Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Wittholt, Theodor

Brake, 1906

Erwerbungsverhältnisse.

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

Visual Library

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

LANDES-BIBLIOTHEK OLDENBURG

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg

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:

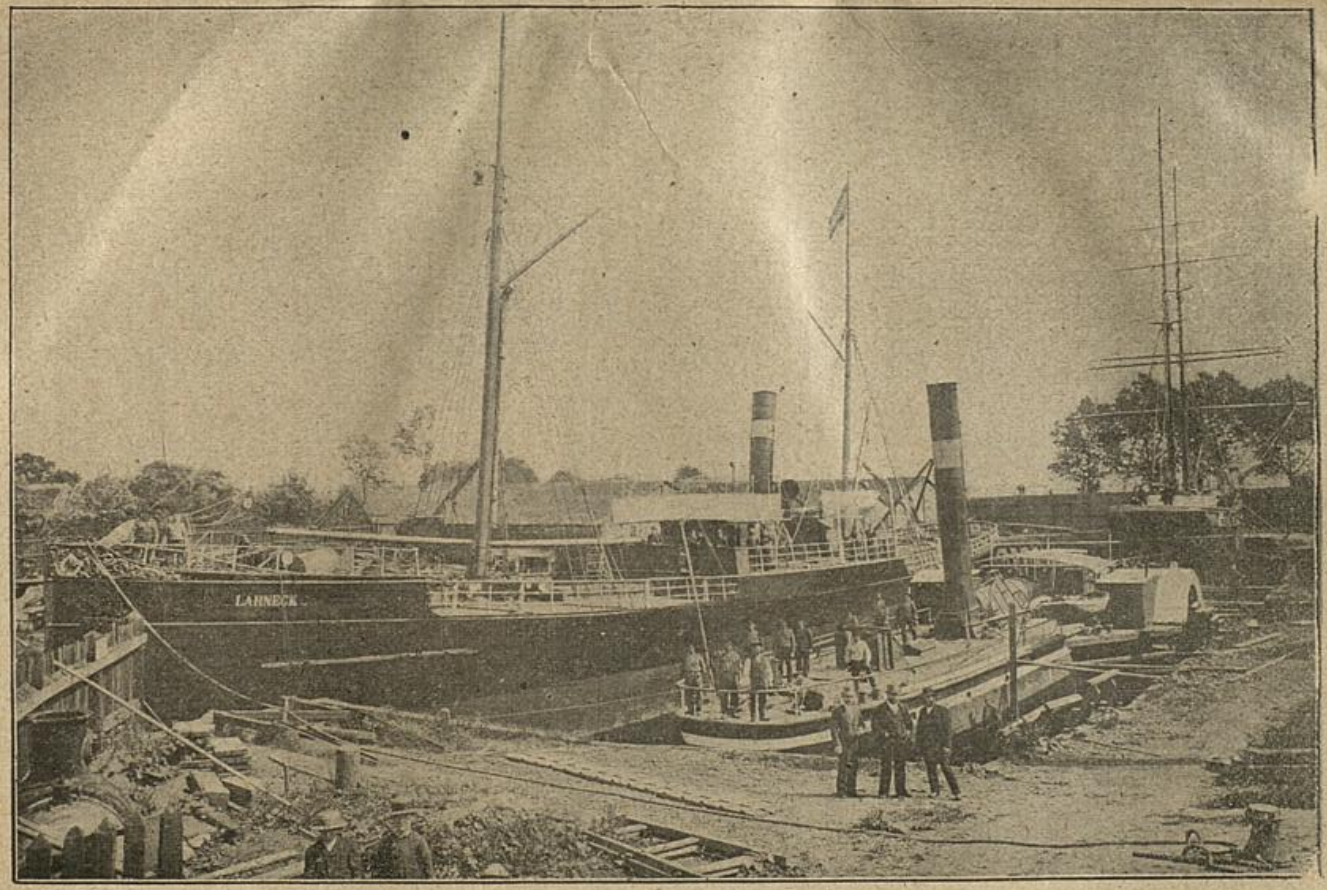
während der Sommermonate	a) aus See nach Brake	25,80	M.
	b) v. Nordenh. nach „	5,50	„
im Frühling und Herbst	a) aus See nach „	28,80	„
	b) v. Nordenh. nach „	6,80	„
in den Wintermonaten	a) aus See nach „	34,40	„
	b) v. Nordenh. nach „	6,90	„

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-

Landesbibliothek Oldenburg



Schiffswerft der Firma G. H. Thyen.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

Heringsfischerei

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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:

Landesbibliothek Oldenburg

		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:

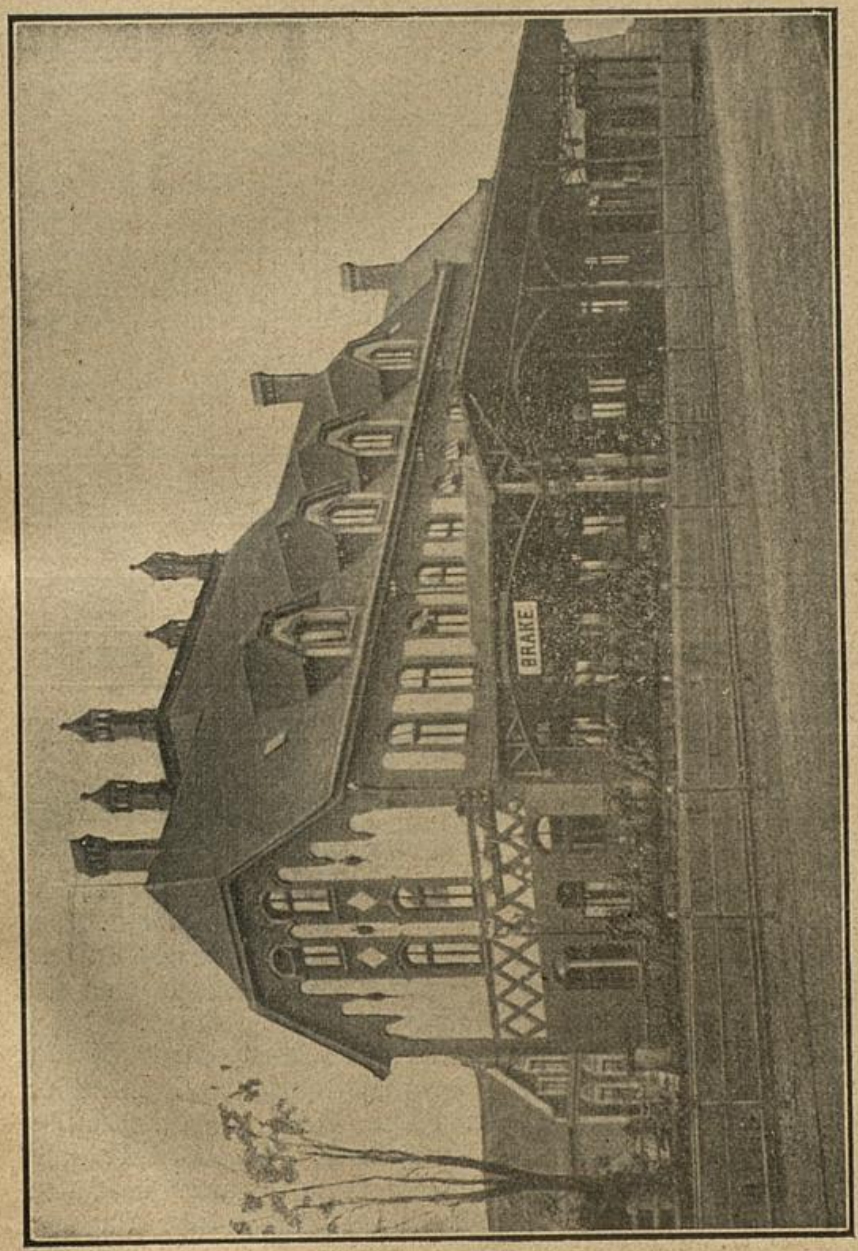
	1896	1905
1. Länge der Drahtleitung in der Stadtgemeinde Brake	10 km	101,8 km
2. Zahl der Hauptanschlüsse	10	67
3. Zahl der Ortsgespräche	7 200	33 804
4. Zahl der Ferngespräche	12 100	32 791

Reichspost.

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

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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.

Landesbibliothek Oldenburg

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

Landesbibliothek Oldenburg