



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Norddeutsche Kriegshäfen : die Wesermündung.

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

## Norddeutsche Kriegshäfen.

### Die Wesermündung.

Außer dem Jahdebusen sind an der Nordseeküste sehr wenige Stellen zu finden, welche zu Kriegshäfen oder Marinestationen geeignet wären. Namentlich die schleswigsche Westküste ist in dieser Beziehung ungünstig gestaltet. Der Zugang ist durch Inseln und Sandbänke verschänzt, die Einfahrten zwischen den Inseln versanden und verschlickten allmählig und werden vielleicht durch eine einzige Sturmfluth gänzlich verändert. Die Anlage eines sicheren und dauerhaften Hafens ist dort längs des ganzen schleswigschen Festlandes wohl unmöglich. Auch die besseren der sogenannten Hafenplätze: Husum an der Hever und Tönning an der Eider sind nur bei Fluth und nur für leichte Fahrzeuge erreichbar. Aber eine vortreffliche Rade befindet sich an der Ostseite der langgestreckten Insel Sylt. Dort ist zwischen Sylt und Röm die kurze und tiefe Einfahrt, welche nur durch eine Barre in 16 bis 20 Fuß Tiefe bei niedrigstem Wasser für schwere Schiffe gefährlich wird. Südlich der Einfahrt, die von Sylt aus durch zwei Leuchthürme auf der Landzunge Ellenbogen gesichert ist, gelangt man auf die prachtvolle Rister Rade, die sich nach Nordost im Römer Tief fortsetzt. Von der Anlage eines Handelshafens bei Röm wird in anderem Zusammenhang die Rede sein; für die Kriegsmarine wäre dort nur einigen Kanonenbooten Station und Depot möglich.

Der Königshafen an der Insel Sylt, der zur Zeit Christian IV. einmal die ganze dänische Flotte aufgenommen haben soll, ist völlig versandet; auch er wurde seinerzeit als Kriegshafen für die deutsche Flotte empfohlen, und Techniker haben behauptet, daß er sich mit verhältnismäßig geringen Kosten zu einer Marinestation herrichten lasse. Aber es scheint, daß die Verschlickung in dem ganzen Wattenmeer zwischen den friesischen Inseln und dem Festlande Schleswigs gar nicht aufzuhalten ist. Als im Jahre 1858 die Anlage eines Hafens an der Nordwestküste Schleswigs beabsichtigt wurde und die dänische Regierung zu diesem Behuf vielfache Untersuchungen anstellen ließ, widerriethen sachkundige Männer, welche seit einer Reihe von Jahren mit den Einwirkungen der Strömung der Nordsee bekannt waren, ein solches Unternehmen als sehr prekär, da es fast unmöglich sei, die vielfachen Veränderungen zu berechnen, welche dort auf dem Meeresboden entstehen, ohne daß man specielle Veranlassungen anzugeben vermag. So wurde im Jahre 1852 ein in der Schmaltiefe gelegener Grund „Seesand“ mit einem neuen Seezeichen versehen, weil das alte, das früher in der Mitte des Grundes gestanden hatte, im Laufe von 16 Jahren an die Westseite desselben zu

stehen gekommen war, wegen der Sandmengen, die vom Westwind beständig auf die östliche Seite des Grundes getrieben werden. Der Grund hatte sich folglich in 16 Jahren ungefähr 1000 Ellen ostwärts verschoben und an Stellen, wo man früher 8—9 Faden (ungefähr 50 Fuß) Wasser zur Zeit der niedrigsten Ebbe hatte, fand man 1852 vier Fuß Sand über gewöhnlicher Fluth. Im Heverstrom, der von Husum in die offene Nordsee führt, zeigte eine Rinne im Jahre 1852 eine Veränderung ihrer Breite von 25 Fuß auf 8 Fuß binnen 6 Jahren, und jetzt ist dieselbe gänzlich verschwunden, und tiefgehende Schiffe wagen gar nicht, sich in dieses veränderliche Fahrwasser zu begeben.

Ungünstig war auch das Schicksal der ostfriesischen Häfen. Emden besaß in seiner unmittelbaren Nähe bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts an der Emsmündung einen schönen, tiefen, für große Kauffahrtei- und Kriegsschiffe passenden Hafen, dessen ausgezeichnete Eigenschaften von Zeitgenossen gelobt werden. Aber dieselben Sturmfluthen, die durch ihre Einbrüche ins Land den Fahdebusen bildeten, änderten auch hier. Sie rissen namentlich 1277 die Deiche des linken Ufers gegenüber der Stadt ein, und bildeten, da die uneinigen Ostfriesen nicht an die Wiederherstellung gingen, schließlich einen großen fast kreisförmigen Busen, der in die linke Flanke des Emsstroms mündet, d. h. den Dollart. Der Hauptstrom aber brach sich von Ost nach West eine neue Rille quer durch den Dollart, die jetzt nur 6—8 Fuß Wasser bei niedrigster Ebbe besitzt — die Nebenrillen haben noch weniger — und das alte nördlichere Bett verschlemmt. Alle Kunstbauten, welche diesen Uebelständen zu steuern versuchten, halfen nichts: die 1583 begonnenen Deichbauten, welche den Strom in sein altes Bett zurückdrängen sollten, wurden immerfort wieder durchbrochen, bis man 1632 die Sache aufgab. Ein 1768 von der Mündung des Binnenhafens nach dem tiefen Wasser des Dollart gezogener Canal verschlammte wieder trotz gänzlicher Abdämmung des verschlickten alten Fahrwassers; eine 1804 ins Werk gesetzte Austiefung und Verbreiterung half ebenfalls nicht auf die Dauer, das Fahrwasser wurde vielmehr immer schmaler und seichter. Auch die 1846 von der hannoverschen Regierung versuchte Correction, ein von der Stadt nach dem tiefen Wasser im Dollart gegrabener gerader Canal mit einer Schleuse in der Mitte, von welcher seitwärts zwei Deiche zum Schutz der Stadt gegen Ueberschwemmungen abgingen, verfehlte insofern ihren Zweck, als der Hafenzugang doch nicht offen und tief blieb und jetzt zu einer seichten und so engen Rille geworden ist, daß zwei Schiffe einander nicht ausweichen können und bei Fluth Schiffe von höchstens 12 Fuß Tiefgang zu passiren vermögen — und doch hat die Anlage der Stadt an 267,000 Thlr. gekostet! Darum ist man jetzt von dem Plane einer Correction des eigentlichen Hafens von Emden abgegangen, und

die emdner Handelskammer, welche Emden zum Hauptausfuhrplatz für die Kohlen- und Industriebezirke Westphalens machen möchte, empfiehlt in einer mit genauer Karte der Unterems ausgestatteten Denkschrift eine Correction der Unterems und die Anlage eines neuen Hafens an der Knocke, der äußersten  $1\frac{1}{2}$  Meilen westlich von Emden gelegenen Landspitze, bei der die Emis nordwärts umbiegt um sich in die Nordsee zu ergießen. Dieses Project will nur einen Handelshafen schaffen, der Hamburg und Bremen viel weniger Concurrenz machen würde als den holländischen Häfen; er würde mit seiner Handelsstadt gerade so auf Eisenbahnverkehr angewiesen sein, wie Bremerhaven mit Bremen. An der Knocke tritt das tiefe Wasser nahe an die Küste, der Wasserbau hat wenig zu thun um es bis zum Quai der Eisenbahn zu leiten, durch welche die Knocke mit Emden verbunden werden soll, und von der Mündung des Hafeneingangs führt dann bis in die See ein schönes tiefes Fahrwasser von  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Meile Breite, in welchem sich nur westsüdwestlich der Knocke eine minder tiefe Stelle findet, die aber auch noch  $22\frac{1}{2}$  Fuß Wasser bei niedrigster Ebbe hat, mehr als Swinemünde, und bei Fluth mit  $31\frac{1}{2}$  Fuß Tiefe sogar den größten Kriegsschiffen genügt. Außerdem befindet sich gerade südlich der Knocke die große emdner Rhede mit 20—60 Fuß Tiefe bei niedrigster Ebbe, der Hafen hat größere Eisfreiheit als fast alle anderen Nordseehäfen. Die Anlage eines befestigten Marindepots wäre hier durch die Localität begünstigt, und es wäre werthvoll, an dem allerwestlichsten Punkt unserer Küste einen Zufluchts- und Stützpunkt für unsere Kriegsschiffe zu haben, der zugleich holländische Küstenfahrzeuge in Delfzijl (sprich Delfseil) im Schach hält.

Eine Position an der Knocke bei Emden liegt am äußersten linken Flügel unserer Nordseefront, eine Station an der Rister Rhede auf dem rechten Flügel. Das Centrum aber enthält drei vorzügliche Rheden: die Jahde, die wir bereits besprochen, die Wesermündung bei Blexen-Nordenhamm und weiter abwärts, und die Elbmündung bei Cuxhaven-Brunsbüttel, während für alle drei als gemeinsam dominirende Position sich Helgoland darstellt, das aber in englischen Händen ist.

Um die Terrainbeschaffenheit des unteren Weserstromes zu erkennen, besteigen wir in Bremen einen der Flußdampfer, welche die Weser hinabgehen. Im Spätsommer und bei Ebbe beträgt bei Bremen und noch eine ganze Strecke unterhalb das Fahrwasser nur 5 oder sogar nur 4 Fuß an den flachsten Stellen; so ist es natürlich, daß man hier kein einziges größeres Seeschiff, sondern nur sogenannte Weserfähne mit ziemlich seemäßigem Bau und Schlupfakelage, ähnlich den Ewern, und wenig Matrosen zu sehen bekommt. Die alte Handelsstadt mit ihrer prächtigen Giebelfront längs des Flusses und der Reihe von Kirchtürmen darüber hat haupt-

sächlich diesem Umstande eine Ruhe und Stille zu verdanken, deren bürgerlicher Ernst durch die heitere Anmuth der hochstämmigen Parkanlagen an den ehemaligen Wällen gemildert wird, welche in künstlerisch gebrochener Halbkreislinie die alte Stadt umziehen, oder durch einzelne großartige Bauten, wie die gothische Börse, das Rathhaus, den Bahnhof und die neue Brücke. Infolge der Eigenthümlichkeit des Fahrwassers bei Bremen ist es feindlichen größeren Kriegsschiffen völlig unmöglich bis zur Stadt zu gelangen, diese bedarf deshalb für sich selbst keines Schutzes. Ebenso wenig ist es für unsere Kriegsschiffe möglich, in der Nähe der Stadt Station zu nehmen. Anders weiter unterhalb am Weserstrom.

Indem wir von der Stadt leise auf dem Wasserspiegel hinabgleiten und zunächst das Etablissement des Norddeutschen Lloyd auf dem rechten Ufer passiren, fällt uns die verhältnißmäßig geringe Breite auf, welche die Weser kaum als Strom erscheinen läßt, und noch lange fahren wir auf dem schmalen Wasserlauf dahin, zwischen niedrigen grünen, theilweise mit Weidengebüsch bestandenen Ufern, welche vielfach an die Elbe oberhalb Hamburg erinnern und auch meist eingedeicht sind; die Tiefe ist dabei wie gesagt an den flachsten Stellen, die allerdings wenig zahlreich sind (die allerflachste zwischen der neuen rothen Kirche von Moorlose und Vegesack, wo immer Bagger liegen), bei Ebbe nur 4, bei Fluth höchstens 7 Fuß, und Schiffe sind auch hier noch nicht zu sehen.

Rechts erhebt sich bald auf einer Uferhöhe das freundliche Seemannsstädtchen Vegesack (sprich Fehgesack), der Wohnsitz vieler aus der Praxis geschiedener Schiffscapitäne und vieler Seemannsfamilien, im frischen Laubschmuck seiner Bäume hart am Strom; aber obwohl Vegesack mehrere Werften (die Lange'sche Werft auch für Eisenschiffe) besitzt, ist dennoch weder hier noch weiter unten die Vertlichkeit für größere Kriegsschiffe geeignet — selbst von der Handelsmarine sieht man hier fast nur Schooner und Briggs verankert liegen. — Von Ronnebeck abwärts sind kleinere Seeschiffe zu sehen, wie auch Bagger, da die Fluth mittweg zwischen Bremen und Bremerhaven die Tiefe nur um 5 Fuß vermehrt; in Glöckth zeigen sich kleine dreimastige Schiffe in Ballast, und das oldenburgische Städtchen Brake gestattet Schiffen von 14, auch wohl 16 Fuß Zugang zu dem Canal (Schleusenbassin) hinter dem Ort oder zu dem flachen Quai mit seinen vielen niedrigen Häusern hart am Wasser und der neuen hübschen rothen Kirche an dem holzverschaltten Bollwerk, bei welchem sich das Telegraphengebäude besonders heraushebt. Uebrigens ist hier auf den Werften, wo zahlreiche Schiffe auf Stapel liegen, auch ein Musterkutter der ersten deutschen Nordseefischergesellschaft gebaut worden. Einst lagen hier im gelben Weserwasser während der Wintermonate die Kriegsschiffe der „deutschen Flotte“ von 1848, die aller-

dingß verhältnißmäßig leichte Schiffe waren und trotzdem in dem weichen Schlamm öfters festgeessen haben sollen.

Von hier ab beginnt aber die Weser breiter und voller zu fluthen, während andererseits öfters grüne flache Inseln und Sandbänke erscheinen. Nach einiger Zeit steigt über dem Spiegel der Weser eine Stadt mit hellen, nicht gerade hohen Häusern auf: es ist die Doppelstadt Bremerhaven-Geestemünde, auf dem rechten Ufer der Weser an einer Stelle gelegen, wo der Strom eine Krümmung macht, sodaß sie sich uns jetzt in der Front präsentirt, und zwar links Bremerhaven, rechts Geestemünde. Auf dem linken Ufer, also dem eine halbe Meile entfernten Bremerhaven direct gegenüber, erhebt sich der spitze Thurm des Dorfes Blexen und unfern desselben die Gebäude der norddeutschen Lloydstation Nordenhamm, von der aus die nach England fahrenden Dampfer abgehen und später alle auf Amerika fahrenden Dampfer abgehen werden, da hier, nahe dem Ankerplatz der ehemaligen deutschen Flotte für die Sommermonate, ein prachtvoll tiefes Fahrwasser und eine vorzügliche Rhede ist, die großen Schiffen, also den Lloyd-dampfern, eine so sichere Lage bietet, wie fast kein Platz der deutschen Küste außer der Kieler Förhde, und die durch einen Hafendamm, gleich dem auf der New-Yorker Station, noch bedeutend verbessert werden könnte. Unser Dampfer führt uns nahe an diesem Weserhasen Oldenburgs (Nordenhamm) vorbei; dann aber entfernen wir uns, obwohl in gleicher Richtung weiterfahrend, vom linken Ufer, da wir den Strom an seinem Knie kreuzen, und nähern uns der ausgebreiteten Doppelstadt Bremerhaven-Geestemünde mit ihren hellen Häusern und dem Mastenwalde in ihren Hafensbassin. Die Stadt wird durch den kleinen, aber an der Mündung auffallend tiefen Fluß Geeste in zwei Hälften geschieden: nördlich Bremerhaven, südlich Geestemünde. Bremerhaven ist bekanntlich eine moderne Schöpfung bremischer Kaufleute, welche im Jahre 1827 hier von Hannover ein kleines Territorium erwarben. Hannover ahnte damals die Bedeutung der Sache nicht, sonst würde es schwerlich auf die Wünsche der Bremer eingegangen sein: wenigstens hat es nachher alle Anstrengungen gemacht, die aufblühende Hafenstadt durch einen hannoverschen Concurrrenzhasen niederzudrücken. Es chicanirte den bremer Handel auf jede Weise und legte sogar eine Küstenbefestigung, Fort William, nicht unterhalb, sondern oberhalb Bremerhaven, zwischen dieses und Geestemünde, sodaß im Fall eines feindlichen Angriffes Bremerhaven schutzlos bleiben oder gar durch die feindlichen Kugeln vernichtet werden mußte. Uebrigens ist das Fort William, welches jetzt die Inschrift „Fort Wilhelm“ trägt, fortificatorisch von geringer Bedeutung, ein einziges rothes zinnengekröntes halbrundes Fort mit einigen Schießcharten für schweres Geschüz und mit wehender norddeutscher Kriegesflagge auf dem

rechten Ufer des Ausflusses der Geeste, im Winkel zwischen dieser und der Weser und von beiden Städten durch Wassergräben und den Fluß abgesperrt, endlich, da es nur aus Mauerwerk besteht, von geringer Widerstandsfähigkeit gegen modernes Schiffsgeschütz. Jene unwürdige Rivalität gegen Bremen hat aufgehört; das zeigt sich recht augenfällig darin, daß nunmehr Fortificationen zum Schutze der ganzen Doppelstadt angelegt worden sind.

Wie man nun in Havre und in Antwerpen, um der Versandung durch den Fluß zu entgehen, nicht die Seine und die Schelde selbst als Hafen gebraucht, sondern besondere Bassins in das Land hineingegraben hat, so ist auch hier nicht die Weser als Hafen benutzt, sondern es sind besondere Binnenbassins gegraben und durch Schleusenthore mit der Weser verbunden, sodaß die letztere nur als Rhede dient. Die Weser fließt hier ziemlich gerade nach Norden und die Geeste mündet von Osten nach Westen fließend in die Weser. Wenige Schritte oberhalb der Mündung der Geeste führt aus derselben eine Schleuse in ein langes, südwärts gestrecktes Bassin, den Hafen von Geestemünde, und ebenso führt durch das andere Ufer der Geeste, der erwähnten Schleuse gegenüber, eine zweite Schleuse mit mächtigen Fluththoren in ein langes nordwärts gestrecktes Bassin, den alten Hafen von Bremerhaven, der noch weiter nordwärts in einem zweiten Bassin, dem neuen Hafen, längs der Weser seine Fortsetzung findet — wir haben also auf dem rechten Ufer der Weser ganz nahe demselben und ihm parallel laufend, eine Kette von drei an einander schließenden Bassins, von denen die beiden nördlicheren durch die Geeste von dem südlichen, zu Geestemünde gehörigen, getrennt werden.

Wenden wir uns zunächst durch die südliche Schleuse von der Geeste nach Süden hinab. Lang, aber wenig von Schiffen belebt, streckt sich das ausgedehnte Bassin des geestemünder Hafens mit einem prachtvoll in rothem Rohbau ausgeführten hohen Packhofgebäude auf der östlichen Flanke, an das die Schiffe direct anlegen können, und mit dem Bahnhof (Endstation der von Bremen kommenden Bahn) am südlichsten Ende, sodaß dieser Hafen directe Bahnverbindung mit Bremen und dem ganzen Hinterlande hat. Kurz vor dem Packhof entsendet das Bassin gegen Osten einen schmaleren rechtwinklig abgezweigten Nebenarm, dessen Ende sich abermals in weiten Bassinanlagen erweitert und an dessen südlichem Quai ein freier durch Eisengitter abgeschlossener Platz das preußische Marindepot bildet. Einige Schuppen, mächtige Kohlenhausen zur Ergänzung der Vorräthe auf den Kriegsschiffen, Pyramiden von Kanonenkugeln und Ankern und ein Posten in der Uniform der Kriegsschiffsmatrosen mit dem Zündnadelgewehr im Arm kennzeichnen die Bestimmung dieses Platzes. Hart am Quai liegt, die hohe schwarze

Masse des hier außer Dienst gestellten Panzerfahrzeuges „Prinz Adalbert“, das wir vor einiger Zeit in diesen Blättern beschrieben, mit den ragenden Maststumpfen und den konischen Dächern über seinen Kasemattenthürmen. Schräg gegenüber ist der kleine quadratische Marktplatz mit niedrigen freundlichen Häusern, daran schließen sich größere Plätze, deren Einrahmung die Massen der Seeschiffe in den anderen Bassins bilden. Saubere kurze Straßen im Charakter eines netten, zierlichen, noch im Werden begriffenen Städtchens, eine Anzahl von Werften und Docks an der Geeste vollenden das Bild, und lassen ein fröhliches Aufblühen des preussischen Orts im engen Verein mit seiner reicheren Schwesterstadt wünschen.

Die Benutzung Geestemündes als Kriegshafen ist eifrig in Vorschlag gebracht worden und wird noch erstrebt, sie erscheint uns aber durchaus unthunlich und wir wünschen davon zu überzeugen. Der Hafen besteht aus einem in die Geestemündung ausgehenden Vorhafen nebst einer doppelten Schleuse von 80 Fuß Breite mit einer Schleusenkammer von 250 Fuß Länge und aus einem sich daran schließenden Hauptbassin von 1734 Fuß Länge, 400 Fuß Breite, 26 Fuß Tiefe. Gleich links am Eingang zweigt sich der von den preussischen Kriegsschiffen benutzte Canal rechtwinklig ab, in einer Länge von 1300 Fuß, einer Breite von 150 Fuß und einer Tiefe von 21 Fuß, und an diesen Canal stößt ein zweiter rückwärts bis in die Nähe der Geeste laufender Canal von ebenfalls 1300 Fuß Länge und 21 Fuß Tiefe, aber nur 112 Fuß Breite. Schon diese beiden Canäle allein bieten eine Wassersfläche von 338,000 Quadratfuß und allerdings hinreichenden Platz für Unterbringung der preussischen Holzkriegsschiffe außer den großen gedeckten Corvetten. Dazu kommt aber noch das große Bassin mit 690,000 Quadratfuß, welches 20—25 große Kriegsschiffe aufnehmen kann, wenn dieselben keinen bedeutenden Tiefgang haben. Die mächtigen Packhäuser haben je 300 Fuß Länge und 60 Fuß Tiefe, außerdem ist Platz für den Bau noch zweier solcher Packhäuser vorhanden und ebenso reichlicher Platz für Aufschüttung bedeutender Kohlenvorräthe. Schließlich sind in nächster Nähe, in der Geeste, mehrere bereits fertig eingerichtete und erprobte Privatdocks, welche für jedes unserer Holzschiffe genügen, in Bremerhaven die des Consuls Lange, weiter oben am Flusse das Tecklenborg'sche, in Geestemünde namentlich das der Firma H. F. Ulrichs, das nach den neuesten Bedürfnissen, z. B. auch mit Krähen und Vorrichtungen zum Ein- und Ausbringen der Schraube, eingerichtet und 1865 eröffnet worden ist. Dieses Trockendock hat nicht weniger als 405 Fuß Länge, eine mittlere Breite von 100 Fuß, eine Schleusenweite von 62 Fuß und eine Tiefe von 7 Fuß unter 0 des Pegels, sodaß der gewöhnliche Wasserstand 19—24 Fuß ist. Hier wurde auch einst unser „Cheops“ ausgebessert, der allerdings nachher in Danzig nochmals

ins Dock geschafft werden mußte. Abgesehen von diesen Privatanlagen haben die Hafensbauten der hannöverschen Regierung, die erst vor wenigen Jahren vollendet wurden und solid und, abgesehen von der zu starken Krümmung des Vorhafens, gut gebaut sind, nicht weniger als fast 4 Millionen Thaler gekostet. In der That ist die ganze Anlage großartig entworfen; es ist soviel Terrain erworben und freigelassen, daß auch bei einer Steigerung des Handelsverkehrs, der die schönen weiten Packhäuser nicht mehr genügen könnten, die nöthigen Erweiterungen ohne Schwierigkeit auszuführen wären. Geestemünde war eben das Schooßkind der hannöverschen Regierung als ein Concurrnzbau. Es ward vor 40 Jahren gleich darauf angelegt, als Bürgermeister Smidt Bremerhaven gegründet hatte. Aber selten hat sich die Gemeinschädlichkeit des Particularismus so auffällig gezeigt, als hier, wo Millionen an eine unnöthige und nicht recht lebensfähige Schöpfung weggeworfen wurden, um einen Nachbar zu ruiniren. Allerdings vergebens; denn der Seeverkehr wendet sich infolge der Handelsverhältnisse doch ganz vorwiegend Bremerhaven zu, und auch von den Dampfern haben bloß die großen amerikanischen Raddampfer, welche ihrer Breite wegen die bremerhavener Schleuse nicht passiren können, Geestemünde aufgesucht\*).

Trotz aller angeführten Vorzüge halten wir eine Benutzung von Geestemünde als Kriegshafen nicht für möglich. Für lange Schiffe ist die Krümmung des Vorhafens zu stark, für alle schweren Kriegsschiffe die Tiefe von 21 Fuß viel zu gering: genau wie Swinemünde, ist dieser Hafen höchstens für gedeckte Corvetten praktikabel; unsere Panzerfregatten aber würden das Schicksal der östreichischen Panzerfregatte „Don Juan d'Austria“ theilen, die bei besonders günstigen Fluthverhältnissen hier ins Dock eingelaufen war, aber nicht wieder hinaus konnte, wegen des Schicks in dem Hafenausgang und zu geringer Wassertiefe. Ueberdies wird, wenn auch vorläufig Geestemünde für die kleineren Schiffe der norddeutschen Kriegsflotte eine sehr schätzbare Acquisition bildet, ein Kriegshafen an dieser Stelle unnöthig, sobald der Jahdehafen eröffnet ist, der ja auch für die größten Schiffe genügt. Selbst zu einer besetzten Marinestation, die vielleicht in der Wesermündung wünschenswerth wäre für Schiffe, die vor feindlicher Uebermacht in die Weser einzulaufen gezwungen sind und den Jahdehafen nicht mehr erreichen können, würde der Wassertiefe wegen nicht Geestemünde zu be-

\*) Inwieweit der Handel die geestemünder Bassins benutzen wird, seitdem die hannöversche Verwaltung aufgehört hat, muß die Folge zeigen, wenn der Handel weniger darniederliegt als in den letzten beiden Jahren. Im Herbst vorigen Jahres lagen kaum ein Duzend Schiffe in den Hafensbassins; bei der Uebernahme durch Preußen waren nur fünf größere Handelsschiffe im ganzen Hafen, und auch in den vier darauffolgenden Wochen belief sich die Schifffahrtbewegung auf nur fünf Kauffahrer und zwei Dampfer der amerikanischen Linie.

nutzen sein\*), sondern entweder drüben auf dem oldenburgischen Ufer der Plaz bei Blexen und Nordenhamm, oder vielleicht noch besser auf dem rechten Weserufer eine Strecke unterhalb Bremerhaven in der Gegend von Jmsum die Stelle, wo der tiefe Strom am nächsten an das Land herantritt und nur kurze Molen vom Fahrwasser bis zum Bassin nöthig macht. Diese Stelle empfiehlt sich nämlich vor allen andern Punkten an der Weser durch den Umstand, daß sie unterhalb der Barre von Bremerhaven liegt, welche schon Schiffe von 20 Fuß Tiefgang genirt. Als Marindepot wird Geestemünde schon jetzt von der Marineverwaltung benutzt, und es erscheint uns nur praktisch, daß dieselbe für die Nordseeflotte unter diesen Umständen nicht mehr als  $\frac{1}{10}$  des Raumes der ganzen offenen und geschlossenen Räumlichkeiten und den Seitencanal beansprucht,  $\frac{9}{10}$  des Platzes aber und das ganze Hauptbassin dem Handel freigelassen hat.

Lenkt man den Schritt von Geestemünde nach Norden, so gelangt man mit der Fähre über die Geeste, landet dicht neben der nördlichen Schleuse und setzt den Weg längs der nach Norden gestreckten Bassins von Bremerhaven fort, die nur durch einen schmalen Landstreifen mit hohem Deich von der parallel strömenden Weser geschieden sind. Wir wandeln neben dem langgedehnten ersten Bassin Bremerhavens, dem „alten Hafen“ hin, in dessen Wasser unzählige Schiffe größter Art mit ihren hochragenden Masten sich in wirrem Durcheinander drängen: links begleitet uns stets der Deich, über den die Mastspitzen der Schiffe auf der Weser (Rheide) herüberschauen, und rechts ziehen sich die Häuser Bremerhavens, einer Stadt von über 10,000 Einwohnern, entlang. Der Quaistraße entsprechen mehrere östlich gelegene Parallelstraßen gleich stattlicher Neubauten, von einer Anzahl Querstraßen durchschnitten, die den Grundriß zu einem Gitterwerk rechtwinklig gekreuzter Linien bilden; manche Privathäuser, sowie ein paar schmucke Kirchen zeichnen sich in sauberer, wohlthuender Zierlichkeit vor den Bauten anderer Hafenplätze vortheilhaft aus. Die Bürgermeister-Smidtstraße erinnert an den Gründer der freundlichen Stadt, deren Hinterseite auch von der im Hafen fließenden Geeste mit Werften am Ufer umströmt wird. Bremerhaven unterscheidet sich vor ähnlichen Landungsplätzen, die nahe der See unterhalb großer Seehandelstädte liegen, dadurch, daß hier nicht nur die schweren Schiffe einen Theil ihrer Ladung löschen, sondern daß es der ausschließliche Hafen für seine Hauptstadt ist, während Neufahrwasser und Swinemünde doch nur die größeren Schiffe aufnehmen, deren Ladung nach Danzig und Stettin bestimmt ist, und Cuxhaven überhaupt nur Zufluchts-hafen ist. Die Hafenbassinanlagen Bre-

\*) Auch wenn Geestemünde der Wasserverhältnisse wegen stets benutzbar wäre, müßte doch neben der zu stark gekrümmten Hafeneinfahrt ein geraderer Durchstich gemacht werden.

merhavens sind recht bedeutend, wenn sie auch den neuerdings erweiterten Anlagen Antwerpens und vollends denen von Havre weit nachstehen.

Auch am Ende des „Alten Hafens“ ist die Reihe der Seeschiffe noch nicht abzusehen. Denn an das nördliche Ende desselben schließt sich mittelst einer Schleuse das Bassin des „Neuen Hafens“. Die Scenerie bleibt dieselbe, rechts die Wasserfront von Bremerhaven mit einem schönen durchbrochenen rothen Kirchturm, der durch seinen Abschluß mit einem Kranz gothischer Fialen statt einer Spitze ein wenig an die berühmte „Krone der Normandie“ in Rouen erinnert; links der Deich, welcher das Bassin von der Weser trennt, und über den die Masten der Schiffe von der Weser herüberschauen. \*) Auf dem Deich steht der schmucke Leuchtturm, ein runder normannischer Thurm mit Zinnen und gothischen Spitzsäulen, auf der Weserfront von den grünen Wällen einer hafenförmigen Batterie mit Reihpallisadiring und Blockhaus gedeckt, sowie durch einige stärkere Schanzen weiter unterhalb, die auch die Petroleumschuppen schützen. Dicht neben dem Leuchtturm aber führt eine mächtige, schön gebaute Schleuse mit einer Passagegalerie auf den Flügeln aus dem neuen Hafen direct zur Weser, d. h. auf die Rhede. Dieser Schleuse und der Batterie gegenüber sieht man den spizen Kirchturm von Blexen am andren Ufer aus dem Gebüsch hervorragen, während Nordenhamm sich etwas weiter links präsentirt, wo die jenseitigen Batterien mit den diesseitigen später ein wirksames Kreuzfeuer ermöglichen werden. Nach dem diesjährigen Bundeshaushaltsetat sollen für die Beendigung der Batterie Brinkamahof an der Wesermündung 110,000 Thlr. und im nächsten Jahre (1869) für den Beginn eines Werks im Fahrwasser der Weser unterhalb Brinkamahof 100,000 Thlr. ausgegeben werden, während die in diesem Jahr zu vollendende artilleristische Armirung des erstgenannten Werks und der Kugelbaakfchanze bei Cuxhaven zusammen 800,000 Thlr. kosten wird. — Die Schreibung des Namens „Brinkamahof“ ist die officielle der Reichstagsvorlagen, die behaglichere deutsche Form lautet „Brinkhammers Hof“.

Am Quai nahe dem Leuchtturm liegen die schönen rothen Kohbaugebäude mit den Comptoirs des Norddeutschen Lloyd. Innerhalb des „Neuen Hafens“ drängen sich nun am östlichen Quai die mächtigen Segelschiffe der Handelsmarine in dichter Schaar, und lustig schimmern die Farben der norddeutschen Bundes-Kauffahrteiflagge aus der Takelage hervor. Der schwarze Streifen derselben, halbdurchsichtig gegen den Himmel, ist oft von dem Blau der holländischen und französischen Flagge kaum zu unterscheiden, und so markirt sich denn die Differenz nur dadurch, daß Frankreichs Flagge senkrecht blauweißroth gestreift ist, die deutsche und die holländische aber beide quergestreift sind, erstere mit Roth unten (schwarzweißroth), letztere mit dem

\*) Die Fluth an dieser Stelle vermehrt die Wassertiefe um zwölf Fuß.

Roth oben. Während aber die Segelschiffe die östliche Hälfte des Neuen Hafens einnehmen, wird der westliche Quai durch die stolze Dampferflotte des Norddeutschen Lloyd besetzt, deren Compagniesflagge in weißem Felde einen schwarzen Anker und einen schwarzen Schlüssel gekreuzt zeigt. Der Norddeutsche Lloyd, von dem berühmten H. H. Meier gegründet, ist eine Dampfschiffahrtsgesellschaft, die nicht bloß mittelst eines halben Duzends kleinerer Dampfer wie „Schwalbe“, „Condor“ u. den Verkehr nach England unterhält und mit den neuen Doppelschraubendampfern „Falke“, „Nordsee“, „Cyclop“ Fahrten nach Helgoland macht, sondern die auch mit einer Flotte großer mächtiger Schraubenschiffe eine rege Verbindung mit Nordamerika — Newyork und neuerdings auch Neworleans und Baltimore — vermittelt und siegreich neben der „Hamburg - Amerikanischen Packetschiffahrtsgesellschaft“ ihren Platz behauptet. Beide Compagnien haben, Dank der Tüchtigkeit ihrer Gründer und Leiter und vor Allem Dank der Tüchtigkeit des deutschen Seemanns, es verstanden, den Verkehr Nordamerikas und Deutschlands zu hoher Blüthe zu entfalten, ihren Actionären glänzende Dividenden — bis zu 18 % — zu sichern und die Concurrnz des Auslandes und auch englischer Dampferlinien siegreich aus dem Felde zu schlagen; ohne Staatssubvention, wie sie der Oestreichische Lloyd, die französischen Messageries Impériales, die englische Peninsular und Oriental Company, die nordfranzösische Compagnie Transatlantique erhalten. Kein Wunder, wenn deshalb Engländer mit scheelem Auge auf sie blicken, wenn selbst die Times sich veranlaßt findet, ihre Stimme gegen die Benutzung dieser concurrirenden deutschen Dampfer zu erheben — wahrlich, Deutschland hat Grund, stolz auf solchen Neid des Auslandes zu sein. Die transatlantische Dampferflotte des Norddeutschen Lloyd zählt gegenwärtig nicht weniger als 11 große Schraubendampfer, die theils zweimastig als Briggs, theils dreimastig als Barkschiffe getakelt sind und an feiner Eleganz der Formen ihrer riesigen schwarzen Körper, wie an prachtvoller Ausstattung ihres Innern mit den schönsten Schiffen des Auslandes wetteifern: für die jüngstgeschaffene Linie Bremen-Baltimore laufen die beiden Dampfer „Berlin“ und „Baltimore“, für die Linie Bremen-Neworleans die Schiffe „Bremen“ und „Newyork“, die übrigen für die ältere bewährte Linie Bremen-Newyork. So besteht denn die transatlantische Flotte aus den kolossalen Schiffen „Hermann“, „Deutschland“, „Amerika“, „Union“, „Hansa“, „Bremen“, „Newyork“, „Berlin“, „Baltimore“, „Weser“, (der „Hudson“ ist vor längerer Zeit verbrannt) „Rhein“, „Main“, „Donau“ (im Bau). Die fertigen 11 Dampfer repräsentiren allein ein Capital von 3,780,000 Thln.

Das nördliche Ende des neuen Hafens, der Heimath unser Norddeutschen Lloyd, umschließen jetzt weiß bedachte Petroleumschuppen und dann in

schützenden Gürtel ein paar starke Redouten mit hohen grünen Wällen \*). Es ist auch wohl diese Stelle, wo man die nöthig werdende Erweiterung der bremerhavener Bassins wird eintreten lassen müssen. Schon jetzt ist der Verkehr für die bremerhavener Hafenanlagen fast zu bedeutend, und bald wird es sich als nothwendig herausstellen, von diesem Punkte aus ein drittes großes Bassin nach Norden hin zu graben. Es fragt sich überhaupt, ob es nicht gleich anfangs zweckmäßiger gewesen wäre, die Bassins von Bremerhaven noch ein Stück weiter stromab anzulegen, d. h. nördlich der Barre. Indessen wird derselbe Vortheil auch jetzt erreicht, wenn das dritte Bassin bis hinter die Barre gegraben und von dort eine molengeschützte Schleusenausfahrt zum tiefen Fahrwasser geführt werden kann, sodaß es mit der Schleuse durch einen Canal, mit dem jetzigen neuen Hafen aber direct verbunden wäre. Soll doch auch die Scheidewand, welche den neuen vom alten Hafen trennt, binnen kurzer Zeit fallen, um die Schiffe leichter entfernen zu können. Gerade bei einem Schiffsbrande ist es außerordentlich wichtig, daß die Schiffe zwei Ausgänge haben und sich bequem ins Freie flüchten können. Mit Hannover konnte keine Einigung erzielt werden, weil dieses daran festhielt, daß zum Fort Wilhelm aus strategischen Gründen ein fester Landstreifen führen müsse. Preußen hat jetzt das Areal, auf welchem sich jene unbedeutende Batterie befindet, an Bremen abgetreten, und nun steht nichts mehr entgegen, den Weg zwischen beiden Häfen aufzulassen und dieselben zu vereinigen. Sobald die Hafenbassins mit dem Fahrwasser nördlich der Barre verbunden sind, bieten sie den Kriegsschiffen auf der Weserstation (die, wie wir oben ausführten, am besten bei Blexen-Nordenhamm angelegt würde, sodaß sich Kriegs- und Handelsmarine nicht störten) ganz von selbst auch auf dem rechten Ufer jederzeit Zugang, und die Weser läßt dann mit den beiden Zufluchtspunkten links und rechts für die Marine wenig mehr zu wünschen übrig. Die Batterien am rechten Ufer hätten den Vortheil, feindliche Kriegsschiffe, die den Eingang erzwingen wollen, gerade an der Barre, wo zwar Rauffahrteischiffe bei Fluth kein Hinderniß finden, größere Kriegsschiffe aber immerhin vorsichtig und langsam zu dampfen gezwungen sind, während dieser langsamen Fahrt wirksam beschießen zu können.

Das Einzige, was in reicherer Zukunft noch zu wünschen wäre, wenn man es nicht durch die Jahdeanlagen entbehrlich glaubt, wäre die Herstellung eines für Panzerschiffe geeigneten Docks bei Blexen oder Jmsum an der

\*) Mit dem Bau von ausreichend die Weser sperrenden Befestigungswerken auf dem linken Weserufer ist am 16. Januar d. J. der Anfang gemacht worden: doch erlitten die fortificatorischen Arbeiten theilweise dadurch eine Unterbrechung, daß während der Differenz zwischen Reichstag und Bundesregierung im Frühling d. J. der Batteriebau in Geestemünde sistirt war.

30-Fuß-Tiefe. Allerdings werden in den jetzt an der Geeste liegenden Dockß (einem halben Duzend Bassins), welche theils zu Geestemünde, theils zu Bremerhaven gehören, die großen und namentlich sehr langen transatlantischen norddeutschen Lloydampfer ausgebeßert\*): aber dies sind doch immer Schiffe, die selbst bei voller Ladung nicht über 24 Fuß Tiefgang und auch nicht die kolossale Schwere von Panzerschiffen ersten Ranges haben, welche 27 Fuß tief im Wasser liegen und in die Geeste nicht einlaufen können. Selbst dem minder tiefgehenden östreichischen „Don Juan d'Autria“ (24 Fuß Tiefgang) ist, wie wir oben erwähnten, sein Einlaufen in die Geeste-Trockendockß schlecht bekommen: er wurde in Wenke's Dock (nahe dem Lange'schen) ausgebeßert, während der „Schwarzenberg“ (Holzregatte), um seinen bei Helgoland in Brand geschossenen Hauptmast zu ersetzen, im neuen Hafenbassin von Bremerhaven lag.

Die bedeutendsten aller zu Bremerhaven gehörigen Dockß sind aber die beiden Dockß des Consuls Lange im nördlichen Ufer der Geeste, von welchen das eine 400 Fuß Länge, 60 Fuß Breite des Eingangs und 18 Fuß Tiefe hat, während das andere 250 Fuß Länge, 50 Fuß Eingangsweite und 16 Fuß Tiefe besitzt. Die doppelte Breite und die große Länge erlaubt auch den Postdampfern in diesem Bassin zu repariren, welches im vorigen Jahre das damals größte deutsche Segelschiff, den „Arnold Bönniger“ aus Duisburg (in Vegesack gebaut), aufnahm. Das Dock ist übrigens schräg gegen die Geeste gelegt, damit ablaufende Schiffe nicht bis zum jenseitigen Ufer fahren. Die Fluth trägt von selbst das Schiff hinein, und bei Ebbe werden die Thore geschlossen, wodurch das schwierige Vontapellaffen nach der Reparatur wegfällt, jenes Rutschen von den Helgen, welches einmal nicht ungefährlich, und dann nur da statthaft ist, wo Wassertiefe genug vorhanden ist, um das Schiff beim Ablausen nicht auf den Grund stoßen zu lassen. Vor einiger Zeit war auch die Rede davon, daß zwei ausländische Firmen, Webb aus Newyork und Randolph, Elder und Co. aus Schottland sich um Begünstigungen beworben hätten, um hier in Bremerhaven-Geestemünde eine Schiffsbauanstalt zu errichten. Indessen scheint uns eine solche Anlage nach zwei Seiten hin nicht wünschenswerth: einmal würde sie das Aufblühen der heimischen Industrie und namentlich der Kieler Actiengesellschaft beeinträchtigen, während die Entwicklung der Letzteren gerade aus allen Kräften gefördert werden muß, und dann erregen auch die bisherigen Leistungen der beiden Firmen nach einer Richtung Be-

\*) Wie der Begründer des norddeutschen Lloyd, H. H. Meier als Abgeordneter für Bremen im Reichstage hervorhob, gehen die großen Dampfer wie die „Sanfa“ (365 Fuß lang) zweimal jährlich in die Dockß von Geestemünde und werden dabei weder durch die Länge noch den Tiefgang (ohne Ladung) gehindert.

denken; weder Webb's Kasemattenpanzerschiff „Dunderbrog“, das wir früher beschrieben und das jetzt als „Rochambeau“ einen Theil der französischen Flotte bildet, noch auch die neuesten Pläne des Chefs der schottischen Firma, welcher Schiffen von kreisrundem Horizontalschnitt 13 Knoten Schnelligkeit und Sicherheit des Feuerns geben zu können meint, versprechen so solide Constructionen wie wir sie für unsre Panzerschiffe wünschen müssen. Auch scheinen sich die Hoffnungen beider Constructeure nicht erfüllt zu haben. Aber wenn auch nicht als Constructionshafen, in allen andern Beziehungen ist die Wesermündung eine jedem deutschen Seemannsherzen theuere Stelle unserer Küste.

### Die Verlegung der kieler Universität nach Hamburg.

Hamburg, Ende October.

Die Grenzboten haben kürzlich (Nr. 41) einen bemerkenswerthen Artikel aus Holstein gebracht, welcher sich lebhaft für die Verlegung der kieler Universität nach Hamburg ausspricht. Wir verkennen das Gewicht der angeführten Gründe keineswegs, möchten uns aber doch gegen das Project erklären. Zunächst glauben wir, daß der Verfasser die Bedeutung Kiels zu gering anschlägt; man mag die Stellung, welche die Universität in den letzten Wirren genommen, tadeln und zugeben, daß mit der Trennung von Dänemark ihre frühere politische Aufgabe wesentlich aufgehört hat: eine nationale Aufgabe bleibt ihr doch, da der Norden Schleswigs dem Deutschthum erst voll zu gewinnen ist. Der Verfasser hält nun Kiel hierfür nicht geeignet und führt zum Beweise das Sinken der Universität an; es ist indeß zu berücksichtigen, daß daran in erster Linie die systematische Ungunst Schuld ist, mit der die dänische Regierung die widerspenstige Hochschule behandelt hat; dergleichen wird nicht rasch wieder verwunden, man denke nur wie lange Göttingen an den Folgen der Vertreibung der Sieben gelitten hat. Außerdem findet der Umstand, daß die Anzahl der Studirenden sich auch vermindert hat seit die Herzogthümer preussisch geworden, seine Erklärung darin, daß von da an die schleswig-holsteinischen Studenten eine große Zahl von Landesuniversitäten zur Auswahl hatten, mit denen sich Kiel nicht messen konnte. In jüngster Zeit hat die Regierung mehrere tüchtige Männer berufen; wenn in der Hinsicht noch mehr geschieht, vor allem wenn die nothwendigen neuen Baulichkeiten, Auditorien, Anatomie, Chemisches Laboratorium, Sternwarte u., ohne welche in unsern Tagen eine Universität nicht mehr ihre Aufgabe erfüllt.

Grenzboten IV. 1868. 3