

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 251.

Donnerstag den 8. September.

1859.

Ein deutsches Hasenbild.

In den gegenwärtigen Augenblicken, in welchen man mit Recht auf die Dringlichkeit aufmerksam macht, die schutzlosen deutschen Küsten mit Vertheidigungswerken zu versehen, machen wir auf nachstehendes Hasenbild aufmerksam, das bereits vor zwei Jahren die Allg. Ztg. mittheilte:

Wenn uns der Dampfer von Bremen aus stromabwärts trägt, wenn längst die Thürme der alten ehrwürdigen Hansestadt dem Auge entschwunden sind, auch der freundliche Hasenort Begefac mit seinen Schiffswerften und gartenumgebenen Landhäusern, das waldgrüne Blumenthal und die Fabrikschornsteine Konnebels hinter uns liegen, dann tritt plötzlich das hohe und steile in den Fluß abfallende Sandufer zur Rechten ins tiefere Land zurück; aber davor legt sich nun niederes, thoniges und üppigbegrüntes Schwamm-land, das von jetzt an hüben wie drüben den Fluß einfaßt und ihn begleitet bis zu seiner Mündung.

Die reichen Marschen sind es, zwischen denen nun der Dampfer hinausfährt. Da folgen der Reihe nach am rechten Weserufer die alten Districte Osterkade, das Land Würden, das Bierland, und zuletzt, wo schon salzige Wogen rollen, und eine echte Meerstrandflora die Ufer schmückt, das Land Wursten; am linken dagegen haben wir das Stedingerland, das Stadland und endlich Wutjadingen.

Voll prächtiger Kornfelder, voll üppiger Weiden und Wiesen, belebt von Tausenden und Tausenden mächtig schwerer Rinder, reich besät mit freundlichen Kirchthürmen, Windmühlen und großen stattlichen Bauerngehöften, vor allem aber bewohnt von einem freien wackeren Bauernvolk freiesammes Stamms, dem eine ruhm- und sturmvolle Geschichte, ein vielhundertjähriges Kämpfen und Ringen für Recht und Freiheit, für Heerd und Heimath, sei's mit Menschen oder Naturkräften, endlich wohl jenes Gepräge echten Selbstbewußtseins und echten Stolzes aufdrücken mußte, wie wir es wohl bei wenigen andern deutschen Volksstämmen wiederfinden; so liegen sie da zu beiden Seiten diese reichen und so vielcs Interesse bietenden Marschen. Aber dennoch selten nur werden sie von Fremden besucht, selten geschildert, fast gänzlich unbekannt sind sie dem großen Publicum des übrigen Deutschlands.

Indes wenn man auch mitten zwischen diesen gesegneten Landen den Strom hinabschwimmt, man sieht von all dem Reichen, Schönen und Stattlichen doch so gut wie nichts; denn viele Meilen lang zieht sich wie ein starker Festungswall der hohe Deich schützend vor ihnen her, und höchstens erblickt man hier und da einige Häusergiebel, Baumkronen, eine Thurmspitze oder ein Windmühlentkrenz darüber emporragen.

Die beiden kleinen Hasenorte Elsfleth und Brake, am oldenburgischen linken Ufer, unterbrechen noch einmal die Scenerie recht angenehm, sonst rauscht der Dampfer nur zwischen jenen hohen Deichen, den einzelnen grünen Inseln, den gelben Sandbänken und längs den mächtigen Rohr- und Binsenseldern der Ufer hin.

Ist endlich die letzte Insel passiert, die sogenannte Lumerplate, dann erweitert sich plötzlich das Flußbild und es ändert sich nun der ganze Naturcharakter; man merkt, der Strom schießt sich an, sich dem alten Ocean in die Arme zu stürzen. Eine frischere Luft weht uns entgegen, mächtiger und in langgezogenen Linien rollen die grauen schaumgekrönten Wogen; die weiße Möve, die zielliche langbeschwingte Seeschwalbe bevölkert die Luft oft in ungeheuren Schaaren, hier und da tauchen aus den Fluthen seltsame, schwärzliche Körper, fast wie eine Sonne anzusehen und sinken schnell wieder unter. Es sind Delphine, oder, wie sie hier genannt werden, Tummler; selbst der runde Kopf eines Seehunds schaut wohl einzeln aus dem Wogenschaum und noch manch andere Erscheinung läßt die Nähe des Meeres ahnen.

Vor allem aber fesselt uns das Bild, welches sich auf dem rechten Ufer ausbreitet.

Eine Menge rother Ziegeldächer leuchtet uns von dort entgegen, Thürme steigen auf, die plumpe Mauermaße eines bewaffneten

Fortis lagert am Ufer, ein paar Molos greifen in den Strom und endlich — ein wahrer Mastenwald bildet den bedeutsamen Mittelpunkt des reichen Bildes.

Der neue hannoversche Ort Seestemünde und die jüngste Seestadt Deutschlands, Bremerhaven, liegen vor unsern Blicken, und nun lenkt in wenigen Minuten der Dampfer in die See ein, jenes Binnensflüßchen, dessen Mündung die beiden Orte von einander trennt. Wir sind am Ziel unserer Fahrt.

Seestemünde, gerade im äußersten Winkel gebaut, den der Zusammenfluß der Weser und See ste bildet, hat eine für Handel und Schifffahrt ausgezeichnete treffliche Lage. Dennoch will der Ort nicht so recht aufblühen wie er wohl müßte. Zwar hat schon länger die hannoversche Regierung das Ufer der See durch ein tüchtiges Bollwerk zum Anlegen der Seeschiffe in einen Kai verwandelt, und Seestemünde zu einem Freihafen erklärt; indes nur sehr wenige Schiffe löschen oder überwintern hier, denn Capitaine und Rheeder fürchten mit Recht diesen bis jetzt noch allen Sturmfluthen und Eisgängen ausgesetzten Ankerplatz. Darum ist der Verkehr durchgängig äußerst wenig belebt, und wenn auch in verhältnißmäßig kurzer Zeit eine auffallende Menge Häuser entstand — denn man forcierte förmlich das Bauen — so machen die breiten stillen Straßen, die großen wüsten Plätze und das ganze Kahle, Lückenhafte und Todte des Orts doch einen höchst unbehaglichen Eindruck. Hier und dort erheben sich schon stattliche Gebäude, indes die meisten sind kleine, einstöckige, krämerhafte Siebelhäuser. Erst mit einem gegen alle Fluthen gesicherten Hasenbeck, dessen Bau denn doch endlich in Angriff genommen wird, und vor allem mit der helfersehnten Eisenbahn wird Seestemünde wahrhaft aufblühen und jene glänzenden Hoffnungen erfüllen, zu denen seine Gründer und Bürger wohl berechtigt sein mögen.

Der Contrast des stillen Seestemünde mit dem rührigen lebhaften Bremerhaven ist um so größer und auffallender, da beide Orte einander so nahe liegen. Kaum hat uns das Fährboot der See an andere Ufer gebracht, als auch schon das ganze rege und bunte Treiben und Lärmen einer echten Seestadt uns entgegenwogt. Alles rund um uns her arbeitet, schleppt und rennt in geschäftigster Eile durcheinander; die nahen Schiffswerften und Drydock's hallen und dröhnen früh bis spät von fortwährendem Sägen, Rumoren und lautem hundertfachen Hammergeräusch, während vom Hafen her, aus dem Dickicht seiner Masten und Laue buntes Flaggengeflatter leuchtet, und das „Ho i ho“ und der eigenthümlich melancholisch klingende Gesang arbeitender Matrosen zu uns herüberschallt.

Schon unter schwedischer Herrschaft erregte dieser für Handel und Schifffahrt so günstige Platz die Aufmerksamkeit der damaligen Regierung und beinahe auf demselben Fleck, wo jetzt das kleine hannoversche Fort Wilhelm über den Strom schaut, ließ Karl XI 1678 durch seinen Artillerie-Obersten Nelle eine aus Erdwällen bestehende Befestigung anlegen, genannt die Karlsburg, deren 80 Kanonen bis zum jenseitigen Weserufer nach Blexen reichten. Durch diese geschäft, sollte sich gleich dahinter eine Handelsstadt erheben, für die der Name „Karlstadt“ bestimmt war.

Schon standen einige Häuser derselben, auch allerlei Freiheiten, Rechte und Privilegien waren bereits für die neuen Anbauer festgestellt; doch schon 1675 erlitt Burg und Stadt durch ein vereinigtes Corps Dänen, bischöflich Münster'scher und herzoglich Celle'scher und Wolfenbüttel'scher Truppen eine Belagerung oder vielmehr Blockade.

Ein Vierteljahr hielt sich Oberst Nelle in der noch nicht einmal ganz fertigen Befestigung, mußte dann, durch Mangel an Lebensmitteln und Munition genöthigt, capituliren, worauf man sie theilweise zerstörte. Noch einmal, im Jahr 1698, versuchte Karl sie wieder herzustellen, doch geschah wenig, man schien die Lust daran verloren zu haben. Die furchtbare Weihnachtsfluth von 1717 zerstörte die letzten Wälle vollends, so daß man hernach nur noch an einer sehr geringen Erderhöhung sah, wo die Karlsburg gelegen hatte. Auch die Häuser waren theils fortgespült, theils abgebrochen worden,