



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Norddeutsche Kriegshäfen : 8. Nordsee: die Jahde, Wasserverhältnisse und
Binnenhafen.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

schaftlichen Ziele aufzustecken keine Körperschaft geeigneter sein kann. Wer sich an dieser Arbeit in Deutschland erfolgreich betheiligen will, vermag es nirgends so leicht und gut zu thun als auf dieser nunmehr öffentlich und allerseits anerkannten Stätte. Von den Inhabern der akademischen Katheder freilich scheinen, nach den Mitgliederlisten der bisherigen Congresse zu schließen, die Wenigsten diesen edlen Drang in sich zu spüren; die Folge wird aber nur sein, daß vom Congresse aus allmählich auch auf den Universitätsbetrieb der Wirthschaftslehre ein umgestaltender Einfluß gesucht und gefunden werden wird. Die Präudien sind in Breslau bereits aus dem Munde eines besonders weit und scharf in die Zukunft blickenden Denkers vernommen worden.

Norddeutsche Kriegshäfen.

8. Nordsee: die Fahde, Wasserverhältnisse und Binnenhafen.

Die Nordseeküste Deutschlands ist bei Weitem nicht so ausgedehnt wie die Ostseeküste, obwohl sie durch den Zuwachs von Schleswig-Holstein verhältnißmäßig bedeutend mehr gewonnen hat als letztere. Auch sind insolge der geringeren Ausdehnung und der eigenthümlichen Terraingestaltung, welche in den zahlreicheren Untiefen von Natur mehr Schutz gegen feindliche Angriffe bietet, der Punkte, an welchen sich Kriegshäfen oder auch nur Marinestationen anlegen lassen, ungleich weniger als in der Ostsee. Wie in der letzteren ist es nun auch hier in der Nordsee die Absicht der Regierung, vorläufig alle Kräfte auf Herstellung eines einzigen Kriegshafens zu concentriren, und zwar ist die Wahl für diesen Hauptkriegshafen auf den Fahdebusen gefallen. Allerdings hätte man möglicherweise auch ganz passend einen Kriegshafen an der Unterweser anlegen können, entweder auf dem linken, oldenburgischen Ufer bei Nordenhamm oder dem Dörfchen Blexen, wo einst die „Deutsche Flotte“ ihr Dasein unthätig in „Flottenruh“ verträumte; oder vielleicht auf dem rechten Ufer der Weser unterhalb Bremerhaven, nördlich der Barre, mit Hinausführung von zwei Molen bis zum tiefen Fahrwasser; oder endlich noch an der unteren Elbe bei Brunsbüttel; aber im Großen und Ganzen wären die Verhältnisse an allen diesen Orten kaum günstiger gewesen, und außerdem muß man in Rücksicht ziehen, daß zu der Zeit, wo der Bau des Fahdehafens von Preußen begonnen wurde, es aus politischen Gründen unmöglich war, jene anderen Plätze zu acquiriren. Ja

selbst absolut betrachtet sind gegenwärtig competente Stimmen der Ansicht, eine unbefangene Prüfung der übrigen Localitäten unserer Küste zeige, daß die Wahl von Heppens unter den gegebenen Umständen wirklich die beste war, obgleich sich der Ausführung voraussichtlich ganz ungeheuere Schwierigkeiten entgegenstellten, welche durch die Isolirtheit der Lage, die Bodenbeschaffenheit, das Klima u. s. w. bedingt waren. Die Jahde bietet nämlich, um dies gleich vorweg anzuführen, vor allen anderen Localitäten ein zu jeder Zeit der Ebbe und Fluth für Kriegsschiffe aller Größen passirbares Fahrwasser von mindestens $6\frac{1}{2}$ Faden (39 Fuß) Tiefe unter niedrigster Ebbe, das sich durch geringes Baggern leicht von Verschlickung rein halten läßt, dabei aber auch eine strategisch günstige centrale Lage, welche die Vertheidigung unserer Küsten von der Eider bis zur Ems ohne große Schwierigkeit gestattet, namentlich wenn dereinst das deutsche Helgoland aus dem englischen wieder in den deutschen Besitz zurückgefallen und zu einer Marinestation, einem Stützpunkte für Flottenoperationen eingerichtet werden sollte.

Auf jeden Fall war die Erwerbung eines tauglichen Nordseehafens für Preußen wohl das größte Verdienst, welches das Ministerium Manteuffel aufzuweisen hat, ein Verdienst, das namentlich in der praktischen Durchführung des Grundsatzes lag, daß Preußen zur Führerschaft von ganz Norddeutschland berufen sei.

Der Jahdebusen tritt gegenwärtig in sehr bedeutender Größe westlich von der Wesermündung tief in die deutsche Nordseeküste hinein, in gerade südlicher Richtung, bis er endlich in seiner Südspitze das kleine Küstenflüßchen aufnimmt, von welchem er den Namen hat. Von der Weser ist er nur durch einen schmalen halbinselartigen Landstreifen getrennt, das 2—3 Meilen breite, 5 Meilen lange und ganz flache Butjadingerland*), während er nach Westen hin von der Ems durch die ganze Breite Ostfrieslands geschieden wird. Die Gestalt des Jahdebassins, das bei gewöhnlicher Fluth nicht weniger als $3\frac{1}{2}$ Meilen bedeckt, ist fast genau herzförmig zu nennen, und mit der Spitze gegen Süden gerichtet, während aus seinem breiten nördlichen Theile ein Ausweg von nur 1200 Ruthen Breite gerade nach Norden in die offene See hinausführt. Die Richtung dieses Ausflusses ist genau senkrecht gegen die lange gerade Linie der Nordküste des Jahdebassins gerichtet, und somit bilden sich an den Stellen, wo man aus dem breiten Bassin hinaussegelnd plötzlich in jenen engen Ausweg übergeht, beiderseits Landspitzen von der Form eines rechten Winkels. Rechts, auf der östlichen Ecke liegt (Skwarden**) mit seinen Strandbatterien; links auf der westlichen Ecke das

*) „Buten“ ist das plattdeutsche Wort für „außen“, also außerhalb der Jahde gelegenes Land.

**) Zur Orientirung können wir auch hier wieder in Bädeler's „Reisehandbuch für Norddeutschland“ die Karte der deutschen Nordseebäder empfehlen.

preußische Kriegshafenetablissement mit dem Binnenhafen; und zwar hat man vom Busen aus gerade in diese Spitze hinein (nach Nordwesten) einen Canal mit Abschnitten von verschiedener Breite gegraben, dessen Ende ein großes Bassin als Binnenhafen für die Kriegsschiffe bildet.

Das ist im Wesentlichen die ganze Hafenanlage. Der Orientirung halber wollen wir gleich hier die Namen der erwähnten einzelnen Abschnitte des Canals angeben, auf die wir natürlich im Folgenden genauer eingehn werden. Der äußerste, sehr breite Abschnitt des Canals bildet die Hafeneinfahrt: die Quaimauern, welche dieselbe beiderseits einfassen, sind aber nicht nur bis an die See — d. h. den Jahdebusen — sondern auf dem allmählich sich senkenden Grunde noch ein gutes Stück in die See hinein bis zum tiefen Fahrwasser hin fortgeführt, und wie zwei mächtige runde Festungsthürme aus Granitquadern treten die Molenköpfe, d. h. die Enden dieser Quaimauern, links entgegen, wenn man aus der Jahde in die offene Nordsee segelt. Denn sowohl die Quaimauern selbst, welche ebenfalls mit Granit verkleidet sind, als auch die thurmartigen Köpfe haben eine ganz bedeutende Höhe über Wasser, während die steil abgeboßte Basis und die massive Granitbrüstung, welche oben die Plattform umschließt, den festungsartigen Charakter des Ganzen noch erhöht. Hinter der Hafeneinfahrt (a) als Verbindung derselben mit dem eigentlichen Hafencanal (c) folgt dann der breiteste Abschnitt des Ganzen, der Vorhafen (b), welcher beim Eingang wie beim Ausgang durch kolossale eiserne Schleusenthore (a—b, b—c) geschlossen ist. Aus dem Vorhafen endlich kommt man, indem man weiter nach binnen geht, in den eigentlichen Hafencanal (c), welcher zuerst eine kleine Krümmung macht, dann aber in unendlich langer Linie gerade bis zum Binnenhafenbassin (d) hinläuft, um welches sich die Docks (e, die ganze Hafenanlage nach Westen abschließend), die Magazine, die Werkstätten u. s. w. reihen. Ehe wir aber die Einzelheiten dieser vier Haupttheile (a, b, c, d) der ganzen Hafenanlage unseren Lesern vorführen, ist es noch nöthig, die Rhede genauer zu betrachten, das Wasser vor der Hafeneinfahrt, welches hier durch den Jahdebusen beziehentlich dessen Mündung in die Nordsee gebildet wird.

Ursprünglich gab es an dieser Stelle der Küste gar keinen Meerbusen, ebensowenig wie man vor dem 13. Jahrhundert vom Dollart bei Emden etwas wußte — weder Tacitus noch Plinius erwähnen die beiden Busen, wie ihnen auch statt der heute vor der Küste liegenden 18 Inseln noch 23 solche bekannt waren. Es sind eben seit jener Zeit große Strecken Landes von der See occupirt worden: 1277 entstand durch Ueberschwemmung der Dollart, und ebenso begannen im 13. Jahrhundert gewaltige Sturmfluthen die Mündung des Küstenflüßchens Jahde, welches für die Moorbrücke Oldenburgs den Abfluß bildete, zu einem förmlichen Meerbusen auszuweiten, wobei

sieben Kirchspiele untergingen, und nicht minder furchtbare Ueberfluthungen, die im 16. Jahrhundert (namentlich 1528) noch weiter in das Festland einbrachen und dasselbe dauernd überschwemmten, vollendeten die Erweiterung zu jenem großen Wasserbecken, das heut unserer Kriegsmarine so trefflich zu Statten kommt, da es in der Mitte einen tiefen Strom enthält, wenn auch ein Theil des Bassins während der Ebbe trocken liegt. Allerdings ist seit jener Zeit eine Eigenthümlichkeit schon wieder verschwunden, die (durch Schleusen geregelt) für unsere Kriegsmarine den Werth des Beckens noch bedeutend steigern würde, wir meinen die directe Binnen-Wasser Verbindung mit der Weser. Damals, im 16. Jahrhundert, führte aus der Unterweser der Lockfleet und die Liene nach dem Jahdebusen, sodaß der letztere gleichsam einen westlichen Mündungsarm der Weser bildete, welcher sich beim Ausfluß in die Nordsee nochmals in zwei Arme theilte, den heutigen Jahdeausfluß und die noch weiter westlich mündende Made: letztere floß aus der jetzigen Nordwestecke des herzförmigen Jahdebusens bei dem Rühringer Siel gerade nach Norden und mündete bei dem jetzigen Marien-Siel in die Nordsee, sodaß sie das Rühringer Land, das Westufer des eigentlichen Jahdeausflusses, d. h. das Terrain, auf welchem das preußische Kriegshafen-Etablissement liegt, völlig zu einer Insel machte — ein Zustand, der erst durch die Coupirung der Made sein Ende gefunden hat. Dadurch ward nun einerseits der eigentliche Jahdeausfluß stärker, er spülte vom Rühringer Land ein ganzes Stück ab und gewann so an Breite und Tiefe, wobei das tiefste Fahrwasser glücklicherweise hart an das Rühringer Land gerückt wurde: das Bassin der Jahde aber ward durch eben jene Coupirung der Made zu einem ruhigen Becken gestaltet, das gegenwärtig bei gewöhnlicher Fluthhöhe einen Flächenraum von 3,000 Quadratmeilen bedeckt und durch 15—18 Fuß über die Fluthhöhe emporragende Deiche ringsum abgeschlossen ist. Eine derartige Sicherung vor Abspülungen ist nicht bloß nöthig, um das Culturland vor Verlusten zu bewahren, sondern ebenso, um die Tiefe des Fahrwassers im Ausfluß des Jahdebusens d. h. also auf der Rhede des Kriegshafens zu erhalten. Denn je mehr Theile von dem Kleiboden (settem Thonboden) der oberen Schicht des Marschlandes durch den Wellenschlag losgelöst werden, desto mehr von diesen Theilen setzt sich als Schlief (breiartige hellgraue Masse) auf dem ganzen Wege vom Innern des Jahdebusens bis in die Nordsee als Niederschlag auf dem Grunde ab und verhindert allmählich die tiefer gehenden Schiffe am Einlaufen. Hiergegen sucht man sich nun außer durch Baggern noch in zweifacher Weise zu wahren. Erstens gibt man durch Uferbauten dem im Busen selbst losgelösten Schlief Gelegenheit, sich an den Ecken der Ränder festzusetzen, bis der Ansaß eine solche Höhe erreicht hat, daß er über den Wasserspiegel der Ebbe hervorragt

und durch Eindeichung den spülenden Wellen entzogen und zugleich zu nutzbarem Land gemacht werden kann. Ferner aber sucht man auch durch Ansammlung recht großer Wassermassen in einem Binnenbassin während der Fluth einen kräftigen Spülstrom für die Ebbezeit hervorzubringen, der die Schlicktheile auf dem Grunde des Seegatts (Ausgangs in die See) mit sich fortreißt. Hier, für den Ausfluß der Jahde, bildet natürlich der Jahdebusen selbst das Spülbassin, während dasselbe z. B. bei Ostende erst künstlich ausgegraben werden mußte, und zugleich ist klar, daß die vorhin erwähnten Uferbauten die Leistungsfähigkeit des Spülbassins bedeutend heben, da dem Spülstrom selbst Schlicktheile entzogen und andererseits durch die Vertiefung des Bassins einer größeren Masse reinen Seewassers zur Fluthzeit der Eintritt ermöglicht wird. In dieser Beziehung sind die Verhältnisse an der Jahde schon gegenwärtig recht günstig. Von der großen Fläche des Marschlandes, durch dessen Ueberschwemmung sich einst der Jahdebusen bildete, ist die obere Aelbodenschicht in der Mitte schon fast ganz weggespült: bloß die Sandunterlage, welche sich weniger leicht und ihrer Schwere wegen nicht weit von der fluthenden und ebenden Wassermasse verschieben läßt und somit die Tiefe der Ausfahrt nicht gefährdet, ist theilweise als Untiefe geblieben und bildet die Sandbänke im Inneren des Jahdebusens (welche als Bordumer, Arngaster, Kobben- und Jappen-Sand bezeichnet werden), und die sogar durch Spülung nach den sehr tiefen Stellen in nächster Nähe, wo der Sand liegen bleibt, allmählich immer niedriger werden. So kommt es, daß schon seit einem Jahrhundert die Tiefe des Jahdeausstroms sich nirgends wesentlich verändert hat und auch durch die Schlickmassen an den Rändern des Busens in den nächsten 3—4 oder 5 Jahrhunderten sich nicht sehr verändern würde, selbst wenn man dieselben nicht durch Eindeichung den Einwirkungen der Fluth immer mehr entzöge und somit das Material für die Verschlickungen stetig verminderte (seit dem 17. Jahrhundert sind schon $\frac{3}{4}$ Quadratmeilen eingedeicht worden). Die Verschlickung an der Jahdemündung kann nach den angestellten Messungen jährlich höchstens $5\frac{3}{4}$ Zoll betragen, was sich durch Baggern unschwer beseitigen läßt und überhaupt nicht bedeutend ist. (In Bremerhaven und Geestemünde beträgt die Verschlickung das Fünffache bis Sechsfache.) — Auch die Fluthwelle gestaltet sich sehr regelmäßig und günstig, und das scharfe Herantreten des Ausstroms mit 10 Faden (60 Fuß) Tiefe bis dicht an das Rüktringer Land, namentlich an den Dauensfelder Groden*), in dessen Spitze die Mündung für den Kriegshafen angelegt ist, kann nur als außerordentlich vortheilhaft bezeichnet werden.

*) Der noch außerhalb der Deiche liegende Landstreifen, den bei Fluthzeit die See überspült.

Der Ausstrom der Jahde selbst geht nun, wie wir oben erwähnten, in einer Breite von 1200 Ruthen ($\frac{3}{5}$ Meile) und 4 Meilen Länge bis zur offenen See fast gerade gegen Norden. Links (westlich) begleitet ihn als Ufer das Rühringer- und weiterhin das Wangerland, rechts (östlich) zunächst das nur 2 Meilen breite Butjadingerland mit Eckwarden, und weiterhin nach Norden die Sandbänke und Untiefen, welche Reste früheren Festlandes (Marschlandes) sind (Hoheweg) und den Jahdestrom vom Weserstrom scheiden. Jener wird nun durch die Bänke derart eingeengt, daß er für große Seeschiffe nur die an sich allerdings immer noch sehr beträchtliche Breite von 300 Ruthen (1500 Schritt) behält, bei einer Tiefe von 5 Faden (30 Fuß): ein Stück vor seinem Austritt in die Nordsee hat er sogar 600 Ruthen Breite und 7 Faden (42 F.) Tiefe. Von hier ab, beinahe in der Höhe der Insel Wangerooge, beginnt die Außenjahde; sie theilt sich beim Durchbruch durch die äußerste Kette der Sandbänke in 3 Arme und überschreitet die Barre in 3 Stromrinnen, welche sich der Insel Wangerooge gegenüber wieder in ein Fahrwasser vereinigen und neben dem Weserfahrwasser in die Nordsee treten, wobei das Jahdefahrwasser durch eine Adlertonne, das Weserfahrwasser durch eine Schlüsseltonne bezeichnet ist*).

Von den drei erwähnten Stromrinnen — beide Hauptarme haben durchschnittlich 5—7 Faden Wasser bei niedrigem Stand — ist die westlichste die Wangerooger Fahrt, welche an der Nordostseite der gleichnamigen Insel hinführt; in der Mitte läuft das Mittel- oder Norder-Fahrwasser, das übrigens unbedeutend und darum nicht durch Tonnen markirt ist; die östlichste ist die Weserfahrt, welche sich mit dem eigentlichen Weserstrom vereinigt**).

Auch in England sind die Häfen meist nur bei Fluth anzulaufen, und selbst im Hauptkriegshafen Portsmouth begegnete es bei der vorjährigen Revue vor dem Sultan der Panzerfregatte „Valiant“, daß sie beinahe auf der Barre festgerathen wäre — die schweren Schiffe müssen immer erst auf der Rhede (allerdings nicht außerhalb derselben) die Fluth abwarten. Rechnen wir nun auch hier beim Jahdefahrwasser die gewöhnliche Fluth von 10 Fuß Höhe hinzu, so erhalten wir das vergleichsweise sehr günstige Ergebnis, daß an der flachsten Stelle der Wangerooger Fahrt in 4 Jahren nur 6 Mal

*) Hier in der Außenjahde wird auch vom Herbst nächsten Jahres ab ein Feuerschiff stationiren, dessen Bau gegenwärtig auf der königl. Werft zu Danzig in Angriff genommen ist, d. h. ein kleines Schiff von kurzem und starkem Bau, das stets in diesem Fahrwasser verankert liegt und auf der Spitze seines kurzen Mastes eine Laterne trägt, sodas es gleichsam als schwimmender Leuchthurm dient.

**) Die seit 1858 allmonatlich ausgeführten Peilungen ergeben das günstige Resultat, daß bei Ebbe, also niedrigstem Wasserstande die Wangerooger Fahrt gewöhnlich 24 Fuß, höchstens 28½ Fuß und wenigstens 18 Fuß, die Weserfahrt dagegen gewöhnlich 19½ Fuß, höchstens 21 Fuß und wenigstens 16½ Fuß Wasser hatte.

28—31 Fuß, dagegen 37 Mal $32\frac{1}{2}$ —34 Fuß Wasser waren, was für die größten Kriegsschiffe genügt und ein günstigeres Verhältniß als die holländischen, französischen und die meisten englischen Häfen darstellt. Die Breite des Fahrwassers auf der Barre aber gestattet den größten Kriegsschiffen nicht bloß das Durchdampfen, sondern selbst das Einsegeln, während kleinere Schiffe sogar laviren können. Nach Anbringung genügender Tonnen und Leuchtfeuer ist die Einfahrt als völlig sicher und bequem zu betrachten, während andererseits nach Wegnahme dieser Seezeichen im Kriegsfall die Sandbänke einen natürlichen Schutz gegen feindliche Kriegsschiffe bieten, die dann weiter entfernt bleiben müssen als ihre Kanonen tragen. Im Interesse der Vertheidigungsfähigkeit dürfte sich aber noch empfehlen, die Insel Wangerooge zu befestigen. Auch schweben dem Vernehmen nach augenblicklich Verhandlungen zwischen Preußen und Oldenburg, wonach letzteres Wangerooge abtreten und der vielbesprochenen Last der Erhaltung des Leuchtthurmes und der Sicherung der Insel (Schutzmauer für diese und den Leuchtthurm) enthoben werden soll. Die letztere nämlich verliert jedes Jahr mehr Land durch Abspülungen (besonders 1855), und da nicht bloß die Insel an sich ihren Werth hat, sondern da besonders der Kirchturm ein wichtiges Seezeichen für die Schifffahrt ist, muß man versuchen, die Insel durch Uferbauten wie bei Brunsbüttel zu sichern — doch ist auch vorgeschlagen worden, ein zweites Feuerschiff an die Schlüsseltonne zu legen, zum Ersatz des Wangerooger Thurmes, dessen Erhaltung Oldenburg so schwer fällt. Uebrigens hat sich Oldenburg bei allen Verhandlungen in dieser Hafenfrage in einer Weise benommen, die den nationalen Interessen wenigstens nie hinderlich gewesen ist, im directesten Gegensatz zu der unverantwortlichen Politik Hannovers. Mag man, meint mit vollstem Recht ein bremer Blatt, von dem deutsch-nationalen Standpunkt aus heute über die Bedingungen, welche Oldenburg bei den Verträgen mit Preußen stellte, denken wie man will, man wird es dem oldenburger Ländchen nicht verargen können, daß es aus Preußens Streben, eine Seemacht zu werden, auch für sich möglichst Profit zu ziehen suchte: man wird aber auch den beiderseitigen Regierungen die Anerkennung nicht versagen können, daß sie schon in einer sehr schwunglosen, ja trüben Zeit den Gedanken einer nationalen Aufgabe von äußerster politischer Tragweite zu fassen und zu verkörpern gewußt haben, deren Ausführung jetzt dem wiedergeborenen Deutschland den Schutz seiner Küsten und seines Handels für immer sicher stellt.

Es war am 20. Juli 1853 als zwischen Oldenburg und Preußen ein Vertrag abgeschlossen wurde, dahin gehend, daß Oldenburg zur Anlage eines Kriegshafens westlich der Jahdemündung ein Stück der Küste von 1211 preußischen Morgen, den Kirchspielen Heppens und Neuende zugehörig, und ebenso östlich der Jahdemündung zur Anlage von Strandbatterien bei Eck-

warden ein Stück von 8 Morgen Binnenweichland nebst dem zugehörigen Außendeichland an Preußen abtrat. Preußen übernahm dafür die sofortige Herstellung eines Kriegshafens, die Zahlung einer Entschädigung von $\frac{1}{2}$ Million Thaler und die Verpflichtung, auf die Bauten in den nächsten drei Jahren je 400,000 Thaler zu verwenden, widrigenfalls die Staatshoheit an Oldenburg zurückfallen sollte. Außerdem verpflichtete sich Preußen, eine Chaussee von Sande nach Heppens sowie eine Eisenbahn von Minden über Oldenburg nach Heppens zu bauen. Leider ward die Ausführung dieser Bahn dadurch unmöglich gemacht, daß ihre Linie einen Streifen welfischen Gebiets berühren mußte, welches ja Oldenburg ganz umschloß, und daß Hannover, um nicht durch den preußischen Kriegshafen aus der Stellung eines „deutschen Admiralstaats“ (NB. ohne ein einziges Kriegsschiff) verdrängt zu werden, sich dem Bau dieser Bahn mit der größten Hartnäckigkeit und unummundener Entschiedenheit widersetzte. In Folge dessen waren die Contractanten genöthigt, am 16. Februar 1854 einen Zusatzvertrag dahin abzuschließen, daß Preußen von jener Verpflichtung einstweilen zu entbinden sei, dafür aber die Bahn Oldenburg-Heppens zu bauen und auch innerhalb zehn Jahren die ursprünglich projectirte Bahn auszuführen, entgegengesetztenfalls aber ein Neugeld von 1 Million an Oldenburg zu zahlen habe — eine Bedingung, deren Preußen jetzt glücklicherweise durch die Annexion Hannovers auf die einfachste Weise überhoben worden ist. Der Anschluß an die Bahnen des Hinterlandes aber ward nun nicht mehr nach Minden, sondern nach Bremen gelegt, durch die Bahn Oldenburg-Bremen, deren Bau mit einer festen Weserbrücke Oldenburg übernahm. Außerdem ward durch diesen Zusatz-Vertrag das Terrain zur Erbauung für drei detachirte Forts auf der Landseite erworben, auf die Landeshoheit für Werke und Wege von Oldenburg verzichtet, die Umgebung derselben den erforderlichen Rayonbeschränkungen (denselben wie bei den Bundesfestungen) unterworfen und anderweites Terrain für die Exercier- und Schießplätze erworben; endlich mußte Art. 13 des ursprünglichen Vertrages abgeändert werden, wonach Preußen ausdrücklich darauf verzichtete, in dem ihm abgetretenen Gebiet an der Jahde einen Handelshafen oder eine Handelsstadt anzulegen, wogegen es nunmehr in Bezug auf den Bahnbetrieb und auf die Anlegung von Telegraphenleitungen von Oldenburg nach Bremen, und von Heppens unterseeisch nach Frankreich und England mehrfache Zugeständnisse machte. Die Aufhebung des erwähnten Art. 13, wonach an der Jahdemündung kein Handelshafen angelegt werden durfte, gestattet also jetzt die Ansiedelung von Handwerkern und Gewerbetreibenden.

Durch den oben erwähnten Punkt des ursprünglichen Vertrages nun, wonach Preußen schon vom ersten Jahre ab jährlich 400,000 Thlr. auf die Kriegshafenanlage verwenden mußte, ward der Bau zwar beschleunigt, aber

auch insofern benachtheiligt, als man nicht genügende Zeit hatte, die nothwendig vorher zu machenden langwierigen hydrotechnischen Untersuchungen für die Wahl der besten Art des Baues und den günstigsten Ort der Anlage anzustellen. Ehe die Hauptpunkte des Planes bestimmt waren (und das dauerte drei Jahre lang, 1854 — 1856) konnten natürlich nur vorbereitende Arbeiten in Angriff genommen werden, so die Anlage von Klinkerstraßen (Chaussees mit glashart gebrannten Ziegelsteinen gepflastert) zur Verbindung mit der oldenburger Chaussee, die Anlage eines Gebäudes für die Commission, der Ankauf der nöthigen Grundstücke für den Hasenbau und eine Ziegelei, die Beschaffung von Baumaterialien sowie eines Dampfbaggers und eines Bugfürboots, und endlich die Eindeichung der Ufergrenzen. Da die Fluth hier zuweilen (wenn auch ausnahmsweise) sogar 26 Fuß über die Ebbelinie steigt und die Deiche ihr sehr ausgesetzt sind, mußten dieselben überaus stark angelegt und künstlich (namentlich mit Ziegelböschungen) befestigt werden: für die 1200 Ruthen des westlichen Jachdeufers bei Heppens und die 140 Ruthen des östlichen Ufers bei Eckwarden sind auf die 15 Jahre 1854—1869 nicht weniger als 225,000 Thl. gerechnet. — Endlich im Frühjahr 1856 war es möglich geworden, den allgemeinen Plan der Hasenanlage selbst fest zu stellen: am 25. Juni d. J. ward derselbe vom König genehmigt, und zwar im Wesentlichen so wie er seitdem zur Ausführung gekommen ist (s. unser obiges Resumé). Zwar kannte man zur Zeit, als die ersten Pläne zur Hasenanlage entworfen wurden, noch keine Panzerschiffe, auch waren die größten Linienschiffe damals kaum so lang als heute Panzerfregatten mittlerer Größe, und endlich konnte Preußen, auf sich allein angewiesen, nie daran denken, in der Schaffung einer Kriegsflotte auch nur annähernd das zu leisten, was andere Staaten, wie z. B. Frankreich und Rußland, sich zur Aufgabe setzten. So hatten denn die ersten Entwürfe naturgemäß bescheidnere Dimensionen als sich in der letzten Zeit nöthig gezeigt haben. Aber gleichwohl waren die Schwierigkeiten, ohne jeden natürlichen Vortheil, gegen Ebbe, Fluth und starke Strömung, gegen Sturmfluthen und Fieberklima eines Landes ohne Trinkwasser im beweglichen weichen Schlickboden solid) aufgeführte Bauwerke zu schaffen, so ungeheuer, daß man ohne Uebertreibung behaupten kann, kein zweiter Hafen der Welt hat so viel Mühe erfordert, wie der zu Heppens*). Beim Anfang der Bauten an der Jachde machte sich außerdem die schwierige Communication besonders fühlbar, indem in dem schweren meist feuchten Marschboden vor Anlage der über eine Meile langen Klinkerchaussee nach Sande und verschiedner Nebenwege mit Lasten gar nicht fortzukommen war, während die Verbindung zu Wasser

*) Die „digue“ in Cherbourg schließt bloß die Rhede, gehört aber nicht zum eigentlichen Hafen.

für den Transport des Baumaterials ebenfalls höchst un bequem war: um die Fracht der Schiffe mit Material überhaupt löschen zu können, mußte erst ein besonderer kleiner provisorischer Hafen außerhalb der Deiche, der sog. Liegerhafen, geschaffen werden, in den aber Barken von 17 Fuß Tiefgang immer noch nicht einlaufen können — diese müssen erst auf der Rhede einen Theil ihrer Steine an Riechterfahrzeuge abgeben. Und alle diese Schwierigkeiten wurden noch dadurch vermehrt, daß oft das Geld fehlte, um günstige Chancen von Fluth und Wetter voll auszunutzen zu können, während zu anderer Zeit die Wuth der Elemente bei Sturmfluthen den begonnenen Bau häufig wieder einriß. Jetzt aber ist die Hauptarbeit glücklich überwunden, durch Vollendung des Vorhafens und der Schleusen sind Hafencanal und Binnenbassin gegen die See gesichert, auch wenn die dazwischen befindliche Erde weggeschafft ist, und in kurzer Zeit wird die schwarz-weiß-rothe Flagge das weite Bassin beleben.

Wir gehen nun daran, die Einzelheiten der Anlage unsern Lesern anschaulich zu machen, und wir wollen zu diesem Zweck dem Hafen einen Besuch zur Bahn abstaten. Wir vermerken dabei die verausgabten oder veranschlagten Kosten jedes einzelnen Object's, da nichts so wie diese Summen die gewaltige Größe des Werks erkennen läßt und da gerade dieser Hafen ein sehr instructives Bild von den Anforderungen beim Kriegshafenbau gewährt.

Die Eisenbahn, deren letzte Strecke schon seit vorigem Sommer bis zum Kriegshafen im Betrieb ist, führt uns von der freundlichen sauberen Stadt Oldenburg mit ihren wirklich schönen öffentlichen Neubauten zunächst nach Barel (sprich Fahrel), einer kleinen hübschen hochgelegenen Stadt mit zwei hohen Kirchtürmen und vielen holländischen Windmühlen unsern des Steinhäuser Siels und nahe der Südspitze des herzförmigen Busens, und dann, meistens hart an dem letzteren, im Bogen um die Westseite desselben herum. Die Physiognomie der Landschaft ist eigenthümlich genug: weithin, ohne irgend eine Begrenzung durch Höhenzüge, schweift der Blick über üppiges Grün der Weiden und Triften, das von prächtigem, fast immer schwarzweiß geflecktem Rindvieh und schönen Pferden schweren Schlages belebt ist, die in voller Freiheit dem dampfgewaltigen Concurrenten das Feld räumen. An einzelnen Stellen kommen wir durch Laubwäldchen; streckenweise ist die grüne Ebene auch mit locker stehenden niedrigen Büschen bedeckt oder durch das tiefe Schwarz von Torfstichen und den dunklen fetten Boden der Eisenbahneinschnitte unterbrochen, dazwischen lange Ziegelei-Gebäude, welche die „Klinker“ liefern, denen wir nachher am Kriegshafen sehr vielfach begegnen werden — Ziegelsteine von ganz besonderer Festigkeit, welche aus dem hier ganz vorzüglich geeigneten fetten Thonboden so hart gebrannt werden, daß sie eine bläuliche Farbe sowie einen glasartigen Glanz annehmen und beim An-

schlagen einen hellen Klang geben. Sie werden im Kriegshafen zu vielen Mauerarbeiten und namentlich zur Pflasterung der Fahrwege oder selbst der Fußwege in den Wiesen verwendet, dort in mehreren Reihen, hier nur in einer Reihe quer und auf die hohe Kante gestellt und mit Sand bestreut.

Immer weiter führt uns der Zug durch die freie, frisch grüne Marschlandschaft dahin, in der hier und da wahrhaft Verboeckhoven'sche Schafe mit prächtig vollem Bliese weiden, und bald wird der Horizont auf unserer rechten Seite durch einen hohen Damm begrenzt, welcher die Wiesen vom Jahdebusen abschließt und sich stundenweit hinzieht mit seiner eintönigen horizontalen, scharf gegen den Himmel abschneidenden Oberkante, um uns erst spät Blicke auf die hellstrahlende weite Wasserfläche zu vergönnen. Endlich zeigen sich in der Ferne Gebäude, nach wenigen Minuten macht der Zug eine Wendung, und von Westen her fahren wir gerade in der Richtung auf den Kriegshafen zu an dem sehr einfachen Stationsgebäude des Bahnhofes vor. Wir steigen aus und setzen in gleicher Richtung, wie wir zur Bahn gekommen sind, auf einer schönen Klinkerchauffee den Weg fort, wobei wir zuerst an die innersten Theile des Binnenhafens kommen.

Die Gegend ist ihrem landschaftlichen Charakter nach, der sich bis auf die Windmühlen bedeutend dem nahen Nordholland nähert, das gerade Gegenstück von Kiel. Dort wellige Hügel mit Wald und Busch überall und mit heiteren Durchblicken auf reich wechselnde Terrainformation: hier endlos weite grüne Ebene nach Westen und Norden und andererseits die scharfen geradlinigen uninteressanten Conturen der Deiche gegen Osten und Süden. Links von uns, nördlich, in geringer Entfernung liegen die beiden Dörfer Alt- und Neu-Heppens; rechts trennen uns hohe Deiche von dem südlich gelegenen Theil des Jahdebusens, und vor uns erblicken wir ein Arbeitsfeld mit Unmassen von Materialien, mit einer Anzahl von Arbeitern und Werke von ungeahnter Großartigkeit. Gleich im Anfang des Weges vom Bahnhof nach den Hafenanlagen haben wir die artesischen Brunnen passiert. Das Trinkwasser ist in dieser Gegend ein gar kostbares Gut, noch viel mehr als in Holland: die Dorfbewohner haben sich früher kümmerlich mit gesammeltem Regenwasser geholfen. Doppelt empfindlich wurde der Mangel an Trinkwasser, seitdem durch die Arbeiter die Menschenzahl so unverhältnißmäßig wuchs. Man begann nun von Seiten der Regierung artesische Brunnen zu graben, zunächst einen, der aber lange nicht zu dem gewünschten Ergebnisse führen wollte; endlich traf man in 668 Fuß Tiefe auf Wasser, und das Tempelchen zu unserer Rechten — südlich der Chauffee vom Bahnhof nach dem Hafen —, das wie ein achteckiger Gasometer mit konischem Dach aussteht, birgt diesen kostbaren Brunnen in sich, der vor allen Unberufenen sorgsam verschlossen gehalten wird, damit nichts von dem mühsam geförderten

Wasser, das übrigens recht gut schmeckt, vergeudet werden kann. Links, nördlich unseres Weges, zeigt uns der hohe viereckige Breterthurm einen zweiten Ort, wo künftig ein artesischer Brunnen sprudeln soll. Dicke Eisentröhren, unten mit scharfem Rande, werden in die Tiefe niedergetrieben, und zwar so, daß die folgende Röhre von immer kleinerem Kaliber ist als die erste und sich durch dieselbe ohne Schwierigkeit versenken läßt.

Indem wir weiter vordringen, verschließt uns ein quer vorlaufender Erdwall die Aussicht: wir besteigen ihn und stehen plötzlich vor einem Anblick von überraschender Großartigkeit. Ein mächtiges viereckiges Bassin von enormer Tiefe öffnet sich dicht vor uns, ein so kolossaler Raum, daß wir kaum begreifen, wie Menschenhände die Beseitigung dieser Erdmassen haben bewältigen können. Zu unseren Füßen liegen ganz in der Tiefe zwei mächtige lange Plattformen mit halbkreisförmigen Enden: es sind die Fundamente zweier Trockendocks für große Kriegsschiffe, gerade im interessantesten Stadium des Baues (seitdem fertig geworden). Zum Theil sieht man noch den schwarzgrauen Untergrund des Bodens, von welchem die Erde eben weggegraben ist; der größte Theil ist schon mit einer Schicht rother Klinker bedeckt, welche den eigentlichen Granit-Bodenplatten des Dockes zur Unterlage dienen sollen, und ein kleiner Theil der Trockendocks zeigt sich sogar mit eben diesen enormen Blöcken aus weißgrauem schwedischem Granit bereits ausgelegt, die wir nachher aus mehreren Seeschiffen im provisorischen Liegehafen löschen sehn werden. Diese Blöcke kommen aus Schweden schon völlig zubehauen hier an, weil man mit dem Gewicht der Abfälle das Schiff nicht unnütz beschweren will; gewisse Stücke sind sogar für späteren Gebrauch bereits mit eisernen Ringen zum Festlegen der Schiffe versehen.

Die Dimensionen der beiden Dockes erscheinen hier in dieser Umgebung mit ihren riesenhaften Verhältnissen im Grunde zwischen den berg hohen Erdwänden nicht allzu bedeutend; wir würden fürchten, daß sie nur für unsere gedeckten Corvetten, nicht aber für große Panzerschiffe genügen werden, wüßten wir nicht, daß sie bei 30 Fuß größter Wassertiefe oben 84 Fuß Breite und 440 Fuß Länge haben, während die längsten Panzerschiffe (die englischen „Warrior“ und „Black Prince“) oben 420 Fuß lang, und die breitesten Panzerschiffe (die englischen „Minotaur“, „Agincourt“ und „Northumberland“ 59 Fuß 4 $\frac{3}{4}$ Zoll breit sind (unser „Wilhelm“ 58 $\frac{1}{2}$ Fuß). Auch für das tiefstgehende Panzerschiff der Gegenwart, den englischen „Achilles“ (mit 26 Fuß 11 Zoll hinten) würden die 30 Fuß Wasser unserer beiden Dockes völlig genügen. Großartig ist der Anblick solch eines Dockes in der Vollendung, wenn es mit seinen terrassirten Steinwänden ringsum den Beschauer umgibt, einem mächtigen antiken Amphitheater ähnlicher als irgend einem anderen Bauwerk. Noch aber strecken sich die beiden Plattformen un-

vollendet im Noth ihrer Backsteine tief unter uns in grandioser Länge dahin, beide in demselben Kessel hart nebeneinander, parallel und nach Westen wie nach Norden und Süden von kolossalen senkrechten Erdwänden abgeschlossen, die durch das Ausschachten des Dockbassin entstanden sind. Nach Osten vor uns öffnet sich dieses Dockbassin, um in das noch viel größere Binnenhasenbassin überzugehen: sobald beide fertig und voll Wasser sind, werden sie von einander in der Weise, wie es an der Weser am gewöhnlichsten ist, nämlich durch Pontonschleusen getrennt werden, d. h. durch ein eisernes Schiff dessen Längenschnitt die Schleusenbreite gerade ausfüllt und somit ein Ponton-Thor bildet. An seiner Westseite dagegen, d. h. unmittelbar uns zu Füßen, enthält das Dockbassin noch zwei Paar besonderer abgerundeter Fundamentconstructionen aus Klinkersteinen, welche bestimmt sind, vier große Pumpen eines mächtigen Pumpwerks zu tragen, sowie die drei Dampfmaschinen mit ihren fünf Cornwallkesseln, welche die Pumpen in Bewegung setzen. Innerhalb der Dockmauern laufen große Spülecanäle, die mit Schützen versehen sind und das Wasser der Docks nach dem Pumpwerk führen, wo es gehoben und wieder in den Binnenhasen gepumpt werden kann.

Nördlich der beiden oben beschriebenen Docks wird noch ein drittes Trockendock angelegt, das kleiner und nur etwa für gedeckte Corvetten bestimmt ist, also circa 350 Fuß Länge erhält. Vor der Panzerära waren nur zwei kleinere von 200—250 Fuß Länge projectirt, 1867 sind zwei große Trockendocks in Angriff und ein drittes kleineres in Aussicht genommen, die mit der Wasserhebungs- und der Dampfmaschine 1,600,000 Thlr. kosten sollen. Das kleinere Dock wie zwei nördlich davon, dicht daneben zu erbauende gedeckte Hellinge (für den Bau neuer oder die Reparatur aufgeschlippter Schiffe) sind den beiden großen Docks ganz parallel, auch von Westen nach Osten gerichtet. Die östlichen Enden aller fünf Plattformen münden rechtwinklig in die Westseite des Binnenhasenbassin, während sich nordwestlich noch das kleine Bassin des Boot- und Mastenhasens an dieselbe anschließen wird. Vorläufig aber stehen nördlich des Bassins der beiden großen Docks noch nahe dem Rand auf der Höhe die Gruppe von vier Cisternen, die zwei Traß- und zwei Mörtel-Mühlen, die zusammen über 20,000 Thlr. gekostet haben, und das Bindemittel der Bausteine unter und über Wasser liefern.

Wir steigen jetzt von unserem Standpunkt, der Westkante des ganzen Marineetablissements, von wo wir die Docks, das Binnenhasenbassin und den Hasencanal übersehen, zu den ersteren nieder und nun wird erst augenfällig, wie hoch der Rand der Bassins über ihrer Sohle liegt, wie tief man bis zur letzteren hat graben müssen. Unten schreiten wir auf der Ziegelsteinplattform, der Basis eines der beiden mächtigen Docks dahin, und treten aus ihrem östlichen Ende in ein noch viel geräumigeres künstiges Binnenhasen-

bassin. Gegenwärtig hat dasselbe noch bei Weitem nicht seinen vollen Umfang: erst ein Theil desselben ist (bis zur Sohle) ausgegraben, während noch mächtige Erdblöcke stehen geblieben sind, zum Theil im Anschluß an das Erdreich der künftigen Ränder des Bassins. Dasselbe wird 1200 Fuß lang und 700 (750) Fuß breit; seine Wände werden auf drei Seiten mit massiver Quaimauer eingefast und nur die Nordseite erhält eine einfache gewöhnliche Böschung, weil hier auf dieser Seite später das Bassin nach Bedürfniß erweitert werden soll, wofür auch das Terrain bereits reservirt ist.

Dieses Binnenhasenbassin wird nun künftig der Platz sein, wo die Kriegsschiffe unserer Nordseeflotte in sicherer Ruhe liegen und zugleich Ausbesserungen jeder Art erfahren können, wie auch die Auffüllung aller Vorräthe ihnen hier möglich sein wird. Zu diesem Zweck ist nun das ganze Bassin von Anstalten und Magazinen der verschiedensten Art umschlossen.

Die Westseite, an welche sich nordwestlich der Bootshafen und Mastenteich anschließt, ein kleines viereckiges Bassin für die Boote und die Aufbewahrung der Masthölzer im Wasser, dessen Herstellung auf 50,000 Thaler aeranschlagt ist, findet sich sonst ganz dem Departement für „Schiffbau“ gewidmet: sie enthält *) in ihrer nördlichen Hälfte die zwei nach dem Bassin mündenden Hellinge, auf deren Stapel Schiffe gebaut oder behufs einer Reparatur aufgeschleppt**) werden können, und sodann, wie wir oben beschrieben, ein kleines und zwei große Trockendocks, die ebenfalls nach dem Bassin münden.

Die Südseite des Binnenhasenbassins ist in ihrer westlichen Hälfte dem Departement des „Maschinenbaues“ gewidmet, sodas am Quai Kessel und Maschinen direct aus der Werkstätte den Schiffen eingesetzt werden können***), und in ihrer östlichen Hälfte gehört sie dem Departement für „Ausrüstung“, das für Takelage, Anker, Ketten u. s. w. der ausgehenden Schiffe sorgt †). Daneben, noch weiter östlich, und schon am Südufer des Hafencanals, der hier in das Bassin ausläuft, kommen die allgemeinen Magazine, dann die Beamtenwohnungen, darauf das Proviantamt und schließlich der Kohlenhof. Schiffe, die bloß Proviant auffüllen und gleich wieder in See gehen wollen,

*) Außer einem Bureau der Schiffbaudirection, einem Arbeitsschuppen, einer Schmiedewerkstatt, einem Masten- und Bootshaus auch zwei Holzmagazine, eine Tischlerei und Malerwerkstatt, die zusammen auf 247,000 Thlr. veranschlagt sind.

**) Am besten wird man sie, um für alle Eventualitäten Platz zu haben, bloß für letzteren Zweck verwenden, die Neubauten dagegen sämmtlich in Kiel und Danzig vornehmen.

***) Mit einem Bureau, zwei Maschinenreparaturwerkstätten, einer Kesselschmiede, einem Depot für Maschinen und Kessel, einem Kettenprobirhaus, einem Magazin für Eisenabfälle — zusammen auf 129,000 Thlr. veranschlagt.

†) Diese Ausrüstungsdirection bekommt ein Bureau, drei Ausrüstungsmagazine, eine Blochmacherei (für Flaschenzugrollen), eine Segelmacherei, ein Takelhaus, eine Reepschlagerei und eine Theerküche, die zusammen auf 288,000 Thlr. veranschlagt sind.

brauchen also gar nicht erst ins Binnenbassin zu kommen, was nur Zeit kosten und dort stören würde; und solche, denen bloß die Kohlen ausgegangen sind, können noch weiter draußen liegen bleiben und noch eher wieder auslaufen*).

Gegenüber, am Nordufer des Hafencanals und (weil auf der Ecke) zugleich am Ostufer des Bassins, hat das Departement der „Artillerie“ seinen Platz erhalten, das die Schiffe mit Geschützen und Munition ausstattet, und daneben am Canal befindet sich die Abtheilung für Hafenbau**).

So ist denn am Binnenhafensbassin wirklich für alle Bedürfnisse der Nordseeflotte gesorgt, und sobald dasselbe mit seinen Werkstätten und Magazinen vollendet ist, wird die Fahde als Station für die Schiffe unseres Nordseegehwaders und als Ausgangspunkt für alle unsere Schiffe, die durch den englischen Kanal und weiter segeln, nichts mehr zu wünschen übrig lassen. Von den 3268 Fuß langen massiven Umfassungs- und Quaimauern des Binnenhafens, die sich wegen der Mündungen des Bootshafens und des Canals ungleich auf die 4 Seiten vertheilen (d. h. mit 1560, 520, 720 bez. 468 Fuß), waren zur Zeit der letzten officiellen Publication bereits 3196 Fuß Quaimauer in Angriff genommen, um wie die Docke 1869 fertig zu werden. Diese Quaimauern werden aus Klinkern mit Quadersandstein-Verblendung aufgeführt bis zu 16 Fuß Höhe über dem Hafenpegel, und die Fundamentirung, die übrigens nicht minder schwierig wie bei den Quaimauern des Vorhafens ist, wird an sechs Stellen noch derart stärker genommen, daß sechs schwere Krähne darauf zu placiren sind, wobei die Gesamtkosten der massiven Umfassungs- und Quaimauern des Binnenhafens auf 735,000 Thaler veranschlagt ist. Die Westseite wird nur am Schiffsbauplatz und zwar gleichzeitig mit den hier mündenden Docken massiv aufgeführt, sonst aber als gewöhnliches mit Steinen bekleidetes Ufer hergestellt, um eine spätere Erweiterung oder Anlage neuer Bassins nach Westen hin zu ermöglichen: außerdem bekommen also massive Quaimauern die beiden kurzen Seiten des Binnenhafens und des Hafencanals an der Artilleriedirection und der Magazinverwaltung, wo ja die Schiffe unmittelbar anlegen sollen.

Bereits oben bemerkten wir, daß die ganze Werft mit einer

*) Für die Magazinverwaltung werden erbaut: ein Bureau, ein Magazin für Rohmaterialien, zwei Magazine für Ausrüstungsgegenstände u. s. w., die zusammen auf 107,000 Thlr. veranschlagt sind.

**) Für diese Hafenbaudirection sind in Aussicht genommen: der Bau von einem Bureaugebäude, Bauutensilien- und Inventarien-Magazinen, Schmiede- und Schlosserwerkstatt, Maschinenreparaturanstalt, Arbeitsschuppen und Materialien- und Kohlenschuppen, was zusammen 75,000 Thlr. kosten wird. Für die Artilleriedirection dagegen Bureau, Inventarienmagazine: ein Geschüßhaus, eine Artilleriewerkstatt für Lafettenbau, eine Büchsenmacherei und ein Laboratorium im Gesamtkostenbetrage von 132,000 Thlr.

Umfassungsmauer umschlossen wird; da diese auf 57,000 Thaler veranschlagt ist und außerdem die theilweise bereits ausgeführten Nebengebäude und Cisternen für Sammeln des Regenwassers 214,000 Thaler kosten, stellt sich somit der Gesamtbetrag für die zu den Werften am Binnenhafen gehörigen Gebäude auf 1,246,000 Thlr. Doch treten hierzu noch 453,000 Thlr. für anderweite Hochbauten, nämlich ein auf 39,000 Thlr. veranschlagtes Gebäude für das Stationscommando, die auf 128,000 Thlr. veranschlagten Gebäude für das Proviantamt (Bureaugebäude, Schlächtereier, Bäckerei, Proviantmagazin und Wohngebäude) und die auf 290,000 Thlr. veranschlagten Gebäude für die Garnison (eine Kaserne für die Seesoldaten, eine Kaserne für die Matrosen, ein Lazareth, ein Garnisonverwaltungsgebäude, Lootsenwohnungen u. dgl.), sodas mit Einrechnung der 150,000 Thlr. für Beamtenwohnungen, Utensilien- und Materialenschuppen für den Bau und für 15 auf je 100 Mann berechnete Arbeiterhütten die Gesamtkosten aller Landbauten am Jahdehafen sich auf 1,849,000 Thlr. belaufen. Bereits erhebt sich von denselben im Norden des Binnenhafens oder vielmehr der Mündung des Hafencanals in diesen eine würdig, ja splendid ausgeführte hellstimmernde Kaserne, welche in diesen Tagen die 1. Seeartilerie-Compagnie (bisher in Danzig), die 2. und 4. Matrosen-Abtheilung (bisher in Kiel) und die 1. und 2. Compagnie des Seebataillons als Garnison der Jahdestation erhält. — Die Schilderung der Hafenstraße behalten wir dem nächsten Artikel vor.

Aus Bunsen's Denkwürdigkeiten

(Fortsetzung zu Nr. 29.)

Bald nach seiner Thronbesteigung berief Friedrich Wilhelm IV. Bunsen zu sich, um ihn in specieller Mission nach England zu senden; es handelte sich um die gemeinsame Begründung eines evangelischen Bisthums in Jerusalem, auf welche der König große Hoffnungen setzte; sie erfüllten sich nicht und wir können uns deshalb versagen, auf die Einzelheiten der Verhandlung einzugehen, welche sich von dem kühnern Standpunkt unserer Tage wie ein diplomatischer Roman liest. Indes die englischen Staatsmänner gingen auf den Plan ein, welcher von Lord Shaftesbury und Gladstone warm befürwortet ward, und Dr. Gobat ward als erster Bischof nach Jerusalem gesandt. Für Bunsen aber ward diese Mission von besonderer Wichtigkeit, weil sie ihm den Weg zum ständigen preußischen Gesandten am englischen Hofe bahnte;