwindigkeit die Wassermassen zurücksendet, als hätte sie Eile, die versäumte Zeit wieder einzuholen, und mit den vorüberrauschenden Wellen gleiten die Gedanken den Strom der Geschichte hinab bis zu den ersten Anfängen menschlichen Daseins in diesem Erdenwinkel, als der uferlose Fluß träge durch Sumpf und Röhricht seinen Lauf nahm und auf vereinzelnten Warfen fischessende Strandbewohner eine kümmerliche Existenz fristeten, sie verweilen bei den ferneren Wandelungen, als von der Stadt auf ihren Koggen mit hochgetürmtem Hinterdeck, abenteuerlich geformtem

[1]) Die Fähre Brake-Sandstedt mittels des Motorbootes wurde am 1. Juli 1896 eröffnet. Dieselbe wird subventioniert durch einen Zuschuß seitens des Amtes, der Stadt und durch Beiträge Privater. In den letzten Jahren wurden dadurch jährlich rund 5000 Personen befördert.

Bug und dem Steuer an der Seite, die Esthlandfahrer hinausgingen, und bleiben wohlgemut haften an der Fülle der Erscheinungen am Ufer und auf dem Strome, welche die Gegenwart um den zum Weltverkehre emporgestiegenen Nachkommen ausbreitet."

Mit diesen Worten des Verfassers der „Bilder und Skizzen aus dem Oldenburger Lande" schließen wir den ersten Teil unserer Festschrift und lassen im zweiten hauptsächlich statistische Mitteilungen über Brake folgen.

II.

Bericht

über die

Verwaltung

und den

jetzigen Stand der

Gemeindeangelegenheiten.

Allgemeines.

Die Stadtgemeinde Brake ist im Jahre 1856 auf Grund der Gemeindeordnung vom 1. Juli 1855 entstanden. Sie besteht aus den früher zur Gemeinde Hammelwarden gehörigen Bauerschaften Brake und Harrien, aus dem nördlichen Teil der Ortschaft Fünfhausen (bis dahin zur Bauerschaft Hammelwarden gehörig) und aus dem südlichen Teil der früher zur Gemeinde Golzwarden gehörigen Bauerschaft Klippkanne. Die früher einzeln bezeichneten Wohnplätze sind mit dem ehemaligen Flecken Brake vollständig zu einer, den größten Teil des am linken Weserufer belegenen Stadtgebiets einnehmenden Stadt verschmolzen. Sie wird begrenzt im Norden von Golzwarden, im Westen und Süden von Hammelwarden und im Osten von der Weser. Zur Gemeinde gehört auch die bewohnte Weserinsel Harriersand. Der Flächeninhalt der Gemeinde beträgt einschließlich des 118 ha großen Harriersandes 522,1236 ha. Der Boden ist bester Marschboden und wird größtenteils (za. $^3/_4$) als Weideland benutzt. Höhenlage: Tiefe Lage an der Weser. — Fußboden der Kirche 4,7, Nullpunkt des Pegels am Hafen 2,1 m. Wasserläufe: 1. die sich entlang der Ostgrenze ziehende Weser, 2. im Norden, zum Teil auf der Grenze nach Golzwarden, das Braker Sieltief, 3. das Klippkanner Tief. Beide Tiefe münden innerhalb der Gemeinde in die Weser. 4. Die von Süden nach Norden fließende und in das Braker Sieltief mündende Rönnel, südlich auf der Grenze von Brake und Hammelwarden. Deich- und Sielwesen: Die Gemeinde gehört zum 2. Deichverband und zur Braker und Klippkanner Sielacht. Als besondere Genossenschaft innerhalb der Braker Sielacht besteht für die Stadt die Braker Zuwässerungshöhlenacht.

Bevölkerung.

Nach dem Ergebnis der Volkszählungen betrug die Einwohnerzahl am

15. August	1816	. . .	1642	Personen (95 Feuerstellen.)
1. Febr.	1828	. . .	1963	„
1. Juli	1837	. . .	2106	„
1. „	1846	. . .	2264	„
3. Dezbr.	1855	. . .	3349	„

1. Dezbr.	1864	. .	4247	Pers.	
1. „	1871	. .	3800	„	
1. „	1875	. .	4360	„	
1. „	1880	. .	4056	„	
1. „	1885	. .	4038	„	
1. „	1890	. .	4212	„	
1. „	1895	. .	4515	„	(männl. 2187, weibl. 2328)
1. „	1900	. .	4718	„	(„ 2390, „ 2409)
1. „	1905	. .	5162	„	(„ 2643, „ 2519)

Die Einwohnerzahl hat also im letzten Jahrfünft um 444 Personen = 9,41 % zugenommen und damit die Zahl 5000 überstiegen.

Die Stadt Brake bildet einen Standesamtsbezirk für sich. Standesbeamter ist der Stadtkämmerer von Heimburg, erster Stellvertreter der Kaufmann S. de Jonge, zweiter Stellvertreter der Uhrmacher A. Mager. Für die Führung der Standesregister erhält der Standesbeamte eine Entschädigung von 550 Mark aus der Stadtkasse, in welche wiederum die aufkommenden Gebühren fließen.

Über die in den Jahren 1901 bis 1905 vorgekommenen Geburten, Eheschließungen und Sterbefälle geben die nachstehenden Tabellen nähere Auskunft:

A. Geburten:

Jahr	männlich	weiblich	zusammen	totgeboren	unehelich	Zwillings-Geburten
1901	72	64	136	6	2	1
1902	60	74	134	3	4	2
1903	60	54	114	3	5	1
1904	78	72	150	5	2	5
1905	61	57	118	6	6	3

B. Eheschließungen: C. Sterbefälle:

Jahr	Anzahl	männl.	weibl.	zusammen	Der Aelteste erreichte ein Alter von Jahren
1901	40	60	48	108	94
1902	33	61	55	116	90
1903	44	55	46	101	85
1904	57	70	55	125	90
1905	39	72	53	125	90

Wohnungsverhältnisse.

Brake zählte an Wohnhäusern am

3. Dezember	1855	. . .	325 mit	663	Haushaltungen
1. „	1875	. . .	471 „	878	„
1. „	1895	. . .	562 „	960	„
1. „	1900	. . .	638 „	1126	„
1. „	1905	. . .	659 „	1204	„

Die Zahl sämtlicher Gebäude in Brake betrug

1901	1000	mit einem Brandversicherungswert v.		6 456 360	M.
1902	1013	„ „	„	6 582 720	„
1903	1021	„ „	„	6 695 730	„
1904	1037	„ „	„	6 834 780	„
1905	1047	„ „	„	7 002 270	„

Durchschnittlich sind also im letzten Jahrfünft jährlich 9—10 Neubauten erfolgt und ist der Brandversicherungswert um rund 110 000 Mark gestiegen.

Brandfälle kamen vor 1901: 1, 1902: 5, 1903: 4, 1904: 0, 1905: 6, zusammen 16, darunter 3 größere Brände: 1902 das C. H. Plate'sche Haus an der Langenstraße, 1903 das Wilh. Gotthardt'sche Haus an der Breitenstraße und 1905 das Joh. Heinr. Stoer'sche Haus an der Langenstraße.

Erwerbsverhältnisse.

1. Schiffahrt. Nach den letzten Volkszählungen treiben die Einwohner Brakes vorzugsweise Schiffahrt und Handel. Für die Schiffahrt steht das geschlossene Hafenbassin innerhalb Deichs in einer Größe von 3,5 ha und der Längspier in Klippkanne zur Verfügung. Der Hafen ist Freibezirk. — Über den Schiffsverkehr in früheren Jahren berichteten wir ausführlich im 1. Teile dieser Schrift. Im letzten Jahre wurde der gesamte Schiffsverkehr Brakes durch 4973 Schiffe mit 1 161 389 Registertons ausgeführt. Von diesen entfallen 1350 Schiffe mit 696 962 Registertons auf

den Seeverkehr, 3623 Schiffe mit 464 427 Registertons auf den Flußverkehr. —

Es kamen an 677 Seeschiffe von zusammen 345 551 Registertons netto mit 7456 Mann Besatzung.

Der Flagge nach: Deutsch 429 (darunter 170 Oldenburger), Britisch 94, Niederländisch 64, Norwegisch 19, Schwedisch 18, Dänisch 24, Griechisch 8, Russisch 9, Italienisch 2, Oesterreichisch 8, Spanisch 1, Rumänisch 1.

Es waren darunter 265 Dampfer, 4 Vollschiffe, 14 Barken, 1 Brigg, 42 Schuner, 10 Gallioten, 2 Kuffen, 339 kleinere Fahrzeuge, wie Schleppschiffe, Seekähne, Tjalken und Ever.

Es kamen von deutschen Nordseehäfen 383, von deutschen Ostseehäfen 16, von russischen Ostseehäfen 60, von russischen Häfen am schwarzen Meer 74, von England 77, von Schweden 14, von Norwegen 6, von Rumänien 9, von der Türkei 3, von den Vereinigten Staaten von Nordamerika 7, von Chile 1, von Holland 4, von Britisch-Ostindien 3, von Argentinien 5, von Cuba 3, von Belgien 4, von Portugal 1, von Brasilien 1, von Italien 1, von Frankreich 2, von Dänemark 1, von Texas 1, von Spanien 1.

Es hatten geladen Holz 69 (darunter Tannenholz 58, Pitchpine 5, Zedern 3, Erlenholz 3), Getreide 123, Kohlen 67, Stückgut 37, feuerfeste Steine 4, Salpeter 1, Zement 13, Ton 1, Mehl 1, Phosphat 3, Salz 1, Frucht 1, Zucker 5, Heringe 35, Oelkuchen 1, Ballast oder leer 315.

Von den beladen angekommenen 362 Schiffen waren 226 für oldenburgische, 136 teils für bremische, teils für preußische Rechnung und von ihnen benutzten 148 Schiffe mit 242 472 Registertons den Pier. Hierbei waren 113 Dampfer mit rund 441 882 Tons Getreide.

Es gingen ab 673 Schiffe von zusammen 351 410 Registertons und mit 7344 Mann Besatzung.

Es gingen nach deutschen Nordseehäfen 418, nach deutschen Ostseehäfen 40, nach russischen Ostseehäfen 12, nach Großbritanien 165, nach Norwegen 14, nach Schweden 12, nach Holland 2, nach Dänemark 5, nach Nord-Amerika 1, nach Belgien 1, nach Frankreich 1, nach Chile 1.

Es hatten geladen Getreide 178, Kokes 14, Kohlen 8, Holz 15, Stückgüter 24, Ton 6, Glas 3, Eisenbahnmaterial 5, Tran 5, Heringe 5, Asphalt 4, Kies 1, Mauersteine 2, Zement 1, Torfstreu 8, Karbolineum 2, Oelkuchen 1.

Nach teilweiser Entlöschung gingen weiter 83, mit Ballast oder leer gingen ab 308 Schiffe.

Im Flußschiff-Verkehr kamen an im Hafen, an der Kaje und am Pier 1812 Schiffe mit 232 353 Registertons und 8402 Mann Besatzung. Es gingen ab 1811 Schiffe mit 232 074 Registertons und 8382 Mann Besatzung.

Brakes Haupteinfuhrartikel auf dem Seewege
in den Jahren 1900—1904.

		1900	1901	1902	1903	1904
Getreide	t	180 884	191 984	344 153	406 119	325 587
Holz	cbm	87 838	102 373	53 447	87 498	81 208
Kohlen	t	12 535	17 590	21 270	21 519	20 347
Zement	t	381	505	425	761	433
Salpeter	t	4 958	3 805	2 477	11 001	5 771
Ton	t	1 030	434	772	256	580
feuerf. Steine	Stck.	118 300	403 971	173 200	202 515	162 000
Stückgüter	t	—	—	621	463	2 960

Brakes Hauptausfuhrartikel auf dem Seewege
in den Jahren 1900—1904.

		1900	1901	1902	1903	1904
Kokes	t	3 753	4 893	3 440	1 180	815
Kohlen	t	1 671	1 696	5 798	570	1 353
Ton	t	—	1 295	400	1 640	662
Holz	cbm	928	245	670	274	389
Tran	t	—	102	91	—	241

2. Reederei. Den Reichsgesetzen entsprechend werden seit dem Jahre 1871 alle Kauffahrteischiffe von mehr als 50 Kubikmeter (17,65 Reg.-Tons) Raumgehalt registriert. Auf dieser Grundlage gelten für die Braker Reederei folgende Zahlen:

1. Janr.	Segler	N.-Reg.-T.	Besatzg.	Dampfer	N.-Reg.-T.	Besatzg.
1873	162	19 240	743	—	—	—
1875	111	16 581	602	1	27	5
1880	113	18 900	616	—	—	—
1885	121	28 535	770	—	—	—
1890	88	22 716	571	1	454	14
1895	81	31 328	655	1	454	14
1900	65	20 597	447	1	454	14
1905	62	12 417	306	2	763	24
1906	66	9 793	390	—	—	—

Wenn sich nach dieser Zusammenstellung die Zahl der Segler im letzten Jahrfünft fast gleich gehalten hat, so ist doch die Tonnenzahl ganz erheblich zurückgegangen, der beste Beweis, daß die Segelschiffreederei reißend bergab geht. Die Dampfer verdrängen die Segler mehr und mehr. Sehr oft waren die Reeder gezwungen, ihre Segelschiffe unbeschäftigt liegen zu lassen, da entweder Mangel an geeigneten Frachten herrschte oder nur solche Frachten zu erzielen

waren, bei denen die Reederei kaum die Unkosten zu decken imstande war. Kleinere Ladungen sind überhaupt bedeutend weniger geworden. Die ganz großen Segler finden dagegen verhältnismäßig noch eher Beschäftigung, doch werden auch diese Ladungen immer häufiger von Dampfern übernommen. Hinzu kommen ferner noch die ständig steigenden Unkosten für die soziale Fürsorge, die erhöhten Seeversicherungsprämien, sowie die wachsenden Ansprüche in Bezug auf die Lebensweise der Mannschaft an Bord. Die hiesigen Reeder sind deshalb bemüht, sich ihrer Schiffe durch Verkauf zu entledigen. Unter den Käufern ist Norwegen am meisten vertreten. Zurzeit besitzt Brake noch 5 größere Seeschiffe für große Fahrt und 17 kleinere für die kleine Fahrt in Nord- und Ostsee. Die Segelschiffreederei muß den veränderten Verhältnissen Rechnung tragen und zur Dampfschiffsreederei übergehen. — Unter dem Namen „Elsfleth-Braker-Bugsiergesellschaft" wurde hier kürzlich eine von hiesigen und auswärtigen Interessenten gegründete Gesellschaft mit beschränkter Haftung in das Handelsregister eingetragen. Sitz der Gesellschaft ist Brake, Leiter derselben Herr Rob. Butz, Direktor der Braker Heringsfischerei A.-G. Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb der See-, Revier- und Hafenschleppfahrt mit eigenem und gemieteten Fahrzeugen, sowie der Anschluß und die Besorgung anderweitiger Geschäfte, welche hiermit direkt oder indirekt zusammenhängen.

3. Das Lotsenwesen. Geordnete Lotsengesellschaften gab es vor 1762 weder auf der Elbe noch auf der Weser. Auf beiden Strömen war es Dänemark, welches reorganisierend vorging. Bekanntlich standen die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst nach dem Tode Anton Günthers (1667) unter dänischer Herrschaft und der Königl. dänische Statthalter und Oberlanddrost in Oldenburg, Exz. zu Lynar, errichtete 1764 die Lotsengesellschaft zu Brake und Klippkanne. Seine Instruktion der Braker Lotsen datiert vom 24. Februar 1764 und lautet: „1. müssen Lotsen sich immer dergestalt parat und in Bereitschaft halten, daß, wenn sie begehrt werden, jedesmal einer bei der Hand sei, der die Schiffe hinunterbringen kann, auch 2. mit den Schiffern bescheidentlich umgehen und wenn sie einmal an Bord eines Schiffes sind, solches ohne Erlaubnis des Schiffers nicht wieder verlassen, bis sie es entweder bei favorablem Winde bis nach Tettens und dem Orte gebracht, wo der Schiffer sich vor Anker zu legen und guten Wind zu erwarten geraten findet, 3. sollen sie dahin sorgen, daß im Winter beim Eisgange die Schiffe in den Sieltiefen, oder sonsten, wenn es nicht möglich, an den Strand gebracht und in Sicherheit geleget werden, nicht weniger bei schwerem Sturm und anscheinender Gefahr der Schiffer, wenn sie Anker verlieren oder sonst in Not sind und Signale einer verlangenden Hülfe geben, nach aller Möglichkeit beispringen und deren Strandung und Untergang äußersten Fleißes verhüten, in welchem Falle ihnen jedoch für diese ganz außerordentliche Bemühung ein billiges außer dem Lotsengelde, so demnächst

bestimmt wird, gebühret und entweder zu accordieren oder von den Herren Beamten zu determinieren ist, im übrigen haben sie auch von den in den Sieltiefen gebrachten Schiffen dem beikommenden Herren Beamten sofort Nachricht zu geben, damit er des zu erlegenden Hafengeldes halber das Behörige observieren könne, 4. zahlen sie pro recognitione für dieses Privilegium den 10. Groten von ihrem Verdienst in die herrschaftlichen Register und liefern diese Gelder alljährlich an den p. t. Herren Beamten zu Hammelwarden mit einer Berechnung und einem darunter gesetzten eidlichen Revers, daß sie kein mehreres an ordentlichem Lotsgeld eingenommen, ab, wogegen ihnen dann 5. erlaubt sein soll, an Lotsgeld von einem Schiffe nach der Tiefe derselben, wie sie im Wasser gehen, von dem Orte, wo sie liegen bis hinunter am Munde der Weser oder Tettens oder wo sie sonst vor der Hand sich setzen und bergen, für jeden Fuß zu nehmen im Sommer, als von Ostern bis Michaelis für ein Ein-Mast-Schiff . . . . . 24 Grote
für ein Zwei- oder Drei-Mast-Schiff . 36 „
im Winter, als von Michaelis bis Ostern 36 „
bei extraordinairem Sturm und anscheinender Gefahr aber
im Sommer wie oben . . . . . 36 „
im Winter item . . . . . 48 „
In welchem Falle sie jedoch Tage und Stunden anzeichnen müssen, damit allemal nachgefraget und beurteilet werden kann, ob nach der Witterung es ihnen begleichen möge, gleich dann auch ein jeder Lotse Instruktion bei sich führen, und den Schiffern auf Verlangen oder wenn Dispute unter ihnen entstehen, vorzuzeigen schuldig sein soll, außer diesem aber müssen sie von den Schiffern nicht das geringste und unter keinerlei Vorwand fordern oder nehmen, es wäre denn, daß der Schiffer aus eigener Willkür ihnen ein Trinkgeld geben wollte. 6. continuieret dieses Privilegium vorläufig auf drei Jahre bis Ausgang 1766 und soll in der Zeit die Zunft der Lotsen nur aus 4 Personen (zu Brake, außerdem 4 zu Klippkanne) bestehen, auch kein anderer Schiffer oder Einwohner sich dergleichen anzumaßen berechtiget und ermächtiget sein, sondern wenn er dessen überführt werden möchte, mit willkürlicher Brüche beleget, auch angehalten werden, das doppelte Lotsengeld an die Zunft zu zahlen. 7. müssen Lotsen bei sich ereignendem Abgang unter ihnen auf ihren geleisteten Eid einen anderen anzeigen, den sie am tüchtigsten und geschicktesten dazu halten, auch im übrigen sich gefallen lassen, wann abseiten Königl. Kammer entweder ein oder anderer Punkt in dieser Instruktion den vorkommenden Umständen nach geändert oder auch ein mehreres angeordnet werden möchte." — Damit war das Lotsenwesen vorläufig für die Weser geregelt.

Am 15. August 1803 wurde eine neue Lotsenordnung herausgegeben, die bis zum Jahre 1897 bestanden hat. Im letzteren Jahre wurde sie im Einverständnis mit Preußen und Bremen revidiert und ergänzt. Dieselbe trat am 1. April 1897 in Kraft. Am

1. April 1903 vereinigten sich die 9 Braker Lotsen mit der aus 13 Personen bestehenden Blexer Lotsengesellschaft. Der Dienst wurde so geregelt, daß 11 Lotsen den Außen- und die andern 11 den Binnendienst und das Abholen der Lotsen zu besorgen hatten.

Am 26. September 1903 vereinigten sich alle drei Weserlotsengesellschaften zu Bremen, Geestemünde und Blexen-Brake zu einer Erwerbsgemeinschaft, und trat diese neue Ordnung mit dem 1. Januar 1904 in Kraft. Jede der drei Gesellschaften stellt jetzt 16 Lotsen, die den Dienst abwechselnd und monatlich folgendermaßen versehen:

Die eine Gesellschaft bringt die Schiffe aus, die zweite besorgt das Abholen der Lotsen und besetzt die Station beim Weserfeuerschiff mit einem Schuner, die dritte besetzt die Station Norderney und die äußerste Station Borkum mit je einem Schuner.

Von dem aus dieser Erwerbsgemeinschaft erworbenen Gelde erhalten die zwei rechtsseitigen Gesellschaften 5 % vorab, der Rest wird unter die 3 Gesellschaften gleichmäßig verteilt. Die 6 übrigen Lotsen der vereinigten Braker und Blexer Lotsengesellschaft besorgen den Flußlotsendienst von Bremerhaven bis Brake und umgekehrt. Von dem Gesamterwerb der oldenburgischen Lotsen erhalten die 16 Seelotsen 10 % vorab und der Rest wird unter die 21 Lotsen gleichmäßig verteilt. — Das Lotsgeld wird nach Dezimetern des Tiefgangs der gelotsten Schiffe berechnet. Die Lotsentaxe beträgt

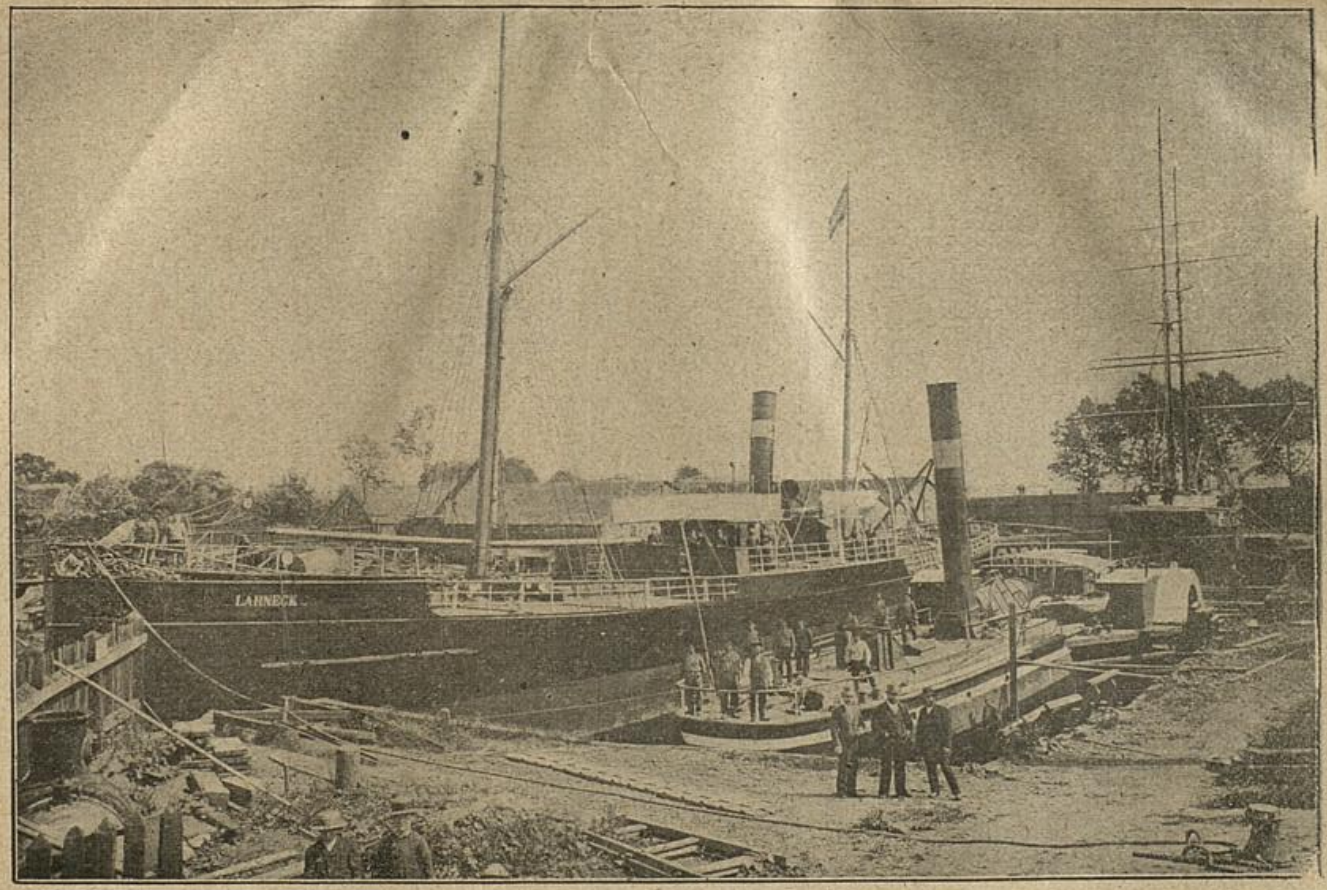
für einkommende Schiffe und für jedes Meter Tiefgang:

während der Sommermonate	a) aus See nach Brake	25,80	M.
	b) v. Nordenh. nach „	5,50	„
im Frühling und Herbst	a) aus See nach „	28,80	„
	b) v. Nordenh. nach „	6,80	„
in den Wintermonaten	a) aus See nach „	34,40	„
	b) v. Nordenh. nach „	6,90	„

für ausgehende Schiffe und für jedes Meter Tiefgang:

während der Sommermonate	a) v. Brake bis Nordenh.	4,70	M.
	b) bis Bremerhaven . .	5,70	„
im Frühling und Herbst	a) v. Brake bis Nordenh.	6,50	„
	b) bis Bremerhaven . .	7,60	„
in den Wintermonaten	a) v. Brake bis Nordenh.	6,50	„
	b) bis Bremerhaven . .	7,60	„

Die jetzige Lotsenordnung für die oldenburgische Weserlotsen-Gesellschaft datiert vom 31. März 1897 und 24. Januar 1903. Der Sitz der Gesellschaft ist bis weiter Blexen. An der Spitze steht ein Lotsenkommandeur, der vom Großherzog ernannt wird. Er erhält seine Besoldung aus der Landeskasse und hat seinen Wohnsitz in Blexen. Vertreter des Kommandeurs in Brake ist der hiesige Hafenmeister. Die der Lotsengesellschaft und ihren Mitgliedern zunächst vorgesetzte Behörde ist das für den Sitz der Gesellschaft zuständige Amt. Die Lotsenfahrzeuge führen die vor-



Schiffswerft der Firma G. H. Thyen.

geschriebene Revierflagge und ein großes lateinisches W in schwarzer Farbe im Schunersegel.

4. Dock. Schiffsbau. Wie im 1. Teil dieser Schrift mitgeteilt wurde, sind sämtliche 6 Schiffswerfte an der Weser für den Bau hölzerner Schiffe in der Gemeinde Brake nach und nach eingegangen. Deshalb kommt für den Schiffsbau jetzt nur noch das Trockendock mit Werft inbetracht. Während das Dock im Jahre 1895 von 36 Schiffen benutzt wurde, stieg die Frequenz desselben im letzten Jahre auf 81 Schiffe. Mit dem Trockendock verbunden ist eine Kessel- und Maschinenbau-Werkstatt, sowie eine Schiffswerft, auf der früher nur hölzerne Schiffe — namentlich in der Absicht sich einen Stamm geschulter Arbeiter zu erhalten —, seit einigen Jahren aber Dampfer, Stahlschiffe und Schleppkähne gebaut werden. Die Werkstätten, in denen za. 120 Arbeiter Beschäftigung finden, sind mit Maschinen modernster Konstruktion ausgerüstet und mit elektrischem Licht versehen. Reparaturen aller Art an Schiffen, Maschinen und Kesseln werden hier in kürzester Frist ausgeführt. Neugebaut wurden auf der Werft je ein Feuerschiff, Lotsenschuner, Yachtschuner, eine Anzahl Heringslogger und verschiedene andere See- und Flußschiffe. — In der Unterweserkorrektionswerkstatt zu Fünfhausen werden Reparaturen nur an solchen Fahrzeugen ausgeführt, die im Dienste des Bremer Staates stehen. Hier sind etwa 50—60 Arbeiter beschäftigt.

5. Ziegelei. In der Nähe der Unterweserkorrektionswerkstatt befindet sich die Ringofenziegelei des Herrn E. Syamken, wo jährlich 1,8 Millionen Steine fabriziert werden. In diesem Betriebe sind 18 Arbeiter tätig.

6. Fischerei. 1903 zeigte sich in Brake das Bestreben, eine Heringsfischerei zu begründen. Rasch war ein Kapital von 600 000 Mark gezeichnet und konnte bereits im Mai 1904 die Gesellschaft in das Handelsregister eingetragen werden. Weil aber die Fangsaison jährlich schon im Juni beginnt, so war es für 1904 zu spät und wurde deshalb der volle Betrieb erst 1905 mit 10 Heringsloggern aufgenommen. Mit diesen wurden im letzten Jahre 11 041½ Kantjes Heringe gefangen, die in handelsüblicher Weise verpackt 8440 Fässer brachten und zum mittleren Preise von 33,30 Mark pro Tonne eine Einnahme von 281 000 Mark erzielten. Für die kommende Saison sind nun weitere 8 Logger im Bau, und ist das Unternehmen in seiner Ausdehnung auf 18 Logger als durchaus lebensfähig zu bezeichnen. Von den 18 Loggern wurden 12 Stück hier und in der nächsten Umgebung gebaut und für dieselben mit Inventar 400 000 Mark ausgegeben.

Im Landbetriebe beschäftigte die Heringsfischerei am 15. Februar d. J. zusammen 63 Personen. Die Logger haben je 14 Mann Besatzung, zusammen also alle 18 Logger der nächsten Saison 252 Mann.

Heringsfischerei

Mit Recht können wir wohl erwarten, daß sich dieses junge Unternehmen bald unter der gütigen Beihilfe und dem Schutze der Reichsregierung, sowie unter dem Wohlwollen der oldenburgischen Staatsregierung, zur hohen Blüte entwickeln und zum weiteren Emporblühen unserer Stadt beitragen wird.

7. Handel. In engster Verbindung mit der Schiffahrt steht der Handel, und dieser gibt der Stadt das entscheidende Gepräge. Bedeutend ist der Speditions- und Holzhandel. Die Einfuhr von Hölzern geschieht größtenteils von der Ostsee und aus Amerika. Im letzten Jahre kamen an mit Holz 69, gingen ab 15 Schiffe. Der Umschlagverkehr in Holzverfrachtungen hat hier in den letzten Jahren einen erheblichen Umfang angenommen.

8. Holzbearbeitung. Im Jahre 1874 wurde in Klippkanne das Wardenburg'sche Sägewerk erbaut. 1877 übernahm dasselbe pachtweise der jetzige Inhaber Herr Fr. Schultze, kaufte 1889 das nachbarliche Hobelwerk der Firma Bergen und Hauschildt und ein Jahr später auch das Wardenburg'sche Sägewerk. Seit der Zeit hat das Dampf-Säge- und Hobelwerk der Firma einen bedeutenden Aufschwung genommen, ist an das städtische Elektrizitätswerk angeschlossen und beschäftigt zurzeit 30 Personen. — Am 1. Januar 1903 ging die in den siebziger Jahren von der Firma Bergen und Hauschildt erbaute Fabrik südlich des Hafens in die Hände der Firma J. H. Bruns über, in welcher ebenfalls Rauhholz aller Art zu Bau- und Tischlerzwecken bearbeitet wird. Die Fabrik erfreut sich eines flotten Betriebes und beschäftigt durchschnittlich 25 Arbeiter.

9. Bankwesen. In Brake bestehen 3 Bankinstitute: die Filiale der Oldenburgischen Spar- und Leihbank, die Filiale der Oldenburgischen Landesbank und der Braker Vorschuß-Verein. Die Filiale der Oldenburgischen Spar- und Leihbank wurde gleichzeitig mit der Wilhelmshavener Filiale am 4. Juli 1872 errichtet, ist also eine der ältesten Niederlassungen der in Oldenburg befindlichen Hauptbank. Diese arbeitet mit einem voll eingezahlten Aktienkapital von 164 000 000 Mark und hat über $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark Reserven. An die Spitze der hiesigen Filiale traten 1872 die Herren F. Krito und J. H. Lehmkuhl. Letzterer starb 1901 und trat an seine Stelle Herr C. Reinecke. Das Geschäftslokal befand sich zuerst in dem früher Steenken'schen Hause, Ecke Breiten- und Kirchenstraße, und wurde im Jahre 1880 in das jetzige eigene Geschäftshaus an der Breitenstraße verlegt. Die Vergrößerung des Geschäfts erforderte im Jahre 1901 einen Umbau, durch welchen bessere Geschäftsräume, verbunden mit Gewölbe- und Tresoreinrichtungen, geschaffen wurden. Das Bankgebäude hat jetzt einen Wert von rund 40 000 Mark.

Um den gesteigerten Anforderungen des modernen Bankgeschäftes Rechnung zu tragen, entschloß sich die Oldenburgische Landesbank im Jahre 1900 zur Errichtung einer Filiale in Brake.

Zu dem Zwecke wurde das an der Mitteldeichstraße gelegene Borgstede'sche Haus für den Preis von 26000 Mark angekauft und durch einen Umbau mit einem Kostenaufwand von 10000 Mark für Bankzwecke — Safes Anlagen — eingerichtet. Die Eröffnung der Filiale erfolgte am 21. August 1900. Leiter derselben sind die Herren K. Meyer und A. Allmers. Die Oldenburgische Landesbank arbeitet mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark, von denen 40 % eingezahlt sind. Die verzinslichen Einlagen belaufen sich zurzeit auf rund 37 Millionen, die der Bank zur Aufbewahrung und Verwaltung anvertrauten Wertpapiere usw. (offene Depots) haben zurzeit einen Gesamtwert von 30 Millionen. An Dividenden wurden für die Jahre 1900—1904 je 10 %, für das Jahr 1905 11 % verteilt.

Der Braker Vorschuß-Verein wurde im Jahre 1863 gegründet. Mitgliederzahl 1906: 52. Vorstand: Konsul J. C. Kunst und Propritär H. Mennig. Über die Bedeutung des Vereins geben folgende Zahlen Aufschluß:

	1895	1900	1905
Umsatz auf einer Seite ℳ	2 299 149,33	2 541 059,11	2 210 459,43
Erzielter Gewinn . . „	3 260,—	4 549,—	3 645,—
Die Depositen betr. am 1. Januar . . . „	283 128,92	311 990,82	1906 269 097,64

10. Post. Im Anfange des vorigen Jahrhunderts ging zweimal in der Woche ein Landbote von Oldenburg nach Ovelgönne und zurück, der auch die hiesigen Postsachen mitnehmen mußte. Später, als der Verkehr mit Bremen lebhafter wurde, mußte eine neue Botenpost von hier über Elsfleth und Berne nach Delmenhorst zum Anschluß an die Post Oldenburg-Bremen, eingerichtet werden., Als Posthaus diente bis zur Erbauung des alten Bahnhofes das Haus Mitteldeichstraße Nr. 4, wo sich zurzeit die Amtsrezeptur befindet. Dann wurde das Postamt in einem Nebengebäude des Bahnhofes untergebracht. Mit dem wachsenden Verkehre genügten aber diese Räume Anfang der neunziger Jahre nicht mehr und wurde deshalb 1895/96 von dem Bauunternehmer Twisterling-Delmenhorst das neue Gebäude zwischen Schul- und Georgstraße errichtet. Die Baukosten betrugen inkl. 12500 Mark für den Bauplatz 82500 Mark. Das Gebäude wurde am 1. November 1896 von der Post bezogen, entspricht allen Anforderungen der Neuzeit und ist Eigentum des Herrn G. Gloystein-Delmenhorst. Der postalische Verkehr Brakes gestaltete sich in den Jahren 1900 und 1904 (für 1905 noch nicht erschienen) wie folgt:

		1900	1904
1. Gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendg. (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Warenproben)	eingegangen	565 275	591 656
	aufgegeben	562 647	632 658
2. Briefe mit Wertangabe	eingegangen	1 460	2 291
	aufgegeben	1 971	1 896
3. Pakete ohne Wertangabe	eingegangen	33 069	34 408
	aufgegeben	17 958	19 033
4. Pakete mit Wertangabe	eingegangen	255	327
	aufgegeben	146	270
5. Postanweisungen	eingegangen	13 286	14 616
	aufgegeben	30 222	31 987
6. Telegramme	eingegangen	17 483	18 263
	aufgegeben	8 906	8 346
	durchgegang.	4 380	5 086

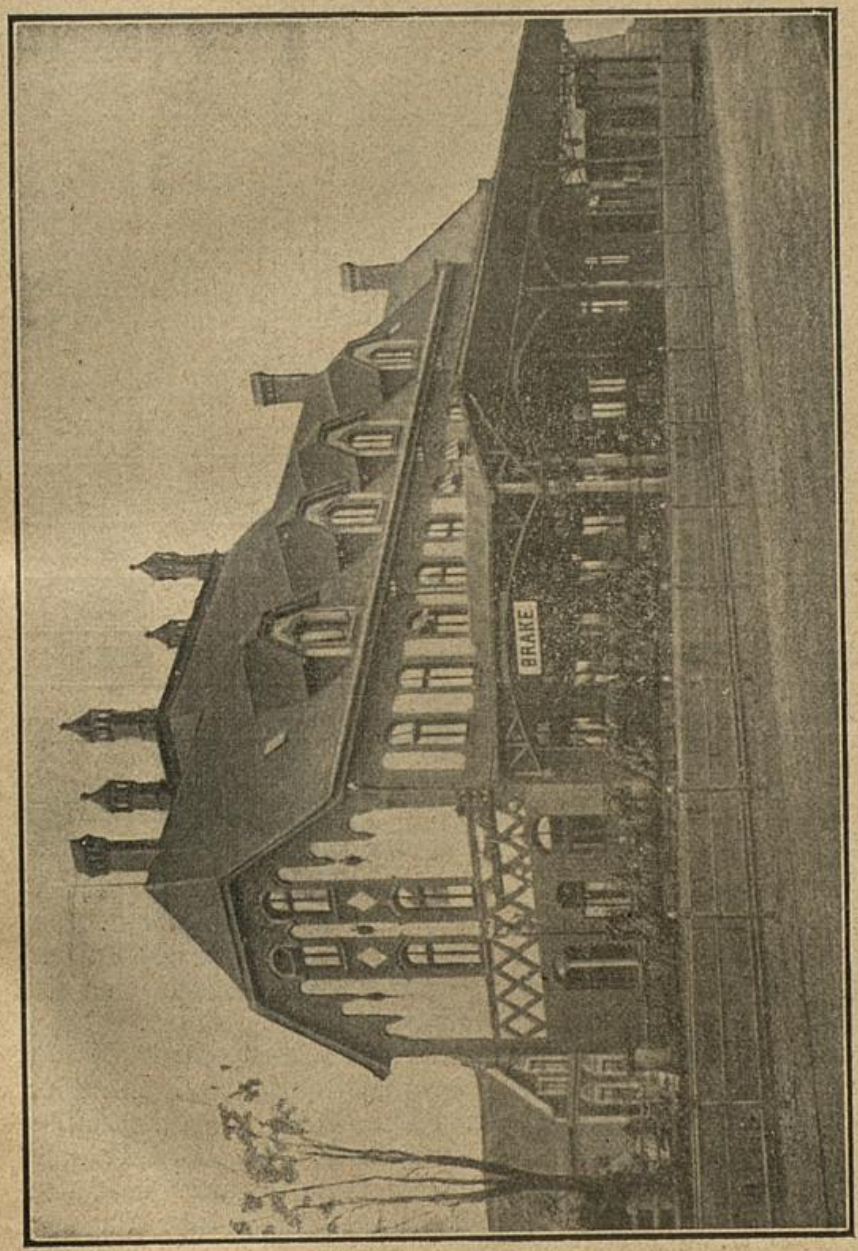
Fernsprecheinrichtung:

	1896	1905
1. Länge der Drahtleitung in der Stadtgemeinde Brake	10 km	101,8 km
2. Zahl der Hauptanschlüsse	10	67
3. Zahl der Ortsgespräche	7 200	33 804
4. Zahl der Ferngespräche	12 100	32 791

Reichspost.

11. Eisenbahn. Über die Bahnverbindung Brake-Hude (eröffnet am 1. Januar 1873) und Brake-Nordenham (15. Oktober

1875) haben wir im ersten Teile dieser Schrift ausführlich berichtet.[1]) Zu diesen Bahnstrecken trat am 1. Mai 1896 die neue Bahn Brake-Oldenburg, welche die Entfernung unserer Stadt



Bahnhof.

von der Stadt Oldenburg und somit auch von dem Hinterlande nach Süden und Westen um 10 km verringerte. Brake leistete zu dieser Bahn einen Zuschuß von 48 125 Mark. Der Handelsverein schrieb

[1]) Siehe Seite 26.

damals in seinem Bericht: „Ganz allein die feste Zuversicht, daß die günstigere Lage Brakes soviel weiter stromaufwärts bei dem Verkehr auf dieser Bahn zur vollen Geltung kommen, daß die kilometrische Entfernung in allen Gütertarifen voll berücksichtigt werden würde, bewog die städtischen Behörden, ihre Bedenken schwinden zu lassen und die bedeutende Beihilfe zu gewähren." Seit Eröffnung dieser Bahn beträgt nun die Länge des Schienenstranges in der Gemeinde 3,6 km. 1899 wurde der neue Bahnhof nach dem Entwurf des Baurats Klingenberg-Oldenburg erbaut und am 1. August 1900 dem Betriebe übergeben. Die Kosten desselben mit den Nebengebäuden und Bahnsteigtreppen beliefen sich auf 115 000 Mark, die Unterführung zum Zwischenbahnsteig weitere 10 000 Mark, die Gesamtkosten des Bahnhofsumbaues, der Gleisanlagen 2c. 555 000 Mark. Bauleiter war Oberbauinspektor Schlodtmann-Oldenburg.

Über die Bedeutung des Bahnverkehrs auf unserer Station gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

	1895	1905
Am Schalter ausgegeb. Personenfahrkarten	81 411	83 604
Durchschnittlich täglich	223	229
Stück- und Wagenladungsgüter	116 028 t	223 969 t
Großvieh	6 223 Stck	5 426 Stck
Kleinvieh	8 911 „	5 620 „

Die Personenfahrkarten haben also um 2193, der Güterverkehr um 107 941 t zugenommen. In Anfuhr waren hauptsächlich Stückgüter, in Abfuhr Getreide, Holz und Kohlen.

12. Zeitungen. In Brake erscheinen 2 Zeitungen, der „Weserbote" und die „Braker Zeitung". Ersterer wurde Oktober 1856 unter dem Namen „Braker Wochenblatt, Intelligenzblatt für Stad- und Butjadingerland und Amt Elsfleth" gegründet. 1858 wurde der Name in „Braker Anzeiger und Wochenblatt für den Kreis Ovelgönne und Amt Elsfleth" geändert und 1867 das Blatt „Weserbote benannt. Bis zum Jahre 1893 erschien dasselbe wöchentlich zweimal, seit der Zeit dreimal. Im Betriebe sind 5 Personen beschäftigt. — Die „Braker Zeitung" wurde im Jahre 1875 gegründet und führt den Nebentitel „Allgemeiner Anzeiger für den Amtsbezirk Brake". Sie erschien bis 1893 zweimal wöchentlich, seitdem wird sie dreimal herausgegeben. Betriebspersonal: 4 Personen.

Städtische Verwaltung.

Als Richtschnur für die allgemeine Stadtverwaltung dienen außer der revidierten Gemeindeordnung für das Herzogtum Oldenburg vom 15. April 1873

1. das Ortsstatut vom 31. März 1857, betr. die Einrichtung des Gemeindewesens der Stadtgemeinde Brake. Dasselbe wurde 1874 durch das revidierte Statut I und 1889 durch das neu revidierte Statut I ersetzt.
2. Polizeiliche Vorschriften vom 19. Juni 1859.
3. Statut betr. die Trennung des Wirtschafts-Gewerbes vom Kleinhandel vom 12. April 1862.
4. Revidiertes Statut betr. die Feuerlösch- und Rettungs-Ordnung vom 28. Mai 1879.
5. Statut betr. die Verteilung der Quartierleistungen für die bewaffnete Macht während des Friedenszustandes vom 9. Mai 1882.
6. Statut betr. Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen in der Stadt Brake vom 29. Juni 1885
7. Statut betr. die Unterhaltung und den Betrieb des städtischen Elektrizitätswerkes zu Brake vom 18. Mai 1895.
8. Statut betr. die Errichtung einer gewerblichen Fortbildungsschule für männliche gewerbliche Arbeiter unter 18 Jahren vom 9. Oktober 1897.
9. Statut betr. anderweite Verteilung der Beiträge zur Straßenkasse der Stadt Brake vom 13. Mai 1898.
10. Statut betr. die gewöhnliche Fortschaffung des Schnees von den Gemeindewegen der Gemeinde Brake vom 28. Dezember 1898.
11. Statut einer Krankenkasse vom 24. März 1900 nebst Änderung des § 4 vom 2. August 1902.
12. Statut betr. die Organisation der höheren Bürgerschule vom 29. Januar 1901.
13. Statut betr. die Errichtung einer kaufmännischen Fortbildungsschule vom 20. Dezember 1902.
14. Statut betr. die Baupolizei-Ordnung vom 7. Januar 1904.

Der Magistrat. An der Spitze der Verwaltung steht der Bürgermeister, dem zur Unterstützung in seinen Amtsgeschäften vier Ratsherren beigegeben sind. Zum Bürgermeister wurde 1905 auf eine weitere Dauer von 8 Jahren der bisherige Bürgermeister F. A. Schumacher gewählt. Am 1. Mai d. J. kann

derselbe auf eine 25jährige Tätigkeit als Bürgermeister unserer Stadt zurückblicken. Ratsherren: Kaufmann und Konsul C. Becker, Kaufmann W. Plaßmann, Fabrikbesitzer F. Schultze und Kaufmann uud Konsul H. O. Thyen.

Der Stadtrat. Das Stadtverordnetenkollegium besteht aus 15 Mitgliedern, welche auf je vier Jahre gewählt werden. Alle 2 Jahre scheidet die größere Hälfte aus und wird deshalb ein Mitglied nur auf 2 Jahre gewählt. Mitglieder des Stadtrats sind zurzeit: Kaufmann H. G. Frerichs, 1. Vorsitzender, Auktionator H. Fischbeck, 2. Vorsitzender, Buchdruckereibesitzer F. W Auffurth, 1. Schriftführer, Lehrer Th. Wittholt, 2. Schriftführer, Ingenieur V. Petersen, Klempnermeister H. Köhler, Malermeister D. Freese, Schlachtermeister H. Folkers, Wasserschout J. Hendorff, Schiffsmakler H. Wieting, Schlachtermeister H. Fröhlich, Buchdrucker G. Deharde, Maurer C. Schmidt, Elektrotechniker G. Raßmussen und Holzhändler H. F. Behrens.

Für die einzelnen Verwaltungszweige sind folgende Kommissionen gebildet: 1. Armen-, 2. Beleuchtungs-, 3. Straßenbau-, 4. Budget-, 5. Aichamts-, 6. Städtische Hafenbau-, 7. Steuer-Einschätzungs-, 8. Kassen- und Revisions-, 9. Markt-Kommission, 10. Schulvorstand der gewerblichen Fortbildungsschule, 11. Schulvorstand der kaufmännischen Fortbildungsschule, 12. Kommission zur Beratung des Projekts einer besseren Abwässerung der Stadt, 13. Kommission zur Mitunterschrift der Urkunden. Das ganze Stadtverordnetenkollegium bildet zugleich den Schulausschuß der höheren Bürgerschule.

Die städtischen Beamten.

1. Bürgermeister F. A. Schumacher. Für seine Dienstleistungen erhält derselbe eine Vergütung von 3000 Mark.
2. Stadtkämmerer W. von Heimburg. Gehalt 2650 Mark
3. Derselbe als Standesbeamter. Vergütung 550 Mark.
4. Magistratsschreiber C. Winter. Gehalt 1100 Mark.
5. Stadtdiener C. Brüning. Gehalt 1100 Mark, darunter 200 Mark Ansagegebühren.
6. I. Maschinist beim Elektrizitätswerk Oltrogge Gehalt 1800 Mk.
7. II. „ „ „ Seyen „ 1500 „
8. III. „ „ „ Meiners „ 1300 „
9. I. Heizer „ „ Ratjen „ 1200 „
10. II. „ „ „ Freels „ 1100 „

Die Aufsicht über das Elektrizitätswerk führte bisher Schlossermeister H. Bredendiek. Mit Mai d. J. wird als Betriebsleiter der Ingenieur R. Prechter-Berlin angestellt. Gehalt 3600 Mark.

11. Armenhausvater Steinbrügge. Gehalt 1000 Mark.
12. Armenhausinspektor H. Folkers. Vergütung 150 Mark.
13. Nachtwächter Osterloh. Vergütung 600 Mark.
14. „ Ricklefs „ 600 „
15. „ Meyer „ 600 „

Finanzielle Verhältnisse.

A. Vermögen.

Zur Verwaltung der Stadtkasse gehören:

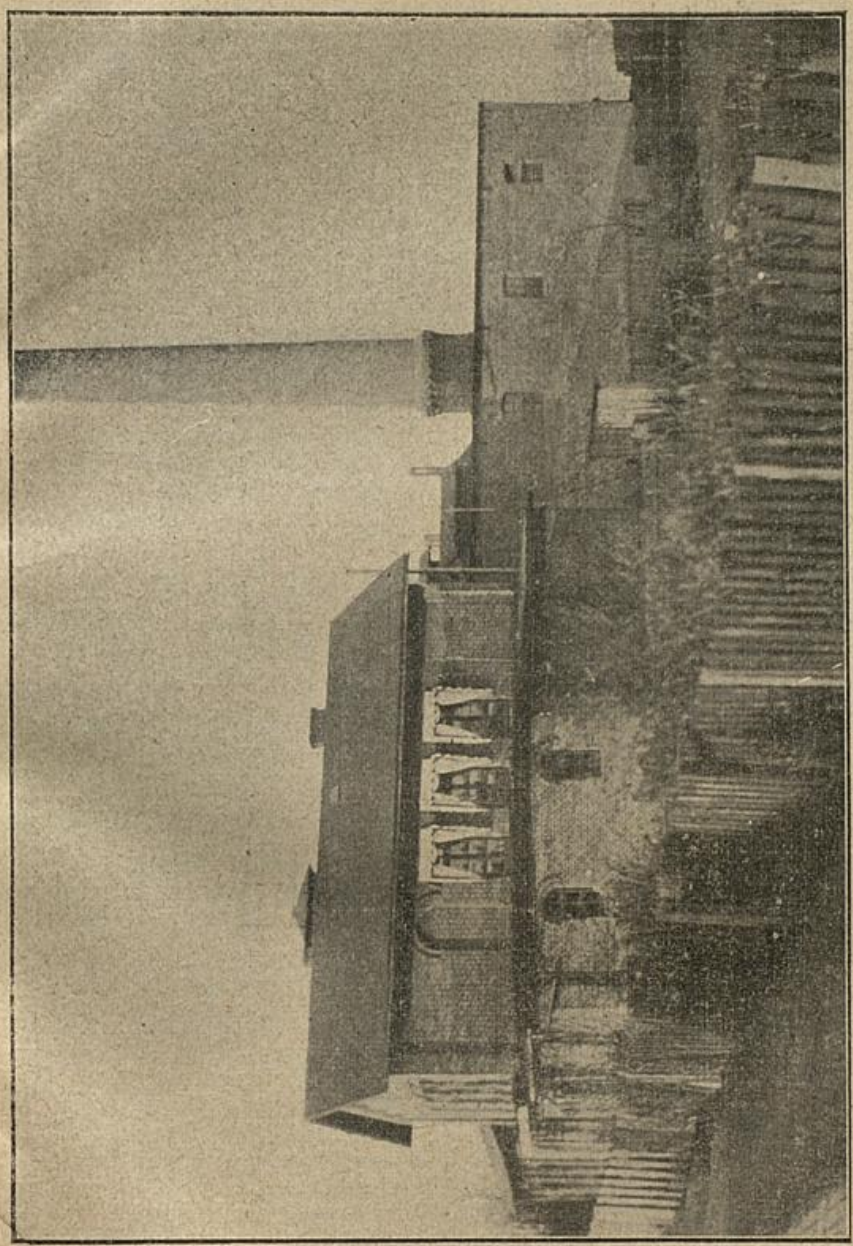
1. Das Rathaus. Das Rathaus ist im Jahre 1895 vom Oldenburgischen Staat für 18000 Mark angekauft. Es diente

Rathaus.

früher als Amts- und Amtsgerichtsgebäude. Das Immobil besteht aus zwei Wohngebäuden und einem Nebengebäude nebst Hof- und Gartengründen. Es ist belegen an der Breitenstraße und hat nach der Mutterrolle eine Größe von 0,1163 ha. Die Gebäude stehen in der Landesbrandkasse mit einem Brandkassentaxat von 24330 Mk. verzeichnet. Sie sind von der Stadt neu restauriert und im Mai 1896 bezogen. Zum Ankauf und Ausbau wurde 1895 eine Anleihe von 22000 Mark aufgenommen. Das Kapital ist mit $3^1/_2$ % zu verzinsen, mit 1 % zu amortisieren und gegen den 1. November 1935 abzutragen. Das Inventar ist bei der oldenburgischen Versicherungsgesellschaft für 1573 Mark versichert.

2. Das städtische Elektrizitätswerk. Das Immobil besteht aus Wohnhaus, Maschinenhaus und Nebengebäude. Dieselben sind im Jahre 1893/94 erbaut und befinden sich auf einem von der Großherzoglichen Staatsregierung zu diesem Zwecke unentgeltlich zur Verfügung gestellten Platz südlich der Schleuse und außerhalb des Deiches. Die Gebäude haben einen Brandkassenwert von 25500 Mark. Das von der Firma Siemens u. Halske in Berlin resp. deren Vertreter L. von Bremen u. Co. in Kiel im Jahre 1893/94 gelieferte Leitungsnetz ist im Laufe der Jahre bedeutend verstärkt und vergrößert worden und laut Beschluß des Stadtrats in Selbstversicherung genommen. Die Maschinen, Kessel, Akkumulatoren, sowie das sonstige Inventar und die Gerätschaften sind mit einer Summe von 175000 Mark gegen Feuersgefahr versichert. Im Besitze der Stadt waren am 1. Mai 1905 im ganzen 272 Elektrizitätszähler im Werte von 27200 Mark. 9 Zähler befinden sich im Privatbesitz. Zur Zahlung der Kosten der ersten Anlage des Werkes sind von der Oldenburgischen Spar- und Leihbank in Brake am 3. Oktober 1893 90000 Mark und am 30. Dezember 1893 10000 Mark angeliehen. Das Kapital ist mit $3^1/_2$ % zu verzinsen, mit 1 % zu amortisieren und gegen den 1. November 1939 abzutragen. Am 1. November 1896 sind im Betrage der Restschuld von 96720 Mark auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen der Stadt Brake ausgegeben. Die Restschuld beträgt zurzeit 86300 Mark. Zur Deckung der Kosten für die Erweiterung des Elektrizitätswerkes sind am 1. Juli 1898 von der oldenburgischen Spar- und Leihbank wieder 60000 Mark angeliehen. An Zinsen und Kapitalabtrag sind dafür jährlich 2700 Mark zu zahlen. Diese Restschuld beträgt jetzt 55320 Mark. Im Jahre 1900/01 ist das Werk durch eine Pufferbatterie vergrößert und sind zu dem Zwecke 40000 Mark angeliehen, und zwar aus dem Reservefonds des Elektrizitätswerkes 30000 Mark und von der Spar- und Leihbank wieder 10000 Mark. Letztere Summe wurde dann auch noch dem Reservefonds entnommen und an die Spar- und Leihbank zurückgezahlt. Die Restschuld beträgt 37833,47 Mark. Zur Anschaffung einer neuen Maschine wurden 1904 aus dem Reservefonds abermals 18000 Mark angeliehen. Diese Rest-

schuld beträgt 17 633,60 Mk. Der Reservefonds selbst soll zur Bestreitung der Ausgaben für etwaige größere Reparaturen und Neuanschaffungen von Maschinen, Akkumulatoren 2c. dienen. Er ist gebildet aus denjenigen Geldern, welche den zur Fortsetzung des



Städtisches Elektrizitätswerk.

Betriebes nötigen Kassenbehalt übersteigen. Am Ende des letzten Rechnungsjahres hatte derselbe eine Höhe von 118 803,81 Mark erreicht. Nachstehende Zusammenstellung gibt die Einnahmen und Ausgaben für das letzte Betriebsjahr 1904/05 an.

Städtisches Elektrizitätswerk Brake.

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben.

1904/05 — 1904/05

Einnahmen	M.	₰
I. Aus früheren Jahren:		
a) An Kassebehalt	5028	89
b) „ Restantengelder .	422	82
II. Aus der Verwaltung des eigenen Vermögens:		
a) des Grundvermögens	—	—
b) „ Kapitalvermögens	—	—
c) „ bewegl. Vermögens	—	—
III. Aus Schenkungen, Vermächtnissen und freiwilligen Beiträgen	11573	40
IV. Aus Zuschüssen:		
a) seitens der Gemeinde	—	—
b) aus Anleihen	—	—
V. Aus der Hergabe von elektrischer Kraft:		
a) f. die Straßenbeleuchtg.	4500	—
b) an die Hafenverwaltg.	6511	64
c) an die Eisenbahnverwaltung	6697	44
d) an Private u. öffentliche Gebäude:		
1. für Licht	32493	54
2. „ Motore	21509	54
e) Eisenbahn und Hafen für Motore	2304	—
VI. Sonstige Einnahmen:		
a) für Ausführung von Anschlüssen u für den Verkauf v. Lampen 2c.	293	78
b) für den Verkauf von Zählern	—	—
c) an Zählermiete . . .	—	—
d) sonstige Einnahmen .	1448	82
Zusammen	92783	87

Ausgaben	M.	₰
I. Aus früheren Jahren:		
a) Vorschuß des Rechnungsführers	—	—
b) Rückständig gebliebene Ausgaben	—	—
II. Allgemeine Verwaltg:		
a) Gehalte	6985	95
b) Geschäftskosten	1237	77
III. Verwaltung des eigenen Vermögens:		
a) des Grundvermögens:		
1. Abgaben u. Brandkassengelder	127	—
2. Unterhaltung der Gebäude u. Grundstücke	80	15
3. Unterhaltg. der Maschinen, Akkumulatoren 2c.	16224	32
b) des Kapitalvermögens zu belegende Kapitalien	10000	—
c) der Schulden:		
1. zur Verzinsung . .	7259	48
2. zum Abtrag	2542	55
IV. Betriebskosten:		
a) für Kohlen	15137	50
b) „ Schmieröl	2055	93
c) „ Schwefelsäure und destilliertes Wasser . .	308	05
d) für Anschaffung von Twist 2c.	579	47
V. Außerordentliche Verwendungen u. Anlagen:		
a) für die Grundstücke u. Gebäude	11573	60
b) für Anschaffung von Mobilien 2c	18	—
c) für Anschaffung von Glühlampen	—	—
d) für Anschaffung und Unterhaltg v. Zählern	3533	35
VI. Verschied. Ausgaben:		
a) zum Abgang gebrachte Rückstände	—	—
b) v. Stadtrat genehmigte Rückstände	510	74
c) Unvorhergesehene Fälle	—	—
Zusammen	78173	86

Vergleichung:

Gesamteinnahme	92 783,87 ℳ
Gesamtausgabe	78 173,86 „
Kassenbehalt	14 610,01 ℳ

3. Das Aichamt wurde im Jahre 1871 errichtet. Das Inventar desselben befindet sich teilweise in dem vom Aichmeister H. Bredendieck gemieteten Aichlokale an der Kirchenstraße, teilweise in der Armenarbeitsanstalt. Dasselbe ist versichert zu 3000 Mark. Aichmeister seit Einrichtung des Amtes ist Herr Schlossermeister H. Bredendiek. Aichamtskommission: Vorsitzender Ratsherr Becker, Stadtratsmitglieder H. Wieting und Behrens. Die Einnahmen und Ausgaben gestalteten sich im letzten Jahrfünft folgendermaßen:

Jahr	Gebühren	Ausgaben
1901	1 795,— ℳ	1 050,80 ℳ
1902	478,50 „	434,70 „
1903	587,05 „	373,32 „
1904	500,30 „	403,50 „
1905	2 043,85 „	1 000,— „

4. Für das Feuerlöschwesen sind im Besitze der Stadt 3 Spritzen und ein sog. „Zubringer", der auch als Spritze benutzt werden kann. Letzterer und 2 Spritzen sind in dem Spritzenhaus an der Kaje, die 3. Spritze in Klippkanne untergebracht. Jeder gesunde männliche Bewohner der Gemeinde im Alter vom vollendeten 18. bis zum vollendeten 50. Lebensjahre ist verpflichtet, bei dem Feuerlösch- und Rettungswesen nach Maßgabe des erlassenen Statuts Dienste zu leisten. Die Leitung desselben liegt unter der Oberaufsicht des Verwaltungsamtes Brake dem Stadtmagistrat ob. Bezüglich des Näheren verweisen wir auf die Instruktion für die Feuerlösch- und Rettungsmannschaft der Stadtgemeinde Brake gemäß dem revidierten Statut 4 vom Mai 1905. — Die freiwillige Turnerfeuerwehr wurde am 2. Juni 1862 gegründet. —

5. Kapitalvermögen. a) Der Addicksche Schulstipendienfonds: 3 321 43 Mark. Stifter desselben ist der verstorbene Wasserschout Addicks zu Brake. Nach dem Testamente sollen aus den Aufkünften dieses Fonds zwei hilfsbedürftige junge Seeleute der Stadtgemeinde Brake je mit 45 Mark oder mit dem Betrage des Schulgeldes für einen Kursus an der Navigationsschule zu Elsfleth unterstützt werden. Aus den etwaigen Ueberschüssen können für die gedachten jungen Leute nautische Bücher und Instrumente angeschafft werden.

b) Die „Ratsherr Hinrich Syassen senr.-Stiftung". Laut Testament vom 2. November 1888 vermachte der Ratsherr H. Syassen senr. der Stadt Brake 100 000 Mark mit der Bestimmung,

daß das Kapital unter obigem Namen vom Stadtmagistrat verwaltet werde. Die Aufkünfte sollen in erster Linie zu einer besseren Abwässerung in der Stadtgemeinde Brake verwendet werden. Laut Vereinbarung mit den Erben des H. Syassen ist diese Summe auf 55 000 Mark reduziert worden und nebst 4 % Zinsen vom Tode des Erblassers an gerechnet am 1. Mai 1891 mit 58 006 Mark zur Auszahlung gelangt.

Über die weiteren Vermögensverhältnisse der Gemeinde Brake geben die betreffenden Abschnitte über das Schul-, Kirchen- und Armenwesen der Stadt Auskunft.

B. Gesamtschulden der Stadt Brake 1906/07.

Kasse	Anleihe-Kapital	Angeliehen im Jahre	Fälligkeitstermin	Restschuld Mk.	Kapitalabtrag Mk.	Zinsen Mk.	Bemerkungen
Stadtkasse	48125	1894	1937	41800,48	702,60	1463,02	Eisenbahnanleihe
	22000	1895	1939	19200,—	300,—	672,—	Rathausanleihe
Elektrizitätswerk	100000	1893	1939	86300,—	1200,—	3020,50	erste Einrichtung
	60000	1898	1942	55320,—	763,76	1922,86	Erweiterung
	40000	1900	1941	37833,47	486,66	1513,34	Pufferbatterie
	18000	1904	1949	17632,70	192,82	617,18	neue Maschine
Straßenkasse	9000	1882	1913	2100,—	300,—	73,—	Umpflasterung der Straßen
	50000	1898	1941	45474,16	658,40	1591,60	
Armenkasse	720 0	1874	1924	17417,50	897,74	609,62	Armen-Arb.-Anst.
Gewerbliche Fortbildungsschule	30000	1902	1947	29012,88	418,15	915,45	Neubau an der Querstraße
	2000	1904	1947	1959,30	21,43	68,57	
Bürgerschule	36000	1863/4	1914	10882,50	1202,26	380,88	Bau der Schule
Volksschule Brake	42000	1883	1923	20800,—	1200,—	728,—	größtent. z. Bau Brake-Nord
	26000	1903	1948	24435,55	558,41	855,24	An- und Umbau Brake-Süd
Volksschule Klippkanne	10000	1886	1916	3300,—	335,—	118,80	Bau an der Bahnhofstraße
Kirchenkasse	87000	1861/4	1911	20618,17	3137,75	742,25	Kirche
	16500	1884	—	16500,—	—	594,—	Pastorei
	9000	1895	1945	7944,18	126,96	278,04	Friedhof
	9600	1895	1945	7588,—	192,—	265,58	"
	1000	1903	1911	741,72	136,95	29,66	Kirche
Summen	688225			466861,61	12495,89	16340,79	

C. Übersicht

zur Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben der städtischen Kassen im Jahre 1856/57 mit denjenigen von 1901—1905.

Kasse. 1856/57	Einnahme	Ausgabe	Bemerkungen
Stadtkasse	874,—	1782,—	
Armenkasse	8296,—	8915,—	
Straßenkasse	2603,—	2548,—	
Laternenkasse	227,—	2158,—	später mit der Stadtkasse vereinigt.
Nachtwächterkasse	686,—	641,—	
Brandspritzenkasse	50,—	—	
zus. M.	13366,—	16044,—	
1901/02			
Stadtkasse	43012,—	39084,—	
Armenkasse	18639,—	18151,—	
Straßenkasse	17370,—	16984,—	
zus. M.	79021,—	74219,—	
1902/03			
Stadtkasse	41815,—	38066,—	
Armenkasse	16864,—	17786,—	
Straßenkasse	1045,—	9201,—	
zus. M.	68724,—	65053,—	
1903/04			
Stadtkasse	45667,—	40047,—	
Armenkasse	21169,—	18777,—	
Straßenkasse	10322,—	9162,—	
zus. M.	77158,—	67986,—	
1904/05			
Stadtkasse	47475,88	41036,99	
Armenkasse	26030,76	20330,80	
Straßenkasse	7675,93	6619,06	
zus. M.	81182,57	67986,85	

Das Schulwesen der Stadt Brake.

Über das Schulwesen in Brake-Harrien findet sich zuerst eine Bemerkung in einer Steuerliste vom 12. November 1743, in der ein Schulhalter Müller erwähnt wird, welcher im Hause eines Addick Addicks binnen Deichs zur Heuer wohnte. 1745 wurde ein am Deich liegendes Stück Land zum Bau eines Schulhauses geschenkt und angewiesen. Doch mit dem Schulbau selbst hatte es noch gute Weile. Um 1770 erhielt noch der Schulhalter Oetken als Miete für eine Schulstube 8 Taler. Erst am 21. März 1771, als man sich nach langen Verhandlungen über die Aufbringung des nötigen Kapitals geeinigt hatte, wurde der Schulbau ausverdungen. Der Bau kostete etwa 344 Taler und wurde an der Stelle errichtet, wo sich jetzt die Verkaufsstelle des Konsumvereins befindet. Im Herbst 1771 scheint das Haus bereits in Benutzung genommen zu sein, denn am 30. Oktober desselben Jahres kaufte man in Bremen einen eisernen Schulofen für 9 Tlr. 64 Grote. Der damalige Schuljurat Dierk Ohmstede schrieb in der Einleitung zu der Braker und Harrier Schulrechnung von den Jahren 1769—73: „In dieser Rechnung ist hauptsächlich von der zum erstenmal im Jahre 1771 neu erbauten Braker und Harrier Schule Anführung und Berechnung. — — — Die Braker und Harrier Interessenten sind zusammen getreten, haben das zu diesem Bau Benötigte verabredet, beschlossen und darauf das Werk eines neuen Schulhauses im Namen Gottes angefangen und ausgeführet. Wie es überhaupt ein wertes Zeugnis ist, daß, obschon diese Schulacht nur klein ist, ist doch alles daran gewandt, um eine eigene Schule für ihre Kinder zu erlangen." 1774/5 wurden freiwillige Beiträge zu einem „bretternen Fußboden" in der Wohnstube gesammelt und 1786 für dieselbe ein eiserner Ofen angeschafft. 1787 bittet Schulhalter Oetken um Ersatz von jährlich 4 Tlr. Gartenheuer, doch wurden ihm nur 2 Tlr. bewilligt, denn „es hätte die Braker Schulacht zum Unterhalt ihres Schulhalters seit einigen Jahren sehr viel getan, da sie demselben, der früher nur 8 Tlr. Heuer zur Schulstube erhalten, ein Haus gebauet, auch ihm noch im vorigen Jahre einen eisernen Ofen angeschafft hätten, welchen viele von den Schul-Interessenten entbehren müßten. Indessen wollten sie in der Hoffnung, daß er sie künftig mit ferneren Anmutungen verschone, sich dahin erklären, daß sie ihm jährlich 2 Tlr. — denn 2 Tlr. wären hinreichend für 6 bis 8 Ruten Gartenland — zur Gartenheuer gut tun wollten." Und bald darauf erklärte das Kosistorium dem Schulhalter, „daran müsse dieser sich begnügen lassen."

Bald darauf müssen Schritte geschehen sein, um einen andern Schulhalter zu erlangen, denn wie aus einem Bericht des Generalsuperintendenten Mutzenbecher in Oldenburg vom 27. Oktober 1790 ersichtlich, sollte der Schulhalter Blankenmeyer aus Warfleth nach Brake und Schulhalter Oetken nach Boitwarden versetzt werden. Ostern 1791 trat Schulhalter Blankenmeyer in Brake seine Stelle an, obgleich „ihn die schlechten Nachrichten, welche ihm des Schulhalters (Oetkens) Frau von der Stelle gab, auch die Kleinheit des Hauses und der Mangel des Gartens fast gänzlich abgeschreckt hätten." Weiter heißt es dann, daß „ihm in Aussicht gestellet, ihm eine Stunde des täglichen Unterrichts zu erlassen, damit er so viel mehr Zeit zum Unterricht in der Steuermannskunst erhalte, auch Se. Hochfürstl. Durchlaucht auf den Fall, daß er dort sich verschlimmern sollte, ihm eine gnädige Unterstützung versprochen habe." Das Fehlen des Gartenlandes ist im Jahre 1797 der Grund gewesen, daß mehrere Schulinteressenten eine Summe zum Ankauf eines Areals von dem Remmert Block'schen Lande an der alten Heerstraße (jetzigen Schulstraße) zeichneten, um dasselbe als Schulgarten zu verwenden. Alsdann sollten die vor Jahren bewilligten 2 Tlr. Gold zur Grundheuer verwendet werden. Dazu kam es aber nicht, denn im Herbst 1797 sprach der Amtsvogt Gether in einem Bericht sich dahin aus, daß „ein neues Schulhaus gebaut werden möchte, da 1. die jetzige Schulstube zu klein, also ein Bau ohnehin notwendig und 2. viele Braker wünschten, daß im Winter, da man nicht ohne große Beschwerde zur Hammelwarder Kirche kommen könnte, selbst die Domestiquen nicht hingehen wollten, in der Schule unter Direktion des Hammelwarder Predigers von einem dazu tüchtigen Schulmeister eine Predigt abgelesen und von der Versammlung einige Gesänge gesungen würden. Die Vergrößerung des Schulgebäudes und die Kosten wegen dieses Gottesdienstes würden die Wohlhabenden zur Brake allein abhalten müssen." Gether glaubte also, daß das alte Schulhaus nahe der Kaje seiner vorteilhaften Lage wegen wohl so teuer zu verkaufen sein werde, daß für den Kaufpreis einer von den neuen Hausplätzen erworben und darauf ein neues Schulhaus gebaut werden könnte. Gegen dieses Projekt protestierten aber die Fünfhauser, Harrier und auch einige Braker Interessenten, weil der Schulweg für einige Kinder 960 Fuß weiter sein würde. Hierüber sagte der Amtsvogt in seinem Bericht: „ . . . übrigens sollten vernünftigerweise die Harrier und Fünfhauser ihre Protestation zurücknehmen, weil, wie ihnen auch vorgestellt worden, 1. sie ein besseres Schulhaus, als sie jetzt haben, ohne Kosten erhalten würden, und 2. dann auch jederzeit einen geschickteren Schulmeister würden erhalten können, 3. die Schulkinder dann von dem Deich und den Wirtshäusern, in deren Nähe die alte Schule stehet, also von nicht nützlichen Zerstreuungen entfernt sein würden, 4. da auch das in Anregung gekommene Projekt für die Braker sonst erhebliche Vorteile haben würde, dabei den Harriern nicht nachteilig sei." Mit letzterem deutete der Beamte auf eine

möglicherweise zu errichtende Schule hin, die etwas höher stehe, als die gewöhnlichen Landschulen, welches Projekt dann um so eher ausführbar sein werde. Schulhalter Blankenmeyer fertigte dazu den unter Anlage 2 beigefügten Plan an, nach welchem die Harrier Kinder einen noch um 50 Fuß kürzeren Schulweg haben würden. 1798 wurde die alte Schule für 1400 Tlr. Gold an den Kaufmann Claussen verkauft, nachdem auf dem Platz Nr. 30 der neuen Anlage von dem Kaufmann Gräper ein neues Gebäude für 1400 Tlr. hergerichtet worden war. Der Platz selbst war vom gnädigsten Landesherrn unter der Bedingung geschenkt, „daß bei dieser Gelegenheit eine Einrichtung gemacht werde zu einer beständigen Arbeits- und Industrieschule, als durch welche Einrichtung bezweckt wird, daß die Kinder mehr lernen und besser unterrichtet werden können, als in den gewöhnlichen Schulen."

Ob in dem neuen Gebäude ein Zimmer für den Gottesdienst eingerichtet wurde, bleibt zweifelhaft, denn in einer am 24. Januar 1799 in der neuen Schule stattgefundenen, von dem Pastor Kuhlmann beantragten Versammlung wurde wegen der angefangenen sonntäglichen Versammlungen den Interessenten die Frage vorgelegt: ob und unter welchen Bedingungen sie fortgesetzt werden könnten? In dem folgenden Bericht heißt es dann aber: „Es war unter der ganzen Versammlung niemand, der dieses wünschte, wollten vielmehr dieserhalb sich auf nichts einlassen. Die aus Harrien Gegenwärtigen verlangten sogar, daß, wenn sich einige in der Schulacht finden sollten, die hier gottesdienstliche Handlungen in der Schule halten wollten, diese deshalb für die Schulstube zum besten der Schulacht eine billige Heuer bezahlen sollten." — Pastor Kuhlmann scheint sich auch bemüht zu haben, die Schule zu einer zweiklassigen auszugestalten, doch ergeben die Akten nicht, ob es geschehen. Am 22. Januar 1798 schrieb er nämlich an den Amtsvogt Gether: „Wegen eines Untermeisters für Brake habe ich schon korrespondiert und es findet keinen Anstand, ihn anzusetzen und Hansmann dazu zu wählen, sobald nur noch Blankenmeyer erklärt, ihn anzunehmen. Ich hätte gewünscht, um Hansmann ganz der Braker Schule zu sichern, daß er als Hauptlehrer angesetzt würde, aber das findet Hindernisse, so lange Blankenmeyer sein Amt nicht niederlegt. Hansmann ist bereit und getraut sich das Vorlesen zu übernehmen, wünscht aber ½ Jahr nach Oldenburg, um in andern Kenntnissen, Geographie, Naturgeschichte ꝛc. Unterricht zu erhalten. — — Daß er in Oldenburg verdorben würde, glaube ich nicht." Der Bau — wir sind etwas vorgeeilt — rückte im Sommer 1798 langsam vor, so daß Schulhalter Blankenmeyer am 5. August bat, doch kräftigst mitzuwirken, daß die noch fehlenden Pöste an der Vollendung des neuen Schulhauses aufs baldigste in Stand gesetzt würden. — — „Das Dach, besonders die Westseite, welche entsetzlich durchregnet, muß durchaus versehen werden, denn es läßt soviel Wasser durch, daß es stromweise durch den Boden läuft. Ein Hausmann von Hammelwardermoor mußte noch vor

wenigen Tagen bei einem Regenguß in der Vorstube dreimal retirieren, weil ihm das Regenwasser, welches durch den Boden kam, auf den Kopf lief." Und in einem Schreiben vom 6. September heißt es: „Nun wäre es doch kläglich, wenn man's mit einem Wort sonder Kosten haben kann, in einem so großen Gebäude dem Lehrer nur eine, dazu noch kleine Stube zuzubilligen, da ohne alle Kosten noch eine zu haben ist, die oft in kranken Tagen unentbehrlich wird. Und wo soll der Lehrer seine Bücher lassen? Wo, wenn er eine starke Familie hat, die Kinder betten? Wo einen Freund beherbergen? Mir gilt es gleich, ob die jetzige Einfriedigung vor dem Hause bleibt oder nicht, doch muß ich bitten, daß auf beiden Seiten auf die wohlfeilste Art eine Einfriedigung gemacht werde, damit das Vieh die Fenster nicht zerbreche und ich den Garten benutzen kann." Bei dem Bau wurde der Kostenanschlag um 586 Tlr. 54 Grote überschritten. 1805 wurde Hollmann und 1845 Jensen Lehrer in Brake.[1]) Die Schülerzahl wuchs beständig, so daß die Schule bald durch einen Hinterbau vergrößert und zu einer dreiklassigen erweitert werden mußte. Anfang der sechsziger Jahre konnte das alte Schulgebäude an der Schulstraße die Schüler nicht mehr fassen und wurde deshalb in Harrien die Schule Brake-Süd erbaut. 1863 wurde diese mit 3 Klassen eröffnet. Wegen der stetig anwachsenden Schülerzahl mußten bereits zu Mai 1870 beide Volksschulen auf 4 Klassen gebracht werden. Das alte Gebäude an der Schulstraße hat noch bis zum Jahre 1884 seinem Zwecke gedient.[2]) 1883 errichtete man mit einem Kostenaufwande von 36 800 Mk. an der Kirchenstraße das neue Schulgebäude Brake-Nord, das zu Mai 1884 bezogen wurde. Um Raum für zwei weitere Klassen zu schaffen, wurde 1902/3 das Schulgebäude Brake-Süd durch einen Flügelanbau an der Ostseite vergrößert. Dieser kostete mit dem Umbau des alten Gebäudes 26 000 Mk. Mai 1903 wurde diese Schule 5-klassig, zum 1. Mai d. J. ist die Einrichtung der 6. Klasse beschlossen.

Brake-Nord, 4-klassig. Schülerzahl im Wintersemester 1905/6: 102 Knaben, 131 Mädchen, zusammen 233 Schüler. — Lehrer: von Seggern, Speckmann, Kunst, Grube.

Brake-Süd, 5-klassig. Schülerzahl im Wintersemester 1905/6: 146 Knaben, 158 Mädchen, zusammen 304 Schüler. — Lehrer Struß, Wittholt, Thöling, Blohm, Rowold.

Klippkanne bildete bis zum Herbst 1884 mit Boitwarden eine kombinierte Schulacht. Das alte Schulhaus stand außerhalb des Deiches und wurde 1848 an F. Nicolai verkauft. Dieser übernahm es auch, ein neues Schulgebäude auf dem von H. Heyne angekauftem

---

[1]) von 1845 bis 1882. Gestorben am 4. Februar 1890. Schwarzes Granitdenkmal auf dem hiesigen Friedhof, „gewidmet von Schülern und Schülerinnen aus Nah und Fern".

[2]) 1884 an den Kaufmann Dümler zu Berne verkauft, ging Mai 1890 für den Preis von 10 350 Mark in die Hände des Tischlermeisters Schwarting über und brannte am 4. Dezember 1899 total nieder.

Bauplatz an der jetzigen Neustadtstraße herzustellen. 1859 wurde die Schule zweiklassig. 1884 löste die Schulacht ihr Verhältnis zu Boitwarden, überließ diesem das alte Schulhaus für den Preis von 7000 Mark und errichtete 1885/86 das neue Schulgebäude an der Bahnhofstraße. Die Kosten desselben betrugen inkl. Einrichtung za. 23 000 Mark. Boitwarden mußte dazu eine Abfindungssumme von 12 000 Mark zahlen. Mai 1887 wurde die 3. Klasse eingerichtet. Nächsten Mai wird die Schule vierklassig. Schülerzahl im Wintersemester 1905/06: 107 Knaben, 106 Mädchen, zusammen 213. Lehrer: Röben, Becker, Krumland.

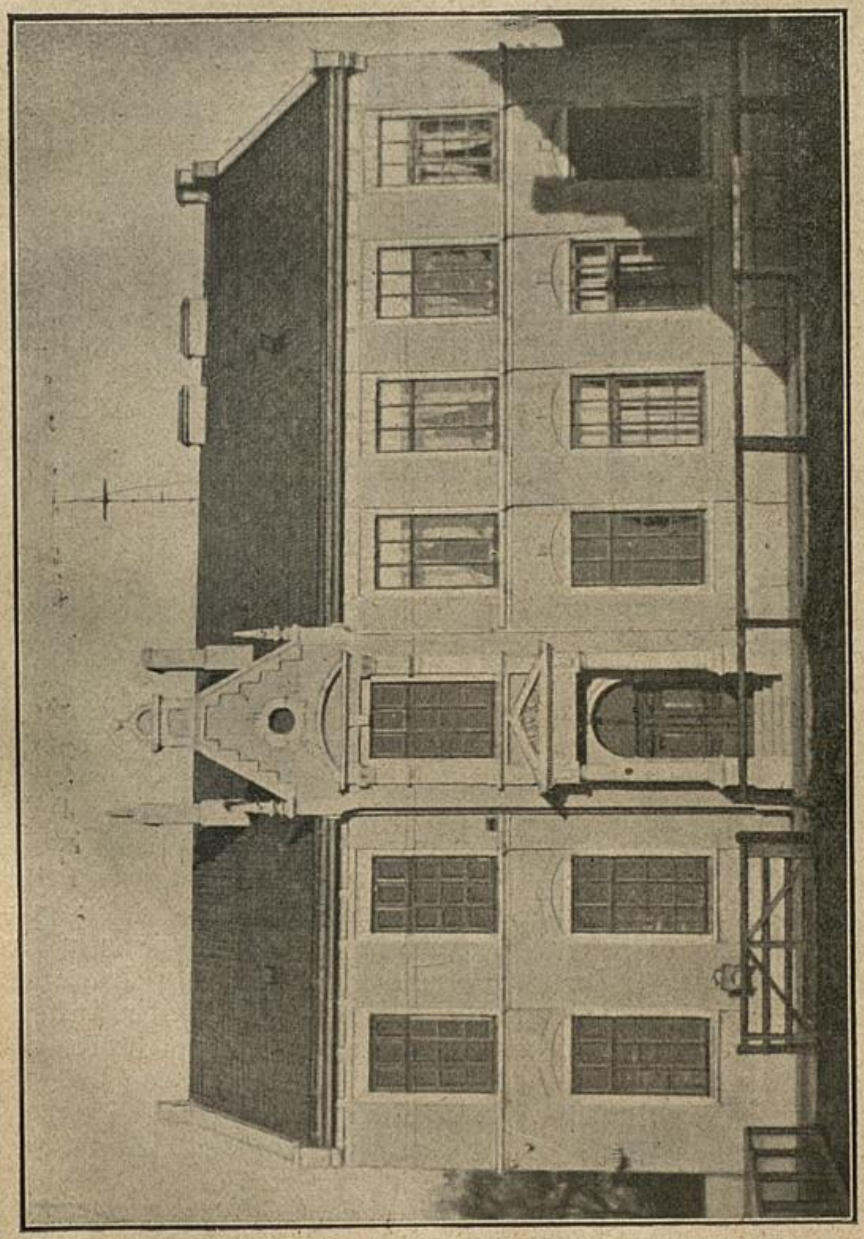
Außer diesen Volksschulen ist seit 1886 eine einklassige katholische Schule vorhanden. Schülerzahl im Wintersemester 1905/6: 10 Knaben, 13 Mädchen, zusammen 23. Lehrer: von Garrel.

Die höhere Bürgerschule wurde am 6. Mai 1863 eröffnet. In den Lehrplan wurden neben den erweiterten Zielen der Volksschule auch Englisch und Französisch aufgenommen. Das Schulgebäude war bereits im Jahre vorher mit einem Kostenaufwande von 36 000 Mk. auf einem von Konsul Claussen angekauften Grundstücke errichtet. In demselben waren unten die Klassen, oben Lehrerwohnungen. Die ersten Lehrer waren Rektor Dr. Max, Dr. Knauer und Mohrmann. Die Schule war zuerst dreiklassig und jede Klasse umfaßte 2 Jahrgänge, so daß Kinder vom 8. bis 14. Jahre die Schule besuchen konnten. Der Unterricht wurde Mai 1863 mit 80 Kindern — 49 Knaben und 31 Mädchen — aufgenommen. Die Mehrzahl kam aus den Volksschulen von Brake und Klippkanne, die übrigen aus der bisherigen Privatschule des Herrn Buchheister. Bis 1870 blieb die Schülerzahl fast dieselbe, dann steigerte sie sich auf rund 110, weil eine Vorklasse mit 33 Schülern hinzukam. In dieser Vorklasse waren 2 Abteilungen, so daß jetzt Kinder vom 6. Lebensjahre an aufgenommen werden konnten. Schon nach 2 Jahren mußte diese Vorklasse geteilt werden. Lehrer waren damals Dr. Max, Mahlstedt, Mohrmann, Oehlmann und Morisse. Herbst 1876 kam der jetzige Rektor Anacker und auf seine Anregung wurde die Schule wieder nach oben und unten um je eine Klasse erweitert, so daß sie fortan 3 Vorschulklassen uud 4 Bürgerschulklassen hatte. Nur in der 1. Klasse wurden auch ferner noch 2 Jahrgänge gemeinschaftlich unterrichtet, jedoch mit Ausnahme der fremden Sprachen und der Mathematik. Als neue Lehrkräfte kamen Dr. Peter und die erste Lehrerin hinzu.

So blieb die Schule volle 20 Jahre. Die Schülerzahl stieg nach und nach auf 250, so daß mit den großen Klassen die Kombinationen, wie sie noch in vielen Fächern nötig waren, nicht mehr durchgeführt werden konnten. Hierdurch wurde eine 8. Lehrkraft unentbehrlich und deshalb eine 2. Lehrerin angestellt. Da aber die Klassenräume auch nicht mehr genügten, mußte die Rektorwohnung — die bisher noch in der Schule verblieben war — zu Klassen umgebaut werden. Die beiden Abteilungen der ersten Klasse wurden

jetzt vollständig getrennt, so daß fortan alle 8 Klassen nur einen Jahrgang mehr hatten. Die jetzige 1. Klasse läuft der Obertertia einer Oberrealschule gleich. Zur Zeit trägt man sich mit dem Gedanken, die Schule soweit auszubauen, daß die Knaben hier den Berechtigungsschein zum Einjährigendienst erhalten können.

Schülerzahl im Wintersemester 1905/6: 134 Knaben, 112 Mädchen, zusammen 246. Lehrer: Rektor Anacker, Reallehrer Rose, Mittelschullehrer Schmüser, Lehrer Lührs, Schrage, Behrens, Lehrerinnen: Frl. Meinke, Frl. Ehlers.



Gewerbliche Fortbildungsschule.

Fortbildungsschulen.

1. Die gewerbliche Fortbildungsschule, welche schon seit langen Jahren von dem hiesigen Gewerbeverein unterhalten wurde, ging im Jahre 1897/98 an die Stadt über. Bereits 1870 war ein Antrag betr. Errichtung einer Gewerbeschule aus städtischen Mitteln bei dem Stadtrat gestellt, doch hatte dieser damals erklärt: „Da das Bedürfnis zur Errichtung einer Gewerbeschule aus städtischen Mitteln zurzeit nicht vorliege, müsse er vorläufig den vorliegenden Antrag ablehnen." 1898 übernahm die Stadt die Schule des Gewerbevereins unter der Bedingung, daß der Staat die Hälfte der Bruttoausgaben erstatte. Im Jahre 1902/3 wurde das neue Schulgebäude an der Querstraße erbaut. Zur Bestreitung der Kosten wurden 30 000 Mark von der Oldenburgischen Spar- und Leihbank und 2000 Mark aus dem Syassenfonds angeliehen. Die Schule hat zurzeit 4 Klassen: 1 Vor-, 1 Metallarbeiter-, 1 Bauhandwerker- und 1 gemischte Klasse. Schülerzahl im Wintersemester 1905/6: 102. Lehrer: Struß, Kunst, Wittholt, Lührs, Mennecke, Auffarth.

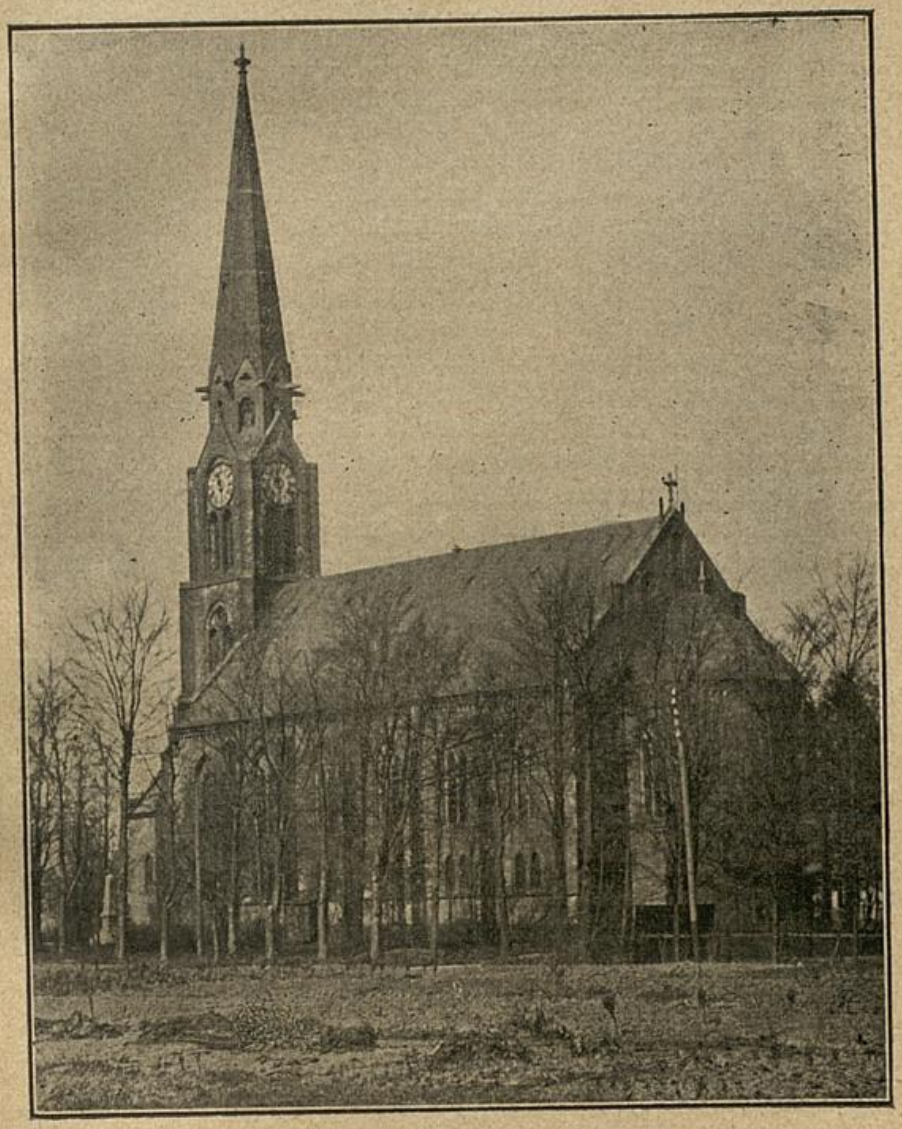
2. Die kaufmännische Schule wurde im Jahre 1903 eingerichtet. Für die Schüler wurde u. a. als obligatorischer Unterricht die englische Sprache eingeführt. Schülerzahl im Wintersemester: 1905/6: 26. Lehrer: Schrage, Rose.

Das Kirchenwesen der Stadt Brake.

Von der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Brake waren früher Brake, Harrien und Fünfhausen nach Hammelwarden, Klippkanne nach Golzwarden eingepfarrt. Am 1. Mai 1859 wurden diese Teile zu einer selbständigen Kirchengemeinde vereinigt. Bei der Ausscheidung aus dem Verbande der beiden Gemeinden erhielt Brake von Hammelwarden 3150 Mark, von Golzwarden 600 Mark ausgezahlt. Im Herbst 1860 wurden die Pfahlrosten, am 4. Juni 1861 der Grundstein zu der neuen Kirche gelegt. Bei der Grundsteinlegung sprach der Großherzog die Worte: „So möge denn dieser Bau unter dem Segen Gottes gedeihen und der vollendete Bau der Erbauung der Gemeinde dienen." Die Kirche mit dem 54 m hohen Turme ist in den Jahren 1861/62 nach dem Entwurfe des Oberbaudirektors Lasius im gotischen Stile von dem Braker Baumeister Behrens erbaut. Die Kosten beliefen sich auf 87 000 Mark, welche Summe für Rechnung der Kirchenkasse angeliehen werden mußte. Die Einweihung der Kirche fand am 2. Dezember 1862 statt, bei welcher Feier der damalige Pastor Hohenner die Festpredigt hielt.

In der Altarwand befindet sich das Original-Oelbild „Christus in Gethsemane" von Ernst Hemken. Im Jahre 1864 erhielt

die Kirche die von Furtwängler u. Söhne in Elze für 7080 Mark gelieferte Orgel. Am Weihnachtsfeste 1867 konnte die erste Glocke, ein Geschenk Ihrer Königlichen Hoheiten des Großherzogs und der Großherzogin, eingeweiht werden. Zu der später angeschafften großen und kleinen Glocke, die Pfingsten 1873 zuerst in Gebrauch genommen wurden, gewährte Kaiser Wilhelm I. im Kriege



Kirche.

1870/71 erbeutetes französisches Kanonenmetall und zwar ein 12-pfündiges französisches Belagerungskanonenrohr von 905 kg, ein 8pfündiges von 340 kg und 5 kg französische Bronze. Die Kirchenuhr, nach vier Seiten mit einem Zeigerwerk versehen, wurde 1874 von Furtwängler u. Söhne in Elze zu 3000 Mark geliefert. Zu

dieser Summe schenkte die Bank 600 Mark und ein hiesiger Kaufmann 500 Tlr. Gold. Die beiden gotischen Kronleuchter und mehrere Lampen sind der Kirche 1879 und 1881 von Gemeindemitgliedern geschenkt. Ein großes Oelgemälde, darstellend „Lasset die Kindlein zu mir kommen", gemalt von Flor, ist von Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge aus dem Nachlaß des weiland Konsul Rohland in Bremen 1882 zum Geschenk gemacht. Ein zweites Oelgemälde, darstellend „Das Abendmahl", wurde der Kirche im Jahre 1894 von Herrn Fabrikbesitzer Friedrich Schultze geschenkt. 1903 wurde die Kirche mit elektrischem Lichte versehen, was 1000 Mark Kosten verursachte. Umgeben ist die Kirche von hübschen Anlagen.

Nach Tilgung der Kirchenschulden — 1906/7: 20 618,17 Mark und 741,72 Mark — beginnt im Jahre 1911 die Abzahlung der 16 500 Mark betragenden Pastoreischuld. Diese wurde bei der Erbauung der Pastorei im Jahre 1884 aufgenommen. Der Kaufpreis des Landes für die Friedhofsvergrößerung im Jahre 1895 betrug 9600 Mark und die Aufhöhung 9000 Mark. Die Gesamtschulden der Kirchenkasse betragen im laufenden Rechnungsjahre 1906/7 zusammen 53 392,07 Mark. Das Kirchenvermögen setzte sich am 1. Mai 1905 folgendermaßen zusammen: 1. Kirchenfundus (inkl. 3750 Mark Auseinandersetzungsgelder) 5390 Mark, 2. Pfarrerwitwenfundus 1228 Mark, 3. Gemeindepflegefundus 476 Mark, 4. Fonds zur Erbauung der Friedhofskapelle 3245 Mark, 5. Fonds zur Unterhaltung von Eigentumsgräbern 3105 Mark, 6. Grabgitterfonds 4 Mark.

In der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Brake wurden im Jahre 1905 getauft 130 Kinder. Ungetauft bezw. totgeboren oder gleich nach der Geburt verstorben sind 18 Kinder, konfirmiert 96 Kinder, nämlich 54 Knaben und 42 Mädchen. Getraut wurden 36 Paare, beerdigt 102 Personen. Das Abendmahl wurde zehnmal öffentlich, dreimal privatim ausgeteilt. Es nahmen daran teil öffentlich 202 Männer und 333 Frauen, privatim 2 Männer und 2 Frauen, zusammen 539 Personen. Als Prediger waren hier tätig: 1. Pastor Hohenner 1861—75, Pastor Lohse 1875—86, 3. Pastor Goens 1886—89, 4. Pastor Beulshausen 1889—96, 5. Pastor Freese Mai 1897 bis jetzt. Der Kirchenrat besteht zurzeit aus den Herren W. Hedemann, Chr. Creybohm, H. Fasting, H. W. Bruns, C. Pape, D. Haye, H. Ibsen, F. Ricklefs, Fr. Schultze, D. Behrens und Pastor Freese. Den Kirchenausschuß bilden die Herren H. Mennig, J. D. Block, J. Poppe, J. Hoting, H. G. Frerichs, B. Petersen, D. Freye, F. W. Auffurth, J. Strüfing und C. Meyer.

Die hiesige katholische Missionsstation kaufte im Jahre 1878 das an der Breitenstraße Nr. 48 belegene Wohnhaus für den Preis von 18 000 Mark und hielt in demselben vom 13. September 1878 bis zum 5. August 1879 Gottesdienste ab. Anfang des Jahres 1879 wurde daselbst die katholische Kapelle erbaut, deren

Brandlassentaxat 6000 Mark beträgt. Als Kaplane haben hier gewirkt: 1. B. Pille, jetzt Prälat und Pfarrer in Oldenburg, von 1878 bis 1882, 2. A. Hölscher 1882—85, 3. H. Rosenbaum 1885—1904, 4. A. Kokenge 1904 bis jetzt.

Die hiesige Methodistengemeinde wurde im Jahre 1854 als Filiale der Oldenburger Gemeinde gegründet. Dieselbe hielt zuerst ihre Gottesdienste in dem Jakobischen Hause an der Breitenstraße, seit 1889 aber in der neuerbauten Kapelle an der Haasenstraße ab. Baupreis 4000 Mark. Die Gemeinde hat zurzeit etwa 30 Glieder und wird unentgeltlich geleitet von dem Prediger Rasmussen.

Das Armenwesen der Stadt Brake
1904/05.

Die Armengemeinde Brake ist im Besitz folgender Immobilien und Kapitalien.

A. Immobilien.

Die im Jahre 1874 erbaute Armenarbeitsanstalt, bestehend aus Haupt- und Nebengebäude, nebst Haus-, Hofraum und Gartengründen zur Größe von 1 ha 5 a 93 qm.

Die Gebäude stehen in der Landesbrandkasse aufgeführt mit 50 550 Mk. Brandkassentaxat.

Das Mobiliar ist versichert bei der Feuerversicherungsbank für Deutschland zu Gotha mit Mk. 10 770. — Die Anstalt war belastet am 1. März 1905 mit einer Restschuld von 18 355,87 Mk., welche mit $3^1/_2$ % zu verzinsen und bis zum Jahre 1924 in ziemlich gleichen Raten abzutragen ist.

B. Kapitalien.

1. 7721,66 Mk. Armenkapital, 3300,— Mk. sogen. H. Oesting'sches Kapital, 4046,55 Mk. Erlös aus dem Verkauf von Bauplätzen von den Gründen der Armenarbeitsanstalt, zusammen 15 068,21 Mk., wovon die Zinsen zu den laufenden Ausgaben der Armenkasse verwendet werden.

2. 5646,43 Mk. Ide Addicks und Joh. Sonndags Fundus-Gelder, wovon die Zinsen zum besonderen Unterricht armer und verlassener Kinder verwandt und dieselben dadurch zu solchen Kenntnissen und Geschicklichkeiten, deren Kosten in der Regel nicht aus der Armenkasse bestritten werden, angeleitet werden sollen. Außerdem sind aus den Aufkünften dieses Fonds 1500 Mk. zinstragend belegt.

3. 1428,21 Mk. Oltmann'sche Legaten-Kapitalien, deren Zinsen als außerordentliche Unterstützungen an die Armen verteilt werden. Im letzten Jahre sind dieselben dem Frauenverein überwiesen.

4. 1026,25 Mk. Hullmann'sche Fundus-Gelder, von welchen die Zinsen für verschämte Arme verwendet werden, und haben dieselben im letzten Jahre durch die kirchliche Armenpflege Verwendung gefunden.

Der allgemeine Zustand des Armenwesens hat sich gegenüber dem Vorjahre wenig verändert. Die arbeitende Klasse hat vollauf Beschäftigung gefunden und konnten sich daher im allgemeinen die Unterstützungen auf Witwen und altersschwache Leute beschränken.

Der Armenhaus-Inspektor Herr Fabrikant Schultze hat sein Amt niedergelegt und ist an dessen Stelle der Schlachtermeister H. Folkers gewählt worden.

Es sind gehoben worden an Abgaben in den letzten 5 Jahren:

1900/01	20%	der Einkommmensteuer
1901/02	20%	" "
1902/03	30%	" "
1903/04	40%	" "
1904/05	35%	" "

Die Frequenz der Anstalt beziffert sich wie folgt: Anwesend waren am 1. Mai 1904:

	32	Pfleglinge,	darunter	11	Erwachsene,	21	Kinder
aufgenommen sind	7	"	"	6	"	1	"
zusammen	39	"	"	17	"	22	"
entlassen u. † sind	19	"	"	8	"	17	"
bleiben	20	"	"	9	"	11	"

als Bestand am 30. April 1905.

Diese 39 Pfleglinge sind zusammen 11818 Tage verpflegt worden, es kommen demnach durchschnittlich auf die Person 303 Tage gegen 188 im Vorjahre. Es befanden sich in der Anstalt pro Tag im Durchschnitt 32 Personen gegen 24 im Jahre vorher. Es haben die Gesamtkosten der Armenarbeitskasse pro Kopf und Tag betragen . . . . . Mk. 0,78

davon die allgemeinen Ausgaben . . . " 0,31

bleiben wirkliche Verpflegungskosten . . Mk. 0,47

Außerhalb der Anstalt wurden von solchen Personen, welche ihren Unterstützungswohnsitz in der Stadtgemeinde Brake haben, 67 unterstützt. Die Unterstützungen bestanden gewöhnlich in Bewilligung von Zuschüssen zur Wohnungsmiete und Verabreichung von Feuerungs-Materialien an Witwen, welche noch Kinder zu ernähren haben und durch diese Beihülfe in den Stand gesetzt wurden, sich allein weiter zu helfen. Besondere Lasten erwachsen der Armenkasse stets durch die Übernahme der Verpflegungskosten solcher kranken Personen, deren Behandlung im Krankenhaus erforderlich erscheint, die aber nicht imstande sind, diese Kosten aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Es wurden in den letzten 5 Jahren unterstützt:

I. Totalarme.		1900/01	01/02	02/03	03/04	04/05
1. Erwachsene						
a) in der Anstalt,	männl.	4	4	2	1	1
	weibl.	6	4	4	3	3
b) außerh. d. „	männl.	1	1	1	4	1
	weibl.	1	0	0	0	0
2. Kinder						
a) in der Anstalt,	männl.	4	6	6	6	3
	weibl.	2	8	11	9	7
b) außerh. d. „	männl.	—	1	—	—	—
	weibl.	—	—	—	—	—
II. Partialarme		83	94	75	87	79
zusammen		101	118	99	110	94

Es wurden verausgabt in den 9 Hauptrubriken der Armenrechnung in den letzten 5 Jahren:

	1900/01 Mk.	Pf.	1901/02 Mk.	Pf.	1902/03 Mk.	Pf.	1903/04 Mk.	Pf.	1904/05 Mk.	Pf.
1. Ausverdingungsgelder für Arme und Korrektionaire	266	15	157	07	336	50	507	95	186	80
2. Monatsgelder	36	—	91	—	96	—	—	—	98	25
3. für Nahrungsmittel . .	2350	57	2623	24	2651	31	2817	96	3273	89
4. für Kleidung	1084	79	1349	19	1344	03	1034	91	1312	98
5. für Feuerung	405	93	612	43	642	46	592	20	580	60
6. für Heuergelder	820	—	645	—	715	50	709	—	475	—
7. für Krankenpflege u. Arznei	1956	27	2162	88	2203	61	2415	41	1491	99
8. für Unterricht ꝛc. . . .	81	25	56	90	55	90	63	60	58	—
9. Sonstige Unterhaltungen	446	80	387	30	504	18	523	53	491	86
Zusammen	7447	76	8085	01	8549	49	8665	56	7969	37

Der Gesamtbetrag der Unterstützungen für die in der Stadtgemeinde Brake heimatberechtigten Personen beziffert sich, einschließlich des Gehalts des Hausvaters, der Abgaben, der Unterhaltungskosten der Gebäude und Grundstücke, sowie der Verzinsung und des Abtrags der Kapitalschuld usw., jedoch nach Abzug der von anderen Gemeinden und dem Amtsverband zu erstattenden Vorschüsse, sowie der Zinsen von Armenkapitalien usw., pro Kopf der Bevölkerung unter Zugrundelegung der Volkszählung vom Jahre 1900 auf 2,18 Mark gegen 2.32 Mark im Vorjahre.

Schenkungen, Vermächtnisse, sowie freiwillige Beiträge und Zuschüsse aus dem Generalfonds hat die Armenkommission auch in diesem Jahre nicht aufzuweisen.

Das Vermögen der kirchlichen Armenpflege betrug am 1. Mai 1905 7832 Mk. Durch die Armenbüchsen gingen im letzten Jahre 300,57 Mk ein. Die Osterkollekte brachte 30,28 Mk., die Pfingstkollekte 11,18 Mk., die Reformationskollekte 10 Mk., die Erntefestkollekte 17,22 Mk., die Bußtagskollekte 8,09 Mk, die Weihnachtskollekte 28,25 Mk. und die Sylvesterkollekte 28,53 Mk. Als Geschenke gingen ein 83,17 Mk. Die ganze Einnahme der kirchlichen Armenpflege betrug 1052,60 Mk., der eine Ausgabe von 1046,42

Mk. gegenüberstand. An freiwilligen Beiträgen für die Gemeindepflege wurden eingezahlt 259,58 Mk.

Hilfsbedürftige Personen und Familien zu unterstützen, namentlich auch für Kranke zu kochen, hat sich der Braker Frauen-Verein zur Aufgabe gemacht. Derselbe besitzt die Rechte einer juristischen Person. Der Vorstand besteht aus 6 Damen, einer Vorsteherin (zurzeit Frau Kapitän Koch) und einem männlichen Vorstandsmitgliede (zurzeit Herr F. Krito). Die beiden Letzteren zeichnen für den Verein rechtsverbindlich. Im letzten Jahre wurde für etwa 1400 Bedürftige gekocht. Unter der Obhut des Vereins steht auch die

Kinder-Bewahranstalt,

welche im übrigen aber selbständig durch eine Hausmutter (zurzeit Frl. Veninga) verwaltet wird. Die Anstalt wurde im Jahre 1881 gegründet und bis 1897 in einem gemieteten Lokale fortgeführt. 1897 wurde das eigene Heim an der Haasenstraße erbaut. Die Anstalt nimmt Kinder von 3—6 Jahren für den ganzen Tag, Schulkinder nur für den Mittagstisch auf, beide zahlen pro Tag und Kopf 10 Pfennige. Der tägliche Besuch schwankt zwischen 20—30 Kinder und hat im letzten Jahre rund 6700 Portionen resp. Verpflegungstage betragen. Da aber die Verpflegung pro Kopf und Tag ca. 30 Pfennige beträgt, so müssen alljährlich bedeutende Mittel aufgebracht werden und ist dies der Anstalt nur durch die aufopfernde Freigebigkeit der Braker Bürgerschaft bisher gelungen. Die Stadt unterstützt die Anstalt durch einen jährlichen Zuschuß von 200 Mk. All diese Unterstützungen werden in Zukunft umso nötiger sein, als anzunehmen ist, daß der Besuch der Anstalt entsprechend dem Anwachsen der Bevölkerung von Jahr zu Jahr zunehmen wird.

Krankenpflege.

Im Dienste der Krankenpflege stehen die beiden hiesigen Krankenhäuser und mehrere Kassen.

Das Amtsverbandkrankenhaus wurde von der Stadt im Jahre 1883/4 als „Städtisches Krankenhaus" erbaut und als solches am 1. Dezember 1884 dem Betriebe übergeben. Die Baukosten haben rund 32000 Mark betragen, wovon 25000 Mark von der Schiffahrts-Armenkasse, 7000 Mark aber aus freiwilligen Beiträgen entstammen. Die ersten Inventarkosten haben etwa 6000 Mark betragen. Am 1. Mai 1887 ging das Krankenhaus mit sämtlichem Inventar und allen Lasten und Gerechtsamen auf den Braker Amtsverband über und wird von dieser Zeit an für dessen Rechnung betrieben und zwar unter dem Namen „Amtsverbandkrankenhaus". Schon im Jahre 1891/2 mußte das Gebäude, da

die bisherigen Räume nicht mehr ausreichten, durch einen Flügelanbau an der Westseite erweitert werden. Zur Bestreitung der 14400 Mark betragenden Kosten wurden 12600 Mark vom Amtsverband Brake angeliehen, während 1800 Mark zur Anschaffung von Einrichtungsgegenständen mit Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums aus der Amtskasse bewilligt wurden. Im Jahre 1893/4 wurde nördlich vom Krankenhause ein Isolierhaus mit Desinfektionsanstalt errichtet. Das Land dazu wurde von Claußen Erben angekauft. Zur Deckung der Kosten wurden wieder 11000 Mark vom Amtsverband angeliehen und aus der Amtskasse mit Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums 5300 Mark unter der Bedingung hergegeben, daß in das Isolierhaus auch Cholerakranke und choleraverdächtige Personen, welche vom Großherzoglichen Amte Brake dahin verwiesen würden, aufgenommen werden müssen. 1896 wurde südlich von dem Krankenhause ein Stück Land zu Gartenanlagen von Ohmstedes Erben angekauft, Preis 5000 Mark. Die Anlagen dienen dem Krankenhaus als Obst- und Gemüsegarten. Durch Ankauf dieses Areals ist verhindert worden, daß die dem Krankenhaus gegenüberliegende Straßenfront zugebaut wird. Das Gesamtimmobil besteht jetzt aus dem Hauptgebäude und dem Isolier- und Leichenhause. Hof- und Gartengründe haben eine Größe von 0,5629 ha.

Verpflegt wurden im Rechnungsjahre 1904/5 im ganzen 382 Personen mit 10794 Pflegetagen und zwar 232 Männer und 150 Frauen, erstere mit 7100, letztere mit 3694 Pflegetagen. Privatzimmer zum Satze von 4 Mark haben 9, zum Satze von 2,50 Mark 22 Personen benutzt. Die Gesamtkosten beziffern sich im Krankenhause inkl. Schwestern, Mägde und Wärter pro Kopf und Tag auf 1,75 Mark. Werden die Kosten für die Schwestern, Wärter ꝛc. den Kranken zugeschrieben, dann stellt sich der Satz für jeden Kranken pro Kopf und Tag auf 2,33 Mark. — Die Gesamteinnahmen betrugen im letzten Jahre 52548,14 Mark, die Gesamtausgaben 40913,59 Mark. — Es arbeiten zurzeit im Krankenhause 3 Schwestern vom Elisabethstift in Oldenburg, für welche je 320 Mark als Vergütung an das Stift zu entrichten sind. Ferner sind ein Wärter für die Männerstation, eine Köchin und 2 Mägde engagiert.

Das St. Bernhards-Hospital. Das Gebäude wurde 1880 für den Preis von 14250 Mark von Herrn Mennecke angekauft und am 1. November desselben Jahres eröffnet. Schon bald mußte dasselbe verändert und vergrößert werden, so daß der Wert desselben auf 20500 Mark stieg. 1902 mußte das Gebäude durch einen Flügelanbau an der Westseite erweitert werden, welcher mit der Anlage einer Zentralheizung 19000 Mark Kosten verursachte. Das Inventar ist zurzeit versichert mit 13000 Mark. Im Hospital sind 5 katholische Schwestern beschäftigt. Verpflegt wurden im Jahre 1905 im ganzen 223 Personen mit 6255 Pflegetagen und zwar 150 Männer mit 3256, 73 Frauen mit 2999 Pflegetagen.

Kassen.

1. Die Krankenkasse der Stadtgemeinde Brake wurde auf Grund des Artikels 30 der revidierten Gemeindeordnung in der durch § 43 Ziffer 2 des Gesetzes für das Herzogtum Oldenburg vom 15. Mai 1899 zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches gegebenen Fassung mit dem 1. Mai 1900 errichtet. Durch die Einrichtung dieser Kasse wurde die 1898 eingerichtete Dienstbotenkrankenkasse unnötig und deshalb aufgehoben. Der Sitz der Krankenkasse ist Brake. Mitgliederzahl im Jahre 1905: 1. Semester 202, 2. Semester 191. Einnahmen: 2038 Mark, Zuschuß der Stadt 251,49 Mark Ausgaben: 2289,49 Mark.

2. Zum Zweck der Unterstützung ihrer Mitglieder in Krankheitsfällen, sowie der Gewährung eines Beitrages zu den Beerdigungskosten, wurde für die Stadtgemeinde 1888 die „Braker Handwerker-Kranken- und Sterbekasse" gegründet. Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 103. 1905: Einnahmen 1590,79 Mk., Ausgaben 1270,39 Mk.

3. Betriebskrankenkasse von G. H. Thyen, Trockendock. Gegründet am 1. Januar 1886. Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 93. 1905: Einnahmen 2344,19 Mk., Ausgaben 2287,39 Mk. Reservefonds am 1. Januar 1906 2497 Mk.

3. Kranken- und Sterbekasse der Kahnschiffer und Fischer in Brake. Gegründet 1893. Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 87. 1905: Einnahmen 1071,55 Mk., Ausgaben 1066,56 Mk. Reservefonds am 1. Januar 1906 1200 Mk.

5. Allgemeine Ortskrankenkasse für den Amtsbezirk Brake. Gegründet 1884 für sämtliche Gewerbe bezw. Gewerbszweige und Betriebsarten im Bezirke des Amtes Brake. Sitz der Kasse ist Brake. Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 688. Durch Statut ist die Versicherungspflicht auch auf die Gelegenheitsarbeiter am Hafen und Pier ausgedehnt. 1905: Einnahmen 26390,03 Mk., Ausgaben 25470,51 Mk. — Zu den Mitgliedern der Allgemeinen Ortskrankenkasse gehören auch die Mitglieder der „Freien Handwerker-Innung zu Brake" und die bei Mitgliedern der „Bäcker-Innung zu Brake" in Arbeit stehenden Gesellen und Lehrlinge. Erstere wurde errichtet am 12. August 1899, umfaßt als Innungsbezirk die Gemeinden Brake, Hammelwarden, Golzwarden und Ovelgönne und hat zurzeit 89 Mitglieder. Obermeister ist Schlossermeister H. Bredendiek in Brake. Die „Bäcker-Innung zu Brake" wurde 1888 gegründet, ist eine freie Fachinnung und gehört dem Verbande deutscher Bäcker-Innungen „Germania" an. Ihr Bezirk umfaßt das ganze Amt Brake. Obermeister ist Bäckermeister H. A. Behrens zu Brake. Mitgliederzahl 36. Der Sitz beider Innungen ist die Stadt Brake. Kürzlich sind die Maler aus der freien Handwerker-Innung ausgeschieden und haben eine Zwangs-Innung für das ganze Amt gebildet.

Steuerverwaltung.

1. Staatssteuern.

Von dem 522 1236 ha großen Flächeninhalt sind

a) steuerpflichtig 161,3656 ha mit einem Reinertrage von 13 352,61 Mk., einer Grundsteuer von 1201,73 Mk., einem Gebäudemietwert von 189 129 Mk. und einer Gebäudesteuer von 10 023,84 Mk.;

b) steuerfrei 327,5597 ha (Staatsgut) mit einem Reinertrage von 17 559,53 Mk. und einem Gebäudemietwert von 9729 Mk.;

c) öffentliche Wege und Gebäude 28,1367 ha und

d) ertraglose Parzellen 5,0616 ha.

Die Einkommensteuer betrug im Jahre 1901/2 33 403 Mk., 1902/3 33 008 Mk., 1903/4 43 821,25 Mk., 1904/5 44 837,50 Mk. und 1905/6 42 962,63 Mk.

2. Gemeindesteuern.

Jahr	für Brake		für Klippkanne	
	nach d. Eink.-St.	n. d. Gr.- u. Gebst.	nach d. Eink.-St.	n. d. Gr.- u. Gebst.
1901/2	183 %	270 %	193 %	260 %
1902/3	200 %	263 %	205 %	234 %
1903/4	228 %	257 %	231 %	235 %
1904/5	213 %	232 %	216 %	212 %
1905/6	216 %	256 %	211 %	211 %

(Hierzu umstehende Tabelle.)

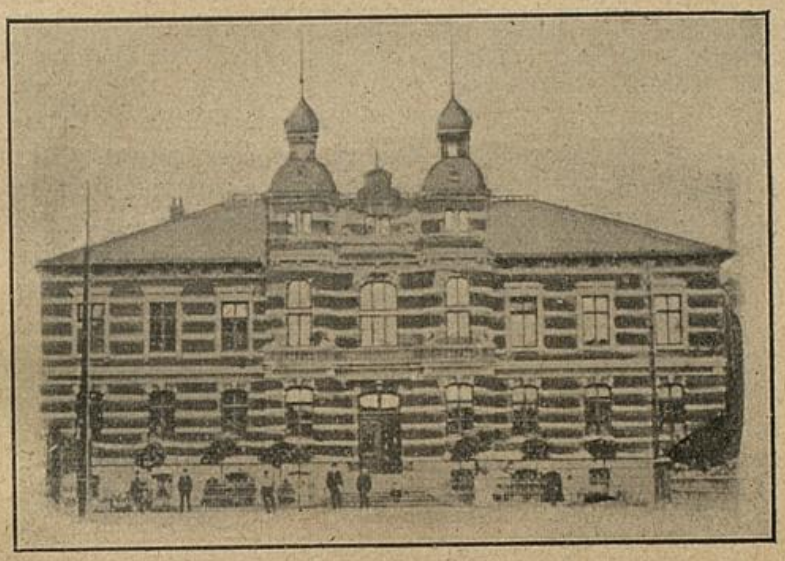
Das Steuersoll betrug:

Zur	1901/02		1902/03		1903/04		1904/05		1905/06				
	Prozentsatz nach der		Prozentsatz nach der		Prozentsatz nach der		Prozentsatz nach der		Prozentsatz nach der Einkst.	Zur Erhebung gelangter Betrag nach der Einkommensteuer	Prozentsatz nach der Gr.- u. Gebst.	Zur Erhebung gelangter Betrag nach der Grund- u. Gebäudesteuer	Zur Erhebung gelangte Summe
	Einkst.	Gr.- u. Gebst.	Einkst.	Gr.- u. Gebst.	Einkst.	Gr.- u. Gebst.	Einkst.	Gr.- u. Gebst.					
										M.		M.	M.
Stadtkasse	80	60	75	60	85	60	80	60	60	23 021	60	7 225	30 246
Armenkasse	10	—	30	—	40	—	35	—	55	21 102	—	—	21 102
Straßenkasse	—	80	—	60	—	50	—	40	—	—	40	4 933	4 933
Kirchenkasse	27	28	24	32	26	36	23	40	25	8 840	46	5 342	14 182
Braker Volksschulkasse	46	54	55	63	57	67	57	61	55	17 220	74	6 759	23 979
Bürgerschulkasse	20	48	16	48	20	44	18	31	20	7 597	36	4 352	11 949
Klippkanner Volksschulkasse	56	44	60	34	60	45	60	41	50	4 304	29	995	5 299

Amt und Amtsgericht Brake.

Durch die Gemeindeordnung von 1855 erhielt Brake den Rang und die Rechte einer Stadt 2. Klasse. Fortan mußten die städtischen Angelegenheiten durch einen selbstgewählten Bürgermeister, der keine juristische Bildung zu besitzen braucht, verwaltet werden. Dabei ist die Stadt aber in der Verwaltung dem großherzoglichen Amte, in der Rechtspflege dem Amtsgericht Brake untergeordnet.

Bereits zur Zeit des Grafen Anton Günther (1603—67) gehörte Stad- und Butjadingerland als Lehnsherrschaft zur Grafschaft



Amt und Amtsgericht.

Oldenburg. Beide bildeten das Amt Ovelgönne. Unter der dänischen Herrschaft (1667—1773) wurde die Grafschaft in 22 Vogteien eingeteilt, von denen 7 wieder zur Landvogtei Ovelgönne gehörten. Brake wurde der Vogtei Hammelwarden zugelegt. 1810 verlor das Herzogtum seine Selbständigkeit. Die Franzosen teilten dasselbe in Departements, Arrondissements und Kantone ein. Nach der französischen Zeit kehrte man wieder zur alten Einteilung in 7 Kreise zurück. Das Amt Brake bildete mit den Ämtern Ovelgönne, Rodenkirchen, Abbehausen, Burhave und Landwührden den Kreis Ovelgönne. 1858 traten an Stelle dieser 7 Kreise die 3 Obergerichtsbezirke Oldenburg, Varel und Vechta. Das Amt Brake wurde dem Bezirk Varel zugeteilt. Am 1. November 1858 erfolgte die Auf-

hebung des Amts Rodenkirchen. Golzwarden wurde dem Amte Brake, die andern Gemeinden Ovelgönne zugewiesen. 1879 erfolgte eine Neueinteilung des ganzen Herzogtums in einen Land- und 14 Amtsgerichtsbezirke. Die örtliche Verwaltung wurde 12 Ämtern übertragen. Die Ämter Dedesdorf und Ovelgönne wurden mit dem hiesigen Amte vereinigt. Jetzt umfaßt das Amt Brake 8 Gemeinden: Brake, Hammelwarden, Golzwarden, Ovelgönne, Strückhausen, Schwei, Rodenkirchen und Dedesdorf.

Ums Jahr 1800 war hier der in der Chronik oft erwähnte Amtsvogt Gether — später Amtmann in Ganderkesee — tätig. Das alte Amtshaus an der Kaje muß dessen Eigentum gewesen sein, denn am 1. November 1815 verkaufte derselbe es für die Summe von 4150 Tlr „in guten vollwichtigen Louisdor à 5 Tlr. an den Herrn Kaufmann und Spediteur Nicolaus Smit zu Bracke zum wahren Eigentum und mit der Versicherung, daß kein Beyspruch irgend einer Art stattfinden solle." Nach diesem Verkauf wurde das Amtshaus an der Breitenstraße — jetzige Rathaus — in Benutzung genommen. Anfang der neunziger Jahre genügten aber die Räume in dem Gebäude nicht mehr. Deshalb wurde es 1895 vom Staate für 18 000 Mark an die Stadt Brake verkauft und das neuerbaute Gebäude an der Georgstraße bezogen. Dieses entspricht allen Anforderungen der Neuzeit, ist mit Dampfheizung versehen und beherbergt im 1. Stock die Räume des Amtes, im 2. die des Gerichts. Nach dem Amtsvogt Gether sind hier tätig gewesen: Amtmann Joh. Georg Aug. Schwarz 1814, Dr. Christian Otto Ludwig Sarnighausen 1815—21, Christian Friedr. Ferdinand von Kettler 1824, Gerhard Friedrich Rasmus 1833, Strakerjan, gest. 1872 (demselben wurde vom Amtsverbande hier auf dem Kirchhof ein Denkmal gesetzt), Oberamtmann Strakerjan, Amtshauptmann Dr. Driver, Willich, Scheer und Düvelius. Jetzige Behörde: Amtshauptmann Tenge, Referendar Dr. Hillmer, Amtsrentmeister Wilkens, Amtsaktuar Würdemann.

Entsprechend den 7 Kreisen des Herzogtums gab es bis 1858 in unserm Lande auch 7 Landgerichte. Nach deren Aufhebung wurden die drei Obergerichte Oldenburg, Varel und Vechta und gleichzeitig die ersten Amtsgerichte gebildet, u. a. auch das hiesige Amtsgericht.

Am 1. Oktober 1879 wurde das Ovelgönner Amtsgericht aufgehoben und dessen Bezirk, mit Ausnahme der Gemeinde Esenshamm, dem Braker Amtsgericht zugewiesen. Jetzige Behörde: Amtsrichter Ricklefs und Wreesmann. Gerichtsschreiber: Gerichtsaktuar Witte, Gerichtsvollzieher Bosse.

Beim Amtsgericht Brake haben im Jahre 1905 stattgefunden: 23 Sitzungen der Schöffengerichte, 123 Hauptverhandlungen vor den Schöffengerichten, 35 Hauptverhandlungen vor den Amtsrichtern. Es ergingen Urteile der Schöffengerichte 109, verurteilt wurden 109, freigesprochen 21 Personen.

Anhängig gemacht wurden beim Amtsgericht im letzten Jahre: Sühnesachen 6, Mahnsachen 425, gewöhnliche Prozesse 608, Urkundenprozesse 28, (darunter 24 Wechselprozesse), Entmündigungssachen 3, Aufgebotsverfahren 5, Arreste und einstweilige Verfügungen 24, Anträge außerhalb eines bei Gericht anhängigen Rechtsstreites 4, Zwangsversteigerungen von Gegenständen des unbeweglichen Vermögens 4, Zwangsverwaltungen 2, andere Anträge betr. Zwangsvollstreckung 83, Konkurssachen 5, Privatklagesachen 26, Anträge auf Erlaß von Strafbefehlen 191, Anklagesachen wegen Vergehen 82 und solche wegen Übertretungen 49.

Das Urkundenregister ergab am Jahresschluß unter I (Verträge und einseitige Willenserklärungen) 92, unter III (sonstige gerichtliche Urkunden und Entscheidungen) 117 Nummern.

Testamente wurden 58 errichtet, Nachlaßpflegschaften waren 6 anhängig, Verfahren behufs Ausstellung von Erbscheinen und ähnlichen Zeugnissen 46.

In das Handelsregister waren eingetragen Ende 1905: Einzelfirmen 132, offene Handelsgesellschaften 22. In das Gesellschaftsregister waren 5 Gesellschaften, in das Genossenschaftsregister 12 Genossenschaften eingetragen.

Schiffs- und Seebehörden

in Brake sind die Schiffahrts-Kommission, das Seemannsamt, das Hafenamt und das Seeamt.

Die Schiffahrts-Kommmission besteht aus den Herren Amtshauptmann Tenge-Brake, Amtshauptmann Huchting-Elsfleth, Amtshauptmann Münzebrock-Ellwürden, Wasserschout Hendorff-Brake, Bürgermeister Ramien-Elsfleth, Reeder Tobias-Brake, Hafenmeister Stege-Elsfleth und Maschineninspektor Notholt-Oldenburg. Vorstand ist der Amtshauptmann von Brake, Sekretär der Hilfsbeamte des Amtes Brake.

Das Seemannsamt zu Brake umfaßt den Bezirk der Weser — mit Ausnahme des Bezirks des Seemannsamtes Nordenham — und den Bezirk der Nebenflüsse der Weser. Mitglieder: Amtshauptmann Tenge, Vorsitzender; Wasserschout Hendorff, Musterungsbeamter; Hafenmeister Köhne, Stellvertreter. Beim hiesigen Seemannsamte wurden im Jahre 1904 angemustert für Dampfschiffe 1856, abgemustert 1701, für Segelschiffe angemustert 817, abgemustert 662, insgesamt also angemustert 2673, abgemustert 2363 Mannschaften. Die Zahl der angemusterten unbefahrenen Schiffsjungen betrug 227. Zur Anmeldung gelangten 19 Desertionen, 46 Unfälle, und in 19 Fällen wurden Strafen erkannt.

Das Seeamt wurde hier im Jahre 1878 eingerichtet. Vorsitzender ist Amtsrichter Ricklefs, Stellvertreter Amtsrichter Wreesmann, Reichskommissar Kapitän zur See z. D. Broeker-Oldenburg. Über die Verhandlungen des Braker Seeamtes in den letzten 5 Jahren gibt folgende Tabelle Auskunft:

Jahr	Sitzungen	Verhandelte Fälle	Totalverluste	Menschenleben verloren	Strandungen	Leckspringen	Zusammenstöße	Maschinenschaden	Verschollenheit	Inbrandgeraten	Selbstmord	Patent-Entziehung beantragt	Patent-Entziehung erkannt	Erkrankung	Havarie
1901	19	31	7	14	7	—	5	1	—	—	2	1	1	2	—
1902	23	39	6	8	11	5	5	—	2	3	1	—	—	—	4
1903	22	39	6	15	8	4	8	—	2	—	—	—	—	—	2
1904	28	41	6	16	10	—	10	—	2	—	—	2	1	—	3
1905	20	35	12	9	10	4	6	3	2	1	—	—	—	—	—

Zollbehörde.

Auf das Leben und Treiben der Stadt Brake sind die Zollverhältnisse, die sich hier seit einer langen Reihe von Jahren ganz eigenartig gestaltet haben, von großem Einfluß gewesen. Werfen wir zunächst einen Rückblick auf die allgemeinen Verhältnisse, wie sie im Herzogtum Oldenburg bezw. in den früheren Grafschaften vorlagen. Im Jahre 1613 wandte sich Graf Anton Günther an den Kaiser mit der Bitte um einen neuen Weserzoll, weil er die von den Winterfluten zerrissenen Deiche und Dünen mit neuen Sielen- und Schleusenbauten für unerschwingliche Summen habe herstellen lassen und dabei noch Leuchttürme, Baken und Tonnen unterhalten müsse. Trotz des Widerspruches von Bremen und sonstigen Staaten, die darauf sich beriefen, daß auf der Weser schon 38 Zölle vorhanden, wurde der Zoll vom Kaiser und den Kurfürsten bewilligt. In der Osterwoche 1624 begann der Graf mit Gewalt von allen passierenden Waren zuerst hier bei Harrien, dann bei Elsfleth den Zoll nach Maßgabe des vom Reichstage genehmigten Tarifs zu erheben. Der Weserzoll ward nun bald die ergibigste Einnahmequelle der vereinigten Grafschaften und blieb das auch bis zu seiner im Jahre 1820 erfolgten Aufhebung. (Jährlicher Reinertrag in den letzten Jahren über 100 000 Taler.) Daneben aber bestanden verschiedene andere den Verkehr hemmende Steuern, als

welche zu nennen sind der Delmenhorster Fluß- und Landzoll, der Stedinger, Butjadinger, Jeversche und Wardenburgsche Landzoll, der Huder Querzoll, Weg-, Fuhr- und Brückengelder u. s. w. (Oldb. Gesetzbl. 1775—1825.) Zur Erhebung dieser Steuern waren nicht besondere Beamte angestellt, sondern es waren damit Privatpersonen, besonders Wirte, gegen eine Vergütung von in der Regel 2 Prozent der Einnahme, beauftragt. Dieses Verfahren bestand bis zur französischen Okkupation im Jahre 1804. Da wurden die Landzölle und die Verbrauchsakzise aufgehoben und Grenzzölle eingeführt, zu deren Sicherung eine bewaffnete Grenzwache — durch Duanen — eingerichtet wurde, denen in unsrer Gegend hauptsächlich die Aufgabe oblag, die Kontinentalsperre gegen England aufrecht zu erhalten. Nachdem im Jahre 1813 die Franzosen vertrieben waren und der Herzog Peter Friedrich Ludwig die Regierung wieder angetreten hatte, wurde das vor der französischen Okkupation bestandene Steuerwesen im ganzen Umfange wieder eingeführt. Jedoch schon im folgenden Jahre wurden alle im Innern des Herzogtums bestehenden Zölle, mit Ausnahme der Akzise in der Stadt Oldenburg und der Weg- und Brückengelder, aufgehoben und bestimmt, daß an deren Stelle nur an den Grenzen ein mäßiger Ein- und Ausgangszoll zu entrichten sei. Da aber die Erfahrung lehrte, daß dieser Zoll vielfach umgangen wurde, so wurde zur Erzielung einer größeren Einnahme daraus im Jahre 1833 das zur Erhebung und Kontrolle erforderliche Dienstpersonal vom Staate fest angestellt.

Im Jahre 1836 schloß sich Oldenburg dem zwischen Hannover und Braunschweig schon bestehenden Verein an, womit der sog. Steuerverein gegründet wurde, der im Jahre 1854 in den großen deutschen Zollverein aufging.

Inzwischen war Brake am 1. Januar 1835 auf den Wunsch seiner Einwohner zum Freihafen erklärt worden, d. h. es wurde zollgesetzlich als Ausland angesehen. Das Freihafengebiet umfaßte die ganze Stadt. Die nördliche Grenze lief von der Mündung des Braker Sieltiefs bis an die Rönnel, die südliche von Behrens Helgenplatz ebenfalls bis an die Rönnel, und diese selbst bildete die westliche Grenze. Später wurde die Westgrenze bis fast zur Querstraße und nach dem Bahnbau bis ganz an die Bahnlinie verschoben.

Die Bewohner dieses Freihafengebiets hatten gänzlich ungehinderten Verkehr mit dem Zollauslande über die Weser, die in ihrem unteren Teile bis Bremen einschließlich ebenfalls zollausgeschlossen war. Sie brauchten also ihren Bedarf an ausländischen Waren nicht zu verzollen und genossen dadurch eine erhebliche Vergünstigung gegenüber den übrigen Staats- oder Reichsangehörigen. Zum Ausgleich dessen hatten sie alljährlich eine der Einwohnerzahl entsprechende Summe — das sog. Freihafen-Aversum — aufzubringen, das nach den für das deutsche Zollgebiet aufgekommenen Zollbeträgen bemessen wurde. Über die Verteilung dieses Aversums auf die einzelnen Haushaltungen bestimmte eine dazu gewählte Kommission.

Dieser Zustand dauerte bis zum 15. Oktober 1888, mit welchem Tage durch reichsgesetzliche Bestimmung die Stadt Brake gleichwie die Städte Bremen und Vegesack, sowie die Unterweser von Bremen bis Einswarden, dem Zollgebiete angeschlossen wurden. Doch blieb der hiesige Hafen mit seinen Lösch- und Ladeplätzen, gerade so wie in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, als Freibezirk bestehen, der zollgesetzlich als Zollausland gilt.

Der frühere Zustand in Brake vom 1. Januar 1835 bis zum 15. Oktober 1888, als die ganze Stadt Freihafenstellung besaß und über die Weser ein ungehinderter Verkehr mit dem Zollauslande ermöglicht war, brachte es mit sich, daß der Schmuggel, dem dadurch Tür und Tor geöffnet waren, von Brake aus in großem Umfange betrieben wurde, infolgedessen wieder die Ladengeschäfte, inbezug auf den Umsatz besonders von Kolonialwaren, Salz und Spirituosen, in hoher Blüte standen. Vielfach wurde deshalb mit großer Besorgnis dem Zollanschluß entgegen gesehen, womit der Schmuggel in größerem Maßstabe und die begünstigte Ausnahmestellung von Brake ihr Ende erreichen mußten. Die Veränderung hat sich jedoch vollzogen, ohne daß viel Unzufriedenheit laut geworden ist, im Gegenteil wird wohl allgemein anerkannt, daß der jetzige Zustand dem früheren entschieden vorzuziehen ist. Die früher erforderliche zollamtliche Kontrolle des Warenverkehrs in den Straßen brachte mancherlei Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung mit sich, wie gewiß viele Bewohner unserer Stadt und der Umgegend erfahren haben, wenn sie auch nicht gerade, was man zu den größten Widerwärtigkeiten rechnete, auf Grund des Verdachtes, unter den Kleidern Waren verborgen zu haben, angefaßt wurden. Wie unangenehm war es zum Beispiel auch für mit der Bahn verreisende Personen, welche Gepäck mit sich führten, wenn sie zwecks zollamtlicher Revision ihre Sachen — auch wenn keine zollpflichtigen Waren vorhanden waren — bei der Zollstelle vorzeigen mußten. Und der Zugang zu dieser Zollstelle führte über einen zu beiden Seiten von hohen Pallisaden eingeschlossenen Weg, genannt „Mausefalle".

Wie die Erfahrung seit 1888 zweifellos gelehrt, hat das Fallen der Zollschranken um die Stadt den Verkehr derselben mit der Umgegend im allgemeinen wesentlich gehoben, und es ist wohl kaum noch ein Bewohner von Brake, der die alten Zustände zurückwünscht. Daß aber die Zöllner nach wie vor in großer Anzahl in Brake erforderlich sind, läßt sich jeder gern gefallen, sei es auch nur im Hinblick auf den Nutzen, den die Stadt daraus zieht, da die Zollbeamten ihr Gehalt zum Betrage von monatlich annähernd 10000 Mk. in Brake in Umlauf zu setzen haben. — Das Hauptzollamtsgebäude befindet sich schon seit einer Reihe von Jahren an der Ecke der Hafen- und Lindenstraße. Vorstand: Zollrat Hoyer.

Konsulate in Brake.

Belgien: Fr. Ohlrogge.
Brasilien: Johs. Müller.
Dänemark: J. C. Kunst.
Großbritannien: Fr Ohlrogge.
Niederlande: H. O. Thyen.
Portugal: C. Becker.
Schweden: Ed. Nicolai.
Nordamerika (Konsular-Agentur): W. Clemens.

Reichstags- und Landtags-Vertreter.

Brake gehört zum 2. oldenburgischen Reichstags- und 3. Landtags-Wahlkreise. Reichstagsabgeordneter ist der Justizrat Albert Traeger in Berlin, Vertreter zum Landtage der hiesige Kaufmann Johannes Müller.

Vereine.

In der Absicht, „die gedeihliche Entwickelung der Braker Handels-, Schiffahrts- und Gewerbeinteressen möglichst zu fördern", wurde am 30. September 1862 der

Braker Handelsverein

gegründet.

Die Bestrebungen, alle am wirtschaftlichen Leben unserer Stadt beteiligten Kreise zu gemeinsamer Tätigkeit zusammenzuschließen, sind aber schon älteren Datums. Der 1840/41 in Oldenburg gegründete „Oldenburger Gewerbe und Handelsverein, der seine Tätigkeit über das ganze Land erstreckte, versuchte überall im Lande Filialvereine zu errichten und forderte daher auch wiederholt zur Gründung eines solchen Vereins in Brake auf. Wie aus den im Archiv des Handelsvereins befindlichen Akten hervorgeht, hat man sich derzeit in Brake eifrig an den Arbeiten des Oldenburger Vereins beteiligt, doch kam es zur Gründung eines Vereins in Brake damals noch nicht. Infolge des Rückschlages, der sich nach 1848 auf allen Gebieten wirtschaftlichen und politischen Lebens zeigte, trat auch die Tätigkeit des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins mehr und mehr zurück.

In Brake beteiligte man sich, wie die Akten ergeben, von 1852—62 eifrig an den Bestrebungen der „Wirtschaftlichen Vereinigung für das nordwestliche Deutschland." Alle Aufzeichnungen aus dieser Zeit stammen von der Hand H. G. Müllers, er war die führende und die treibende Kraft, er war es auch, der im Jahre 1862 Anregung zur Gründung des Handelsvereins gab. Anlaß zur Gründung war die damals in Deutschland herrschende Agitation für die Fortdauer und Organisation des Zollvereins und die Aufrechterhaltung des Handelsvertrages mit Frankreich. „Wir wollen," sagte H. G. Müller, „für unser Teil mitwirken, daß die Bestrebungen der deutschen Handelswelt für das Freihandelssystem und für die Ermäßigung des hohen Zolltarifs siegreich durchdringen." Nach einem gerichtlichen, von dem Amtsrichter Lauw unterschriebenen Protokoll, kamen am Nachmittage des 30. September 1862 im von Hütschlerschen Gasthause 43 Braker zusammen und schritten zur Gründung eines Vereins unter der Firma „Handelsverein zu Brake".

Der erste Beschluß des Vereins bestand darin, daß er seinen Beitritt zum „Deutschen Handelstage" beschloß und mit der Vertretung auf dem Handelstage in München 1862 den Bürgermeister H. G. Müller beauftragte.

1870 trat der Verein auch dem „Deutschen Nautischen Verein" bei. Als Mitglied beider Vereine hat sich der hiesige Handelsverein an allen Fragen von allgemeinem Interesse, wirtschaftlichen sowohl wie nautischen Fragen, beteiligt. Seine Bedeutung für unsere Stadt hat aber der Verein in erster Linie in seinem Charakter als Lokalverein und es ist deshalb mit besonderem Danke hervorzuheben, daß der Verein stets bestrebt gewesen ist, die Interessen der Stadt, soweit sie Handel, Schiffahrt und Gewerbe betreffen, mit größtem Eifer, mit Geschick und daher auch mit bestem Erfolge zu vertreten.

Die von den Schriftführern des Handelsvereins (Stadtkämmerer Klostermann 1862—70, Lehrer Mahlstedt 1870—80, Lehrer Oehlmann 1880—93 und seitdem Lehrer Schrage) geführten Protokolle, sowie die regelmäßig herausgegebenen Jahresberichte geben ein Bild von der umfassenden 44jährigen Tätigkeit des Vereins im Dienste der Stadt.

In einem der Jahresberichte heißt es: Es läßt sich nicht verkennen, daß die Haupttätigkeit des Vereins gewissermaßen in der Person seines Vorsitzenden verkörpert ist.

Erster Vorsitzender des Vereins war Bürgermeister Müller, dessen verdienstvolle Tätigkeit ja wiederholt im ersten Teile dieser Schrift erwähnt ist. Als Müller 1869 auf seinen Wunsch vom Vorsitz entbunden wurde, übernahm den Vorsitz Justizrat Lauw, der dem Verein seit seinem Bestehen das größte Interesse entgegengebracht hat. Um ein Bild zu geben über die in den regelmäßigen Generalversammlungen des Vereins geführten Verhandlungen, führen wir nach dem Jahresbericht von 1870 die in diesem Jahre im Verein gehaltenen Vorträge an: von Kapitän C. H. Addicks „Heuer-

bezug im Strandungsfalle". von Schiffsbaumeister Karl Gross „Bureau Veritas" und „das Meter", von Amtsrichter Justizrat Lauw „Bundes Seegerichte", „Qualifikation eines Schiffes als Immobil", „Haftung des Staates für Beschädigung eines Seeschiffes im Hafen", von Konsul Bernh. Müller „Interpretation des Wortes „rechtzeitig" in Art. 561 und 593 des Handelsgesetzbuches" und „Korrespondenzreeder", von Schiffsbaumeister Paulsen „Tieflade-Gesetz", von Amtmann Strakerjan „Stempelsteuer-Gesetz" und „Nordd. Seewarte", von Kapitän Schwarting „Bundes-Seemannskassen", von Konsul H. G. Thyen „Schiffsjungengesetz" und von Navigationslehrer Jülfs in Elsfleth „Das deutsche Lotsenwesen".

Im Jahre 1872 schied Justizrat Lauw von Brake. Vorsitzender des Handelsvereins wurde jetzt Amtmann Strakerjan, der jedoch schon am 15 November 1872 verstarb, nachdem er noch zwei Tage zuvor eine Generalversammlung des Handelsvereins geleitet hatte. In dem Jahresbericht für 1872 heißt es: „Der Verein hat in ihm ein langjähriges, für alle Vereinsangelegenheiten sich lebhaft interessierendes und unermüdet tätiges Mitglied verloren, er wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren".

1873 wurde Konsul Karl Gross in den Vorstand des Handelsvereins gewählt und von diesem mit dem Amt des ersten Vorsitzenden betraut, welches er 32 Jahre hindurch bis zu seinem am 4. Januar 1905 erfolgten Tode ununterbrochen inne gehabt hat.

Was Karl Gross der Stadt Brake gewesen, was er gewirkt und geleistet hat, wie er gearbeitet hat zur Hebung von Handel und Schiffahrt unserer Stadt, das steht in aller Gedächtnis. Im Jahresbericht des Vereins für 1905 heißt es: „Seit dem Jahre 1873 ununterbrochen der erste Vorsitzende des Vereins hat Herr Konsul Karl Gross seine vielseitigen Kenntnisse und seine unermüdliche Schaffenskraft allezeit in den Dienst des Vereins und damit in den Dienst einer Vaterstadt Brake gestellt. Für die Entwickelung der Stadt Brake, sowie für das wirtschaftliche Leben unseres Landes hat der Verstorbene Hervorragendes geleistet. Der Handelsverein wird sein Andenken in hohen Ehren halten."

Nach dem Tode des Herrn Gross wurde Wasserschout Hendorff, der bereits seit 1892 zweiter Vorsitzender gewesen, erster Vorsitzender. Zur Zeit gehören dem Vorstande an die Herren J. Hendorff, 1. Vorsitzender, W. Clemens, 2. Vorsitzender, H. Thyen, Kassierer, A. Schrage, Sekretär, C. Becker, M. Hellmerichs, Hafenmeister Köhne, Bürgermeister Schumacher und Franz Ohlrogge. Die Zahl der Mitglieder des Vereins beträgt seit einer Reihe von Jahren zwischen 90 und 100.

Bei der Fülle der Fragen, die den Handelsverein in der langen Zeit seines Bestehens beschäftigt haben, ist es nicht möglich, auf die einzelnen Verhandlungsgegenstände einzugehen. Die verschiedentsten Fragen lokaler Art wurden besprochen, ja, es gibt wohl keine die Schiffahrt nur irgend berührende Frage, die nicht im Verein in

eingehendster Weise behandelt wurde. Immer aber sind es ganz bestimmte Punkte, die jedes Jahr wiederkehren. Wie ein roter Faden, so heißt es in einem Jahresberichte, ziehen sich durch die Verhandlungsprotokolle 3 Angelegenheiten: Eisenbahn, Hafen, Fahrwasser — so hieß es vor 15 Jahren, so ist es auch noch heute. Es sind das Fragen, die den Handelsverein immer wieder beschäftigen werden. Doch auch neue Fragen tauchen auf und werden immer von neuem an den Handelsverein herantreten. In einer aufblühenden, mitten im regsten Betriebe stehenden Stadt ist eine Vereinigung, wie sie der Handelsverein bildet, eine unbedingte Notwendigkeit, und so wird der Verein immer ein Feld reicher Tätigkeit finden. Möge diese Tätigkeit allezeit eine erfolgreiche sein und auch weiterhin beitragen zu einer gedeihlichen Entwickelung unserer Stadt!

Gewerbeverein zu Brake.

Der hiesige Gewerbeverein wurde im Jahre 1876 gegründet. Zweck desselben ist die Förderung des Gewerbewesens durch gegenseitige Belehrung und gemeinschaftliches Zusammenwirken seiner Mitglieder. 1879 errichtete der Verein auf Anregung des Schlossermeisters H. Bredendiek eine gewerbliche Fortbildungsschule. Der Unterricht fand zuerst im Kimmeschen Gasthause, später in den Räumen des früheren Technikums statt. Zur Bestreitung der Unterhaltungskosten der Schule veranstaltete der Verein alljährlich eine Weihnachtsverlosung, welche durchschnittlich einen Überschuß von 275 Mark ergab. Außerdem lieferte der Staat einen jährlichen Zuschuß von 250 Mark und die Stadt von 100 Mark. 1898 übernahm die Stadt die gewerbliche Fortbildungsschule, ließ 1902/3 das neue Gebäude an der Querstraße erbauen und richtete zu Mai 1904 Fachklassen ein. — Mehrfach veranstaltete der Verein in früheren Jahren zu Weihnachten gewerbliche Ausstellungen, um welche sich namentlich der langjährige frühere Vorsitzende, Schlossermeister Bredendiek, große Verdienste erworben hat. Oktober 1902 errichtete der Gewerbeverein ein Lehrlingsheim, in welchem diejenigen Handwerkslehrlinge, welche keinen Familienanschluß haben können, die Sonntagabende im trauten Beisammensein sich unterhalten können. Zu dem Zweck wurden gute Bücher, Spiele usw. angeschafft, auch dann und wann Vorträge veranstaltet. Als Heimstätte diente zuerst das Konferenzzimmer der Turnhalle. 1904 stellte auf Ersuchen des Vereins der Stadtrat ein Schulzimmer im Gebäude der Fortbildungsschule nebst freier Feuerung und Licht zu diesem Zwecke zur Verfügung. Vom nächsten Oktober ab wird das Lehrlingsheim durch ein aus je 5 Mitgliedern des Gewerbevereins und der freien Handwerker-Innung bestehendes Kuratorium verwaltet werden.

Der Gewerbeverein zählt zurzeit 42 Mitglieder, von denen folgende den Vorstand bilden: Buchdruckereibesitzer F. W. Auffurth (1. Vorsitzender)), Klempnermeister O. Lange (2. Vorsitzender), Hauptlehrer J. Struß (Kassierer), Schlossermeister L. Lingnau (1. Schrift-

führer) und Drechslermeister E. Horstmann (2. Schriftführer). Vereinslokal ist das Hotel „Union".

Der Braker Turnverein

wurde am 15. Juli 1860 als „Turn- und Wehrverein" gegründet, ist also einer der ältesten Vereine unserer Stadt. Schon am 8. November desselben Jahres erhielt der Verein von Braker Damen eine gestickte Fahne geschenkt und kaufte im selben Monat von der Großherzoglichen Zeughaus-Direktion 60 Württemberger Gewehre à 4 Taler. Vorstand war Rentmeister Schröder. Die Übungen fanden anfangs auf dem Turnplatze hinter Bürgermeister Müllers Garten, dann in Wanschaffes Stall und später im Saale des Hotels „Union" statt. Am 2. Juni 1862 wurde die freiwillige Turnerfeuerwehr gegründet und am 14. Juli 1864 J. H. Lehmkuhl zum Vorstand gewählt. Dezember 1865 verlegte man die Übungen nach von Hütschlers Hotel, wo ein Schuppen zur Turnhalle und der Garten zum Turnplatze hergerichtet worden war. 1867 lehnte J. H. Lehmkuhl eine Wiederwahl ab und an seine Stelle trat bis zum 5. Juli 1870 K. Gross. Als dieser dann ebenfalls eine Wiederwahl ablehnte, wurde zum Vorstand wieder J. H. Lehmkuhl gewählt, der bis zu seinem 1901 erfolgten Tode dem Vorstande angehört hat. Im Kriegsjahre 1870 bildeten die Mitglieder des Vereins zum Schutze der Küste ein Freiwilligenkorps. Das Oberkommando übertrug man dem Postmeister Büsing. 1889 fand in Brake das 1. Kreisturnfest statt, das leider mit einem Defizit von 700 Mark abschloß. Schuld daran war hauptsächlich die sehr ungünstige Witterung. Ein Jahr später gründeten mehrere Mitglieder den „Zirkus Fallum", der bei manchem Feste des Turnvereins mitgewirkt hat. Turnwart des Vereins war schon seit langen Jahren der Lehrer J. H. Oehlmann, den man in Anerkennung seiner Verdienste 1885 zum Ehrenmitgliede ernannte. 1888 erhielt der Verein die Rechte einer juristischen Person. Immer aber fehlte dem Verein noch eine eigene Turhalle. Um dazu die nötigen Gelder zu erhalten, veranstaltete man vom 1. bis 6. Dezember 1888 im Vereine mit der „Braker Liedertafel" einen Bazar. Derselbe hatte einen derartigen Erfolg — Bruttoeinnahme 5337,88 Mark —, daß am 1. Mai 1890 das Vermögen des Vereins 6387,07 Mark betrug, welchem Betrage durch Schenkungen noch 1105 Mark hinzukamen. Da aber diese Summe für den Turnhallenbau noch bei weitem nicht ausreichte, wurde beschlossen, unverzinsliche Anteilscheine à 25 Mark auszugeben, die bereitwilligst und wider Erwarten in der großen Anzahl von 600 Stück von Braker Bürgern übernommen wurden. Im August 1890 konnte nun mit dem Bau der Turnhalle an der Schulstraße begonnen und am 10. September die Grundsteinlegung gefeiert werden. Die Einweihung fand am 28. Juni 1891 statt. Die Baukosten haben inkl. der Kosten für die Turngeräte 28506 Mark betragen und mußten deshalb weitere 5250 Mark auf Hypothek angeliehen

werden. Im Juli 1894 wurde der „Stadlander Turnerverband" gegründet und am 19. August desselben Jahres hier in Brake das erste Verbandsfest gefeiert.

Durch Sparsamkeit und exakte Kassenführung ist es dem Verein möglich gewesen, bis zum 1. Mai 1905 von den unverzinslichen Darlehen in Höhe von 15 000 Mark 11 300 Mark abzutragen (von den 600 Stück Anteilscheinen 452 Stück auszulosen) und den Inhabern das Geld dankend zurückzuerstatten. Am 1. Juli 1905 erwarb der Verein die östlich der Turnhalle gelegenen beiden Häuser, um an deren Stelle nach Rückzahlung sämtlicher Anteilscheine einen Turnplatz einzurichten. Hoffentlich ist dies Ztel recht bald erreicht!

Mitgliederzahl des Vereins: 110 aktive Turner, 115 Turnfreunde und 120 Zöglinge. Der Vorstand besteht aus den Herren C. Becker, A. Mager, H. Wieting, G. Bakenhus und J. Behrens. Ehrenmitglieder des Vereins sind Oehlmann-Atens und Paasch-Bremen.

Braker Schützenverein.

Es war am 23. März 1848, als G. W. A. Gerdes in Brake ein Rundschreiben erließ, in welchem er zur Gründung einer Schützengesellschaft aufforderte. 22 Bürger erklärten sich bereit, und am 16. April 1848 kam die eigentliche Gründung des Vereins zustande. Gerdes wurde zum Vorstand, D. Claußen zum Ersatzmann gewählt. Der Schießstand wurde beim Hause der Witwe Tapken in Klippkanne (jetzt „Alter Schützenhof") eingerichtet. Der Maurermeister C. F. Behrens erhielt für „die Anfertigung der Mauer auf dem Schützenstand zu Klippkanne, sowie die Lieferung der Bude fix und fertig" 68 Taler 10 Grote. Schon im Laufe des ersten Jahres wurde fleißig geübt und am 15. Juli 1849 ein „Vogelschießen, verbunden mit Gartenmusik und Tanz" abgehalten. Die Beteiligung des Publikums war eine sehr rege, und ist dies Fest als das erste Schützenfest anzusehen. In den „Gesetzen" von 1851 wurde folgendes bestimmt: Hauptmann und Leutnant tragen als Waffe einen Schleppsäbel am schwarzen Lederkoppel (der aber bereits 1856 durch einen Stoßdegen ersetzt wurde), zur Bewaffnung des Schützen gehören Büchse, Pulverhorn, Tasche und Hirschfänger, die Uniform besteht aus dem grünen Waffenrocke und schwarzer Hose, als Kopfbedeckung dient ein grauer Filzhut oder eine grüne Mütze mit Goldstreifen. Die jetzige Uniform wurde 1862 eingeführt. Verschiedentlich geändert sind auch die Bestimmungen über die Gliederung des Vereins. Das erste Statut von 1848 sicherte allen verzogenen Mitgliedern die Ehrenmitgliedschaft zu, 1851 kennt man aber nur noch diensttuende und außerordentliche Mitglieder. In letzterem Jahre zählte der Verein 32 Schützen und 84 außerordentliche Mitglieder. Von den ersteren war Amtsassessor Dr. Klävemann Hauptmann, Lehrer Flörke Leutnant, Rechnungsführer Klostermann Feldwebel, Helgenbaas Oltmanns Fahnenträger, Maurermeister Behrens

und Kaufmann Erdmann Oberschützen und Goldarbeiter Wientje Stabshornist. Wer bei dem Hauptprobeschießen die besten Schüsse abgab, wurde „Schützenkönig". Er erhielt als Auszeichnung ein silbernes Kreuz mit der Inschrift: „1851. Schützenkönig. Brake." Es wurde an einem Bande mit den altdeutschen Farben auf der linken Brust getragen. 1862 wurde bestimmt, daß der Schützenkönig als Zeichen seiner Würde einen natürlichen Eichenkranz erhalten sollte, der am Tage des Königsschießens wie beim Ausmarsche zum nächstjährigen Königsschießen zu tragen war. Außerdem war er für ein Jahr von der Zahlung der Beiträge befreit. Später kam auch dies in Wegfall. 1860 hatte der Verein 48 diensttuende und 146 außerordentliche Mitglieder. Je mehr der Verein an Ansehen und Mitgliedern wuchs, um so lebhafter wurde der Wunsch nach einem eigenen Schützenhof. Deshalb kaufte man 1872 den jetzigen Schützenhamm, baute den neuen Schützenhof und legte am Sieltief den neuen Schießstand an. Die Gesamtkosten betrugen 30 000 Mk. Doch waren die Räumlichkeiten sehr beschränkt, und mußte man deshalb bei Schützenfesten auf dem Festplatze ein Schützenzelt errichten. Da ließ 1875 der Ratsherr Syassen unmittelbar am Festplatze die „Vereinigung" erbauen, und damit erhielt man die gewünschten Lokalitäten. 1893 übernahm der Schützenverein für den Preis von 40 000 Mk. das Hotel von Syassen Erben, verkaufte es aber 1903 wieder an Chr. Ubben für 47 000 Mk.

Schon im Jahre 1851 erhielt der Verein von den Braker Damen eine kostbar gestickte Fahne, ließ sich aber 1896 ein neues Banner anfertigen mit der Inschrift: „Üb' Aug' und Hand fürs Vaterland!"

Der Verein besitzt zurzeit 75 aktive und 120 passive Mitglieder. Vorstand ist seit 1892 Kaufmann M. Hellmerichs, Hauptmann F. C. Addicks. Das Braker Schützenfest gilt als echtes Volksfest, dem sowohl aus Brake wie aus der Umgegend Alt und Jung zuströmen. Das Fest ersetzt den hier fehlenden Jahrmarkt.

Seit 1861 besitzt der Verein auch eine Sterbekasse. Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 180. Vorsitzender M. Hellmerichs, Rechnungsführer Th. Müller. Vermögen zurzeit reichlich 10 000 Mk. 1905: Einnahmen 823 Mk., Ausgaben 463 Mk.

Der Verein darf auf eine weitere günstige Entwickelung hoffen, wenn er eingedenk des Wahlspruches bleibt: „Üb' Aug' und Hand fürs Vaterland!"

Der **Kriegerverein Brake**

gehört zu den vier ältesten Vereinen des Oldenburger Kriegerbundes. Er wurde gegründet im Jahre 1872 und trat am 26. Oktober 1873 mit dem Kampfenossenverein zu Oldenburg und den Vereinen zu Delmenhorst und Varel zum „Oldenburger Kriegerbund" zusammen.

Unter reger Beteiligung des Vereins fand am 2. September 1873 die Einweihung des hiesigen Kriegerdenkmals statt. Dieses

hat seinen Platz vor dem Eingange der Kirche inmitten schöner Lindenbäume und ist nur ein einfacher aus Sandstein gearbeiteter, 18 Fuß hoher Bau. Es trägt folgende Inschriften: Zur Erinnerung an Deutschlands Heldenkampf im Jahre 1870/71, rechts: Füselier Joh. Friedr. Ripken † 1870 Okt. 3 zu Bonn. Gefreiter W. H. Chr. Fischer † 1870 Okt. 10 zu Hagondange, links: Den Toten zum Gedächtnis, den Lebenden zur Mahnung und hinten: Errichtet 1873 Sept. 2.

An Feldzugsteilnehmern zählt der Verein zurzeit 39 Krieger, während die Gesamtzahl der Mitglieder am 1. Januar 1906 209 aktive, 4 Ehrenmitglieder und 20 Vereinsfreunde betrug. Der Verein ist im Besitze einer Vereinsbibliothek von 625 Bänden und eines Vermögens von 5400 Mark. An Unterstützungen und Sterbegeldern wurden im letzten Jahre 220 Mark ausgezahlt. Auszeichnungen: 1. Fahnenschleife Sr. Majestät des Kaisers, 2. Fahnenschmuck Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs. Vereinsvorsitzender seit 1903: Bankvorsteher C. Reinecke. Vereinslokal „Zentral-Hotel".

Der **Marineverein „Brommy"**

wurde am 24. Januar 1898 von 26 ehemaligen Angehörigen der kaiserlichen Marine gegründet und führt seinen Namen zu Ehren des ersten deutschen Admirals. Der Zweck des Vereins ist die Pflege des kameradschaftlichen Sinnes und Aufrechterhaltung kameradschaftlicher Beziehungen seiner Mitglieder untereinander, sowie Hebung des patriotischen Gefühls in Liebe zu Kaiser und Reich. Bald nach seiner Gründung trat der Verein der „Vereinigung deutscher Marinevereine" bei und gehört deshalb auch mit allen aktiven Mitgliedern der Sterbekasse dieses Bundes an. Durch die Zugehörigkeit zu dieser Kasse ist der Verein in der Lage, den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder ein Sterbegeld von 250 Mark zu gewähren. Die „Vereinigung deutscher Marine-Vereine" gehört wieder mit allen Vereinen korporativ dem deutschen Flottenverein an, wodurch die Bestrebungen des Flottenvereins auch für die Marinevereine maßgebend sind und bei vorkommender Gelegenheit entsprechende Unterstützung finden.

Durch die Opferwilligkeit seiner Mitglieder und durch das Entgegenkommen vieler Braker Bürger war der Verein schon 3 Monate nach seiner Gründung in der Lage, sich eine schöne Fahne in den Farben der alten Bundesflotte (schwarz-rot-gold) zuzulegen. Das Fest der Fahnenweihe am 8. Mai 1898, das 1. Bezirksstiftungsfest der „Vereinigung nordwestdeutscher Marine-Vereine" am 28. Juli 1901 und die Feier des 100. Geburtstages des ersten deutschen Admirals Brommy am 10., 11. und 12. September 1904 bilden bis jetzt die Haupterinnerungstage des Vereins. Gelegentlich letzterer Feier erhielt der Verein von Sr. Kgl. Hoheit dem Großherzog folgendes Telegramm: „Lensahn, 11. Septbr. 1904. Dem Verein spreche ich meine Freude aus, daß er der Bedeutung des Admirals Brommy durch die dortige Feier gerecht wird, als des

Mannes, der schon vor so langer Zeit eine starke Flotte als unumgänglich notwendig für eine gedeihliche Entwickelung Deutschlands erkannt hat, und wünsche ein frohes Fest. Friedrich August."

In der Fürsorge für erkrankte und unverschuldet in Not geratene Mitglieder und für die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder hot der Verein schon recht Erfreuliches geleistet: in den 8 Jahren seit der Gründung wurden 3383,63 Mk. an Unterstützungen und Sterbegeldern ausbezahlt.

Mitgliederzahl am 1. Januar 1906: 153 aktive und 2 Ehrenmitglieder. Den Vorstand bilden zurzeit: G. Deharde (1. Vors.), Chr. Büsing (2. Vors.), H. Rogge (1. Schriftführer), H. Stoer (2. Schriftf.), P. Wilts (Kassef.), W. Brand (Inventarverw.), G. Logemann und H. Müller (Beisitzer). Vereinslokal: Zentral-Hotel.

Im Mittelpunkt des musikalischen Lebens der Stadt stehen die Braker Kapelle, der Singverein, die Braker Liedertafel und der Liederkranz.

Die **Braker Kapelle**

wurde im Jahre 1862 durch F. Meine gegründet. Das Musikkorps hatte anfangs eine Stärke von 12 Mann und stand unter der Leitung des Musikdirigenten Pietschker. Ende der sechziger Jahre vereinigten die letzten 4 Musiker dieses Korps sich mit dem von Ovelgönne herübergekommenen Schneppe'schen Musikkorps, so daß das vereinigte Korps eine Stärke von 8 bis 10 Mann besaß. Durch widrige Umstände gingen aber die Leistungen und damit auch der Verdienst mehr und mehr zurück, und ließ F. Meine deshalb 1875 den Dirigenten W. Beringer kommen, der mit 4 Musikern ein neues Korps gründete. Schon 1876 brachte Beringer dasselbe auf 12 Mann, und hielt das Korps sich durch die besonders guten Leistungen auf dieser Höhe bis zum Jahre 1880. Aber von dem Jahre an gingen Leistungen und Verdienst wieder bergab, so daß im Jahre 1888, als der jetzige Dirigent C. Thoms die Leitung übernahm, nur noch 5 Musiker vorhanden waren. 1890 brachte Herr Thoms das Korps wieder auf 12 Mann und im Juni 1892 traten auch die 6 Musiker des Schneppe'schen Korps — das sich nebenbei auch noch immer gehalten — zu der Thoms'schen Kapelle über, so daß von der Zeit an die Braker Kapelle 18 Musiker zählte. Durch Todesfälle und andere Umstände schieden nach und nach mehrere Musiker aus, die aber stets durch tüchtige Kräfte ersetzt worden sind. Unter der jetzigen Leitung hat die zurzeit 16 bis 19 Mann starke Braker Kapelle eine Höhe erreicht, daß kürzlich eine auswärtige Zeitung schreiben konnte: „Der Klangkörper ist gegen früher kaum wieder zu erkennen. Was hier mit dem immerhin doch nur kleinen Orchester geleistet wird, das übersteigt weit die Anforderungen, die man in dieser Beziehung in einer Stadt von der Größe Brakes stellen darf." Möge es immer so bleiben!

Der **Braker Singverein** (gemischter Chor) besteht seit dem 16. Oktober 1881 und wurde auf Anregung des Herrn Amtsrichters Willich (jetzt Vorsitzender des Staatsministeriums in Oldenburg, Exc.) ins Leben gerufen. Dieser wurde auch zum 1. Liedervater des Vereins gewählt und blieb es bis Oktober 1883, als Amtsrichter Rüder an seine Stelle trat. Ihnen folgten als Liedervätер 1892 Stadtkämmerer von Heimburg, 1898 Bankvorsteher F. Krito und 1905 Kaufmann H. O. Thyen. Erster Dirigent des Vereins war Lehrer J. H. Oehlmann, der aber im März 1884 dieses Amt niederlegte und durch den Organist Piepenbrink aus Elsfleth ersetzt wurde. Im Winter 1886/7 übernahm der Musiklehrer Iseler-Oldenburg, 1888 Musiklehrer Sprenger-Oldenburg und 1891 der hiesige Amtsrichter von Finckh (jetzt Geh. Ministerialrat in Oldenburg) das Dirigentenamt des Singvereins. Weil letzterer kein Honorar erhielt, konnten von der Zeit an die größeren Solopartien, die bis dahin nur durch Vereinsmitglieder gesungen werden mußten, mit bezahlten auswärtigen Kräften besetzt werden. 1898, beim Wegzuge des so sehr verdienten Dirigenten von Finckh, wurde beschlossen, für den Verein eine akademisch gebildete Kraft anzustellen und deshalb Oktober 1898 Herr Fritz Drohla zum Dirigenten gewählt. Dieser hat bis Ostern 1905, als er zum Domorganisten nach Schweidnitz berufen wurde, den Verein mit bestem Erfolge geleitet. In seinem Nachfolger Herrn Paul Hötzel hat der Singverein wieder eine tüchtige Kraft gewonnen. Der Verein zählt zurzeit 61 aktive Damen, 17 Herren und 55 passive Mitglieder. Ehrenmitglieder sind seit dem 25. Februar 1892 Stadtkämmerer von Heimburg und Lehrer Oehlmann-Atens. — Die Konzerte des Singvereins waren bisher stets der Sammelpunkt nicht nur des musikliebenden Publikums von Brake, sondern auch der ganzen Umgegend. Hoffentlich wird es auch so bleiben! Dann kann das 25-jährige Stiftungsfest im Oktober dieses Jahres eine rechte Jubelfeier werden!

Braker Liedertafel.

Bereits ums Jahr 1845 wurde ein Männergesangverein „Braker Liedertafel" unter Leitung des Lehrers Jensen gegründet, der aber in den Unruhen des Jahres 1848 sein Ende fand. 1860 vereinigten sich mehrere Gesangsfreunde der Stadt mit einigen Mitgliedern des Klippkanner Gesangvereins „Orpheus" und des hiesigen Vereins „Fidélité" und gründeten ebenfalls unter Leitung Jensens die zweite „Braker Liedertafel", die sich wieder am 27. Januar 1866 auflöste. Doch bereits am 16. Februar desselben Jahres traten 17 Mitglieder des bisherigen Vereins wieder zusammen und ließen die dritte „Braker Liedertafel" erstehen, die mithin in diesem Jahre ihr 40. Stiftungsfest feiern konnte. Die „Braker Liedertafel" gehört also zu den ältesten Vereinen der Stadt. Bezüglich ihrer Geschichte verweisen wir auf die „Festschrift zur Er-

innerung an das 25jährige Bestehen der Braker Liedertafel am 16. Februar 1891" und geben hier nur kurz einige Mitteilungen. Liedervater: 1866—67 W. Janßen, 1867—71 J. H. Oehlmann, 1871—91 J. H. Lehmkuhl, 1891—99 F. Krito und seit 1899 H. O. Thyen. Dirigenten: 1866—71 J. H. Lehmkuhl, 1871—93 (mit Ausnahme des Jahres Oktober 1886—7, während welcher Zeit Jseler-Oldenburg dirigierte) J. H. Oehlmann, 1893—98 v. Finckh, 1898—1905 Fritz Drohla, seit 1905 Paul Hötzel. —

1881 Juli 17: Aufnahme in den Bund der vereinigten Liedertafeln gelegentlich der 50jährigen Jubelfeier dieses Bundes in Bremen.

1891 Februar 17: 25jähriges Vereinsjubiläum, zu welchem obengenannte Festschrift herausgegeben wurde. Was damals über die Wirksamkeit der „Braker Liedertafel" gesagt werden konnte, gilt auch noch heute: „Es hat kaum etwas Brake bewegt, woran die Liedertafel nicht teilgenommen hätte. Sie hat mitgewirkt bei Turnfesten, Sieges- und Friedensfeiern, bei Nationalfesten, bei Kaisers und Großherzogs Geburtstagen, bei der Lutherfeier, Gustav Adolf-Vereinsfeier, beim Kirchenjubiläum, beim Kommers zu Ehren der Landeslehrerversammlung, bei der Enthüllung eines Grabdenkmals 2c. Sie hat mehrmals am Grabe, oft zu Hochzeiten, Verlobungen, Dienstjubiläen gesungen, manchmal Besuch befreundeter Vereine empfangen und oft kleinere und größere Ausflüge in die nähere und weitere Umgegend unternommen. Wahrlich! diese Zeilen bergen wohl manch' Leid, aber noch viel mehr Freude in sich." Zum 40. Stiftungsfeste im März d. J. erhielt die Liedertafel folgende Widmung:

Braker Leedertafel
to ehr
Vertig-Jahrs-Fier.

Veertig Jahr, — en Minschenleben
Het de Ledertafel strewt
För de Kunst, dat Schöne, Edle,
Dat in jeden Minschen lewt.
Nich blot strewt, ehr is gelungen
Wat se sick as Ziel het sett't,
Bifall het se sick errungen
Wo se sick man hören let.
Veertig Jahr! En gode Tied.
Makt so männig Lucken!
Use Frundschaft is noch jung,
Schall sick erst bewähren,
Ok to jo Fowtig-Jahres-Fier
Willt wie geern graleeren!

Oevelgunn. De Singers.

Mitgliederzahl: 46 Sänger, 120 Vereinsfreunde. Vorstand: H. O. Thyen, Liedervater. S. de Jonge, Kassierer. Jul. Behrens, Notenwart. Rud. Zöpfgen, Bruchwart. Ehrenmitglieder: Oehlmann-Atens, Generalkonsul Dübbers-Bremen, von Heimburg-Brake, E. Windel-Hamburg, J. Thyen-Hankow, Geh. Ministerialrat von Finckh-Oldenburg.

Der **Männergesangverein „Liederkranz"** wurde am 1. Juli 1881 unter Leitung des Lehrers O. Höfers gegründet. Als dieser am 4. Februar 1888 starb, folgten als Dirigenten W. Beringer, J. C. Lührs, W. Jenke und im Herbst desselben Jahres Musikdirigent C. Thoms Dieser gab im Herbst 1897 krankheitshalber den Posten wieder auf und übernahm dann der jetzige Dirigent, Herr Lehrer Kunst, die Leitung des Vereins. Als Vereinslokal diente von 1881—82 die „Vereinigung", von 1882—83 „Fröhlkes Brauerei" vor Brake und von 1883 bis jetzt Hartmanns „Hotel Union". Der Verein zählt zurzeit 33 aktive und eine große Anzahl passive Mitglieder. Liedervater seit Gründung: Sattlermeister C. Meyer.

III.

Schluß.

Die Stadt Brake hat in ihrer Entwickelung dreimal eine Störung erfahren: 1. durch die Anlegung von Bremerhaven, 2. durch den Wettbewerb von Nordenham und 3. durch die Eröffnung der Geestebahn von Bremen nach Bremerhaven. Trotzdem ist sie diejenige Hafenstadt Oldenburgs geblieben, welche den bedeutendsten Schiffsverkehr aufzuweisen hat. Diese Tatsache ist wohl hauptsächlich auf die günstige Lage der Stadt zurückzuführen. Bis Brake können alle Fahrzeuge der Binnen-Schiffahrt, die der Stromtiefe wegen flach, lang, breit und leicht gebaut sein müssen, gefahrlos verkehren, während eine irgend regelmäßige und zuverlässige Befahrung der Weser unterhalb Brakes mit solchen Schiffen des Stromcharakters wegen nicht gut möglich ist.[1]) Am Braker Pier können aber auch Seeschiffe mit 10 m Tiefgang anlegen, Schiffe mit 7 m Tiefgang liegen bei gewöhnlicher Ebbe flott. So liegt die Stadt Brake also gerade an dem Orte, wo sich Binnen- und Seeschiffahrt die Hand reichen. Dieser Umstand allein bildet schon eine vollständig sichere Grundlage des hiesigen Schiffsverkehrs und gewährleistet eine beständige Weiterentwickelung der Stadt. Deshalb kann Brake mit der größten Zuversicht der Zukunft entgegensehen und mit Freuden am 1. Mai d. J. sein 50jähriges Bestehen als Stadt feiern. An demselben Tage kann aber auch Herr Bürgermeister F. A. Schumacher auf eine 25jährige Dienstzeit als Leiter der Stadt zurückblicken. Für beide Jubiläen ist folgendes Programm vorgesehen:

7 Uhr morgens:	Choralblasen vom „Telegraph" seitens der Braker Kapelle.
11 „ „	Festsitzung des Magistrats und des Stadtrats im Rathause. Begrüßung und Beglückwünschung des Bürgermeisters seitens der Stadtvertretung.

1) Vergl. „Die Entwicklung der heimischen Schiffahrt und Reederei" von Konsul J. C. Kunst, Brake.

2 Uhr nachm.: Festmahl in der „Ratshalle".

9¼ Uhr abds.: Antreten zum Fackelzug unter Vorantritt der „Braker Kapelle". Der Zug beginnt beim „Zentral-Hotel", bewegt sich durch die Hauptstraßen der Stadt und löst sich auf der Kaje auf, wo alsdann die vereinigten Gesangvereine „Liedertafel" und „Liederkranz" zwei Lieder und die Musikkapelle einige Stücke vortragen werden.

Unter der Leitung des Herrn Bürgermeisters Schumacher ist die Stadt Brake auf ihrem Wege rüstig vorwärts geschritten. Für die Verbesserung der Straßen wurden große Summen aufgewendet, ein gut funktionierendes Elektrizitätswerk für Licht und Kraftbetrieb eingerichtet, das Schulwesen dem Bedürfnis entsprechend beständig weiter entwickelt, das neue Gebäude für die Fortbildungsschulen, das Amts- und Amtsgerichtsgebäude, das Posthaus, der Bahnhof gebaut und das alte Amtsgebäude vom Staate angekauft und zum Rathause eingerichtet. Das Projekt der Errichtung eines städtischen Wasserwerks mußte leider wegen der ungünstigen Bohrungsergebnisse vorläufig aufgegeben werden. —

Überall pulsiert jetzt in der Stadt frisches, gesundes Leben. Die gewerblichen und Betriebsverhältnisse haben sich kräftig weiter entwickelt, und der Schiffsverkehr, diese Grundlage des ganzen Braker Verkehrslebens, hat eine Höhe erreicht, wie nie zuvor. Möge das auch in Zukunft so bleiben! Möge in Erfüllung gehen, was Emil Pleitner in unserm Eingangsgedicht sagt:

„Gott schirme dich, du Stadt am Weserstrande,
Er segne dich und deiner Söhne Fleiß!"

Karten-Anhang:

(1). Die Wesermündungen ums Jahr 1511
[freie Umzeichnung nach der Karte bei Visbeck, J. G.: Die Niederweser in Osterstade. Hannover 1798.

(2). Plan von Brake 1798. Wahrscheinlich nach Zeichnung des Schulhalters Blankenmeyer von 1796. Or. wo?

(3). Handzeichnung von der Stadt Brake 1846, M 1:5000
Or. wo?

(4). Plan der Stadt Brake 1906 M 1:10000

13. Eine „Situation des Hafens zu Brake" ist abgebildet bei dem Aufsatz von Nienburg: Ob.Bauinsp.: Die Hafenanlage zu Brake.
In: Zschr. des Hannov. Archit.- u. Ing.-Vereins Bd. 14 (1860 (?), S. 146–159, Blatt 403 in M 1:2000

Druckfehler-Berichtigung.

Seite	1	lies	statt	Collmann — Kollmann.
„	6	„	„	Commissar — Kommissar.
„	7	„	„	Capitän — Kapitän.
„	16	„	„	Aermierung — Armierung.
„	16	„	„	Freudgikeit — Freudigkeit.
„	20	„	„	Harrirr — Harrier.
„	20	„	„	folgendens — folgendes.
„	22	„	„	Armnekapitalien — Armenkapitalien.
„	91	„	„	einer Vaterstadt — seiner Vaterstadt.
„	93	„	„	1. bis 6. — 1. bis 3. Dezember.
„	95	„	„	Kampfenossenverein — Kampfgen.-V.

(1.)

Die Wesermündungen
ums Jahr 1511.

Erklärung der Zeichen.

1. Deiche, die 1511 Wasserdeiche waren
2. Deiche, die vor 1511 schlafen gelegt sind.
3. Heutige Wasserdeiche.
4. Heutige Grenze des festen Landes.
5. Marschboden. 6. Moor.
7. Watten u. Sandbänke. 8. Dünen.

1 Zm. = 320 Meter = Maasstab 1:320000

Autographie u. Druck von Gutenberg & Sohn Oldenburg i. Gr.

(2)

Plan von Brake 1798.

Das Original ist 1798 (wahrscheinlich 1796 von dem Schulhalter Blankenmeyer) angefertigt, als es sich um den Neubau des Schulhauses an der jetzigen Schulstrasse handelte und liegt einem Bericht des Amtsvogts Gether an den regierenden Landes-Administrator an.

A. Das itzige Schulhaus.

B. Der Ort, wo das neue sollte gebaut werden.

a. Der Winter-Kirch- und Schulweg.

b. Ein zwar bequemer aber verbotener Weg, des alle Kinder fast bis nahe vor die Schule bei tiefen Wegen sich bedienen, wegen des Missbrauchs aber von den Eigenthümern des Landes nicht geduldet werden will.

Aus Obigem ist einleuchtend, dass die Kinder mögen von beiden Wegen wählen, welchen sie wollen, sie den Ort **B** eben so gut und noch besser erreichen können als den Ort **A**. Und dies umsomehr noch besser, weil bei schlechten Wetter Lecke sein Land und die Strasse bei **A** so tief werden, dass nicht einmal Kinder durchkommen können.