



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die großen Hafengebauten an der Wesermündung

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



Die großen Hafengebauten an der Wesermündung

A
 lbekannt ist das Interesse, das Goethe im höchsten Greifenalter an der Schöpfung Bremerhavens im Jahre 1830 nahm. Berührte sich doch eine solche Kulturtätigkeit ganz nahe mit dem, was er selber den durch Erd- und Himmelswelten umhergetriebenen Faust tun läßt, um ihm den Seelenfrieden zum Sterben zu verleihen. Der alte Hafen zu Bremerhaven war der erste mit Schleusen abgeschlossene Seehafen, den Deutschland kannte. Solche Schleusenhäfen haben nur im Gebiet von Ebbe und Flut einen Sinn. Wenn man nicht so tief ins Ufer einschneiden kann oder will, daß die Schiffe auch bei Niedrigwasser einfahren können, so muß man Tore vor den Eingang legen, die im Hafen das Wasser von einem Hochwasser zum andern festhalten. Damit scheidet die ganze Ostsee für die Anlage von Schleusenhäfen aus; ebenso die obern Teile der Flußläufe, denn nur wenn Ebbe und Flut im regelmäßigen Wechsel aufeinander folgen, kann man wagen, die Schiffe bis zur Wiederkehr des Hochwassers festzuhalten. Hamburg hat noch heute keine Schleusenhäfen; es braucht sie nicht, weil der alte Schiffsankerplatz auf dem offenen Strom sowie die neuen Kunsthäfen auch bei Niedrigwasser genügende Tiefe haben. Auch Cuxhavens neuer Hafen ist offen, ebenso sind es die, die neuerdings bei der Stadt Bremen erbaut worden sind, denn hier sind Ebbe und Flut von weit geringerer Wirkung als der durch den Zufluß von oberhalb bewirkte Wechsel des Wasserstandes. Die Häfen von Brake, Geestemünde, Emden sind jünger. Von einem offenen Hafen an der untern Weser konnte gar keine Rede sein. Denn dreißig Kilometer unterhalb Bremens verläßt das letzte hohe Ufer den Strom; von da ab windet er sich im fruchtbaren Marschlande dahin, alle Ränder seines Fahrwassers sind auf weite Strecken schlammig oder sandig; das Land muß durch hohe Deiche gegen Überschwemmungen geschützt werden. Ein Hafen muß also den Deich durchschneiden und von künstlichen Ufern umgeben werden. Je tiefer man die Sohle legt, um so gewaltigere Ufermauern muß man bauen; man muß auch die vier Meter Unterschied zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Wasser mitrechnen, denn bei dem tiefsten Stande sollen die Schiffe noch schwimmen, bei dem höchsten soll das Wasser nicht überfließen. Deshalb legt man unter solchen Verhältnissen

nur einen Wasserspiegel den Rechnungen zugrunde, den des gewöhnlichen Hochwassers. Sinkt der offene Strom draußen, so sperrt man die Schleusen ab, steigt er höher als gewöhnliches Hochwasser, so tut man dasselbe.

Der Bau eines solchen Schleusenhafens war in Deutschland 1830 noch unbekannt. Deshalb ließ der Bürgermeister Smidt einen Hafenbaumeister aus Holland kommen, wo man lange damit vertraut war. Aber erst mußte er vom Königreich Hannover einen Streifen Landes bei der Einnündung der Geeste in die Weser kaufen, denn Oldenburg schlug — zu Bremens Glück — den Verkauf von Land bei Brake aus. Für 74000 Taler erwarb Bremen ein Areal von 342 Morgen, wobei es die Verpflichtung übernehmen mußte, binnen drei Jahren 200000 Taler auf diesem Landstreifen zu verwenden. Welche kleinen Zahlen für uns, die wir immer an die vielen Millionen gewöhnt sind! Es wurde auch nur ein kleines Hafenbecken dafür geschaffen: 7 Hektar maß die Wasserfläche, 11 Meter Breite die Schleuse und 5,50 Meter die Wassertiefe. Jetzt ist dieses kleine Ding von der Handelschiffahrt ganz verlassen, es dient nur noch als Fischereihafen. Bald entwickelte sich die Schiffahrt stark, die Schiffe wuchsen an Größe und Tiefgang, es mußte mehr Landungsgelegenheit geschafft werden. 1847 bis 1851 baute Bremen hart nördlich vom alten Hafen zu Bremerhaven den „neuen“ Hafen. War es anfänglich schon schwierig gewesen, Hannover zur Abtretung des Gebiets zu bewegen, so traten von dieser Seite nun neue Schwierigkeiten hervor. Wenn Bremen auch auf seinem Gebiet blieb, so gab es dem neuen Hafen doch eine besondere, neue Einfahrt in die Weser, und dazu betritt ihm Hannover das Recht, denn die Weser dort gehöre ihm. Durch bremische Zugeständnisse wurde die Erlaubnis erlangt. Der Hafen genügte dem bremischen Handel für zwanzig Jahre. Ohne diese neuen Häfen hätte Bremen den Anschluß an die sich immer mehr entfaltende Ozeanschiffahrt verloren. Nahezu sein ganzer Seeverkehr vollzog sich hier. Nur Geestemünde und Brake nahmen einen Teil auf. Dort hatte Hannover, hier Oldenburg erkannt, welche Blüte für den Hafenort wie für die Umgegend eine gute Landungsgelegenheit hervorrufen kann. Bremerhaven und Geestemünde waren unbewohntes Weideland für „schwer hinwandelndes Hornvieh“ gewesen. Jetzt wuchsen dort blühende Städte empor. Es erinnert an die Gründung griechischer Kolonien, wie hier einst aus unmerkbar kleinen Anfängen Städte entstanden sind und schiffswimmelnde Häfen. In Deutschland gibt es wenig, was man dem an die Seite stellen kann. Ein Beispiel liegt freilich ganz nahe: Wilhelmshaven. Und doch ist Wilhelmshaven wieder etwas ganz anderes, denn es braucht die Rechtfertigung seines Daseins nicht in der Wirtschaftlichkeit zu suchen. Bremerhaven mußte sich als wirtschaftliche Notwendigkeit rentieren, nicht für sich selbst, aber für Bremen.

Die alte Hansestadt, das von Karl dem Großen gegründete bischöfliche, später erzbischöfliche Emporium lag an einem Punkte des Flusses, wohin die kleinen Schiffe alter Zeiten wohl gelangen konnten. Aber schon gegen das frühe Mittelalter war die Wassertiefe zurückgegangen. Denn je mehr Land man dem Strom mit Deichen abgewann, desto mehr verringerte sich die Kraft der hereinströmenden Flut und der hinausströmenden Ebbe. Desto mehr verwar-

loste das Fahrwasser durch Sandbänke, sodaß zuletzt nur Schiffe von etwa zwei bis zweieinhalb Metern Tiefgang die Fahrt aus der See an die Stadt machen konnten. Bremen wäre von dem Schicksal Brügges ereilt worden, wenn es sich nicht durch die Anlegung Bremerhavens dem entwunden hätte. Daß es die zweite deutsche Seehandelsstadt bleiben konnte, daß seine Flotte fast in allen Häfen der Erde wohlbekannt ist, und seine Passagierdampfer die schönsten sind, die die Ozeane befahren, das verdankt es dem Stadtgründungsplan seines Bürgermeisters Smidt. Ohne Bremerhaven von 1830 bis 1885 hätte es zu einer kleinen Landstadt hinabsinken und ohne die Kraft zu seiner eignen Auf-erhebung bleiben müssen: wir meinen die Korrektur der Unterweser, die es wieder zu einer Seestadt gemacht hat.

Der „neue Hafen“ zu Bremerhaven war ein ganz andres Ding als der alte. Zwar war die Wasserfläche nicht viel größer; sie maß nur 8,27 Hektar; mehr Grund und Boden als durch den ersten Kauf hatte Hannover nicht ab-treten wollen. Aber die Schleuse bekam eine Tiefe von 7,61 Metern unter gewöhnlichem Hochwasser und eine Breite von 22 Metern. Es konnten also jetzt ganz andre Schiffe einfahren, die größten Post- und Passagierdampfer, die bis Mitte der siebziger Jahre praktisch in Frage kamen.

Dennoch rastete Bremen nicht. Es war sich bewußt, in der Weiterbildung seiner Tochterstadt fortzuschreiten zu müssen. Die neuen politischen Verhältnisse gaben ihm den Mut dazu, und bei Preußen fand es Verständnis dafür und die Bereitwilligkeit, von dem nunmehr sein gewordenen Weserufer wieder einen Streifen abzutreten. Von 1872 bis 1876 baute der kleine Staat den dritten Hafen, den Kaiserhafen. An die Tiefe der Einfahrtsschleuse wurden abermals größere Ansprüche gestellt; sie wurde mit 7,86 Metern bemessen, wogegen man an Breite mit 17 Metern auskommen zu können meinte. Dieser älteste Teil des Kaiserhafens wurde 1876 eröffnet. Die Kosten beliefen sich auf sieben-einhalb Millionen Mark.

Aber auch er hielt nicht lange vor. Bald nach 1890 erfüllte der König von Preußen, der von lebhaftem Interesse für das Seewesen erfüllte Wilhelm der Zweite, den Wunsch Bremens nach abermaliger Vergrößerung des bremischen Gebiets von Bremerhaven, und hier entstand nun in den Jahren 1892 bis 1897 nach den Plänen des berühmten Wasserbaudirektors Franzius die Er-weiterung des Kaiserhafens, mit einer riesigen Kammerschleuse und einem eben-falls riesigen Trockendock. Dadurch ist die Gesamtwasserfläche des Kaiserhafens auf 20,75 Hektar gekommen. Die Dimensionen der Einfahrt wurden noch be-deutend größer verlangt als früher. An Tiefe wollte sich die Handelschiffahrt mit 10 Metern unter gewöhnlichem Hochwasser begnügen. Denn Schiffe von höherm Tiefgang standen nicht in Aussicht, auch könnten sie wohl nicht in die Wesermündung einfahren, weil dort verschiedene fatale Untiefen liegen, über denen bei gewöhnlichem Hochwasser kaum mehr als 10 Meter Wasser stehn, auch wenn die Korrektionsarbeiten, die dort im Gange sind, durchgeführt und geglückt sein werden. Auf Wunsch der Reichsmarine, die die (übrigens nur 144.000 Mark betragenden) Kosten der noch größern Tiefe übernahm, ging man noch einen halben Meter weiter. Die Marine wollte nicht etwa Kriegsschiffe von solchem

Tiefgang bauen, sie legte aber Wert darauf, daß Schiffe, die in einer Schlacht leck geschossen wären, also einen sehr vergrößerten Tiefgang hätten, noch einfahren und in das Trockendock gelangen könnten. Auch kam für die Kriegsmarine für die Handelsflotte noch zweierlei in Frage. Das Hochwasser dauert nur eine halbe Stunde oder eine Stunde; wenn es vorüber ist, dauert es zwölf Stunden, bis wieder ein neues Hochwasser da ist. Sodann läuft nicht jede Flut bis auf ihre normale Höhe. Die aller vierzehn Tage eintretenden Ripp-tiden (zwischen zwei Springfluten) erreichen oft einen halben Meter weniger, und wenn zugleich starker Südoststurm weht, so wird der Unterschied noch größer. In dem ersten Fall mußte man suchen, die Zeit der Ein- und Ausfahrt zu verlängern, im zweiten Fall überhaupt die Möglichkeit der Einfahrt zu schaffen. Zu diesen Zwecken genügte aber auch eine einfache Schleuse wie beim „neuen Hafen“ und bei der ersten Kaiserhafeneinfahrt nicht mehr. Es mußte eine Doppel- oder Kammer Schleuse geschaffen werden, damit Schiffe auch Einlaß fänden, wenn zwischen dem Wasserspiegel draußen und binnen ein Unterschied besteht. Die Kammer zwischen den beiderseitigen Schleusentoren erhielt nun die Länge von 215 Metern, während zum Beispiel die des Nordostseekanals nur 150 Meter lang sind. Ebenso ging man in der Breite weiter. Die Öffnungen der Tore des Kaiser-Wilhelmskanals sind nur 25 Meter breit, die der Bremerhavner Schleuse 28 Meter. Die Tiefe der ersten beträgt 9,8 Meter, der letzten 10,56 Meter. Mit diesen Abmessungen ist die neue Einfahrt in den Kaiserhafen zu Bremerhaven eine der tiefsten in der Welt, jedenfalls die tiefste Deutschlands.

Gleiche Abmessungen mußte auch das in Verbindung damit anzulegende Trockendock haben: ein massiver Steinbau, wie es überhaupt in Deutschland für die Handelsmarine gar nicht und für die Kriegsmarine nur weit kleineren Art gibt. Denn Schiffen von den erwähnten Ansprüchen den Hafen zu bereiten ohne ein gleichgroßes Dock, worin ihre Schäden ausgebessert werden könnten, hätte keinen Sinn gehabt. Anfänglich übernahm das Reich die Hälfte der Kosten des Trockendocks, wofür es das Recht der Mitbenutzung gewann. Bald zeigte der rasch zunehmende Verkehr, daß die Handelsmarine das Dock fortwährend selbst gebrauchte. Bremen kaufte dem Reich die Hälfte ab, und das Reich baute sich neue Docks in Wilhelmshaven. Die Kosten der Kaiserhafenerweiterung nebst der Kammer Schleuse, jedoch ohne den ältern Teil des Kaiserhafens belaufen sich auf 18226000 Mark, die des Trockendocks auf 5905000 Mark, sodaß für diesen Teil der Bremerhavner Anlagen der bremische Staat allein 24131000 Mark ausgegeben hat. Bis zur Vollendung des Kaiserhafens hat der bremische Kleinstaat für die Hafenhauten in Bremerhaven, nur die Anlagekosten gerechnet, nahezu 40 Millionen Mark ausgegeben, wovon 8 Millionen auf die beiden ältern Häfen, $7\frac{1}{2}$ Millionen auf den ersten Teil des Kaiserhafens und mehr als 24 Millionen Mark auf den Rest des Kaiserhafens fallen. Um die Gesamtleistung zu übersehen, muß man noch hinzurechnen: die Korrektion der Unterweser 30 Millionen, den ältern Freihafen 20 Millionen (nämlich 32 Millionen, wovon das Reich 12 übernahm); endlich die Korrektion der Außenweser (zwischen Bremerhaven und der See), die formell für Rechnung der

drei Uferstaaten durchgeführt wird, deren Kosten jedoch vom Weserhandel, also hauptsächlich vom bremischen Handel getragen werden. Zusammen sind das bis soweit beinahe 100 Millionen.

Auf die Korrektur der Unterweser, das Werk, das dem Namen von Franzius einen Weltruhm gegeben hat, wollen wir hier nicht eingehn. Es genügt zu sagen, daß an dieser früher vom Seeverkehr abgeschnittenen Stadt jetzt jährlich mehr als 2300 Seeschiffe mit einem Gehalt von 1 200 000 Tonnen ankommen. In den neunziger Jahren entstand für Bremerhaven eine ernste Gefahr. Wenn die Weser hier vorübergeströmt ist, so hört mit einemmal die Einengung zwischen festem Lande auf. Sie tritt in das Wattenmeer ein, ein etwa zehn Quadratmeilen großes Areal von Sand- und Schlickbänken, die mit der Ebbe trocken werden und mit der Flut wieder den salzigen Wellen zur Beute fallen. Nur der niemals versiegende Strom durchbricht diese Bänke in mehreren Armen. Seine Kraft war hier aber ganz ungezügelt; die Weser tat, was sie wollte, und änderte von Zeit zu Zeit ihre tiefste Rille. Verbreitert sich diese aber und spaltet sich gar, so ist damit immer eine Verringerung der Tiefe verbunden, also eine Verschlechterung des Zugangs für die Schiffe. Franzius wurde auch dieser Gefahr Herr, indem er durch kostspielige Parallel- und Querdämme den Strom zwang, wieder in sein altes Bett zurückzukehren. Das forderte 8 Millionen! Um aber gleich einen viel spätern Vorfall vorweg zu nehmen: 23 Kilometer unterhalb Bremerhavens wendet sich die Weser seit Jahrhunderten westwärts; plötzlich drohte sie ihr altes Fahrwasser teilweise zu verlassen und einen Arm nordwärts abzuzweigen, womit ihre Kraft im Fahrwasser verringert und dieses versandet wäre. Hier, wo ringsum kein Land mehr sichtbar ist, wo bei Hochwasser drei Meter Wasser über den Sandbänken stehen, wo der Sturm mit den Wogen ungehindert sein Spiel treibt, mußte durch Dämme aus Buschfaschinen der Durchbruch gehindert werden. Mit Aufwendung neuer Millionen wurde der Zweck erreicht — bis aufs weitere!

„Kast ich, so rost ich,“ das mußte sich Bremen nach allen den Anstrengungen sagen. Es wurde ihm keine Ruhe zum Verweilen auf dem Erreichten gelassen. Die Größe der Schiffe wuchs einstweilen nicht mehr, wohl aber die des Verkehrs. In zweierlei Weise markierte er sich dem Auge am meisten: in den Passagierdampfern des Norddeutschen Lloyd's und in der alljährlichen Hochflut der ankommenden Baumwollschiffe. 175320 Personen sind 1903 über Bremen ausgewandert, und 1905 werden es noch mehr sein. Die Zahl der zurückkehrenden Passagiere mag sich auch auf 50 bis 60 000 belaufen. Der Schnellampferdienst ist im höchsten Maße ausgebildet, er verträgt keine Zeitverluste. Die Saison der Baumwollankünfte fällt in die Wintermonate. Dann kommen der Schiffe oft so viele auf einmal, daß alle Häfen, eingerechnet die der Stadt, die jetzt von fünf Meter tief gehenden Schiffen erreicht werden kann, überfüllt sind. Auf den Kais und in den Schuppen lagern dann bergehoch die Baumwollballen. Im Jahre 1904 kamen im bremischen Handel mehr als zwei Millionen Ballen Baumwolle im Gewicht von 41 Millionen Doppelzentnern und im Werte von 466 Millionen Mark an! Nahezu die ganze Textilindustrie Deutschlands, der Schweiz, Österreichs und sogar eines Teiles Rußlands und Scandinaviens wird

vom Bremer Baumwollhandel versorgt. Es wurde unbedingt notwendig, den Stockungen durch erweiterte Vorkehrungen entgegenzuwirken. Wiederum fand Bremen beim deutschen Kaiser volles Entgegenkommen. Er war bereit, dem bremischen Staate 611 Hektar abzutreten. Bremen sollte und wollte sich verpflichten, darauf nach und nach, spätestens binnen fünfzig Jahren, Hafeneinrichtungen und Docks zu erbauen, wofür im ganzen etwa hundert Millionen aufzuwenden sind. Es handelt sich um eine Anzahl neuer Bassins, um eine abermals weit stromabwärts anzulegende neue Doppelschleuse als Einfahrt zu den neuen Bassins sowie um neue Trockendocks. An Erwerb des privaten Grundbesitzes wurden noch nach Verkleinerung des Areals 7 Millionen Mark in Aussicht genommen. Die ganze Unternehmung war also großartig.

Auf die Schwierigkeiten, die sich alsbald einstellten, soll hier nur kurz eingegangen werden, weil sie sich vor einem halben Jahr in den Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses konzentrierten. Zum Teil hatten sie ihren Ursprung in Ansprüchen der Nachbargemeinde Lehe, der der größte Teil des abzutretenden Gebiets angehörte, zum Teil in der Eifersucht der konkurrierenden preussischen Häfen Emden, Harburg und namentlich Geestemünde, denen sich oldenburgische Interessen angeschlossen. Die Nachbargemeinde Lehe wollte möglichst viel Vorteil für sich daraus ziehen, die andern wollten am liebsten die ganze Sache verhindern. Geestemünde verlangte für sich den neu zu erbauenden Hafen für preussische Rechnung; ebenso dachte Lehe. Das wäre für Bremen natürlich die willkommenste Lösung gewesen, doch konnte kein Zweifel sein, daß die Agrarier im preussischen Landtag einer solchen Aufwendung für Handel und Schifffahrt nicht zustimmen würden. Die preussische Regierung nahm das Interesse ihrer Nachbargemeinden wahr, wenn auch nicht bis zur Verhinderung des Planes. Außer mehreren andern Klauseln zur Sicherung ihrer Ortsschaften traf sie namentlich Vorkehrung zur Abwehr der kommunalen Schädigung, die Lehe dadurch zu erleiden behauptete, daß es für die unbemittelten Leute zu sorgen haben werde, die in seinen Mauern Wohnung nähmen, um in Bremerhaven ihren Erwerb zu finden, während die steuerkräftigen Leute nach Bremerhaven zögen. Preußen bedang von Bremen für Lehe die einmalige Zahlung von einer Million Mark, die Aufhebung des Bremerhavner Schulgeldes und die Bremerhavner Mietsteuer für kleine Wohnungen aus. Die letzten beiden Bedingungen sollten erwirken, daß auch unbemittelte Leute nach Bremerhaven zögen. Im Interesse Geestemündes erwirkte Preußen, daß Bremen keine neuen Anlagen für die Seefischerei treffen durfte. Die Gemeindeverwaltung von Lehe billigte anfangs den Vertrag, dann folgte sie einem Anstoß von außen und nahm ihre Zustimmung zurück. Sie verlangte u. a., daß der nur auf 55 Hektar bemessene Teil, der zur Bebauung mit Wohnhäusern vorbehalten war, nicht oder zum Teil mit abgetreten werde. Die erste Instanz war der Landtag der Provinz Hannover. Er empfahl eine Verkleinerung des zu Wohnzwecken vorbehaltenen Areals auf 41 Hektar, befürwortete im übrigen aber einstimmig die Annahme. Bremen ging darauf ein. Dann kamen Schwierigkeiten im preussischen Landtage, die sich über zwei Sessionen geltend machten und mehrfach das ganze Projekt zum Scheitern zu bringen schienen. Endlich kam man dahin

überein, daß u. a. das Wohnstadtareal nochmals zu verkleinern und etwa in dem neuen Hafengelände anzulegenden Schiffswerften (für Schiffneubauten) die Freihafenstellung nicht zu gewähren sei. Für das eigentliche Hafengelände (Hafenbecken nebst umgebendem Lande, Trockendock, Schiffsbauwerft, Schuppen, Speicher, Rangiergeleise usw.) wurde ein Areal von 517 Hektaren gewonnen, für die Erweiterung der Wohnstadt ein solches von etwa 32 Hektaren, zusammen 549 Hektar.

Bremen ist durch die Bereitwilligkeit Preußens instand gesetzt, auf absehbare Zeit die Hafenanlagen von Bremerhaven in einer Weise zu vergrößern, die allen Ansprüchen einer glänzenden Verkehrsentwicklung genügt. Das ganze bisherige Areal von Bremerhaven maß nur 292 $\frac{1}{2}$ Hektar. Davon fielen etwa sechs Zehntel auf die gesamten Hafenanlagen, der Rest auf die Wohnstadt. Nunmehr wird der verfügbare Raum annähernd verdreifacht. Die Wohnstadt gewinnt nur wenig Ausdehnungsmöglichkeit, die große Hauptsache fällt dem Hafengelände zu. Dieses kann ungefähr dreimal so viel gewinnen, wie es jetzt hat. In allgemeinen Umrissen ist der Hafen der Zukunft schon entworfen. Er soll eine zweite große Kammerchleuse gewinnen, damit die Schiffe nicht etwa in der Mausefalle eingesperrt sitzen, wenn der ersten ein Unfall zustößt, sodasß sie außer Funktion tritt. Sodann soll ein zweites Trockendock von gleicher Abmessung wie das erste geschaffen werden, denn bei Fortdauer des gegenwärtigen Verkehrszuwachses ist die Leistungsfähigkeit des ersten rasch erschöpft. Dazu kommen ein Vorbassin und ein Verbindungshafen. Endlich als Hauptsache fünf riesige Hafenbassins für den eigentlichen Verkehr der Schiffe mit dem Lande, für Ein- und Ausladung von Gütern, Kohlen, Passagieren. Zwei derselben werden die bedeutende Länge von je 2 Kilometern haben; die andern drei eine solche von je 1 $\frac{1}{2}$ Kilometer. Das ergibt Uferlängen von etwa 17000 Metern zum Liegen der mit dem Güterverkehr beschäftigten Schiffe; außerdem stehn noch die Kais des Verbindungshafens und des Vorbassins zur Verfügung — alles das ungerechnet, was bisher dem Verkehr im Kaiserhafen diente. Der Raum reicht aus, zugleich fünfundachtzig der allergrößten Dampfer (zu einer Länge von je 200 Metern) Landungsgelegenheit zu geben. Dazu kommen endlich noch Reparaturwerkstätten und voraussichtlich Werften für Schiffneubauten. Wir wollen dem bremischen Staat wünschen, daß sich seine Erwartungen erfüllen, daß Friede im Lande bleibt, und der Verkehr die neuen Ufern in angemessener Zeit fülle. Das setzt zugleich eine Blüte und ein Gedeihen des ganzen Vaterlandes voraus, worauf man nur mit der reinsten Freude schauen könnte. Sehen wir es auch als ein glückverheißendes Symbol an, daß das Fort Brinkamahof I, das die Marine zum Schutz der Wesermündung angelegt hat, in das an Bremen abgetretne Hafengelände einbegriffen ist, daß es untergehen wird, um einem friedlichen Verkehr Platz zu machen. Bremen hat dieses Fort für anderthalb Millionen Mark vom Reiche erworben; das Fort selber wird weiter stromabwärts in verstärkter Form wieder erstehn und hoffentlich seinerseits ein Sinnbild der Stärke Deutschlands sein und seines festen Entschlusses, jeden zu vernichten, der mit der frevelhaften Absicht kommen könnte, unsre Grenzen feindlich zu berühren. Das Merkzeichen eines solchen Entschlusses

genügt hoffentlich schon, uns den Frieden zu bewahren, sodaß die Kuppeltürme und ihre riesigen Geschütze nicht in wirkliche Aktion zu treten brauchen. Und wenn auch die Kriegsmarine fortan auf die Wesermündung noch höhern Wert legen wird als bisher — die Häfen werden eine vortreffliche Zufluchtsstätte, die Trockendocks ausgezeichnete Reparaturgelegenheit für die in der Schlacht beschädigten Schiffe bilden —, so hoffen wir doch, daß sie alles das nur in ihren Plänen, niemals in der Wirklichkeit zu berücksichtigen hat.

Der bremische Staat wird die riesigen Anlagen nur nach Maßgabe des wachsenden Verkehrsbedürfnisses ausbauen. Die Unbesonnenheit, auf einmal das ohnehin schon so große Aufwendungskapital um 100 Millionen Mark zu vermehren, wird er nicht begehnen. Zuerst kommt in Frage nur die Schleuse, die mit etwa 16 Millionen Mark allerdings sogleich einen sehr wesentlichen Posten ausmacht, nebst dem Vorhafen, dem Verbindungshafen und dem Anfang zweier Bassins. Und auch dafür hat Bremen verständigerweise nach einem Rückhalt gesucht; es hat das Wagstück schon beim Anfang des Kaiserhafens nicht allein auf die eignen Schultern nehmen wollen, sondern sich eine Verzinsung durch seine mächtige Schiffahrtsgesellschaft, den mit 150 Millionen Mark arbeitenden Norddeutschen Lloyd, sichern lassen. Der Verkehr entfaltete sich so glänzend, daß die Verzinsung von $3\frac{1}{2}$ Prozent, die der Lloyd verbürgt hatte, bald überschritten war, und nun vertragsgemäß die Hafenaabgaben verringert werden mußten. Unterhaltung und Tilgung mußte Bremen noch auf Staatsrechnung übernehmen. Für die Neuanlagen ist nun ein ähnlicher Vertrag geschlossen worden, nur hat der Lloyd auch noch die ganze Unterhaltung zu tragen. Man verlangte von ihm auch die allmähliche Tilgung des Anlagekapitals. Als er sich jedoch entschieden weigerte, haben die bremischen Staatsorgane diese dem guten Stern der Stadt anheimgestellt, in der Annahme, daß die Hebung des Verkehrs und des allgemeinen Wohlstandes die Aufwendungen reichlich decken würden.

Um den Wagemut eines so kleinen Gemeinwesens — der bremische Staat hatte bei der Zählung von 1900 nur 220 000 Einwohner — zu würdigen, müssen wir hinzurechnen, daß es für die ältern Hafenanlagen in Bremen selbst und in Bremerhaven sowie für die Weserkorrektur schon etwa 100 Millionen Mark aufgewandt hatte. Daran schließt sich ein zweiter Freihafen bei der Stadt Bremen, der jetzt nahezu vollendet ist und etwa 30 Millionen Mark Kosten verursacht. Nun endlich das neue, soeben eingeleitete Unternehmen bei Bremerhaven, das ebenfalls 100 Millionen fordern wird — alles in allem sind das 230 Millionen, also auf den Kopf der Bevölkerung mehr als 1000 Mark! Wollte man sich gleiche Engagements für das ganze Deutsche Reich denken, so käme man auf eine Summe von 60 Milliarden Mark. Die französische Kriegsschädigung von 1870 betrug nur 4 Milliarden Mark oder wenig mehr als 100 Mark auf den Kopf der französischen Bevölkerung. Niemand wird also dem Volke des bremischen Kleinstaats einen großartigen Unternehmungsgeist absprechen können.

Es sind aber auch großartige Erfolge damit erzielt worden. An die Möglichkeit einer Korrektur der Unterweser glaubte anfänglich nur ihr genialer Urheber, Oberbaudirektor Franzius. Es gelang ihm, den Senat und die Bürgererschaft

mit sich zu ziehen; noch mehr, er erreichte sein Ziel, die Schaffung einer Wassertiefe von fünf Metern. Damit ist nun aber auch in kaum geahnter Weise die Hoffnung auf die Hebung des Verkehrs erfüllt worden. Die Zahlen dafür haben wir oben schon gegeben. In der früher vom Seewesen ganz abgedrängten Stadt Bremen hat sich nun ein reges, blühendes Hafenleben entwickelt. Der Ruck, der für den Zuwachs eines Jahrhunderts bemessen schien, hat sich schon nach zwölf Jahren als zu eng erwiesen, sodaß man einen zweiten schaffen mußte. Bremen wagte es, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals von 32 Millionen Mark auf den wachsenden Ertrag einer Schiffsabgabe zu legen. Diese entspricht dem anfangs so kühn erscheinenden Finanzierungsplan und bringt für 1900 schon 900 000 Mark auf. Das in den ersten Freihafen gesteckte Kapital verzinst sich vollauf. Man rechnet fest darauf, daß es mit dem zweiten Freihafen ebenso geht. Hätte Bremen geahnt, daß von dem Rhein-Elbekanal das ihm wichtigste Stück, die Verbindung mit dem Osten, abgestrichen würde, es hätte vielleicht Bedenken getragen, so weit zu gehn, wie es nun gegangen ist. Denn es mußte einen viel größern Nutzen von dem Stück erwarten, das ihm ermöglicht, Schiffe nach Magdeburg, Berlin, Dresden, Böhmen, Breslau zu expedieren, als von dem andern, das ihm die Verbindung mit Dortmund, Köln, Mannheim, Frankfurt schafft; das letztgenannte bringt ihm die übermächtige Konkurrenz der Holländer und Belgier auch nach Dortmund und vielleicht sogar nach Osnabrück und Hannover. Nun ist es aber einmal geschehn, und nun gibt es keinen Rückweg mehr.

Neun Bistümer gründete Karl der Große im überwundenen Sachsenlande. Von diesen ist das jüngste, Hamburg, am glänzendsten emporgestiegen. Mit seinen 705 000 Einwohnern ist es die zweite Stadt Deutschlands. Den zweiten Platz nimmt Bremen mit 163 000 (jetzt 200 000) ein. Alle andern, Münster (63 700), Osnabrück (51 500), Halberstadt (42 800), Hildesheim, Minden und Baderborn sind weit zurückgeblieben; Verden ist eine richtige Kleinstadt. Von Bremens frühern Tagen zeugen alte Kirchen, öffentliche Gebäude und Privathäuser. Niemals ist es so ruckweise vorwärts gekommen wie durch die Weserkorrektur und die Hafenneubauten an der Unterweser. Und doch wird auch dieses weit überboten durch den Verlauf der Dinge in den Hafenorten selbst. Lehe ist zwar eine alte Ortschaft, aber es war ein Ackerstädtchen, weit von der Weser abgelegen, ohne Schifffahrt, ohne nennenswerten Landverkehr. Durch die Gründung Bremerhavens hat es mit einemmal Anschluß an die mächtige Entwicklung unsrer Zeit bekommen; im Jahre 1900 hatte es 24 300 Einwohner. Bremerhaven hatte zu derselben Zeit 20 300, und Geestemünde, das jüngste der drei Gemeinwesen, das erst um 1860 von der hannoverschen Regierung gegründet wurde, 20 100. Politisch sind die drei Orte getrennt, wirtschaftlich gehören sie zusammen; sie werden noch immer mehr miteinander verschmelzen. Schon jetzt bilden sie gleichsam eine einzige, allerdings recht langgestreckte Stadt von 64 700 Einwohnern. Es wird nicht lange dauern, bis die 100 000 voll sind, schwerlich bis zur ersten Jahrhundertfeier Bremerhavens im Jahre 1930. Bremerhavens Dasein ist der Erfolg einer wohlüberlegten Stadtgründung, nicht im Zeitalter der griechischen Ansiedlungen in Kleinasien und Italien, auch nicht

im zeitgenössischen Amerika, sondern in dem von Kleinstaaterei zerrissenen Deutschland von 1830. Die wirtschaftliche Lebensfähigkeit war richtig erkannt worden, aber einen solchen Erfolg hat auch der Gründer Bremerhavens sicherlich nicht geahnt. Die ganze bremische Seehandelsflotte maß 1825 16100 Tonnen. Heute gibt es ein Bremer Schiff, den Lloyd-Dampfer „Kronprinz Wilhelm,“ der mit 14900 Tonnen nahezu so groß ist wie damals die ganze bremische Handelsflotte! Die letzte aber hat heute einen Tonnengehalt von 1012000, sie ist also dreißigmal so groß wie damals.

Die Blüte der Weserhäfen ist aber zugleich die Folge des außerordentlichen Emporkommens der deutschen Industrie und des deutschen Handels und Verkehrs. Hamburg und Bremen sind die hauptsächlichsten Vermittler unsrer lebendigen Teilnahme an der Weltwirtschaft. Deshalb sei beiden zum Heile des Ganzen ein glückliches Fortschreiten auf ihrer Bahn gewünscht!



Salzburg und die Tauernpässe

Von Otto Kaemmel

2

Auch für diese kirchlichen Beziehungen war die Herrschaft Salzburgs über die Tauernpässe wichtig, und sie wurde wiederum lange Zeit nur durch das ausgedehnte weltliche Gebiet verbürgt. Dessen Verfassung hat sich auf denselben Grundlagen und in denselben Richtungen entwickelt wie in allen andern geistlichen Territorien. Schon im zehnten Jahrhundert wirkte neben dem Domkapitel bei Erwerbung und Veräußerung kirchlicher Güter der „Rat der Getreuen“ (*consilium fidelium*) geistlichen und weltlichen Standes mit. Aus ihm entwickelten sich seit dem dreizehnten Jahrhundert die Landstände, der Landtag, der bei der Landesgesetzgebung und Besteuerung gehört werden mußte. So kamen das Landfriedensgesetz von 1287 und das Landrecht von 1328 zustande, und die Macht der Landstände wurzelte um so fester, als das Domkapitel bei der Wahlkapitulation, die der neu erwählte Erzbischof annehmen und beschwören mußte, für die Sicherung ihrer Rechte sorgte. Auch die freien Dorfgemeinden setzten in Weistümern ihre Rechte fest, ebenso die Bischofsstadt Salzburg ihr Stadtrecht (seit dem dreizehnten Jahrhundert) und eine beschränkte Selbstregierung; die freie Ratskur erlangte sie erst 1481 durch ein Privilegium Kaiser Friedrichs des Dritten. Außer Salzburg gab es nur noch fünf landesherrliche Städte (Laufen, Tittmoning, [Reichen-] Hall, Mühlendorf am Inn und Radstadt). Im Landtage aber spielten die Prälaten und die Ritter, die zugleich die Gerichtsbarkeit und die Polizeigewalt auf ihren Grundherrschaften ausübten, die Hauptrolle. Das ganze Stiftsgebiet teilte sich in eine Anzahl „Ämter“ (im achtzehnten Jahrhundert vierzig) unter Pflegern; dagegen gehörten die Besitzungen des Erzstifts in Steiermark und Kärnten staatsrechtlich zu