

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Aus der Heimat - über die Heimat

Albrecht, Karl

Frankfurt a.M. [u.a.], 1908

4. Das Weserufer von Bremen bis Bremerhaven.

urn:nbn:de:gbv:45:1-7850

Aufruhr. Hat nur der Deich hinreichende Höhe und Breite, so wird er nicht vor einer Flut weichen, ob auch ihre Wogen noch so mächtige Stücke herausreißen und noch so tiefe Höhlungen in seinen Leib wühlen. Doch wehe ihm, wenn das Wasser so hoch steigt, daß es mit dem Gipfel des Deiches gleich wird. Vom unablässigen Bespülen ist dann bald die festgetretene Kappe erweicht, und das Schicksal der Menschen hängt oft nur noch an einem Haar. Die geringste Lockerheit des Erdreiches, ein einziges Mäuseloch oder ein Maulwurfsgang kann jetzt Ursache des größten Unglückes werden. Durch die kleinste Rinne dringt sofort das Wasser, spült sie schnell weiter, und im Nu reißt ein Stück der Kappe fort.

Ist aber das geschehen, so ist auch ein Deichbruch unvermeidlich; denn mit furchtbarer Gewalt dringt jetzt die hoch aufgestaute Flut durch die entstandene Öffnung, die mit jeder Minute breiter und breiter wird. Da endlich bricht auch das letzte noch feste Erdreich bis auf den Grund fort. Durch nichts mehr gehemmt, schießt donnernd und brausend der rasende Strom durch die weite Gasse dahin. Er wühlt tief den Grund auf, reißt alles, was er auf seinem Wege findet, mit sich fort, zertrümmert Häuser im Nu, reißt Bäume aus, begräbt Menschen und Tiere in seinen Fluten und verwandelt bald die weite, ruhige Marschebene in eine wilde, graue Wasserfläche.

Sowie sich daher eine Kappstürzung zeigen will, wird in höchster Hast das Möglichste aufgeboten, um dieselbe zu verhindern. Sandsäcke, Mist, Stroh, Balken, Bretter, alles, was nur irgend dienlich sein kann, wird zur Verstärkung auf die bedrohte Stelle gebracht. Ja, als bei der großen Flut am 21. Oktober des Jahres 1845 die hochgeschwollenen, unablässig heranbrausenden Fluten bereits anfangen, sich oben durch die Kappe des Deiches vor dem Dorfe Offenwarden einen Weg zu bahnen, als eine Kappstürzung mit jeder Minute vorauszusehen und dann ein vollendeter Deichbruch unvermeidlich war: da warfen sich die Einwohner des Dorfes, an ihrer Spitze der Ingenieur Schröter, ein Enkel des Astronomen, voll Mut mit ihren Leibern auf die Deichkappe. Jeder ein Bündel Stroh vor sich, lagen sie hier so lange im Sturm und Wogendrang, bis das Wasser gefallen und die Not vorüber war. So retteten sie mit Gefahr ihres Lebens unter der unsäglichsten Anstrengung ihr Heimdorf.

4. Das Weserufer von Bremen bis Bremerhaven.

Dorenwell und Hummel. Charakterbilder aus deutschen Gauen usw. Hannover, 1885.

Kein Reisender, den sein Weg nach Bremen führt, sollte es versäumen, einen, wenn auch nur kurzen, Abstecher nach Bremerhaven zu machen. In der Nähe der Eisenbahnbrücke in Bremen nimmt ihn ein

Dampfschiff des Lloyd auf und führt ihn an den rauchenden Schloten des Fabrikviertels und einigen Schiffswerften vorbei aus der Stadt in das Freie. Dort breitet sich zu beiden Seiten eine grüne Ebene aus. Von Eschen beschattet schauen Dörfer und Höfe über den Deich; dahinter sieht man auf üppigen Weiden die prächtigsten buntgefleckten Rinder weiden. Lange Faschinenbauten zur Stromregelung — anderswo Bühnen, hier Schlingen genannt — strecken von beiden Seiten ihre mit Weidengebüsch bewachsenen Arme in den Fluß; dazwischen stolziert beutesuchend am Ufer der graue, beschopfte Reiher. In einiger Entfernung fließt links die Dchtum, ein Moorfluß, welcher einst einen fast zu Tode gehezten deutschen Dichter vor seinen Verfolgern, den hessischen Landjägern, rettete. Seume nennt in seiner Selbstbiographie diesen Fluß allerdings die Hunte, aber jeder, der die Gegend kennt, oder auch nur einen Blick auf die Karte wirft, begreift ohne weiteres, daß hier ein Irrtum vorgelegen und daß Seume die beiden Namen miteinander verwechselt hat. — Jenseits der Dchtum liegt das Schlachtfeld von Altenesch, auf welchem 1234 der friesische Stamm der Stedinger von einem überlegenen Kreuzfahrerheere vernichtet wurde. Mit beispielloser Hartnäckigkeit hielten die todesmutigen Bauern unter ihren Führern Bolke von Bardenfleth, Tammo von Hunteorp und Detmar tom Diek gegen die besser bewaffneten, von ihren Priestern fanatisierten Ritter stand, welche der Erzbischof von Bremen im Bunde mit vielen Fürsten und Grafen in das dem päpstlichen Bannfluche und der Reichsacht verfallene Friesenland geführt hatte, bis endlich ein geschlossener Reiterangriff des Grafen Dietrich von Kleve den Tag zu gunsten des Kreuzheeres entschied. Tausende erschlagener Bauern tränkten mit ihrem Blute den so tapfer verteidigten Boden ihrer Heimat. Ein einfaches Denkmal, dicht am Deich gelegen, zeigt die Stelle an, wo das Stedinger-volk im Kampfe für Freiheit und Glauben seinen Untergang fand. Die Dchtum mündete früher weiter stromaufwärts als jetzt.

Zwei Meilen unterhalb Bremen liegt malerisch auf grünbewachsener Hügelreihe das kleine Städtchen Vegesack. Sein Hafen hat jetzt freilich geringe Bedeutung, aber mehrere ansehnliche Schiffswerften zeigen, daß hier noch immer ein reges Leben herrscht. Vor Vegesack ergießt die Lesum ihr braunes Moorwasser in die gelben Fluten der Weser. Links nach wie vor die flache, fruchtbare Stedingermarsch, rechts steile Sandufer und hügeliges Land. Von seinem Rande schauen überall die freundlichen Villen und Landsitze bremischer Kaufleute herab. Bis Vegesack ist die Weser nur ein Fluß zu nennen; von hier aus erweitert sie sich zum majestätischen Strome. Ebbe und Flut machen sich fühlbar; die Deiche werden dementsprechend höher und stärker; stattliche Rohrfelder ziehen sich an den Ufern hin, welche durch kostspielige Schlingenbauten

vor der abspülenden Wirkung des Wassers geschützt werden, während dadurch gleichzeitig das Fahrwasser vertieft und neuer Boden außerhalb der Deiche gewonnen wird. Fahrzeuge mit schwellenden Segeln gleiten vorbei, bald Fischerflupen von Helgoland oder Norderney, die Schellfische und Butten nach der Stadt bringen, bald Blankeneser Ewer, bald Tjalken von der Ems, bald eine holländische Kuff mit der ganzen Familie an Bord. Der Mann steht mit dem Sohne vorn am Fock, während die Frau, ihr Jüngstes auf dem Rücken, mit kräftiger Hand das Steuer führt und dabei noch Zeit findet, die anderen zu ihren Füßen spielenden Kinder zu bewachen. — Rauchende Dampfer mit langen Zügen tiefbeladener Lastfahne im Schlepptau arbeiten sich mühsam stromaufwärts; an beiden Seiten, besonders aber an der linken, folgte früher eine Schiffswerft auf die andre. Hoch ragten Rumpf und Masten der im Bau begriffenen Holzkolosse über Deiche, Häuser, Bäume und das niedrige Land. In jedem Jahre liefen hier 60 bis 70 Fahrzeuge, und zwar meist größere, vom Stapel; der Zuwachs, den die Reederei dadurch erhielt, betrug jährlich 14 000 bis 15 000 Last. Viel davon wurde übrigens auf fremde Bestellung gebaut und ging in das Ausland. Dies ist nun jetzt freilich durch die Einführung der eisernen Schiffe anders geworden.

Der Dampfer erreicht jetzt die Mündung eines Flusses. Es ist die von Oldenburg kommende Hunte, und um sie her liegt das freundliche Städtchen Elsfleth mit einem gotischen Denkmal, welches an die Einschiffung des Herzogs Wilhelm von Braunschweig-Öls mit seiner schwarzen Schar erinnert. Hier erreichte nämlich das mutige Häuflein, welches sich, den vom französischen Kaiser dargebotenen Frieden verschmähend, entschlossen den Weg durch das vom Feinde besetzte Vaterland gebahnt hatte, das Ende des ruhmvollen Rückzuges. Wie einst am fernen Pontus die zehntausend Griechen mit lautem Thalattarus, so begrüßten hier die wackeren Braunschweiger das rettende Meer. Englische Schiffe nahmen sie auf und führten sie nach den britischen Inseln, wo sie, glücklicher als die bei Stralsund überfallene und vernichtete Schillsche Schar, den Tag der Befreiung erwarten konnten.

Auch das rechte Ufer ist wieder flach geworden. Wer nur für Berg und Wald Sinn hat, mag nun umkehren. Kein einziger Hügel unterbricht von jetzt an die Einförmigkeit der unabsehbar sich streckenden Marschebene. Eine Eschengruppe, eine Windmühle, eine rauchende Ziegelei, ein spitzer Kirchturm, — das ist alles, was über Feld und Wiese emporragend dem Auge einen Ruhepunkt gibt. Desto lebhafter wird der Strom, der sich fortwährend spaltet und mit seinen träge fließenden, geschlängelten Armen große Inseln, sogenannte Platen, umfaßt. Über viele derselben geht bei jeder höheren Flut das Wasser hin;

andere, welche den gewöhnlichen Überschwemmungen schon entzogen sind, liefern die schönsten Futtergräser. Die Ränder sind ebenso wie die Ufer des außerhalb der Deiche liegenden Vorlands mit wogenden Schilf- und Rohrfeldern eingefast, aus denen das Land silbergrauer, mattglänzender Weiden quillt. Das Land, welches schon niedriger als der Flutspiegel liegt, wird teilweise durch vom Winde getriebene Schöpfmühlen mit Wasser-schnecken und Paternosterwerken, teilweise durch Siele entwässert. Letztere sind Öffnungen im Deich mit gewaltigen Toren, welche sich beim Steigen der Flut von selbst schließen, bei fallendem Wasser aber durch den dann von innen wirkenden stärkeren Gegendruck öffnen und den angesammelten Binnengewässern den Ausfluß nach außen gestatten.

Gleichzeitig dienen die Siele als Schleusen für kleine Fahrzeuge, welche von der Weser in die Kanäle und schiffbaren Gräben des inneren Landes gehen. Die Mündung eines jeden Siels bildet in dem Außen-deichsland einen tiefen Einschnitt — das „Tief“ genannt —, welcher von Rähnen und Küstenfahrern als Hafen benutzt wird. — Das sich vom Deck des Dampfers darbietende Panorama ruft bei den Reisenden die Erinnerung an Bilder der holländischen Schule wach, auf denen man ganz ähnliche Landschaften sieht. In der That ist ja auch der Charakter der norddeutschen Alluvialebene fast ganz der nämliche wie der des benachbarten Holland. Die Bevölkerung beschäftigt sich hier wie dort vornehmlich mit Ackerbau und Viehzucht, Handel und Schifffahrt, und die gleichen natürlichen Verhältnisse ergeben die gleiche Art des Betriebs. Hier wie dort die ragenden Windmühlen, die reinlichen und behäbigen Bauernhäuser, die Schöpfmühlen und Siele, die fetten, im üppigsten Grün prangenden Wiesen mit den stattlichen, buntgefleckten Rinderherden; hier wie dort dieselbe Bauart und Takelung der Küstenfahrer und Flußschiffe, der Gallioten, Tjalken, Kuffe und Smaken mit ihren braunen, geteerten Segeln. Selbst Mundart, Tracht und äußere Erscheinung des Volkes zeigen unverkennbare Spuren der nächsten Verwandtschaft, wenn auch durch die seit Jahrhunderten bestehende politische Trennung allmählich ausgeprägtere Verschiedenheiten hervorgetreten sind.

Weiterhin kommt Brake in Sicht, der oldenburgische Seehafen. Früher lagen die Schiffe hier zu langen Reihen im Strome selbst; weil sie aber auf diese Weise der vollen Kraft des Eisganges ausgesetzt waren, so hat man neuerdings ein Hafendock ausgehoben. Vor der Gründung Bremerhavens, als alle größeren Schiffe wenigstens bis hierher aufsegeln mußten, war Brake ein belebter Ort. Auch von der deutschen Flotte weiß es zu erzählen, unter andern wurde hier weiland „Erzherzog Johann“ — Räderdampfregatte des Reiches — in einem eigens zu diesem Zwecke gegrabenen Trockendock aufgezimmert. Das Dampfschiff fährt im Zickzack, bald am rechten preussischen, bald am linken olden-

burgischen Ufer anlegend. Unter den Stationen ist nur Nordenham erwähnenswert, als Ausgangspunkt eines blühenden Viehhandels. Wahrscheinlich sieht man am Anlegeplatze einen eisernen Lloyd-Dampfer; vielleicht ist er gerade damit beschäftigt, seine lebendige Ladung einzunehmen, welche ihm unter den Seeleuten den wenig fein klingenden Namen „Ochsendampfer“ zugezogen hat. Das stattliche Oldenburger Marschenvieh wird von hier aus in großen Mengen nach England exportiert; im Jahre 1872 z. B. 13 000 Rinder, 17 000 Schafe usw.

Von nun an weichen die Ufer in weite Ferne zurück; immer mächtiger wird der Strom; das Wasser wird salzig und gewinnt entschieden die Oberhand über das Land. Wer die See noch nicht gesehen, kann hier besonders bei steifer Brise eine annähernde Vorstellung davon erhalten. Möwen lassen ihren schrillen Schrei ertönen und umflattern in graziösem Fluge den Dampfer, der in den stärker gehenden Wellen bereits zu schwanken beginnt. Mancher landgewohnte Passagier mag leise Anwandlungen der Seekrankheit verspüren; man erblickt wenigstens nicht selten recht lange und bleiche Gesichter an Bord. Eine letzte Wendung, und ein weiter Busen gelblich-trüben Wassers öffnet sich vor unseren Augen, welchen im Westen und Osten die verschwindende Linie der Deiche umsäumt, während nach Norden sich der unbegrenzte Meereshorizont ausbreitet. Eine frische Seebrise bläst uns entgegen; es gilt Hüte und Mützen festzuhalten. Da geht vielleicht ein bei solchen Expeditionen immer sehr unpraktischer schwarzer Zylinder über Bord und tanzt unter allgemeinem Gelächter, in das nur der erschrockene Eigentümer nicht einzustimmen vermag, in dem weißschäumenden Kielwasser nach hinten. Da spritzen Wellen über den Bug und überschütten die vorn stehenden Passagiere mit einem Sprühregen salzig schmeckenden Wassers, was bei den reinen „Landratten“ als erster Gruß vom Meere in der Regel einen freudigen Jubel erregt, während die Matrosen und das seegewohnte Volk an Bord mit überlegenem Lächeln dreinschauen. Bei stürmischem Wetter hat der Fluß-Dampfer übrigens Mühe genug, diesen Busen zu kreuzen und das Ziel seiner Fahrt zu erreichen, besonders wenn Wind, Gezeit und Wellenschlag ihm entgegen sind. Während er seine Schaufeln oder seine Schraube wacker arbeiten läßt, haben wir Muße, uns zu orientieren. Links am oldenburgischen Ufer liegt das Dorf Bleyen mit seiner mandelförmigen Kirchturmspitze; gegenüber schimmert eine lange Kette roter Ziegeldächer über den Deich. Das ist Bremerhaven = Geestemünde.

5. Die Einführung des Christentums in Oldenburg.

Bilder aus der Oldenburgischen Geschichte. 2. Auflage. Oldenburg, 1893.

Erst im 8. Jahrhundert unsrer Zeitrechnung erschienen unter den Sachsen und Friesen Boten des Evangeliums, Männer, die sich berufen fühlten, hier die Lehre Jesu zu verkündigen und die Heiden für das Christentum zu gewinnen. Diese Glaubensboten kamen aus England, es waren Angelsachsen, also stammverwandte Brüder; Willibrord und Winfried (auch Bonifatius und Apostel der Deutschen genannt) mögen die ersten gewesen sein, nach ihnen kam Willehadus. Er ist Apostel der Oldenburger genannt worden, ihm müssen wir näher treten.

Willehadus zeichnete sich schon als Knabe durch frommen Sinn, regen Fleiß und strenge Enthaltbarkeit aus. Er hatte kaum einen andern Wunsch als den, es möge aus ihm ein Mann werden, ganz in dem Sinne und Geist seines Verwandten, Winfried, und da betete er denn fleißig, Gott möge geben, daß es also geschehe.

Seine höheren Studien machte er auf der berühmten Domschule zu York, und hier empfing er auch, nachdem er das sogenannte kanonische Alter erreicht hatte, die Priesterweihe.

Hätte er nun eitles, irdisches Verlangen gefühlt, oder hätten ihn die ungünstigen Berichte aus Friesland bedenklich gemacht — er wäre daheim geblieben und gewiß zu hohen Ehrenstellen befördert worden; aber es stand bei ihm fest, zu einem Friesenapostel sei er berufen, zu den Friesen müsse er ziehen.

So trat er denn eines Tages vor den König Alret und bat unter Tränen, es möge ihm doch gestattet sein, jenseits des Wassers das Evangelium zu predigen. Mit Zustimmung der versammelten Bischöfe gewährte der König die Bitte, und Willehadus trat seine Missionsreise an.

Jetzt stand er auf friesischem Boden und an der Stätte (Doffum), wo Bonifatius vor 15 Jahren seine Treue mit dem Tode besiegelt hatte. Hier tat er ein Gelübde, zu leben und, wenn's Gottes Wille wäre, zu sterben, wie der Apostel der Deutschen.

Etwa sieben Jahre blieb er in dieser Gegend, unablässig bemüht, durch seinen herzogewinnenden Verkehr mit jung und alt und durch seinen musterhaften Lebenswandel der Lehre Eingang zu verschaffen, die er verkündigte. Er ließ zerstörte Kirchen wieder aufbauen und stiftete neue. Auch eine Schule hat er, auf Wunsch einiger „Edlen“, gegründet, besonders wohl, um Gehilfen heranzubilden.

Weniger glücklich als hier, wo das Volk dem Götzendienste entsagte, war er in den benachbarten Gauen, wo das Volk an seinem