

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Aus dem Oldenburger Lande

Bucholtz, Franz

Oldenburg, 1889

Die Weser entlang.

urn:nbn:de:gbv:45:1-7913



Inhalt:

Fahrt nach Elsfleth. — Einschiffung des Herzogs Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Wels im Jahre 1809. — Der Weserzoll. — Die Theilnahme der Stedinger an der Bremer Schifffahrt. — Entstehen des Schiffsbaues und der Rhederei am linken Weserufer. — Schicksale der Elsflether Rhederei. — Die Marschlandschaft. — Die Weidewirthschaft. — Dürre und Mäuseplage. — Aelteste Zustände des Landes um das Jahr 1000. — Die Stedinger Colonisation. — Die Stedinger Kriege. — Von Elsfleth nach Brake. — Kohlbau und Fischerei. — Der Mooriemer Canal. — Die Stadt Brake. — Frühere Schifffahrtsverhältnisse auf der Weser. — Brake im Kampfe mit Bremerhafen. — Schluß.





Wenn die Eisenbahn von Hude aus den Rand der Delmenhorster Geest verlassen hat und sich nach Stedingen hinabsenkt, durchfährt sie auf der Zwischenstufe zwischen Sand und Marsch zunächst eine weite Fläche niedrigen Moorlandes. Hier sammeln sich im Herbst bis zum Frühjahr die großen Wassermassen, welche durch die neue Ollen und den Stedinger Canal nicht vollständig abgefangen werden. Wilde Gänse und Schwäne beleben dann das seeartig überfluthete Becken, und im Sommer schießt ein langes dünnes Gras empor, welches die auf vereinzelter Warfen angesiedelten Neubauer begierig einern. Allmählig wird das Land höher,

üppige Viehweiden erscheinen, die von Canälen mit hohen Ufern durchzogen werden, damit das von der Geest zu- stürzende Wasser sich nicht über das tiefe Land aus- breiten kann, welches man dann selbst nur durch Schöpf- mühlen über die Beuserung hinweg zu entwässern im Stande ist. Die Station Berne wird aufgerufen und jetzt erklimmt die Bahn langsam die Höhe des Hunte- deiches, um die Brücke zu passiren und dann in einer eleganten Curve das außerhalb Deichs belegene Gebäude der Station Elsfleth anzulaufen.

Das erste Wahrzeichen, welches dem Ankömmling auffällt, ist ein der Rajemauer eingefügter Obelisk mit dem Bildnisse des Herzogs Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Des. Weithin grüßt der hohe Stein den Weserstrom hinauf und erinnert an den 7. August 1809, an welchem der tapfere Welf, als er nach der ver- verlorenen Schlacht bei Wagram im verwegenen Zuge ganz Deutschland durchheilt hatte, hier seine schwarze Schaar an Bord englischer Schiffe barg.

Wie hatten die guten Elsflether, die noch nichts von des Herzogs Anwesenheit auf oldenburgischem Gebiete wußten, gestaunt, als am Morgen des 6. August die Sonntagsruhe auf einmal durch Hufschlag und Kanonen- gerassel gestört wurde und nun ein unabsehbarer Zug von Reitern auf abgetriebenen Pferden, von Fuhrwerken, besetzt mit Infanterie, in den Ort einrückte. Alle im Hafen befindlichen Schiffe wurden sofort mit Beschlagnahme belegt, der nöthige Proviant war bald requirirt und in der Nacht vom 6. auf den 7. August ging unter strö- mendem Regen die Einschiffung vor sich, nicht ohne daß

einiger Zwang gegen widerspenstige Schiffleute erforderlich gewesen war. Alles Material, das nicht auf den kleinen Schiffen untergebracht werden konnte, wurde zer-
schlagen und verbrannt, und die lahmen Gäule kamen zum Verkauf. Mitten im nächtlichen Kriegsgetümmel entfalteten sich plötzlich Scenen anderer Art. Von allen Seiten strömten Neugierige und Kauflustige herbei, um beim Scheine der Laternen einen vortheilhaften Handel abzuschließen. Als der Morgen des 7. August graute, stieß ein Fahrzeug nach dem andern vom Ufer ab. Auf den beiden letzten befanden sich die Regimentsmusik, die Trompeter der Husaren und die Hornisten der Jäger. Sie schmetterten der deutschen Erde den Abschiedsgruß zu und als der Letzte bestieg jetzt auch der Herzog eine Sölle, auf welcher er, vollständig erschöpft von den über-
wachten Nächten und den Anstrengungen des Marsches, sogleich in einen tiefen Schlaf versank. Erst am nächsten Tage langte der verfolgende westfälische General, den ge-
schickt ausgesprengte falsche Nachrichten irre geführt hatten, in Elsfleth an. Aber der Herzog hatte bereits die eng-
lische Flotte vor der Wesermündung erreicht, welche mit gehißten Flaggen und Kanonendonner die Flüchtigen be-
grüßte und an Bord nahm.

In Elsfleth hatte der Herzog in dem vornehmsten öffentlichen Gebäude, dem Zollamtsgebäude, dem jetzigen Amtshause, Quartier genommen. Die Erinnerung an den nunmehr verbliebenen Weserzoll war lange Zeit das Kennzeichen, das sich an den Namen des Ortes knüpfte. Die mit der Zollerhebung und dem Aufenthalte der Schiffe veranlaßte mannigfache Gelegenheit zum Verdienste ist

der erste Grund des behäbigen Wohlstandes gewesen, dessen der Ort sich bald dermaßen erfreute, daß er bereits im vergangenen Jahrhundert als ein nahrhafter Flecken gepriesen wurde. Der Zoll mit seiner gegen den Handel der Nachbarstadt gerichteten Spitze war aber auch der Anlaß bitteren Streites, offener Auflehnung und langwieriger diplomatischer Unterhandlung, bis er, ebenso ungestüm angegriffen wie hartnäckig vertheidigt, einer neuen Entwicklung der politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse zum gerechten Opfer fiel.

Als im 17. Jahrhundert die Einkünfte der Domänen und das in der Hauptsache noch immer auf Naturalleistungen gegründete Steuerwesen nicht mehr ausreichten, war es natürlich, daß der Oldenburgische Graf für die vergrößerten Bedürfnisse seines Staates sich nach einer möglichst bequemen und ergiebigen Steuerquelle umsah, die vor allem ihm baares Geld in seine Kassen zu liefern vermochte. Er folgte nur dem Beispiele vieler Collegen im Reiche, wenn er daran ging, sich den Verkehr auf dem an seiner Grenze vorbeisießenden großen Strome tributpflichtig zu machen und aus dem Fette der reichen Kaufherren das für das eigene Leben Nothwendige zu schöpfen. Allein das kaiserliche Reservatrecht der Zollerhebung war damals entseßlich gemißbraucht, die Handelsstädte jammernten und die Kurfürsten selber hatten es sich zum Grundsatz gemacht, so wenig als möglich zu bewilligen. Es bedurfte aller Klugheit und Ausdauer Anton Günthers, um das ersehnte Ziel zu erreichen. Am 24. März 1624 wurde zuerst bei Harrien und später bei Elsfleth das Zollbrett aufgestellt. Aber der bedrohte Kaufmannsstand

verzweifelte noch lange nicht. Es kam zu einer Aechterklärung Bremens und zur Androhung von Gewaltmaßregeln, sodaß erst 40 Jahre nach dem Beginn seiner Bestrebungen Anton Günther in den unbestrittenen Besitz des kostbaren Privilegs gelangte, welches von nun an die wichtigste Einnahmequelle seines kleinen Staates wurde und am Schlusse des 18. Jahrhunderts ungefähr 100 000 Thaler rein aufbrachte.

Die Schiffe, welche noch bis Bremen auflaufen konnten, die Leichterfahrzeuge, welche die größeren unten am Strome gelöscht hatten, alle mußten jetzt bei Elsfleth halten, bis das Boot mit dem Zollinspector angerudert kam und die Revision abgenommen war. So ziemlich alle Waaren zahlten einen, wenn auch nur niedrigen Zoll. Kein Bündel Hanf konnte aus dem Stedingerland nach Elsfleth geschafft, keine Kufe Butter nach Bremen gesandt werden, ohne daß beim Passiren der Zollstätte die Abgabe zu entrichten gewesen wäre. Für den Haushalt der Herren Beamten war das Institut eine herrliche Sache, denn gewisse Verzehrungsgegenstände, wie Fische, Kartoffeln und Buskohl zahlten in natura und so konnte es nicht fehlen, daß die Zöllner und die zur Sicherung des Zolles dort in Quartier gelegten Soldaten vom Wachtkommando immer reiche Vorräthe hatten, von denen sie an Bekannte und Bedürftige vertheilten. Als der größte Uebelstand wurde der unvermeidliche Zeitverlust und die schleppende Abfertigung empfunden, bei welcher oft mehr als eine Tide für die Weiterfahrt verloren ging. Indessen glaubte der glückliche Herr des Zolles noch ein Uebriges für die in Contribution gesetzte Schifffahrt thun zu sollen. Jeder

durchreisende Kapitän, der sein Schiff verloren hatte, erhielt, wenn er sich darüber legitimirte, ein Geschenk von 5 Thaler, jeder Matrose eines solchen Schiffes ein Thaler.

Lange Zeit hatte der Zoll bestanden, sein Erträgniß war zugleich mit der Einfuhrmenge des Bremer Handels gestiegen, als von einer anderen Seite wieder der Angriff gegen denselben begann und zwar von der französischen Republik aus, welche sich lebhaft über dieses Hinderniß der freien Einfuhr französischer Waaren beschwerte.

Im Frieden von Luneville 1801 wurde die Aufhebung der Rhein- und Weserzölle stipulirt. Die außerordentliche Reichsdeputation, welche in Regensburg 2 Jahre tagte, setzte als Entschädigung für Oldenburg die Secularisation des Bisthums Lübeck, die Abtretung des Hannoverschen Amtes Wildeshausen und des münsterischen Niederstiftes, der Aemter Cloppenburg und Vechta fest. Vom 1. Januar 1803 sollte noch auf 10 Jahre die Zollerhebung stattfinden und dann für immer beseitigt sein. Allein die französische Occupation unterbrach noch einmal das Werk und es schien, als ob auf dem Wiener Congresse und dem Deutschen Bundestage die Arbeit der Zollgegner von Neuem beginnen müsse, weil der Herzog gegen die Aufhebung des Zolles zur vereinbarten Zeit Widerspruch unter dem Anfügen erhob, daß ihm durch das Continentalsperrsystem und die französische Zwischenherrschaft der Genuß des Zolles während des noch zugestandenem Zeitraumes verwehrt und dadurch seine Entschädigung verkürzt sei. Auf einem bremischen Antrag ernannte der Bundestag eine Commission, welche endlich das Aufhören des Zolles mit dem 7. Mai 1820 ver-

mittelte. In der Nacht vom 7. auf den 8. dieses Monats verschwand das Weserzollschild und der Rahn, welchen die mißtrauischen Hansestädter abgeschickt hatten, um sich zu überzeugen, ob der Herzog auch pünktlich sein Versprechen halten würde, konnte um Morgens 3 Uhr frei passieren, ohne angehalten zu werden.

Nachdem sodann die Weserfluß-Schiffahrts-Akte von 1823 die nicht minder lästigen Berechtigungen, die Stapel-, Zwangs- und Umschlagsrechte zu Bremen selbst und die von da bis Minden noch vorhandenen 22 anderen Zollstellen, beseitigt hat, ist endlich die freie Verbindung zwischen den verschiedenen Plätzen am Ufer hergestellt. Eine allgemeine Schiffahrtsabgabe wird als Beitrag zu den staatlichen Verwendungen auf Strombauten erhoben und an Stelle der verschiedenen Zollämter, welche die Begehrlichkeit der Einzelstaaten an dem Strome etablierte, umzieht nunmehr die Grenz wacht des Reiches den Saum des Landes, um von den eingehenden Gütern zu fordern, was das Recht des Kaisers ist.

* * *

Das Fahrwasser der Weser ging auf der unteren Strecke fast ganz am Oldenburger Ufer hin, und wenn der Fischer, der seine Netze am Ufer stellte, oder der junge Bauerssohn von dem väterlichen Hofe hinterm Deiche die Bremer Schiffe sah, wie sie mit geschwellten Segeln den Strom hinunter nach unbekannten Gestaden jenseits des Meeres zogen oder mit reicher Ladung schwerfällig heimwärts kehrten, so konnte es nicht fehlen, daß in mehr als Einem die Neigung zum Seeleben mit allen

seinen Reizen aufging. Wie lockte geheimnißvoll die Fremde aus dem engen Bereich der Häuslichkeit hinaus! Wie schlug das Herz dem jungen Stedinger, wenn er von den Gefahren und Abentheuern hörte, welche die aus See zurückgekehrten Landsleute im Dorfkrüge zum Besten gaben! Wie rasch war hier bei einigem Glücke ein kleines Vermögen erworben wie es ihm in den festgewurzelten Verhältnissen der Heimath schwerlich in Aussicht stand!

Es war nicht zu verwundern, daß selbst von den Bauernsöhnen viele es vorzogen, als Fahrensleute zur See zu gehen, anstatt als Knechte bei dem Auerben der Stelle zu bleiben oder gar einem Fremden ihre Dienste zu leihen. Ein großer Theil der Bemannung der Bremer Flotte rekrutirte sich aus den Bewohnern der Unterwesergegend. Sie holten das Tuch von Flandern oder Spezereien von Amsterdam, sie fuhren auf den Heringsfang in die Ostsee, das große Fischbecken des Mittelalters, bis das wanderlustige Thier die kulturhistorisch denkwürdige Aenderung seiner Route zur holländischen Küste vornahm. Sie durchsegelten die unwirthlichen Gewässer Spitzbergens, die noch vor 200 Jahren sich durch einen fabelhaften Fischreichthum auszeichneten und der Rendezvous-Platz aller seefahrenden Nationen waren. Unter den Kapitänen der Bremer, die seit dem 17. Jahrhundert dorthin den Holländern gefolgt waren, kommen schon früh Stedingische Bauernnamen, wie Wübbenhorst und Pundt, vor, und sicherlich fanden sich ebensoviel Landsleute unter den Bootsmännern, Harpuniren und Speckschneidern, die in jedem Frühjahr die Heimath verließen, um in den nördlichen Breitegraden die plumpe Robbe zu

schlagen oder sich im Kampfe mit dem weißen Bären und dem Seeungeheuer, dem Wallfisch, zu messen. Noch sieht man auf den Weiden um Elsfleth und in Stedingen als Scheuerpfähle für das Vieh die Kinnbackknochen des riesigen Thieres, welche die Kommandeure der Wallfischfänger als Trophäen ihrer nordischen Jagden heimbrachten. Und bis tief in die Delmenhorster Geest hinein ist der seemännische Sinn in dem kleinen Ackerbauer lebendig geblieben, der im Sommer auf dem arctischen Eise dem Robbenschlage oder Wallfischfange oblag und den Rest des Jahres mit der friedlicheren Beschäftigung des Landbaues zubrachte.

Der Verdienst auf der Seefahrt war gewöhnlich so hoch, daß der Fahrensmann sich als Versorgung für das Alter ein kleines Anwesen am Deiche kaufen konnte. Wer mit besonderem Glücke gefahren oder von Hause einiges mitzubringen hatte, durfte darauf Bedacht nehmen, mit Hülfe von Freunden und Verwandten sich selbst ein Schiff anzuschaffen, das er fortan in eigenem Namen führte. Dadurch kam auch der Schiffbau am linken Weserufer empor. Seit Alters her war an den Sielen und in den Ortschaften längs des Deiches eine Rahnschiffahrt vorhanden gewesen, die bei dem gänzlichen Fehlen guter Landstraßen im Innern die einzige Communication zwischen den kleinen Plätzen bildete. Jetzt trat ein Umstand hinzu, um diesen bescheidenen Keimen ein unerwartetes Wachsthum zu verleihen.

Waren bis zum Schlusse des vorigen Jahrhunderts unter dem Drucke der herrschenden Colonialpolitik keine Bremer Schiffe nach anderen außereuropäischen Häfen

gegangen, als etwa nach Grönland und der Davisstraße, so wuchs seit der Befreiung Nordamerikas und dem Abfalle der spanischen Colonien der directe transatlantische Verkehr zum Haupthandel Bremens heran. Mächtig hob sich die Schifffahrt auf der Weser und ihre bisherige Flotte genügte nicht mehr, um alle die Waaren zu holen und auszubringen, die in den Speichern der Hansestadt aus den neu gewonnenen Beziehungen sich anhäuften. Aus den Kommandeuren der Wallfischfänger wurden nun Kapitäne auf Kauffahrteischiffen. So hat sich zunächst im Dienste des Bremischen Handels und sodann selbstständig in der Frachtfahrt zwischen fremden Häfen seit dem Beginn dieses Jahrhunderts die Rhederei des Oldenburgischen Weserufers herangebildet, die weite Kreise der Kapitalisten in ihr Interesse zog, einer Reihe von Nebengewerben Aufschwung gab und Wohlstand, selbst Reichthum, an ihren Plätzen verbreitete.

Für Elsfleth drohte mit der Aufhebung des Weserzollses 1820 ein kritischer Wendepunkt einzutreten. Allein die Bewegung nach der großen Rhederei hatte bereits begonnen und der von altersher angesammelte verhältnißmäßige Kapitalreichthum der Bewohner des Ortes gab ihnen in dem neuen Betriebe bald einen Vorsprung vor den Vereinigungen der Stedinger Bauern und dem benachbarten Brake, wo die Verhältnisse erst gegen Schluß des Jahrhunderts im Entstehen waren.

Das Hauptcontingent der größeren Schiffe waren noch Ruffs und Gallioten, die den Handel Bremens mit den Ländern der Ost- und Nordsee vermittelten. Bald jedoch fing man an, den Gallioten durch die Takelage

des Schooners mehr Eleganz und größere Segelfertigkeit zu geben und damit den Uebergang zu den höheren Schiffsgattungen anzubahnen. Auch die Erinnerung an das einst so blühende Gewerbe der Grönländischen Fischerei war noch so mächtig, daß vielfache Unternehmungen auf Robbenschlag und Wallfischfang ins Leben gerufen wurden, die indessen sich wenig rühmen konnten, vom Glücke begünstigt zu sein. Die Schaaren der Wale, die ehemals um Spitzbergen sich tummelten, waren ausgerottet oder hatten sich in unzugängliche Gebiete zurückgezogen, wohin der grausame Mensch ihnen nicht zu folgen vermochte. Auch paßte die Unsicherheit des Erwerbes nicht zu der Methode der Kostenaufbringung durch kleine Kapitalien, dem sogenannten Partensysteme. Der Thran als Leuchtmaterial hatte schon lange mit dem Kübböl gekämpft, bevor beide in der Neuzeit durch das Mineralöl verdrängt wurden. Trotzdem der Staat sich mehrfach durch Uebnahme von Actien betheiligte, um sein Interesse für die Sache zu bekunden, die einst so tief in das Leben der Küstenbevölkerung eingegriffen hatte, mußten die verschiedenen Gesellschaften nach und nach liquidiren. Lieber fuhren die Oldenburger Schiffe, die wegen ihrer guten Bauart und zuverlässigen Mannschaft sehr beliebt waren, jetzt nach England, das seine Schifffahrtsgesetzgebung einer Aenderung unterzog, oder holten Getreide von dem Schwarzen Meere oder der Ostsee, womit namentlich in den Hungerjahren 1846 und 47 außerordentlich verdient wurde.

Als die fünfziger Jahre herankamen, waren die Kuffs fast verschwunden und an Stelle der so beliebten Schooner- gallioten nach und nach Schooner, Briggs und Barken

getreten, die auch in der jetzt massenhaft von der Weser anhebenden Auswanderungsbeförderung gute Dienste leisteten. Die staatliche Schifffahrtsgesetzgebung wurde nunmehr einer Revision unterzogen und der gestiegenen Bedeutung des Gewerbes entsprechend ergänzt. Es bildeten sich Actiengesellschaften für den Großbetrieb der Schifffahrt, welche jedoch mit ihrem schwerfälligem Apparate nicht im Stande waren, mit den bisherigen kleinen, sparsam eingerichteten Rhedereien wirksam zu concurriren und bald der Auflösung entgegen gingen. Als mit den sechziger Jahren das Dampfboot die Segelschiffe aus den europäischen Gewässern zu verdrängen anfang und die Passagierfahrt über den Ocean an sich riß, war die Elsflether Rhederlei in den Stand gesetzt, allmählig zum Baue größerer Schiffe überzugehen, wie sie die noch rentabel gebliebenen Fahrten nach der Westküste Südamerikas, nach St. Franzisko oder den neuerschlossenen ostasiatischen Ländern erforderten.

Die Jahre des Krieges von 1870 brachten der Rhederlei so reichlich bemessene Entschädigungen für weggenommene Schiffe und das erzwungene Stillliegen der übrigen, daß noch nie der Capitalzufluß nach dem kleinen Elsfleth ein so großer gewesen war und in dem Aufschwunge aller Gewerbe sich kund gab. Aber auch hier folgten den guten Jahren bald die mageren, und die Wirkungen einer beispiellos andauernden und über den ganzen Erdkreis verbreiteten Handelskrisis begannen auch für die Frachtschifffahrt fühlbar zu werden. Noch gab es einige lichte Augenblicke, z. B. wenn schlechte Ernten in Europa große Getreidezufuhren verlangten. Auch

hatte man nach dem Kriege mehrere Gelegenheitskäufe von eisernen Schiffen in England gemacht, die, weil sie an Unterhaltungs- und Versicherungskosten ersparten, noch gute Fahrten aufweisen konnten. Im Allgemeinen aber ist ein bedauerlicher Rückgang in den Erträgen des Gewerbes eingetreten, der es fraglich erscheinen läßt, ob die bisherige Grundlage überhaupt aufrecht erhalten werden kann und nicht eine Ueberleitung in andere Bahnen gesucht werden muß. Die Versicherungsgesellschaften, welche die Rheder selbst gegründet hatten, als die Flotte noch klein war und die Reisen nach wenig zahlreichen und nahe gelegenen Häfen gingen, konnten bei ihrem geringen Umfange das Risiko nicht mehr tragen, nachdem die Schiffe im Werth gestiegen waren und die Fahrten in weitere und gefährliche Gewässer sich ausdehnten. Sie sind daher 1880 sämmtlich in Liquidation getreten. Die größeren Schiffe waren für Kohlenfrachten nach den überseeischen Stationen und andere Massenartikel noch gesucht, während das Gros der kleineren, die man nicht so rasch los werden konnte, sich in Reisen ohne Verdienst dahinschleppte, bedrängt durch die zunehmende Concurrenz der Dampfschiffe und das eigene Ueberangebot an allen Orten.

Sicherlich wäre es besser gewesen, wenn das auf der Association kleiner Kapitalien und der eigenen Handwerkskunde beruhende Gewerbe schon früher den Uebergang zur Dampfschiffahrt, zunächst innerhalb der europäischen Fahrt, hätte finden können, welche allerdings weitaus concentrirtere Mittel und vielseitige technische Beihülfe beansprucht und damit einen mehr oder weniger energischen Bruch mit der bisherigen Tradition erheischt.

Wer die am Flusse sich hinziehende Ortsstraße entlang wandert, wird der äußeren Erscheinung des Städtchens nicht anmerken, daß sich hier ein Hauptsitz des nächst dem Landbaue wichtigsten Gewerbes des Herzogthums befindet. Ueber den Deich sehen die kleinen Häuser der nach mühseligem Leben in den Ruhestand getretenen alten Kapitäne auf das geliebte Element hinaus, alle mit einem sorgsam gepflegten Garten und nach Schiffermanier sauber in Delfarbe gehalten. Ein neuer Stadttheil ist auf den Weiden hinter der Eisenbahn im Entstehen begriffen. Hier erhebt sich auch das neue Gebäude der 1832 gegründeten Navigationschule. Und wer in der Zeit, als die Schifffahrt in Blüthe stand, in den Ort kam, hörte auf der Straße keinen anderen Lärm, als das gleichmäßige Klopsen und die eintönigen Laute von den Werften. Hier ragte von einem Helgen die scharfe Spitze eines im Bau befindlichen Schiffes über die Straße hinweg, dort lagen andere zur Reparatur auf dem Strome. Aber draußen in allen Meeren und Zonen arbeitet und schafft noch immer die junge Mannschaft und der Haupttheil der Flotte, die noch an die hundert größere Schiffe zählt und ein im Verhältniß zu der geringen Einwohnerzahl recht ansehnliches Capital repräsentirt. In der Aufeinanderfolge der deutschen Rhedereistädte kommt Elsfleth als 4. Platz gleich nach Rostock und vor Stettin.

* * *

Die Verbindung zwischen Elsfleth und Brake war noch bis vor wenigen Jahren hauptsächlich durch die Dampfschifffahrt unterhalten und im Winter oft Monate

lang unterbrochen. Jetzt führt die Chaussee und die Eisenbahn unten am Deiche hin. Aber dem Fußwanderer wird nach wie vor die Deichkappe die angenehmste Anregung bieten. Zur Rechten das buntbewegte Leben einer Wasserstraße, Leichterfähne und Fischerboote kreuzen auf und ab, die Passagierdampfer unterhalten ihre regelmäßigen Fahrten, jetzt leucht ein Schlepper vorbei, in langer Linie die bis an den Rand gefüllten Fahrzeuge hinter sich, jetzt gleitet einsam und stolz mit der ablaufenden Fluth eine große Bark hinab, die zum ersten Male auf der Seefahrt sich erproben soll. Und auf der anderen Seite, als wollte der Deich sie schützen nicht nur gegen den Andrang des täglich aufsteigenden Wassers, sondern auch gegen die Unruhe und Hast des Verkehrs auf dem Strome, das friedliche Idyll einer Marschlandschaft, Weide an Weide, eine unendliche grüne Fläche bis an die Reihe der buschumgebenen Bauernhäuser im Hintergrunde und wie mit weißen Pünktchen besäet von dem zahlreich grasenden Vieh.

In einem großen Bogen breitet sich die Marsch um Eszleth aus. Dem Laufe der alten Line folgend stößt sie bei Großenmeer tief in das Moor hinein, während dieses im Norden bei Oldenbrock wiederum das Terrain behauptet und bei Hammelwarden eine Insel mitten im Kleiland bildet.

Vom Deiche aus überschaut man die verschiedenen Formationen des Bodens, welche die neueste Epoche der Erdbildung an den Rand des alten Diluviums angehäuft hat. Unmittelbar an die Geest schließt sich zuerst das Hochmoor an, eine öde, dem Raubbau der Brandcultur

ausgesetzte Fläche. Dann fällt das Land allmählig ab, auf dem Grunde abgebauter Roggenmööre erscheinen grüne Moorniesen und wo sie enden, stehen auf hohen Warfen die Häuser der Bauern in denselben langen Reihen, wie sie vor 600 Jahren die ersten Ansiedler hier errichteten. Jetzt beginnen die Zeichen der Marschbildung, zuerst nur ein dünner Ueberzug von Klei auf den anmoorigen Feldern, dann steigt das Land wieder auf, da vorne die Aufschlickung noch fortging, als das Wasser nicht mehr nach hinten gelangen konnte, bis zuletzt die hohen Fettweiden am Deiche die Reihenfolge der Bodenarten abschließen. Fruchtbar und ertragsreich ist das Land für den, der es nukt, aber ebenso monoton für den, welcher den landschaftlichen Reiz der Gegend sucht. Keine Baumgruppe unterbricht die grüne Einförmigkeit, nur einzelne alte Weidenstämme stehen melancholisch am Rande der Wege und um die Kirchen und Wohnungen drängen sich Eschbäume und hohe Eichen mit niedrigem Gebüsch. In geraden Linien und möglichst im rechten Winkel durchschneiden Chaussees, träge dahinfließende Kanäle und Zuggräben dieses Weidegebiet. Alles fehlt, was selbst der Geest gefällige Anmuth verleiht, die Mannigfaltigkeit des Terrains, der Gegensatz von Hügel und Thal, der Wechsel von Busch und Wiese, wogendem Kornfeld und sandiger Haide. Hier gewährt die Natur mühelos die Fülle ihrer Gaben, auf diesem Graslande herrscht fortwährende Ernte ohne Einsaat, und behäbige Menschen und schwerwandelndes Vieh zeugen von der Leichtigkeit aller Existenz.

Denselben Character, wie in dem Gesamtbilde dieser Gegend, findet man in der Welt der Pflanzen und Thiere

wieder, welche dieselbe bevölkern, eine Größe und Leppigkeit in den einzelnen Exemplaren, aber eine Armuth an Geschlechtern und Arten. In den Gräben, auf dem immer feuchten Schlamm und in der tiefen windgeschützten Lage wuchern Sumpfgewächse in unglaublicher Zahl und legen Zeugniß ab von der ungemeinen Fruchtbarkeit, welche dem angeschwemmten Boden innewohnt. Die Marschweide strotzt von dem Saftreichthume ihrer Gräser, aber wenig Blumen und bunte Kräuter beleben den dichten Teppich, und wenn der Landmann das Heu von den Wiesen erntet, so wird man vergeblich den würzigen Duft suchen, den selbst die Sand- oder Moorniese dem getrockneten Grase mittheilt, obgleich dasselbe an Nahrhaftigkeit dem des echten Marschlandes weit nachsteht. Stundenlang begleiten mächtige Rohrfelder den Lauf des Flusses, öde in dem einförmigen Graugrün der Blätter und nur belebt, wenn rauschend der Wind darüber fährt, daß die hohen Halme wie die Wellen des Meeres sich heben und senken.

Wenig Thierarten sind auf der fahlen baum- und buschlosen Ebene vertreten. Nur das Reich der Vögel, in einzelnen Gattungen massenhaft vorhanden, bildet neben dem grasenden Vieh die hauptsächlichste Staffage der Landschaft. Da hat auf jedem Bauerhause und jeder Scheune der rothbeinige Storch sein Nest gebaut und schreiet ernst die Wiese auf und ab, bis im August auf dem Sieltlande die Schaaren aus dem ganzen Reviere sich sammeln, um gemeinsam die Reise zum Süden anzutreten. Da schleicht mit gesenktem Haupte der scheue Fischeiher umher oder bleibt unbeweglich stundenlang am Sieltiefe stehen, um auf Beute zu lauern. Da hat auf

den Bäumen um den Hof sich in ganzen Colonien die Saatfrähe angesiedelt, und der Landmann weiß nicht, ob er sie schützen soll, weil sie Engerlinge und Mäuse vertilgt, oder grausam vernichten, weil sie auch Gefallen an dem Korne auf dem Acker findet. Da umkreist der Kibitz ängstlich schreiend den Wanderer oder jagt nach der Krähe, die es ebenso wie den Menschen nach seinen Eiern lüstert, bis die Sorge für die junge Brut überstanden ist und nun im Herbst Alle zu ungeheuren Flügen sich zusammen-thun. Und aus den Städten in weitem Umkreise treffen im Sommer hier die Staare ein, um gesellig die schöne Jahreszeit bei trefflicher Würmermast und allerlei Kurzweil zu verbringen. Sie trippeln zwischen dem Weidevieh und lassen sich ruhig auf dem Bließe der Schafe nieder, welche sie von mancherlei Plagegeistern befreien. Gegen Abend vereinigen sie sich zu wolkenartigen Schwärmen, die hoch oben im Himmelsblau wie auf Kommando die wunderbarsten Flugmanöver ausführen, wobei das Rauschen der Schwingen die Luft durchzittert, bis auf einmal der ganze Zug auf das Schilf am Flusse niederfällt, wo sie, gesichert vor räuberischem Ueberfalle, noch lange schreien und unermüdlich schwatzen, ehe der Kopf unter die Flügel sinkt und endlich die Nachtruhe auch diese lustigen Gesellen übermannt.

Wenn im Frühjahr nach einem lauen Regen wie durch Zauberschlag die abgestorbene Fläche sich mit lebhaftem Grün überzieht und das niedrige Sietland von den Butterblumen weithin mit goldigem Scheine leuchtet, bietet diese Marsch auch für verwöhntere Augen einen herzerfreuenden Anblick. Dann beginnt der Bauer nach

und nach das Vieh aus dem Stalle auf die frische Weide zu lassen, zuerst das Jungvieh, dann die zur Mast bestimmten Ochsen und zuletzt das zarte Geschlecht der Milchkühe, die verwöhnt durch das warme Winterquartier noch fröstelnd im Frühlingswinde schauern. Aber nicht lange dauert es, bis an dem Ueberflusse des jungen Grases die Begierde zum Fressen erwacht und nun Alles in dem beneidenswerthen Geschäfte des Käuens und Wiederkäuens den Zweck seines Daseins erfüllt.

Die Weidewirthschaft ist durch die Beschaffenheit des Bodens bedingt und hat sich aus diesem Grunde hier auch erhalten, nachdem die übrigen Theile der Marsch zum überwiegendem Körnerbau übergegangen sind. Die obere Bauschicht, die von den Wurzeln der Gräser durchdrungen und dadurch locker gehalten wird, ist im Durchschnitte nur einen halben Fuß stark. Unter derselben liegt der Kniek, jene zähe unfruchtbare Erdlage, die muthmaßlich durch einen chemischen Proceß bei der ersten Marschbildung entstanden ist, als in Folge der schlechten Abwässerung und der häufigen Ueberschweemmungen das Wasser in dem niedrigen Lande stagnirte und noch kein Pflug die untere Erde mit der Luft und den erwärmenden Strahlen der Sonne in Berührung brachte. Jahrhunderte lang ist die Viehzucht die Hauptsache in der Marsch gewesen. Nur vereinzelt nahm man das schwere, nicht zu niedrig belegene Land unter den Pflug, um Sommergerste und vor allem schwarzen Hafer zu bauen, der Futter für das Vieh und Grütze für den Haushalt lieferte. So war es bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts. Als aber dann in den 80er und 90er Jahren

das Vieh schaarenweise von verderblichen Seuchen hinweggerafft wurde und bald darauf während der Kriegsjahre das Korn hoch im Preise stieg, begann in den an der Küste belegenen Marschdistrikten ein bedeutender Umschwung der Wirthschaftsweise. Man fing an Wintergerste, Bohnen und Weizen zu bauen, und indem man aus Holland die Rapssaat übernahm und durch Aufsäen von Klee das aufgebrochene Land schneller als durch natürliche Verasung wieder zur Weide niederlegte, entstand das hier noch jetzt gebräuchliche System der Fruchtfolge. Die leichterdige Marsch, die man bisher nicht angerührt hatte, verbesserte man durch das seit der Weihnachtsfluth von 1717 zur Anwendung gekommene Wühlen, indem man die kalkhaltige Erde des Untergrundes mit der oberen Krume vermischte. So fand hier neben der bis dahin begünstigten Viehzucht der Körnerbau allgemeinen Eingang. Vielleicht, daß nochmals die Wirthschaftsmethode sich ändert, nachdem seit den 60er Jahren die Conjuncturen sich wieder auf die Seite der Viehhaltung gewandt haben, vielleicht, daß auch diese Marsch, wie das hochentwickelte England, zur Viehhaltung zurückkehrt, von welcher vor Jahrhunderten ihre Landwirthschaft den ersten Ausgangspunkt genommen hat.

Mit dem geringsten Aufwand an Arbeit, ohne Verwendung von Saatkorn ist die Weidewirthschaft das Bild des extensiven Betriebes. Nachdem im Frühjahr auf den Märkten das letzte magere Stück eingehandelt und die Weide vollbesetzt ist, beginnt die lange Sommerszeit, wo der Himmel für den Landmann arbeitet, indem er Regen und Wärme spendet, damit es auf der grünen

Tafel den vierfüßigen Gästen nie an Nahrung fehle. Ein weit verzweigtes Ent- und Bewässerungssystem, welches schließlich in dem breiten Bette des Moorriemer Kanals sich vereinigt, das Winterwasser zur Weser leitet und im Sommer von dieser das süße Wasser zuführt, sorgt dafür, daß in den Gräben stets ein frischer Trunk zur Stütze der Mast vorhanden ist. Gemüthlich wandelt nun der Hausherr jeden Morgen mit der Pfeife über die Weiden, um nach dem Wohlbefinden und dem zunehmenden Fettansatz seiner Thiere zu sehen und mit besonderem Stolze bei den 4jährigen Ochsen zu verweilen, wahren Prachteremplaren, mit denen er im Herbst ein schönes Stück Geld zu verdienen hofft. Raum bringt die Heuernte auf einige Zeit ein rascheres Tempo in diesen bequemen Betrieb.

Nur zwei Sorgen sind es, welche seine Resultate beeinträchtigen können. Bei bedeckter Luft mit warmem Regen pflegt das Gras vorzüglich zu wachsen, aber wenn ein anhaltender Ostwind den Boden ausdörret, wenn der Himmel seine Pforten verschlossen hält und unerbittlich die Sonne auf die verschmachtende Fläche brennt, so wird der Heuertrag schlecht ausfallen und auf der Weide die Nahrung knapp werden, so daß im Herbst das Vieh nicht das ihm zukommende Gewicht aufweist oder aus Mangel an Winterfutter zu jedem Preise verschleudert werden muß. Fast verderblicher noch als die Dürre können die Mäuse, die uralte Landplage der Marsch, auftreten. Sie sind das ganze Jahr auf den Weiden sichtbar, und die Bauern sagen, daß sie sich auf das hohe Moor zurückziehen, wenn es ihnen auf der Marsch zu naß oder zu kalt

werde. Wenn jetzt ein lauer Winter oder eine vorzeitige warme Witterung schon früh die Vermehrung in Gang gebracht hat, so kann das unscheinbare Thier durch seine Massen bald zum Schrecken werden. Es scheint, als ob die üppige Natur dieser Weidegegend auch darin ihre unerschöpfliche Zeugungskraft offenbaren will, daß sie jetzt ihren ärgsten Feind zu ungezählten Schaaren anwachsen läßt. Und wie eine Plage Pharaon's bricht es herein, unwiderstehlich, mit elementarer Gewalt. Nichts verschlägt, was Bussarde, Wiesel, Krähen und eine kleine Art Eulen rauben. Unruhig verfolgt der Landmann, wie die Laufgänge der Mäuse im Grase sich mehren, wie es überall huscht und raffelt. Im Anfange sucht man noch mit allerlei Fangmethoden dem Uebel zu steuern. Strychninweizen und Phosphorpillen werden gelegt, Dampf und Wasser wird in die Löcher gelassen, die Heumietthen und Necker werden mit schmalen Gräben umzogen, in denen die Mäuse entlang laufen und sich in Töpfen fangen. Kinder und arme Leute gehen die Weiden ab, besonders nachdem die Gemeinden durch polizeiliche Vorschriften über Giftlegen und durch Auslobung von Prämien für todt eingelieferte Mäuse eine systematische Bekämpfung zu organisiren begannen. Gewiß, daß man auf solche Art eine vollständige Verwüstung des Graswuchses hindern oder wenigstens eine Zeit lang aufschieben kann. Aber nicht immer ist das Glück so günstig und zeitweilig muß der Bauer es erleben, daß das Ungeziefer statt seiner Herr auf den Weiden wird. Dann ist bald das Gras bis auf die Narbe vertilgt und alles Grün verschwunden. Noch ragen einzelne Däsen aus der Verwüstung hervor,

aber wenn man näher zuschaut, ist auch dieses Grün nicht mehr die nährnde Marschpflanze, sondern der giftige Durock, den allein Schafe und Gänse fressen und selbst der Mäusezahn verschont. Nur der Hunger und der Winter mit nasser Kälte und Glatteis, bei welchen die Mäuse erstarren oder in ihren Löchern ersticken, bringt dem gierigen Volke das Verderben. Phänomenal wie sie gekommen, ist die Plage jetzt auf einmal verschwunden. Man nimmt nicht an, daß zwei Mäusejahre auf einander folgen, aber die Unmenge von Disteln, die im nächsten Sommer auf dem durchwühlten Lande aufschießen, zeugen noch einige Jahre von dem Ereignisse, das die Hoffnung auf einen gesegneten Herbst zu Schanden werden ließ.

Wenn in besseren Jahren genugsam gewachsen ist und keine Dürre oder Mäuseplage den Weidegang aufgehalten oder allzu frühzeitig abgebrochen hat, so kommt für den Landwirth die Zeit der Ernte. Schon im August sind die Schlachter von der Geest, die jüdischen Händler und Commissionäre erschienen, der Handel mit dem fetten Vieh beginnt und die Preise setzen sich fest, welche entscheiden, ob der Weider mit Verlust oder Schaden gearbeitet hat. Was nach auswärts bestimmt ist, wird auf der Bahn verladen und der letzte Rest findet auf den Herbstmärkten Absatz, welche in den kleinen Orten nach bestimmter Reihenfolge abgehalten werden.

Einsam wird es jetzt auf dieser noch vor Kurzem so belebten Weide. Nur die Schafe gehen noch draußen, die unter ihrem dicken Pelze sich in der rauhen Luft wohler befinden, als im Stalle, und einzelnes Jungvieh, für welches man an Winterfutter sparen will. Auch die

Staare und Ribiße haben sich verzogen, aber andere Gäste aus der Vogelwelt sind an ihre Stelle getreten, die der von Norden heranrückende Winter vor sich her nach dem Süden jagt. In langen spitzen Winkeln fliegen Schaaren wilder Gänse schreiend durch die Luft, sie suchen Nahrung am Rande der niedrigen Wiesen, welche das Binnengewasser langsam überstaut, sie lärmen und zanken auf den menschenleeren Plätzen im Flusse, wo sie unter Schnee und Eis den grünen Pflanzenresten nachgehen, bis der Frühling sie wieder zu ihren nordischen Brutplätzen treibt und aus dem Süden die einheimischen Vögel zurückkehren, um das weite Gebiet aufs Neue zu bevölkern.

* * *

Anderes sah es in der Gegend aus, wenn wir vielleicht 800 Jahre zurückgehen, als eben ein neues Jahrtausend der christlichen Zeitrechnung über einen öden und noch wenig bekannten Landstrich angebrochen war, durch welchen die Weser mannigfach verzweigt und langsam ihren Weg zum Meere suchte. Wo jetzt hinter dem Orte das Elsflether Sieltief mündet, ergoß sich einst die Lüne, der Hauptmündungsarm des Stromes, wenn man seinen Oberlauf in gerader Richtung nach Norden verlängert. Wie eine alte, aber durchaus glaubhafte Sage lehrt, war der spätere östliche Hauptarm damals so schmal, daß man ihn auf Brettern und Stegen überschreiten konnte und daß die Weststedinger ohne Schiffe die Ansiedelungen der Oststedinger besuchten. Ein anderer Arm, von dem das Räteburger Sieltief übrig geblieben zu sein

scheint, zweigte sich bei Hammelwarden ab und vereinigte sich dort, wo Namen wie Meerkirchen, Großenmeer und Oberströmishe Seite noch heute an eine bedeutende Wassermenge erinnern, mit der Lüne, worauf beide die Bezeichnung der Jade annahmen. Erst im 15. Jahrhundert wurde dieser Weserarm, auf dessen Gebiet sich das alte und neue Feld, die Gemeinden Oldenbrock, Großenmeer und Jade mit der angrenzenden Schweiburg befinden, bei Salzendeich durchschlagen, aber erst im vergangenen Jahrhundert gelang es, das neue Terrain definitiv gegen den Jadedeich zu sichern.

Einzelne hohe Inseln hoben sich aus dem Delta hervor. Sie waren schon früh mit menschlichen Wohnstätten besetzt, während zwischen ihnen und dem Rande der Geest eine breite Morastfläche, Wasserlachen und Bruchland mit Erlen und Birken sich ausdehnte, welches der Fluß bei jeder höheren Fluth bespülte und fortfuhr, mit seinem fruchtbaren Niederschlage zu überziehen. Wenn es richtig ist, daß der heilige Ansgar schon im 9. Jahrhundert die Kirche zu Elsfleth gründete, so haben wir hier die älteste und bedeutendste Insel zu suchen. Die Kirche lag im jetzigen Weserbette, doch noch im 17. Jahrhundert will man bei tiefer Ebbe die Trümmer des Thurmes im Wasser wahrgenommen haben. Nachdem sie von dem Flusse verschlungen und von ihren Resten die Bardenflether Kirche errichtet war, baute man 1348 weiter zurück die jetzige Kirche und weihte sie dem heiligen Nicolaß, dem Bändiger der Fluthen. Vielleicht eben so alt ist die Kirche zu Berne auf der schon früh besiedelten Lechterseite des Stedingens, südlich der Hunte.

Einzelne kühne Anbauer hatten auch schon im Sumpflande an günstig gelegenen Punkten sich ein unsicheres Heim gegründet, und von der Geest trieben die Bewohner zur Sommerszeit das Vieh in die grünen Flächen hinunter, die zur gemeinsamen Weide für die Nachbarschaft dienten. Mit Beginn des 12. Jahrhunderts hebt aber von der Obrigkeit geleitet die planmäßige Eindeichung und Trockenlegung der Sümpfe an. In wenigen Jahrzehnten verändert sich vollständig die Physiognomie der Gegend.

Es war die Zeit, da der landwirthschaftliche Betrieb, noch immer nahezu der einzige Erwerbszweig der Deutschen, der in mühseliger Arbeit die von Sumpf und Urwald strotzende Germania des Tacitus in fruchtbares Culturland umgeschaffen hatte, der rapiden Zunahme der Bevölkerung nicht mehr genügte und für den Ueberschuß der Jugend nichts übrig blieb, als auszuwandern. Mächtig ergossen sich jetzt die Schaaren der Colonisten über die Elbe, sie besetzten das böhmische Waldgebirge und das fruchtbare Thal der Weichsel, sie zogen die Donau hinunter, und am weitesten nach Osten, in Siebenbürgen, fanden Leute aus der Rhein- und Moselgegend neue Sitze. Fast $\frac{2}{3}$ alles Landes, in welchem jetzt die deutsche Zunge klingt, wurde damals friedlich erobert und besiedelt. Im Innern Deutschlands drängte man sich den Städten zu, die um die alten römischen Colonien und die neuen Bischofssitze emporzublühen begannen, und wo noch ein bis dahin vergessener anbaufähiger Landstrich ausgekundschaftet war, zeigten sich Ansiedler mit dem Rodungspatente des Grundherrn, der solche Anträge nicht

ungern bewilligte, weil der Anbau seine Einkünfte aus dem bis dahin nutzlosen Lande vermehrte.

In diesem Jahrhundert einer großen Wanderbewegung des deutschen Bauernstandes sind auch die Tieflande der Unterweser bevölkert, die unter dem Namen Stedingens zusammengefaßt werden und von welchen Weststedingen von der Mündung der Dichtum bis zum Lockfleth reichte, wo bei Ovelgönne eine Furth war und das Land der Friesen anhub.

Die Grundherrschaft über diese Niederung, soweit nicht auf den vereinzelt Inseln schon uralter Anbau vorhanden war, hatte der Erzbischof Adalbert zu Bremen sich durch Kaiser Heinrich IV. in einer Urkunde vom Jahre 1062 schenken lassen, und es dauerte nicht lange, so sehen wir ihn das Privilegium zum Besten der Kirche nutzbar machen. Meistens geschah dies in der Weise, daß er das Land an einzelne Unternehmer, Klöster und Adelige der Nachbarschaft vertheilte, mit der Befugniß, dasselbe wiederum an Colonisten auszugeben, wobei er sich billigerweise seine eignen Rechte als Oberherr vorbehielt. Es war eine Art der Colonisation, wie sie später bei den Holländischen und Ostfriesischen Fehnkompagnien stattfand. Die Gesellschaft erhält die Einweisung und zieht ihrerseits Anbauer heran. So erhielt das Kloster Rastede das Bruchland an der Linc, den Lincbrock, auf dem Gebiete der jetzigen Gemeinden Oldenbrock und Neuenbrock. In der Mitte des trocken gelegten Sumpfes erhob sich ein einsames Gotteshaus, das später wieder einging, als seine Pfarrgenossen neue Kirchen in größerer Nähe ihrer Wohnungen errichteten.

Und nun drängt sich ein buntes Völkergemisch heran, Sachsen, Friesen und Holländer, die Erzbischof Friedrich schon bei Bremen in besonderen Dörfern angesiedelt hatte und die jetzt der Colonie Holle den Namen gaben. Vom Rande des Moores aus, wo die ersten Häuser den Angriffen der täglichen Fluth entrückt waren und die vorliegenden Viehweiden zur Sommerszeit den nöthigen Unterhalt gewährten, begann jetzt die Eindeichung und Entwässerung der Sümpfe.

Ganz genau scheidet sich dieser neue Anbau noch heute von den ältesten Wohnstätten auf dem hohen Lande bei Elsfleth und auf der Lechterseite bei Berne. Während hier die Grundstücke zerstreut liegen, wie sie zufällig erworben und zu Hufen vereinigt wurden, ging dort eine Eintheilung des Landes von Seiten der Obrigkeit oder des Unternehmers voraus, nach welcher die in Schaaren anlangenden Colonisten ihre Loostheile angewiesen bekamen. Eine einzige Straße am Moore entlang reichte die Bauen gleich Perlen an einem Faden und vom Moore zog man sie lang und schmal bis zum alten Deiche hin, so daß jeder Anbauer von jeder Bodengattung gleichviel empfing und durch die schnurgraden Gräben an beiden Seiten außerdem den Vortheil der besseren Abwässerung erzielte. Das Verfahren war ähnlich der jetzigen staatlichen Colonisation im Moore. Die im 12. Jahrhundert entstandenen Moorriemer Dörfer bieten noch jetzt genau den Eindruck einer modernen Fehncolonie. Vor der Häuserreihe läuft der zur Sicherung und Verbindung der Wohnungen angelegte hohe Weg, die jetzt chaussirte Oberstraße, an welcher sich die aus Lehm und Fachwerk er-

bauten Hütten der ersten Ansiedler lehnten. Parallel im Lande folgt die Niederstraße und von der Oberstraße bis zum alten Deiche führt für jede Bauerschaft, gewöhnlich neben dem Sieltiefe her, der Helmerweg.

Den Kern des bunt durcheinander gewürfelten Volkes, das sich hier zusammen gefunden hatte, bildete ein freier Bauernstand. Das Rechtsverhältniß zwischen ihm und dem Unternehmer, der zugleich als Richter der Colonie fungierte, und dasjenige beider zu dem Oberherrn in Bremen war bestimmt durch das sogenannte Holler Recht. Der nach Holler Recht Lebende war persönlich frei und saß auf eigenem Grund und Boden. Er schuldete dem Leiter der Colonie oder dem kirchlichen Institute, das mit derselben bewidmet war, nur den Holler Zins und den Holler Zehnten, welche dem Empfänger kein Recht an dem Gute selbst gaben.

Die zweite oder dritte Generation der Ansiedler war bereits zum Wohlstande gelangt. Es war natürlich, daß der auf farger Sandscholle sitzende Adel der Nachbarschaft neidische Blicke auf das reichgewordene Bauernvolk Stedingen's warf und mit geschichtlicher Nothwendigkeit auch hier der Kampf um Zins und Zehnten entbrennen mußte, der im übrigen Deutschland die alte Gemeinfreiheit bereits zu Grunde gerichtet hatte. Aber mit dem friedlichen Landbau hatten die Marschbewohner jetzt auch das Tragen der Waffen gelernt, und das Bewußtsein, durch eigene Arbeit und Fleiß sich eine Existenz in dem zweifelhaften Bruchlande gegründet zu haben, wird die zähe Haltung erklären, womit dieselben ablehnten, Unterthanen eines geistlichen oder weltlichen Herrn zu werden.

Vielfache Unternehmungen mißlangen und erst dem Erzbischof Gerhard glückte es, das dynastische Sondergelüste mit dem Aushängeschild des Kreuzes zu bedecken und als Keizerkrieg den Vernichtungskampf des Herrenstandes gegen den bäuerlichen Trotz zu organisiren. Ueber der Wahlstatt von Alteneß aber spannen Sage und Dichtung ihre goldenen Fäden und so mächtig war die Wirkung der gleißenden Form, in welche die Kirche das Werk zu verhüllen wußte, daß meistens auch die Geschichtsschreibung an der Außenseite haften blieb, wenn sie gleichsam mit protestantischer Genugthuung die Stedinger als Vorläufer der kirchlichen Reformbewegung feierte, während doch der eigentliche Kern des Kampfes ein politischer war, der selbige, wie in den späteren Schlachten der Bauern in den Alpen und am Nordseestrande.

* * *

Bei Lienen macht der Deich eine Ecke und von hier hat man einen hübschen Blick auf die Wasserseite der Stadt Elsfleth mit der Reihenfolge ihrer Schiffswerften. Wo jetzt im Lande die drei Liener Bauen neben einander liegen, stand einstens durch Graben und Pallisaden geschützt eine Burg, hinter welcher hartherzige Vögte ihren Uebermuth an der Landbevölkerung verübten. Eine gleiche Burg war auf dem Lichtenberge, dem Einflusse der Ollen in die Hunte gegenüber. Man weiß nicht genau, welchem Geschlechte diese Häuser gehörten. Es war der Anfang der Stedinger Erhebung, als nach gemeinsamer Verab-

redung die Mooriemer die Weserfeste und die Oldenbrocker die Hunteburg überfielen und dem Erdboden gleich machten.

Bei unserem Weitermarsche nach Brake treffen wir jetzt Haus an Haus. Freundlich ist der Anblick, wenn im Frühjahr sich die Obstbäume in den Gärten mit Blüthen bedecken. Im Stedingerlande südlich der Hunte war in den früheren Jahren, als der Schiffsbau, die Reepschlägereien und Segelmachereien noch florirten, der jetzt fast verschwundene Hansbau eine gute Einnahme für den kleinen Besitzer. Zwischen Elsfleth und Brake ist der Anbau des weißen Kohls vorherrschend, dessen gewaltige Köpfe im Spätherbste geschnitten und auf den Markt nach Bremen und Oldenburg verfahren werden. Der Bauer, der den Kohl, wie den Raps in den Seemarschen, als eine gute Vorfrucht für Getreide schätzt, giebt das Land an kleinere Leute aus. Er selbst besorgt die Bestellung mit dem Pfluge und demnächst das Verfahren des Kohles nach dem Verladungsplatze am Wasser, worauf der kleine Pächter pflanzt und mit den aufgestapelten Köpfen zu Markte zieht.

Außerdem bietet das Wasser mannigfache Gelegenheit zum Verdienste. In Hammelwarden ist der Mittelpunkt der Weserfischerei. Hier und dort sind Reihen von Pfählen in den Strom hineingeschlagen und bezeichnen die Fischereigründe in den außerhalb des Fahrwassers belegenen Buchten, welche die Fischer herkömmlich unter sich vertheilt haben. Als der erste steigt im Frühjahr der silberhelle Stint aus der See in den Fluß auf und wird massenhaft in den langen sackförmigen Netzen, die zwischen

jenen Pfählen befestigt werden, gefangen. Dann folgt der Stör und der Lachs, welche man auf dem Grunde des Flusses mit Treibnetzen zu erreichen sucht. Auch das geheimnißvolle Liebesleben des Aales hat die neueste Forschung auf diesen charakteristischen Wandertrieb zurückgeführt. Ihn fängt man in den aus Rorbweiden geflochtenen Reusen, in welchen vorne eine Handvoll Köderfische gelegt wird. Andere Beute gewähren Maifische und Schnepel. Im Ganzen ist der Fang nicht sehr ergiebig. Strombauten vermindern fortwährend die längst der Ufer sich hinziehenden Fischereiplätze, die Anstalten der Weser-correction werden gerade die günstigsten Laichstellen in Wegfall bringen, die nach Bremen wieder hinaufgehende größere Dampfschiffahrt beunruhigt das Wasser und reißt den Laich los. Der Stör ist fast verschwunden. Der Lachs zieht in Masse vorüber, geht aber selten ins Garn. Es mag sein, daß grade bei diesem werthvollen Fische die Fangmethode noch einer Verbesserung fähig ist und größere Anstalten verlangt. Nur Stinte und Aale bilden das Hauptergebniß der mühevollen Arbeit, die dem Fischer wenig mehr einbringt, als er für seinen bescheidenen Haushalt und für den Unterhalt seines Dielenschiffes und seiner Netze nöthig hat. Lezthin ist zur Hebung der Fischerei die Anlage eines Schonreviers und die Bestellung eines staatlichen Aufsehers zwischen den theiligten Uferstaaten verabredet worden.

In Raseburg überrascht uns ein Hauptwerk der oldenburgischen Wasserbautechnik, der neue Siel der Moorriemer Canalacht mit seinen zwei großen gewölbten Oeffnungen und den gewaltigen Thüren. Eine steinerne Tafel

an dem 1868 beendigten Werke enthält die Namen der Baumeister und der mitwirkenden Beamten der Genossenschaft.

In Folge der fortschreitenden Cultivirung der Moore und des niedrigen Marschlandes in den eben geschilderten Moorriemer Gemeinden preßten sich die tieferen Moorschichten wie ein Schwamm zusammen, und die Entwässerung dieser einer nachhaltigen Senkung ausgesetzten niedrigen Flächen durch das höher aufgeschlickte Land an der Hunte war immer schwieriger geworden. Selten lief auch in dürren Sommern alles Land vollständig trocken und wie zu der Zeit der ersten Ansiedelung drohte ein Zustand dauernder Versumpfung einzutreten, bis man sich im Jahre 1844 zur Anlage eines Canals nach der Elsflether Mühle hin entschloß, welche die nach der Hunte gehenden Siele der einzelnen Bauerschaften abfing und das Binnenwasser nach der Weser ableitete, wo der Fluthwechsel größer, der Ebbestand tiefer und die Einwirkung des Oberwassers geringer war. Den im Jahre 1845 neu erbauten hölzernen Siel traf das Geschick, durch die furchtbare Sturmfluth vom 21.—22. October 1846, deren Höhe in den oberen Flußgegenden die der Sturmfluth von 1825 noch überstieg, weggerissen zu werden. Erst im nächsten Sommer gelang die Reconstruction des Sieles. Die Gesamtkosten der Canalanlage waren dadurch auf 258 000 *M* gestiegen. Man hatte eine durchschnittliche Senkung des Wasserstandes im Binnenlande um einen Fuß erreicht. Allein das nasse Frühjahr 1867 zeigte, daß auch damit noch nicht genug gethan war. Die Fortsetzung des Canals nach Käseburg wurde beschlossen und

rasch durchgeführt. Es war damit der Sommerwasserstand in Südermoorriem nochmals um einen Fuß erniedrigt. Die Kosten der letzten Anlage haben 350 000 *M* betragen, aber den Grund zu dem jüngsten Wohlstande der Moormarsch des alten Stedingens gelegt.

Von Hammelwarden an tritt die städtische Entwicklung am Deiche immer deutlicher hervor und unmerklich sind wir mitten in Brake angelangt.

Die junge Stadt Brake ist der Haupthafenplatz des linken Weserufers, während in dem älteren Orte Esfleth das Großkapital der Rhederei residirt. Die äußere Erscheinung beider Orte ist die gleiche, eine lange Straße die Weser entlang, an welche sich einzelne in das Land führende Querstraßen angeschlossen haben. Die Kaje am Strome bietet wenig Interessantes mehr. Der Hauptverkehr hat sich nach dem im nördlichen Theile der Stadt belegenen Binnenhafen hingezogen. Dieser ist ungefähr 1000 Fuß lang und durchschnittlich 400 Fuß breit, an seiner Oberfläche also fast so groß wie das alte Bassin in Bremerhaven. Es wurde 1858—60 erbaut, indem man den Klippfannergroden eindeichte und sodann wieder mit der Weser durch eine 45 Fuß im Lichten weite Schleuse, deren Boden 20 Fuß unter der ordinären Fluthhöhe liegt, in Verbindung brachte. Weil es dann nur noch der Ausschachtung des früher als Hafen benutzten ehemaligen Außentiefs der Braker Sielacht bedurfte, sind die Kosten verhältnißmäßig gering gewesen und haben mit Einschluß des Kaufpreises für den alten Siel rund 680 000 *M* betragen, zu welchen die Stadt Brake einen Beitrag von 57 000 *M* leistete. Am nordwestlichen Ende ist jetzt die

Eisenbahn durch Schienenstränge und einen langgestreckten Güterschoppen mit dem Schiffsverkehr in Verbindung getreten. Als in Folge der Eröffnung der Hude-Braker Bahn sich ein bedeutender Verkehrsaufschwung zeigte, wurde 1876 nach Norden hin ein neuer 600 Fuß langer und 140 Fuß breiter Hafencanal ohne Befajung mit einem Kostenaufwande von 265 000 *M* angelegt. Holz-lagerplätze und die Güterschuppen der Spediteure umgeben die Anlage. Dicht an der Weser befindet sich das von der Reichskriegsmarine 1849 erbaute und nachher von Oldenburg acquirirte Trockendock, das früher als Lagerraum benutzt wurde und jetzt zum Schiffsbau dient.

Wer zu günstiger Zeit den Hafen mit Schiffen gefüllt antrifft, wird mit Interesse bei dem eigenthümlichen Leben am Wasser verweilen und auch in den bescheidenen Dimensionen der heimischen Anlage von dem leisen Puls-schlage 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 des Wanderers 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 Thätigkeit und ihre Anstrengung kennzeichnet die sclavenartige Arbeit, welche die See erfordert. 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 Rehrseite des wagelustigen Berufes erinnert.

Der Antheil des Brafer Hafens an dem Schiffsverkehr der Weser ist verhältnißmäßig nicht so bedeutend, als ehemals. Die Stellung des Platzes ist zumeist aus der historischen Perspective zu begreifen.

Es mag um die Wende des Jahrhunderts sein. Der Schiffer, der längs den schimmernden Dünen der friesischen Inseln die Weser im großen Bogen ansegelte, gerieth hinter dem letzten Eilande in den Gesichtskreis des Dreiecks, dessen Endpunkte die fernblickenden Thürme von Helgoland, Neuwerk und Wangeroge bildeten und die ihm zeigten, daß er sich den Mündungen der Jade, Weser und Elbe näherte. Schon hatten die Fischer von Fedderwarden und Geestendorf, die ehemals zum Fange mit der Ebbe hinunterfuhren und nebenbei den des Fahrwassers Unkundigen ihre Dienste anzubieten pflegten, sich zu Lootsengesellschaften vereinigt, die, unterstützt durch landesherrliche Zuschüsse, sich größere Kutter angeschafft hatten, mit denen sie jetzt vor der Mündung kreuzten. Aber wie anders gefährlich, als jetzt, wo schon weit in die See hinein das erste Feuerschiff seinen Schein wirft und von der Jade und Weser die Blinklichter der Leuchthürme auf dem dunklen Pfade sich kreuzen, war damals die Einfahrt in den Strom, der hier seine grauen Gewässer zum Meere wälzt! Unruhig fuhr der Schiffer auf und ab, bis er die Schlüsseltonne gefunden hatte, das erste Zeichen des ersuchten Landes, von welcher er aufwärts seinen Weg längs den Tonnen suchte, die bereits

seit dem 12. Jahrhundert hier lagen, allenthalben zur Rechten schwarze und zur Linken weiße.

Immer mehr drängen sich jetzt die Vorboten der Küste, die Wattflächen, zusammen. Auf dem Hohen Wege steht noch kein Leuchthurm, sondern nur eine große Bake, in der Nähe aber ist bereits ein Feuerschiff ausgelegt. Bis zur Mitte des verflossenen Jahrhunderts war das westliche Fedderwarder Fahrwasser das gewöhnliche zum Einsegeln gewesen. In Folge einer Eisstopfung hatte sich aber eine Sandbank gebildet, so daß sich jetzt ein stärkerer Ebbestrom durch das östliche, das Wurster Fahrwasser ergoß und dieses zu einer gehörigen Fahrrinne vertiefte. An der Stelle, wo diese Stromarme oberhalb Langlütjensand auseinander gegangen waren, lag das Wachtschiff, dem die üblichen Ehrenbezeugungen erwiesen und die vorgeschriebenen Signale gegeben werden mußten. Kam das Schiff aus einem pestverdächtigen Hafen, so mußte es ankern und den Quarantänecommisär an Bord erwarten, andernfalls es riskiren würde, daß das Wachtschiff oder die den Strom bei Blexen und Wilhelmsburg flankirenden Batterien die Geschütze gegen dasselbe hätten spielen lassen. Noch existirte aber dort keine der jetzigen trefflichen Hafengelegenheiten. Zwar hatte die hannoversche Regierung den unteren Theil des Geesteflusses und Oldenburg die nördlichste Spitze Butjadingens, den Fedderwardersiel, nothdürftig zu Häfen eingerichtet, in denen die Schiffe bei Sturm und Eisgang Zuflucht suchen konnten. Seitdem aber im Laufe der Jahrhunderte das Bett der Weser sich unter der zunehmenden Versandung erhöht und die Grenzen der Fluth sich immer weiter ab-

wärts gezogen hatten, ankerten die Schiffe, die nach Bremen selbst nicht mehr auslaufen konnten, lieber auf dem Strome, wo sie Leichter- und Schiffe bequemer zur Seite nehmen konnten. Das Fahrwasser lief, abgesehen von einer Verengung bei Sandstedt, fast ganz am linken Ufer hin und hier waren drei Ankerplätze besonders beliebt. Die größeren Schiffe blieben bei dem Großen- oder Abbehauser Siele, andere beim Strohauser Siele. Wer es aber eben erreichen konnte, ging bis Brake hinauf, wo der meiste Verkehr auf dem Strome stattfand und die natürliche Lage für einen Hafenplatz die geeignetste zu sein schien, weil hier von der Oberweser die Flußschiffahrt unmittelbar der Seefahrt sich anschließen konnte.

Als im Laufe des 15. Jahrhunderts Stadland seine jetzige Gestalt erhielt und der Weserarm des Lockfleths zugeschlagen wurde, war bald nach der neuen Eindeichung bei der alten Ortschaft Harrien wiederum eine Brake entstanden, die indessen trocken lief und an den Ufern mit Häusern bebaut wurde. Der Name der jetzigen Stadt hat sich von dieser Brake her erhalten. Gegen Mitte des vergangenen Jahrhunderts ließ sich unter den niedrigen Behausungen der Fischer und Schiffsleute zuerst ein fremder Kaufmann nieder und führte ein hohes Packhaus auf. Das sog. Söllern, das Aufheben und Aufschütten der Bremer Kaufmannsgüter, bildete von da an einen Haupterwerbszweig. Der zunehmende Verkehr gab Veranlassung, daß auch die Regierung einige Verbesserungen für den Ankerplatz traf. 1787 wurde eine Reihe von Duc d'Alben dem Strom entlang zwischen den Schlengen eingeschlagen und ein Bollwerk am Ufer zur Erleichterung

des Löschens errichtet. Daneben diente das Außentief des Brakfiels als Binnenhafen namentlich zur Ueberwinterung. 1796 kaufte die Regierung eine Fläche Landes, die zu Straßen und Bauplätzen parcellirt wurde. Schifffahrt und Schiffbau mit allen ihren Nebengewerben verschafften der Ansiedelung ein rasches Emporkommen, nach der französischen Occupation wurde aus diesen städtisch entwickelten Theilen der angrenzenden Bauerschaften der Flecken Brake gebildet, der herrschaftliche Vogt siedelte von Hammelwarden als Amtmann und Stromrichter dorthin über und als neue Hülfbeamten für das Schifffahrtswesen schlossen sich ihm Wasserschout und Hafenmeister an.

Es war nur ein Ausdruck der damaligen separatistischen Handelspolitik, daß die oldenburgische Regierung im Interesse ihres Pflegekindes dem thatsächlichen Verhältnisse auch eine gewisse handelsrechtliche Sanctionirung zu verschaffen suchte und ihre Consuln im Auslande anwies, bei Befrachtungen von Schiffen nach Brake nicht mehr Port of Bremen, sondern Brake in das Connossement aufzunehmen, um die Selbstständigkeit dieses Platzes zu documentiren. Der Gegenzug der Bremer Politik ließ aber nicht auf sich warten. Der kaufmännische kluge Smidt hielt jetzt die Zeit zur Verwirklichung eines lang gehegten Planes für gekommen. Am 11. Juli 1826 schloß er mit dem Verweser des Nachbarkönigreiches, dem Grafen Münster, auf dem Schlosse zu Derneburg jenen Staatsvertrag ab, welcher der Hansestadt den öden Landstrich an der Geeste, wo ehemals die Stinteburg und nachher die schwedische Karlsburg gestanden hatte, abtrat. Im Jahre 1830

vollendete der Holländer van Ronzelen hier den Bremer Hafen. Erst später aber gewann sein Werk die Gunst der Kaufmannschaft. Noch zwei Jahre lang sahen die Ansiedeler und Speculanten, welche die unentgeltlich ausgetheilten Bauplätze angelockt hatten, ein Schiff nach dem anderen mit geschwellten Segeln vorbei der Brake zusteuern, bis ein frühzeitiger und langer Eisstand auf der Weser die Vortheile des neuen Hafens auf einmal handgreiflich vor Augen führte.

Jetzt änderte sich die Physiognomie des Weserhandels. Waren im Jahre 1830 noch 577 Seeschiffe in Brake angekommen, so sinkt jetzt die Zahl bis auf 128 im Jahre 1836. Ein künstlicher Differenzialtarif zu Gunsten Bremerhavens wird für die Leichterchiffahrt eingeführt. Brake blieb zwar noch „Bremischer Lössplatz“ und gleichberechtigt mit dem neuen Lössplatze Bremerhaven, aber die Gunst seiner natürlichen Lage wurde abgeschwächt, insofern die Tarife der Leichterfahrt von beiden Plätzen nach Bremen gleich war. Zu den ersten Maßregeln, durch welche die oldenburgische Regierung die Concurrenzfähigkeit ihres alten Lössplatzes mit jener neuen und technisch bedeutend besser ausgerüsteten Anstalt wieder zu stärken suchte, gehörte im Jahre 1834 die Erklärung des Fleckens zu einem Freihafen, eine Maßregel, die bei den damaligen unentwickelten Zollverhältnissen eine große Bedeutung noch nicht besaß, in dessen bei Errichtung des Steuervereines 1836, beim Eintritte in den Zollverein 1853 und bei dem Anschlusse Bremens und der Unterweser 1888 in veränderter Form eifrig conservirt wurde.

Unter Mitwirkung anderer Umstände hob sich der Schifffahrtsverkehr allmählich wieder auf den alten Standpunkt, und seit dem Jahre 1845 bricht eine neue Blüthe des Fleckens an. Der Vieherport von Butjadingen nach England beginnt und wird durch englische Dampfschiffe von Brake aus vermittelt. Die Auswanderung in Bremer Segelschiffen nimmt ebenfalls von Brake einen Ausgangspunkt. Die Zahl der Schiffswerfte steigt von 3 auf 13 in Stadt und Amt. Die fünfziger Jahre bezeichnen den Höhepunkt des Braker Verkehrs. Die Auswanderung betrug 1852 bis 1855 jährlich 6000 Köpfe, der Viehverband erreicht 1855 jährlich 5300 Stück, eine Schleppdampfschiffahrtcompagnie und drei große Rhedereigesellschaften auf Actien werden 1856 gegründet. Als die Braker Sielacht ihren Siel weiter nach abwärts zu verlegen beschloß, wurde das überflüssig gewordene Außentief vom Staate angekauft. Die nach dem Fehlen des Oberwassers zunehmende und nur durch kostspielige Baggerung zu beseitigende Verschlammung desselben nöthigte aber bald zu dem Baue des jetzigen Binnenhafens überzugehen, mit dem allen Rücksichten auf Sicherheit und Bequemlichkeit der Schiffe genügt zu sein schien. Der steigende Wohlstand und die zunehmende Bevölkerung des seit 1856 zur Stadt erhobenen Fleckens gelangen in der äußeren Erscheinung desselben allmählich zum Ausdruck. Eine neue Kirche und die Gebäude der Bürger- und Volksschule werden errichtet.

Eine Reihe widriger Umstände machen den Verkehr von 1862 an wiederum sinken. Der Norddeutsche Lloyd vertreibt seit 1859 die englische Flagge von der Weser,

concentriert die Auswandererbeförderung in seinen transatlantischen Dampfern und verlegt seit 1862 den Verladeplatz für Vieh von Brake nach Nordenham. Die Schiffe der drei oldenburgischen Rhedereigesellschaften werden von der atlantischen Fahrt abgedrängt und in die ostindischen Gewässer gejagt, welche für die Actionäre das Grab ihrer Hoffnungen wurden. Eine Zeit lang hielt sich noch die Frequenz des Braker Hafens, da reiche Einfuhren von Kohlen und Getreide für den Ausfall Ersatz boten. Dann aber beginnt mit der Eröffnung der Seesteubahn am rechten Weserufer, welche die deutsche Kohle direct an die Schiffe führte und den lucrativen Kohlenimport Brakes zerstörte, mit der Erbauung des Seestemünder Hafens, der auch eine Ermäßigung der Abgaben für den alten Bremer Hafen zur Folge hatte, mit dem Erlasse der Bremer Löschordnung von 1866, die während der vier Wintermonate den nach Bremen bestimmten Schiffen das Anlaufen von Brake untersagte, so lange eine Bahnverbindung mit dem Hinterlande nicht existirte, jene traurige Periode des oldenburgischen Hafenplatzes, die Zeit einer fast vollständigen Verödung, die erst seit Eröffnung der Eisenbahn im Jahre 1876 einem abermaligen Aufschwunge durch die Etablirung neuer Dampferlinien, das Entstehen eines großen Holzverkehrs und die erweiterte Expedition nach dem Oberlande gewichen ist.

In Brake befindet sich einer der schönsten Punkte an der Weser, der Garten des Victoriahotels. Der Blick von dem Plage unter der Linde auf das Wasser gleicht dem von einer Terrasse am Rhein, wenn die Phantasie an Stelle der flachen Ufer Berge emporzuheben vermöchte.

Aber es läßt sich auch hier wohl träumen. Von den Werften und dem nahen Hafen dringen Laute herüber, wie von Schifferlust und Schifferleid, und regelmäßig mit dem Wechsel der Gezeiten ändert sich die Scenerie zu unseren Füßen, wenn jetzt die Fluth vom Meere aufsteigt, jetzt die Ebbe mit beschleunigter Geschwindigkeit die gelben Wassermassen zurücksendet, als hätte sie Eile, die veräumte Zeit wieder einzuholen. Und mit den vorüber-rauschenden 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 vereinzeltten Warfen fischeßende Strandbewohner eine kümmerliche Existenz fristeten, sie verweilen bei den ferneren Wandelungen, als von der Stadt, die um den uralten Bischofssitz entstanden war, auf ihren Koggen mit hochgethürmtem Hinterdeck, abenteuerlich geformtem Bug und dem Steuer an der Seite, die Esthlandfahrer hinausgingen, und bleiben wohlgemuth haften an der Fülle der Erscheinungen am Ufer und auf dem Strome, welche die Gegenwart um den zum Weltverkehre emporgestiegenen Nachkommen ausbreitet.



Inhalt:

Die Dangaster Düne. — Wattenlandschaft. —
Fluth und Ebbe. — Spuren der Urbewohner. —
Aelteste Ansicht vom Lande. — Die Entstehung der
Marsch. — Die Erdsenkung. — Der Durchbruch des
englischen Canals. — Beginn der historischen Zeit. —
Die Friesen und der Deichbau. — Sturmfluthen. —
Die Marcellusfluth von 1218. — Die Entstehung des
Jadebusens. — Die Antonifluth von 1511. — Schlamm-
bildung und Anwachs. — Reihenfolge der Vegetation.
— Die Eindeichungen. — Gegenwärtige Deichverhält-
nisse. — Das Ellenser-Oberahmer Deichwerk. — Der
Schweiburger Moordeich. — Faust als Deichkünstler.
— Blick auf Wilhelmshaven.

