Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Wittholt, Theodor

Brake, 1906

I. Brake

urn:nbn:de:gbv:45:1-6505

Visual Library

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.

Landesbibliothek Oldenburg

„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.

Landesbibliothek Oldenburg

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."

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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,

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

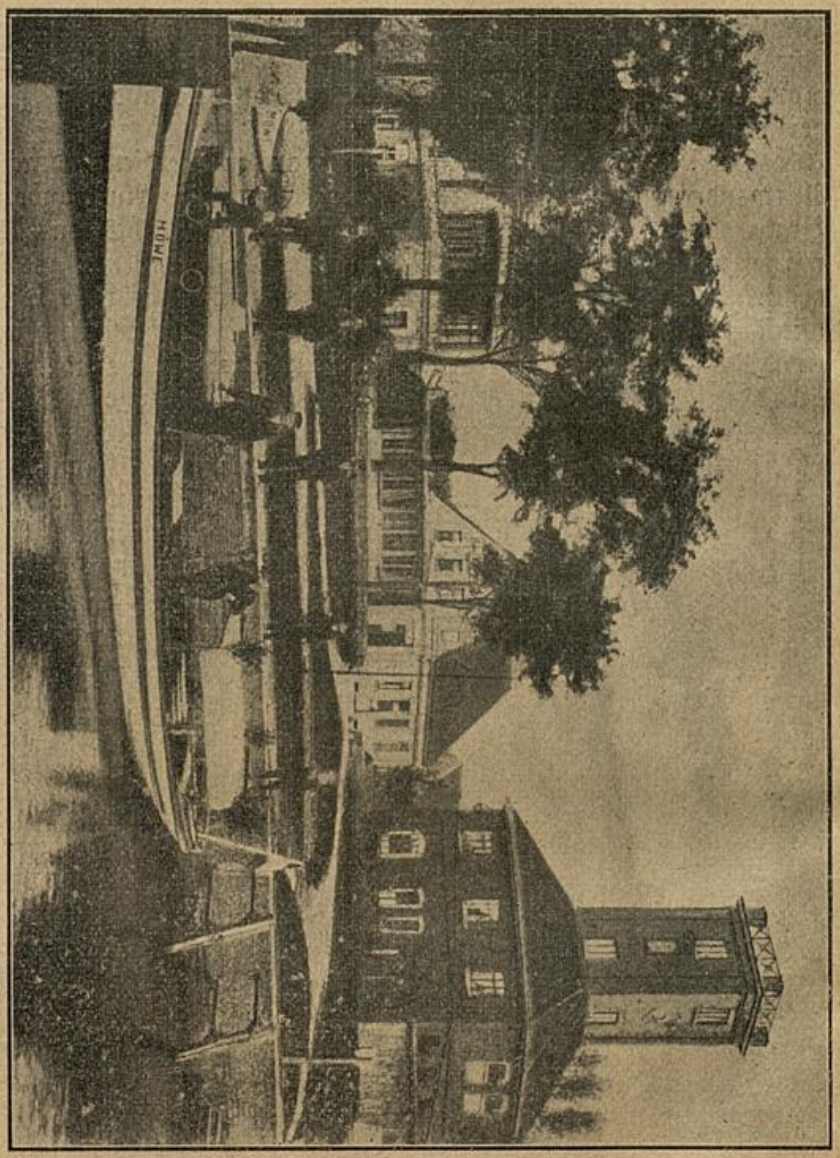
Ebenfalls fand seit der Mitte der vierziger Jahre ein lebhafter Viehtransport von Brake nach England statt. Ausgeführt wurden

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“,

Landesbibliothek Oldenburg

„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. —

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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." —

Landesbibliothek Oldenburg

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".

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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".

Landesbibliothek Oldenburg

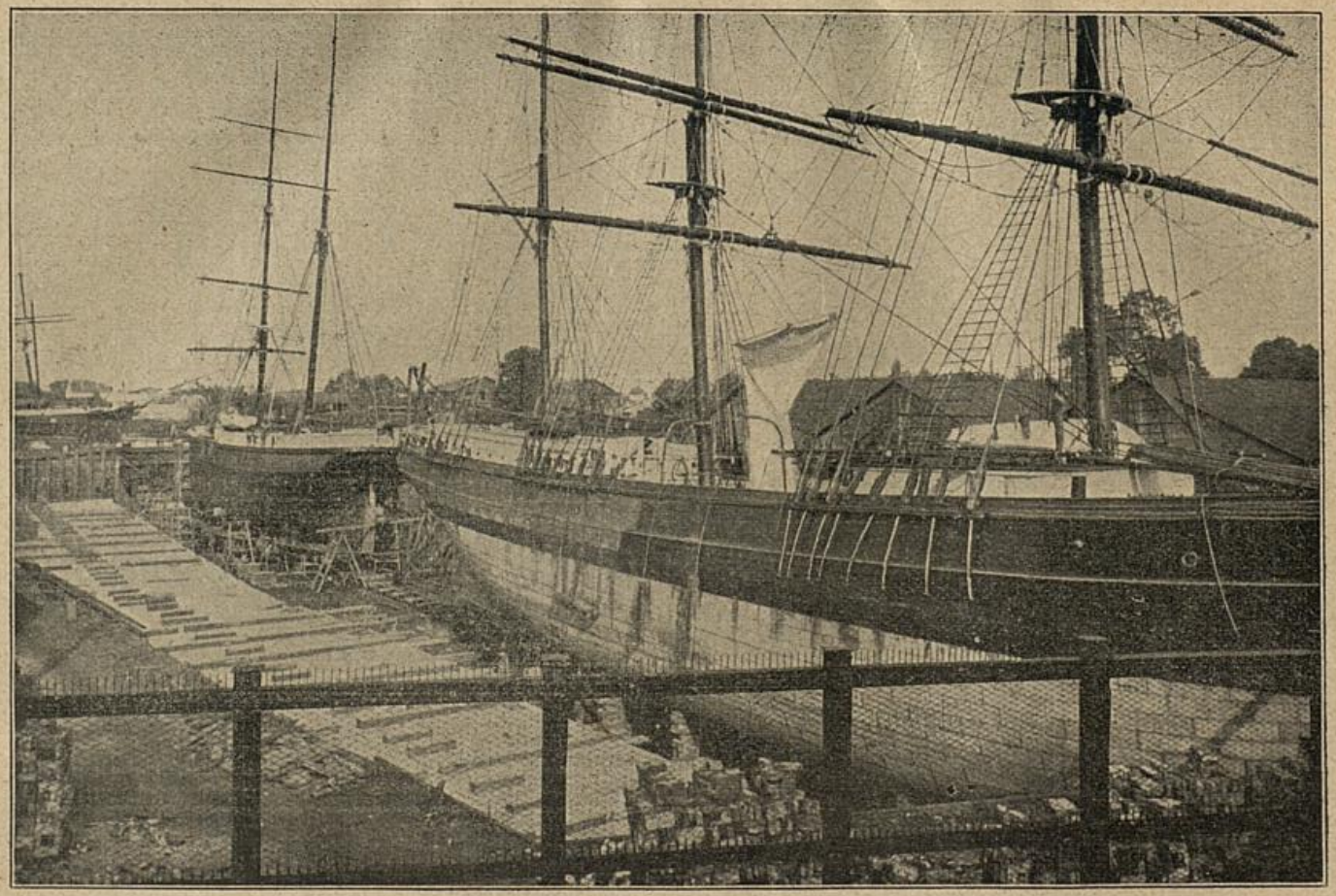
längerung bis Nordenham dem Verkehr übergeben. Wie bedeutend die Eröffnung der Bahn auf den hiesigen Verkehr wirkte, zeigt sich am besten in der Steigerung des Schiffsverkehrs 1872/73. Es kamen an:

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

Landesbibliothek Oldenburg



Trockendock der Firma G. H. Thyen.

Landesbibliothek Oldenburg

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."

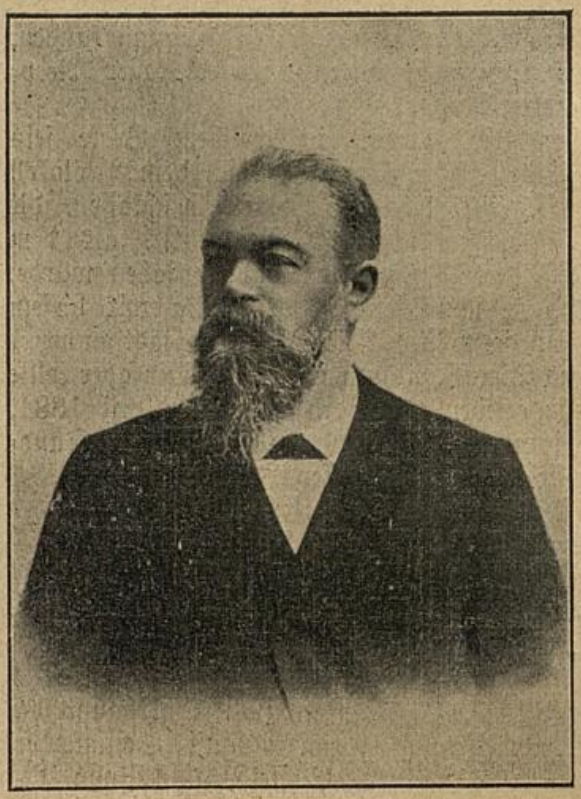
Fast zwei Jahre später starb auch der Stadtkämmerer Klostermann, und an seine Stelle trat der jetzige Stadtkämmerer von Heimburg.

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

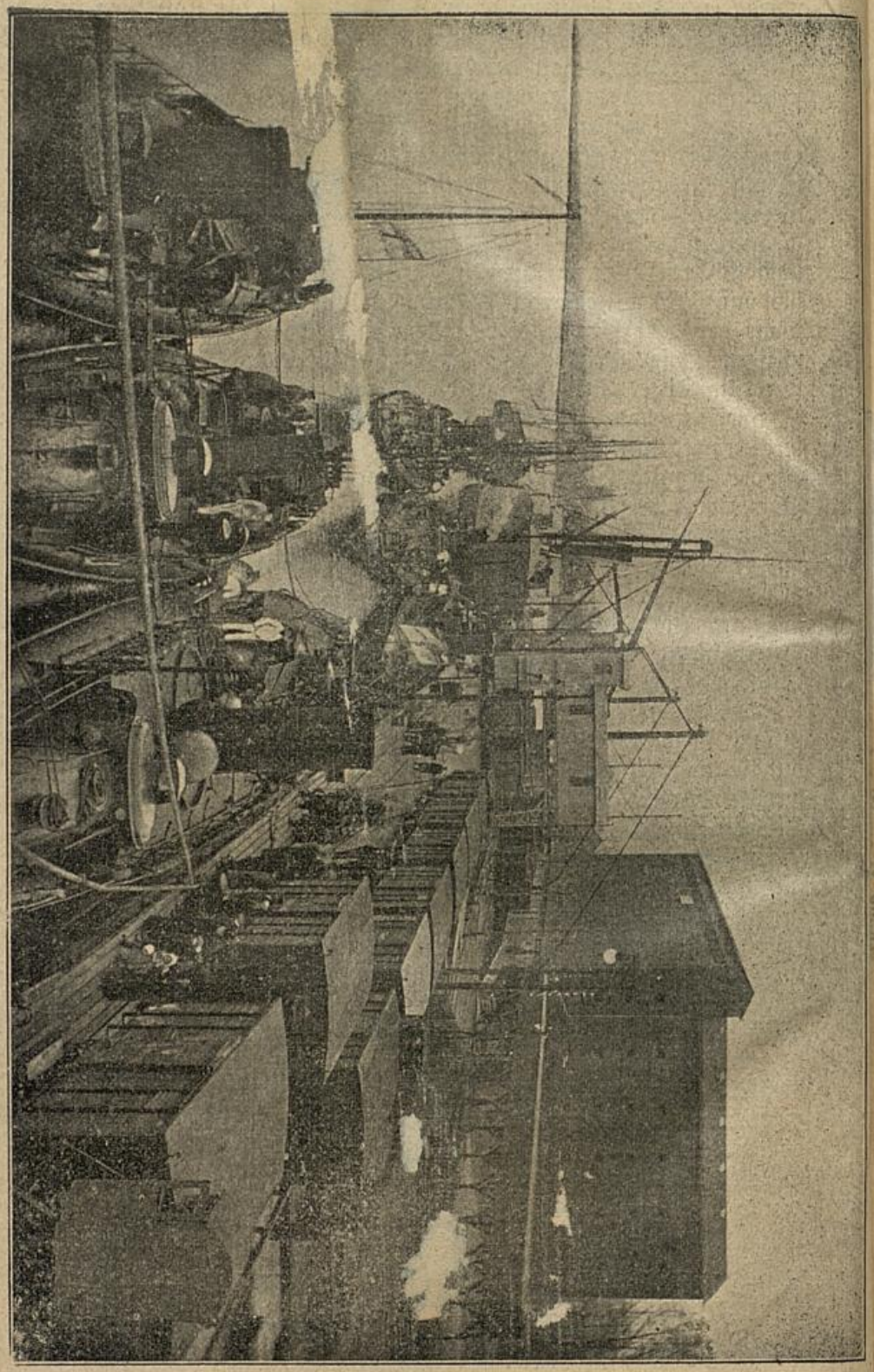
[1]) Dort befindet sich jetzt die Eisengießerei und Ofenfabrik Nordbrake.

Landesbibliothek Oldenburg

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:

Landesbibliothek Oldenburg



Pier.

Landesbibliothek Oldenburg

Landesbibliothek Oldenburg

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-

Landesbibliothek Oldenburg

Hafen.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

Landesbibliothek Oldenburg

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	„

Landesbibliothek Oldenburg