



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Norddeutsche Küsten und Kriegshäfen : die Unterelbe und ihre  
Befestigung.

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

seiner selbst willen, auf daß er davon empfangen möge den rechten Lohn, das ist das ewige Leben. Denn wer einem Gemeinen dient und arbeitet, der dient Niemandem besonders; darum lohnt ihm auch hier in der Zeit Niemand besonders, und das Gemeine kann durch seine Mannigfaltigkeit Niemanden lohnen. Und nach dem Mal, daß alle Wohlthat unverloren sein soll, und daß der gemeine Dienst hier nicht belohnt wird, so ist daran kein Zweifel, er werde belohnt von dem, aus welchem alle Wohlthat entsprossen ist, und das ist Gott, und der lohnt mit der Freude des ewigen Lebens. Daß die uns Allen werde, das helfe uns der Vater und der Sohn und der heilige Geist, Amen."

Es ist kein anderer als der Geist der Reformation, der sich hier ankündigt. Schon eine Weile ehe der durchschlagende theologische Ausdruck für die neuen Ueberzeugungen gefunden wurde, hatte man in den Städten einsehen lernen, daß wahre Sittlichkeit etwas Anderes bedeute als eine Reihe inhaltsloser sogenannter „guter Werke“ aufsummiren, die nirgends eine Spur von sich hinterlassen; daß der Mensch getrosten Muthes in die Mannigfaltigkeit der irdischen Verhältnisse, vor Allem in den Staat zu gedeihlicher Arbeit eintreten dürfe und solle, ohne Schaden an seiner Seele zu nehmen. Und an solchen Einsichten ging jener Egoismus, der den Staat zersezte, gründlicher zu Schanden, als an dem Idealismus der Kirche, der nun auch längst zur Lüge geworden war. Wenigstens in den Städten führten sie eine Periode kräftigen und gesunden Strebens herauf, das zu den besten Hoffnungen für ganz Deutschland berechtigte, dem aber leider die Rechtsgewalt nicht, wie sie sollte, entgegenkam.

Von diesem neuen Geiste ist die „Heimliche Reichenschaft“ in all' ihrer Nüchternheit und Trockenheit ein schönes und erhebendes Denkmal.

W. R.

## Norddeutsche Küsten und Kriegshäfen.

### Die Unterelbe und ihre Befestigung.

Die Eigenthümlichkeit der deutschen Küste, welcher fast nur die Flußmündungen als Handelshäfen brauchbar sind, hat zu dem auffallenden Ergebnis geführt, daß Deutschland keine hart an der See gelegenen Großstädte besitzt, sondern daß wir bei den Strommündungen nur kleinere Häfen finden, während

die großen Seehandelsstädte alle weit aufwärts am Flusse liegen; so Bremen an der Weser, Hamburg an der Elbe, Stettin an der Oder, Danzig an der Weichsel, Königsberg am Pregel, Riga an der Düna. Deshalb ist das Fahrwasser bei allen diesen Städten nicht sonderlich tief: auch Hamburg, der am meisten begünstigte Platz, hat nicht mehr als 14—19 Fuß Wassertiefe in der Ebbe — tiefgehende Schiffe mit schwerer Ladung müssen die Fluth, welche das Wasser 18 Meilen aufwärts staut, zum Heraufkommen abwarten und auch diese genügt oft nicht: man muß erst einen Theil der Ladung bei Cuxhaven, Brokdorf (z. B. die Guanoschiffe von 23—24 Fuß Tiefgang) oder Stade in flachgehende Fahrzeuge löschen, damit das erleichterte Schiff gefahrlos nach Hamburg hinaufzugehn vermag. Diese Verhältnisse sind auch für den Schutz der Häfen und der Küste von Wichtigkeit und es ist wohl der Mühe werth, gerade bei Hamburg dieselben genauer ins Auge zu fassen.

Wir begeben uns in Hamburg an Bord eines Dampfers, welcher nach Cuxhaven hinab und weiter nach England geht. Auf dem hohen östlichen Ufer der Elbe liegt rechts die altehrwürdige Hansestadt, in der sich die größten Contraste vereinigen. Ueberall Erinnerungen an eine lange schicksalsreiche Vergangenheit und doch Alles durchzogen von modernem, schnellpulsirendem Leben, die stattliche Behäbigkeit der alten Zeit in wunderbarer Mischung mit dem aufstrebenden Erwerbseifer unseres Jahrhunderts. Die gemüthlichen Häuser des alten Stadttheils an der oberen Elbe mit ihren Giebelfronten, blanken kleinen Fenstern und grünen Jalousien wie in Holland, im Farbenschmuck ihrer rothen Ziegel, freundlich halb versteckt hinter dem Laub einzelner Bäume, Seemannstreiben in allen Winkeln der schmalen Gäßchen, und im Gegensatz dazu die stolzen Paläste des neuen Stadttheils an breiten prächtigen Straßen, lange Fronten hellschimmernder fünfstöckiger Prachtbauten und großartige Quais am breiten Spiegel des Alsterbassins, die neue Börse, die gothischen Spitzen der Nicolaikirche und die entzückenden Parkanlagen an den ehemaligen Wällen. Ein anderes Bild bietet wieder der Hafen, den früher die Elbe ausschließlich bildete, während man jetzt noch einen großen und schönen Seitencanal nach der Seite des Sandthors geschaffen hat. Früher konnten nämlich die Schiffe, selbst wenn sie bis auf 16 Fuß geliechert hatten, zu Hamburg nur im Elbstrom, nicht hart am Ufer anlegen und es wurde somit eine vierfache Umladung der Waaren nothwendig: in Stade auf einen Riechter oder vor Hamburg in einen Ewer, von diesem ans Land, vom Quai einen Wagen und vom Wagen auf die Bahn. Seit Vollendung des Sandthorquais vermögen die Seeschiffe ihre Waaren mittelst der Ladetafel und Noctafel (Flaschenzüge an den Kaaen) direct auf den Quai zu übertragen, von wo sie entweder in die längs des letzteren laufenden ungeheueren langen

Schuppen geschoben oder mittelst der Eisenbahn nach dem Binnenlande versandt werden. Denn auf dem Quai selbst, hart am Wasser, laufen Schienengleise mit Eisenbahnwagen, auf welche die Ladetafel die Ballen aus dem Schiff übersetzen. Noch leichter geschieht dies durch die zahlreichen locomobilen Dampfkrane, kleine Dampfmaschinen, die auf den Gleisen laufen und an jeder Stelle, wo es gewünscht wird, rastlos schnarrend mit außerordentlicher Schnelligkeit wie die Heizelmännchen der Volksfabel die Umsehung der Güter zwischen Schiff und Quai besorgen. Endlos dem Auge dehnt sich dieser Quai am Grasbrook hin, und wenn ihn auch nicht Schiffe allergrößter Art mit voller Ladung benutzen können, so hat er doch bei Ebbe wie bei Fluth stets 20 Fuß Wasser; hier löschen und laden die größeren Dampfer (außer den amerikanischen) fast ausschließlich und die Großartigkeit der Einrichtungen nähert sich wenigstens der in den Bassins in Havre. Außerdem sind neue Bassinanlagen auf dem Grasbrook selbst im Entstehn. Rechts steigt steil und hoch die Uferhöhe empor, durch deren grünbebuschte Schluchten die Straßen aus der Stadt nach dem Hafen herabführen, während darüber die dem Seefahrer vertrauten geschmückten Linien des alten Michaeliskirchthurms gegen den Himmel ragen. Und wie auf Vorgebirgen liegen dazwischen stattlich die rothen Gebäude der Vorstadt St. Pauli und das weithinschauende rothe Schloß des „Seemannsahls“ mit seiner wehenden Flagge, wo beschäftigungslose Seeleute fürsorgliche Aufnahme finden.

Drüben aber, links vom Hafen, auf der anderen Seite des Stroms, wo die Inseln am Reiterstieg mit seiner großen Eisenschiffbauanstalt und Steinwärder mit der bewährten einzigen Seemannsschule Deutschlands, den zahlreichen Werften und den Sloman'schen Dock's das flache Ufer füllen, bietet sich ein neues Bild: niedrige Häuser und davor die hohen Körper der Schiffe auf Stapel und im Dock. Und inmitten der ganzen Scenerie liegen schwimmenden Burgen gleich fünf Reihen mächtiger Seeschiffe vor Anker oder an Pfahlgruppen vertäut, stolze Klipper der größten Classe mit hochragenden Masten und bunten spielenden Flaggen, aus Amerika, Ostindien und den entferntesten Ländern der Erde. Dazwischen kreuzen kleine Ewer mit ihren spitzen weißen Topsegeln und den rothbraunen Gaffelsegeln den Strom, majestätisch wie Schwäne kommen Briggs und Barkschiffe im Gewande ihrer weißen Segel den Strom herausgezogen, während dazwischen unaufhaltsam daherschäumend die Dampfer sich den Weg bahnen.

Hier liegen am Ufer von St. Pauli die kolossalen Schraubendampfer der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft“ — der allerdings ein kürzerer Name zu wünschen wäre — die mit den bremer norddeutschen Lloydsteamern wetteifernd den Verkehr Deutschlands mit Nordamerika unterhalten. Es ist eine prächtige Flotte, diese mächtigen als Barken

getakelten Schiffe, deren Deck wie eine Burgmauer hoch über den Wasserspiegel ragt: „Germania“, „Teutonia“, „Borussia“, („Austria“ verbrannte leider vor einigen Jahren auf See) „Bavaria“, „Saxonia“, „Hammonia“, zu denen sich in neuerer Zeit noch die in England gebauten Prachtschiffe „Alemannia“, „Kimbria“, „Holsatia“ und „Westphalia“ gesellt haben und die „Silesia“ (bei Caird in Greenock im Bau) sich gesellen wird, Schiffe\*) von etwa 3000 Tons und 400 Pferdekraft (nominal), welche die Ueberfahrt von Land zu Land wohl in neun Tagen machten und dabei berühmte englische Dampfer um fast zwei Tage übertroffen haben. Von den genannten Schiffen befahren „Teutonia“, „Bavaria“ und „Saxonia“ die Linie Hamburg-Neworleans, die übrigen aber die alte Hauptlinie Hamburg-Newyork.

Noch gewaltiger erscheinen die Gegensätze, welche Hamburg als Seestadt in sich vereinigt, wenn wir als Vorstädte\*\*) die Theile hinzunehmen, die der Lage nach fast als solche zu betrachten sind, Altona und Harburg. Drüben jenseits der grünen flachen Strominseln (Wilhelmsburg), zwischen denen schmale Canäle hindurchführen, liegt die freundliche neue Stadt Harburg (14,000 Einwohner) mit ihrer kleinen Citadelle, einem bastionirten Fünfeck, das in hannoverscher Zeit durch ein Commando von 48 Mann der lüneburger Garnison besetzt war und dessen Wallgraben in seiner Verbreiterung eigentlich den „Hafen“ bildet, welcher durch eine Schleuse mit der Süderelbe in Verbindung steht. Dies Harburg mit seinen rothen Parkhäusern, dem Bahnhof und den regelmäßigen Hafencanälen dazwischen sollte früher ebenso ein hannoverscher Concurrencyhafen von Hamburg werden, wie Geestemünde für Bremerhaven, wird jetzt aber in preussischen Händen verständiger verwaltet und erhält eine Austiefung seiner Elbstromrinne zugleich mit der hamburgers, statt daß früher Hannover beide Verbesserungen zu hintertreiben suchte um Hamburg zu schaden! Denn nach einem vor Kurzem zwischen Preußen und Hamburg geschlossenen Vertrag wird in der Norderelbe wie im Abhlbrand das Fahrwasser verbessert, und zwar erhält dadurch der Zugang zum harburger Hafen 12 Fuß Tiefe und 300 Fuß Breite gegen früher nur 8 Fuß Tiefe und 150 Fuß Breite. Dagegen diesseits, auf dem rechten Ufer der Elbe, unterhalb an Hamburg oder vielmehr an seine Vorstadt St. Pauli anschließend, dehnt sich Altona auf der hundert Fuß hohen steilen Uferbank, an deren Fuß eine Reihe Speicher mit geöffneten Luken sich

\*) Die „Westphalia“, der neueste dieser Dampfer, hat 362 Fuß Länge über Deck, 43 Fuß Breite, 35 Fuß Tiefe im Raum, zwei Maschinen mit zusammen 24 Feuern und 2500 Pferdekraft (indicirt), 130 Mann Besatzung und Platz für 895 Passagiere (75 I. Classe, 120 II. Classe, 700 Zwischendeck). Das Schiff ist ganz von Eisen, besitzt vier Decks und ist als Brigg getakelt, während die älteren Dampfer eine Barktakelage führen.

\*\*) Vgl. die Uebersichtskarte der Umgegend Hamburgs mit Harburg in Bädeler's Norddeutschland, S. 48.

hingieht, halbverdeckt von dem Mastengewirr der Schiffe, während oben über die Häuser des Höhenrandes die Baumwipfel der Palmaille herüberschauen, jener schönen doppelten Lindenallee, die sich schnurgerade in der langen Hauptstraße Altonas hingieht und ihren Namen wohl wie die holländischen Maliebanen vom Ringstechen erhalten hat.

Das große Centrum des Elbhandels und der Verbindung mit Amerika, Hamburg mit Altona und Harburg, liegt vor einem Angriffe durch feindliche Flotten schon an sich ziemlich gesichert. Gegen leichte Kriegsfahrzeuge würden in der Elbe stationirte Kanonenboote, die hier nicht schlingern, genügend schützen. Schweren Kriegsschiffen verbietet die geringe Wassertiefe der Ebbezeit das Heraufkommen; auch während der Fluth dürfen sie es kaum wagen, aus Furcht während der Ebbe abgeschnitten zu werden. Konnte doch der amerikanische Doppelthurmmonitor „Miantonomoh“, obwohl er nur 15 Fuß 10 Zoll Tiefgang hat und gerade Hamburg imponiren sollte, nicht einmal nach Altona, geschweige denn nach Hamburg hinaufkommen: er mußte bei Neumühlen unterhalb Altona vor Anker gehen. Außerdem würde die hohe Lage von Altona und dem neuen Theil Hamburgs den Monitors und selbst andern Kriegsschiffen nicht gestatten, mit ihren Geschützen beträchtlichen Schaden zu thun, selbst wenn sie herauf kommen könnten. Schwere Kriegsschiffe könnten höchstens bis Neumühlen, Panzerregatten nicht einmal bis dahin hinaufdampfen. Neumühlen liegt, wie wir von unserm Dampfer, der sich stromab bewegt, deutlich sehen können, nahe jener Ecke, wo der Altona tragende Höhenzug scharf vom Wasser zurücktritt und flachen grünen Wiesen das rechte Ufer überläßt. Schon beginnen die geankerten Schiffe seltener zu werden, während wir in raschem Laufe zahlreiche ausgehende Schiffe überholen — links aber dehnt sich wie vorher flaches grünes Wiesenufer, der Werder, dahin. Bald sehen wir, daß die Elbhöhen nur auf eine kurze Strecke vom Flußlauf zurückgetreten sind; die Hügel von Blankenese mit ihren weißen Villen im Grün der Bäume erheben sich rechts wieder höher dicht am Flusse. Nur das linke Ufer dehnt sich in flacher Einsörmigkeit unabsehbar grün dahin. Weiter führt uns der Dampfer, dem der weiße Gisch am Bug emporspricht: wir haben Stade oder vielmehr die auf dem linken Ufer hart am Wasser liegenden Schanzen von Brunshausen erreicht. Hinter niedrigen grünen Wällen schauen kleine rothe Inspectionshäuser hervor. Sie dienten früher, von der wehenden hannoverschen Flagge überragt, zur Sicherung des stader oder brunshäuser Elbzolls, und noch jetzt löschen hier gewöhnlich die stromauf segelnden großen Klipper einen Theil ihrer Ladung zur Erleichterung der Fahrt — auch transatlantische Dampfer sieht man aus gleichem Grunde öfters hier liegen. Es wird zweckmäßig sein diese Schanzen, obwohl sie nicht gerade hohen fortificatorischen Werth beanspruchen

können, in Zukunft für den Fall bestehen zu lassen, daß eine feindliche Flotte die Befestigungen bei Cuxhaven forcirt hätte und ihre leichteren Schiffe nach Hamburg hinaufdampfen wollten. Von hier elbbwärts erscheinen in rascher Folge auf dem linken ehemals hannöverschen Ufer Grauerort — nach einigen Rarten Grauerort — etwa eine Stunde unterhalb Brunshausen, wo umfassende Küstenbefestigungswerke beabsichtigt werden und die Erdarbeiten schon im Laufe dieses Herbstes begonnen werden sollten; sodann auf dem rechten Ufer Glückstadt mit vortrefflichem eisfreiem Hafen und Kopfstation einer Zweigbahn des holsteinschen Schienennetzes; dann links gegenüber die Insel Krautsand, die auch besetzt werden soll, und darauf wieder auf dem rechten Ufer die Mündung der Stör, von wo einer der Pläne den Nordostseecanal begonnen haben will; darauf die Kirchtürme von Brookdorf und Brunshüttel mit einer vorzüglichen, geräumigen und tiefen Rhede, Stellen, welche von Andren als Ausgangspunkte dieses Canals vorgeschlagen sind, und noch vor ihnen St. Margarethen, von wo aus der Geh. Oberbaurath Lenze seine Canallinie projectirt hat. Auch diese Küste entflieht rasch unsern Blicken, die flachen Ufer verschwinden mehr und mehr, die Elbe rauscht breiter und mächtiger dahin und nach kurzer Fahrt haben wir auf dem imposanten Strome Cuxhaven erreicht, das von Hamburg nicht weniger als 14 deutsche Meilen entfernt ist.

Cuxhaven ist ein kleiner, fast ärmlicher Ort, mit niedrigen Häusern: auch der Leuchthurm ist klein, durchaus nicht schön zu nennen, und auf die Bedeutung des Platzes lassen nur die mächtigen Pfahlbollwerke schließen, welche theils als Schutz des Ufers, theils wie aus Pfahlrost gebildete Molen, durch die das Wasser spült und die in England piers heißen, als Landungsbrücken dienen. Dennoch ist dieser Punkt für den Schutz unsrer Küsten und der weiter aufwärts gelegenen Seehandelsplätze von höchstem Werth. Hier vielleicht besser als bei Brunshüttel wird diejenige Marinestation der Nordsee anzulegen sein, welche die Elbe deckt, und wenn an beiden Orten, in Cuxhaven und in Brunshüttel, sich tüchtige Befestigungen mit weittragenden Geschützen erheben, wird man dem Angriff einer feindlichen Flotte auf die Elbe und auf die Mündung des vielbesprochenen Canals genügende Hindernisse in den Weg gelegt haben. Allerdings ist für die Erreichung des letzteren Zweckes auch noch vorausgesetzt, daß, wie schon der verdiente Generalconsul Sturz vorgeschlagen, auch die kleine vor der Elbmündung (westlich) gelegene Insel Neuwerk mit ihrem Leuchthurm ebenso wie Wangerooze besetzt wird — sie liegt noch innerhalb der drei Feuerschiffe — stark und kurz gebauter und an schweren Ketten verankerter Fahrzeuge, auf deren Mast eine Kugel, Nachts eine Laterne den Schiffen den Weg angibt. Sogar die Elbsandbank Vogelsand, nahe dem dritten Feuerschiff, hat man landfest zu machen

und mit Befestigungen zu versehen vorgeschlagen, um von hier aus das Elbfahwasser wirksamer zu beherrschen. Die Befestigungen bei Cuxhaven waren schon 1860 von der deutschen Küstenbefestigungscommission projectirt: aber erst jetzt werden sie, allerdings in erster Linie, ausgeführt. Nach dem Bundeshaushaltsetat für 1869 werden verwandt für Beendigung des Werks an der Kugelbaak (einem Wegweiser, der für die Seefahrer am Lande aufgestellt ist und eine Kugel trägt) bei Cuxhaven 80,000 Thlr., für die artilleristische Ausrüstung desselben (und zugleich des Weserforts bei Brinkhammershof) 80,000 Thlr., ferner für das Werk am Leuchthurm bei Cuxhaven 120,000 Thlr. und für das Werk am Groden (eigentlich Außendeichland) bei Cuxhaven 60,000 Thlr.: sämmtlich Werke, die natürlich bloß von Schiffgeschützen beschossen werden können, da sie den Positionsgeschützen eines von Jütland herabmarschirenden Heers wegen der Breite der Elbe nicht erreichbar sind.

Glücklicherweise sind wir jetzt auch durch die tegler Schießversuche mit Armstrong-300 Pfdn., Krupp-300 Pfdn. und 200 Pfdn. (nominal 90 Pfd. und 72 Pfd.) zur definitiven Feststellung der Geschützarten gelangt, welche als Einheitscaliber für Panzerschiffe und Küstenbefestigungen dienen sollen. Jetzt kann, unbeirrt von wechselnden Erfolgen einzelner Proben, die Fabrication schnell und im Großen vor sich gehen und eine baldige Herstellung der Vertheidigungsfähigkeit unserer Küstenforts wird somit zur Gewißheit.

Wir würden nach Allem, was wir bisher ausführten, bei einem vollständigen Ausbau unsrer Küsten und Hafenetablissemments in der Nordsee, außer dem Centralkriegshafen an der Jade, eine Station an der Knocke unterhalb Emden auf dem äußersten linken Flügel, die Weserstation bei Blexen bez. Jmsum und die Elbstation bei Cuxhaven besitzen, wozu als Marindepots für kleinere Fahrzeuge vielleicht Norden, Tönning oder Husum kommen könnten. Die Lage aller dieser Punkte kann sich der Leser recht gut auf der schon erwähnten Karte der deutschen Nordseebäder im Bädeler S. 58 veranschaulichen. Doch hätten wir für die künftige Erneuerung dieser Karte und selbst für die Herstellung der Karten in Schulanatlanten noch den Wunsch, daß Untiefen nicht bloß im Allgemeinen durch punctirten Grund angedeutet werden, sondern daß statt der unnützen, dem Land parallel laufenden Schraffirung vor Allem distinct diejenigen Grenzlinien von flachem und tiefem Wasser angegeben werden, die praktisch für die Schifffahrt von Bedeutung sind. Wir meinen erstens die Linie von 5 oder auch 6 Faden (36 Fuß) Tiefe bei mittlerer Fluth, welche angibt, bis wohin das Terrain allen, auch den schwersten Kriegsschiffen zugänglich ist. Die zweite Linie wäre die von 3 Faden, (18 Fuß) Tiefe bei mittlerer Fluth, die also Rauffahrteischiffen von nicht allzu bedeutender Größe d. h. von 16 Fuß Tiefgang binnen längstens 12 Stun-

den stets den Zugang gestattet, auch den größten Schiffen, wenn sie etwas geliechtet sind. Diese beiden Linien sollten auf jeder Karte angegeben sein, wobei ihre Distanz ohne Schaden im Interesse der Deutlichkeit nach der See hin größer genommen werden kann, als sie nach dem Maßstab der Karte sein müßte, wie ja auch der Kartograph die Flüsse stets breiter zeichnet, als sie eigentlich sein dürften — es handelt sich hier lediglich darum zu zeigen, wo diese Tiefen ans Land herantreten bez. Verbindungsanäle bilden. Der Raum zwischen beiden punktirten Linien würde dann auf der Karte passend mit einem locker punktirten Grunde, der Raum zwischen der inneren Linie und dem Lande mit einem dicht punktirten Grunde auszufüllen sein. In Handatlanten mit Karten etwas größeren Maßstabs könnten noch zwei andere Linien eingezeichnet werden: die Linie von 4 Faden = 24 Fuß, welche die Grenze für gedeckte Corvetten angiebt, und die Linie von 2 Faden = 12 Fuß welche die Grenze für leichte Schiffe der Handelsmarine und für Kanonenboote bezeichnet. Derartige Linien würden auch dem Laien oft erwünschten Aufschluß geben. Gerade jetzt ist die so lange ersehnte, durch Deutschlands Uneinigkeit bisher nie zu Stande gekommene, nunmehr aber auf Grund mehrjähriger Vermessungen der norddeutschen Marine glücklich vollendete offizielle Seekarte der deutschen Nordseeküsten von den Seeleuten mit wahren Jubel begrüßt worden.

Die Eisenbahnverbindung dieser Stationen, auf welche ganz besonderes Gewicht zu legen ist, wird bei der geringen Ausdehnung der Nordseeküste weit weniger schwierig sein als in der Ostsee. Bereits ist zur Herstellung derselben Bedeutesendes geschehen. Die Eisenbahn, welche von Süd nach Nord die untere Hälfte der cimbrischen Halbinsel durchzieht, genügt auch für die westcimbrische Küste als Parallelbahn für Truppenbeförderung, sobald nach dem Strande gegenüber Sylt ebenso eine Zweigbahn gebaut, d. h. die Zweigbahn nach Tondern etwa bis Hoyer fortgeführt ist, wie im Süden nach Glückstadt, Husum und Tönning. Alle wichtigen Punkte der nordfriesischen Küste sind dann genügend mit Hamburg verbunden. Die Eisenbahn von Hamburg nach Harburg mit ihrer kolossalen Ueberbrückung der Elbinseln (Wilhelmsburg) ist im Interesse der Linie Hamburg-Benloo bereits sicher gestellt, und auch die Bahn von Harburg nach Stade wird dem Vernehmen nach binnen Kurzem durch die Regierung ausgeführt werden. Ebenso ist der Bau von Stade nach Cuxhaven bereits projectirt, und nur für die directe Verbindung von Cuxhaven mit Bremerhaven über Jmsum und Bremerlehn fehlt es noch an festen Projecten. Die Bahnen von Bremen zur Wesermündung und Jahde sind bereits im Betrieb und auch die Herstellung einer 10 Meilen langen Bahn von Heppens über das oldenburgische Fever, Wittmund, Esens, Dornum und Norden nach Emden und von letzterem Orte

nach der Knocke soll von einer englischen Gesellschaft gegen 4½ procentige Zinsgarantie in Aussicht genommen und die Vermessung bereits begonnen sein.

Auch die Bahnen, welche zur Verbindung der erwähnten Marinestationen mit den Festungen und größeren Garnisonen des Hinterlandes nöthig erscheinen, sind zum größten Theil ausgeführt. Die schleswigschen Plätze sind durch die Nordüdbahn und Cuxhaven wird durch die eben besprochene Bahn nach Harburg - Hamburg mit Spandau (Berlin) und Magdeburg direct verbunden. Ebenso ist Bremerhaven durch die Bahn nach Bremen mit Hannover und Minden in Verbindung gebracht. Dasselbe gilt von Heppens (Jahde), das außerdem binnen einiger Zeit noch eine directe Verbindung über Oldenburg nach Minden erhalten wird. Emden ist schon gegenwärtig durch die Emsbahn mit dem Hinterlande (Leer, Minden, Wesel, Köln) in bester Verknüpfung — nur eine Bahn von Blexen über Brock nach Oldenburg wird sich vielleicht noch als nöthig herausstellen.

Wenn es erlaubt ist, noch weiter in die Zukunft hinein Pläne zu machen, so sei hier erinnert, daß auch eine Fahrt der Kriegsschiffe über das Festland nicht mehr zu den unmöglichen Dingen gehört. Es mag wohl geschehen, daß einst unsere Kriegsschiffe per Eisenbahn von Blexen (Nordenhamm) oder dem linken Weserufer zu dem Kriegshafen an der Jahde quer über die schmale Halbinsel Butjadingerland transportirt werden. Da für die Landenge von Panama bereits ein solches Project besteht (Seezeitung „Hansa“ Nr. 21), so sei hier kurz die Methode erwähnt. Nach diesem Project laufen über die Landenge eine große Anzahl paralleler Schienenstränge dicht neben einander: auf diesen Schienengleisen aber fährt ein einziger außerordentlich großer und starker, aus Eisen construirter Wagen, dessen Breite die sämtlichen Schienengleise nebeneinander bedeckt und dessen Länge auf mehrere Achsen hintereinander vertheilt ist, während seine Plattform ungefähr wie der Boden eines schwimmenden Dockes zur Aufstellung eines Schiffs eingerichtet ist. An jedem Ende der Bahn aber liegt ein schwimmendes Dock, das man mittelst Einlassens von Wasser auf eine unter Wasser liegende feste Bettung hart am Schienenende niederlassen kann, und in dieses Dock wird auf den Schienen der Eisenwagen mit dem Schiff darauf durch Locomotiven übergeführt. Sobald dies geschehen, wird das Dock durch Auspumpen von Wasser gehoben, dann in tiefes Wasser geschleppt und hierauf so weit gesenkt, daß das Schiff darauf von selbst flott wird und herausfahren kann. Durch eine Einrichtung dieser Art, die sich trotz ihrer Kostspieligkeit bei dem ganz ebenen Terrain wohl immer billiger als ein Canal stellen und vor Allem die Wasserverhältnisse nicht wie ein solcher verändern würde, ließen sich dann Schiffe aus der Weser-

station nach dem Fahdebusen überführen. Man vermöchte so ganz außer dem Bereich der feindlichen Kanonen zu Lande die Flotte auf einen Punkt zu concentriren. Wir verkennen nicht das Kühne und Ungewöhnliche dieses Planes; indessen ist die heutige Technik in präciser Bewegung schwerer Massen so weit vorgeschritten, daß die Schwierigkeiten durchaus nicht unüberwindlich erscheinen. Es werden ja auch jetzt schon große Panzerfregatten mit voller Armirung und Ausrüstung vom Boden eiserner Schwimmdocks getragen, und bei dem angeführten Project vertheilt sich die Last auf so viel Achsen und Räder bez. Berührungstellen der letzteren mit den Schienen, daß das Project keineswegs als utopisch zu betrachten ist.

---

### Aus Schleswig-Holstein.

December 1868.

Es traf sich günstig für mich, daß Sie meiner Correspondenz aus dem September d. J. auf dem Fuße einen Bericht aus Kiel über den Empfang König Wilhelm's in Schleswig-Holstein folgen lassen konnten. Der mit Absicht einseitig gewählte Gesichtspunkt, von dem aus ich Ihnen die neue Ordnung in den Herzogthümern zu charakterisiren versuchte, erhielt dadurch ausgleichendes Licht. Gerade das ist ja der ideellste und unzerstörbarste Beruf wahrhaften Königthums, daß es in der Vorstellung der Menschen über den Kämpfen und Irrungen der Zeit stehend und als Verkörperung der reinsten und unbergänglichsten Seite des Staats die Interessen der Vergangenheit wie der Zukunft umfassend die Gegensätze der Gegenwart ausöhnt, den Widerstreit particularen Selbstrechts aufhebt in dem der Gesammtheit gewährleisteten öffentlichen Frieden. Und König Wilhelm müßte durch die rein menschlichen Eigenschaften seiner Person, Hoheit, Würde und Wohlwollen seines Wesens, wie durch ruhmreiche Thaten unter den lebenden Fürsten weniger ausgezeichnet sein, hätte er nicht auch in dieser neuen Provinz durch sein Erscheinen Herzen zu gewinnen und seines Regiments Ansehen fester zu begründen gewußt. Nach meinen Eindrücken trat diese Wirkung noch unendlich lebhafter, als in dem meist conventionellen Prunk und Auslauf städtischer Begrüßung überall da zu Tage, wo unser Landvolk heranströmte, um den neuen Landesherrn zu sehen und willkommen zu heißen. Ist erst die Generation von heute ausgestorben, die den Stachel verübter oder erlittener Unbilden im Herzen mit verbittertem Gemüth und unruhigem Gewissen nach Conflicten sucht und von der Feindschaft gegen Preußen lebt,