

allerlei Aufregungen, Zwischenfälle und Behinderungen der Schifffahrt mit sich, doch kam es zu keinen ernstern Ereignissen. Die letzten der Truppen, die am 30. August 1870 eingerückt waren, rückten im März 1871 wieder ab.

Im Anfange des Jahres 1872 tauchten Gerüchte auf über ein Projekt zum Bau eines großen Tidehafens in Cuxhaven. In der Tat fand am 29. Mai desselben Jahres die Eintragung der Harburg-Stade-Cuxhavener Eisenbahn- und Hafenbau-Gesellschaft mit einem Kapital von 20 Millionen Thalern in das Berliner Handelsregister statt. Im Juli desselben Jahres begannen die Vermessungen auf der Strecke Ritzebüttel nach Otterndorf. Bald aber kam das Konsortium in finanzielle Kalamitäten und die Arbeiten ruhten bis zum Jahre 1879, wo die Konzession auf die neugebildete Unterelbische Eisenbahn-Gesellschaft übertragen wurde. Am 11. November 1881 endlich wurde die Eisenbahn Cuxhaven-Harburg eröffnet. Ein Jahrzeit später folgte die Erbauung der Eisenbahn Cuxhaven-Geesemünde.

Vom dem Augenblick an, in dem Cuxhaven mit Hamburg und dem Binnenland auf dem Landwege verbunden war, nahm das Amt Ritzebüttel den großen Aufschwung, durch den es das geworden ist, was es heute ist. Daß die Einwohner sich wohl bewußt waren, nun auch ihrerseits sich rühren zu müssen, geht aus vielen Tatsachen hervor, deren wir nur die wichtigsten erwähnen wollen:

Am 4. Dezember 1872 genehmigte die Bürgerschaft den durch eine Supplik der Bürger von Ritzebüttel und Cuxhaven veranlaßten Antrag des Senats, die beiden bisherigen Flecken Ritzebüttel und Cuxhaven zu einer Gemeinde unter dem Namen Cuxhaven zu vereinigen. Das betreffende Gesetz wurde am 14. Dezember desselben Jahres hier publiziert. Es sei hier gleich erwähnt, daß dieser Schritt für das Aufblühen Cuxhavens von größter Wichtigkeit war, und daß der zweite naturgemäße Schritt, der im vergangenen Jahre getan wurde, von denselben segensreichen Folgen begleitet sein möge und auch wohl sein wird: die Vereinigung der Landgemeinde Döse mit Cuxhaven, welche am 1. Mai 1905 gesetzlich vollzogen wurde. Cuxhaven besteht seitdem aus den Teilen Alt-Cuxhaven, Neu-Cuxhaven (Ritzebüttel) und Döse. Die Erhebung dieses Gemeinwesens zu einer Stadtgemeinde mit einem Bürgermeister an der Spitze wurde am 4. Januar 1907, auf Antrag des Senats, von der Bürgerschaft beschlossen, worauf am 8. April in einer Sitzung des Magistrats und der Bürgerversammlung von Cuxhaven Herr Rat Blecken zum ersten Bürgermeister der jungen Stadt erwählt wurde. Die feierliche Einführung des ersten Bürgermeisters in sein Amt erfolgte am 7. Juni 1907 durch den Landherrn für das Amt Ritzebüttel, Herrn Senator von Melle, bei welcher Gelegenheit der jungen Stadt, als Zeichen der Anteilnahme des Senats an der Entwicklung von Cuxhaven und zur Gründung einer städtischen Bibliothek 5000 Mark überwiesen wurden.

Von weiteren für die Entwicklung des Amtes, in erster Linie Cuxhavens, wichtigen Ereignissen in den 70er und 80er Jahren sind noch anzuführen: Die Errichtung des Zeithall-Turmes bei der Alten Liebe (1875), die Erbauung des Telegraphenamtes dicht daneben (1879), die Aufstellung des ersten Semaphors dortselbst (1888), die Errichtung und Inbetriebnahme der Gasanstalt (1884) und die Eröffnung der höheren Staatsschule (Realschule und Progymnasium) am 1. April 1889.

In das Jahr 1882 fällt auch die Neuerrichtung unseres Seebades, deren hier — da die Geschichte des Bades in einem besonderen Artikel behandelt wird (Vgl. unten) — nur kurz Erwähnung gethan sei. In der Stille hatte sich ein Comité gebildet, um das gänzlich in Verfall geratene Seebad in Cuxhaven wieder zu heben. Nachdem das benötigte Kapital gezeichnet und im Jahre 1882 die Gesellschaft unter dem Namen „Cuxhavener Seebad-Aktien-Gesellschaft“ ins Leben getreten war, schloß dieselbe mit der Finanz-Deputation in Hamburg ein Übereinkommen dahin ab, daß ihr auf 20 Jahre das Recht einge-

räumt wurde, am Ufer bei Grimmerhörn ein Herrenbad und ein Damenbad anzulegen. Das Herrenbad ward am 24. Juni, das Damenbad wegen der zur Herstellung des Bassins erforderlichen Uferbauten erst später, am 9. August eröffnet. Beide Bäder sollen in diesem Jahre erheblich vergrößert werden. In den letzten Jahren ist auch das aus kleinen Anfängen entstandene Seebad in Duhnen emporgelblüht.

Die letzten zwei Jahrzehnte brachten Cuxhaven eine stete, wenn auch langsame und nicht von großen Enttäuschungen verschonte Entwicklung. Im Jahre 1892 wurde mit dem Bau des neuen Seehafens, des Fischerhafens, der neuen großen Befestigungen bei der Kugelbake begonnen und die Eisenbahn nach Geesemünde eröffnet. Seitdem nahm auch die militärische Bedeutung Cuxhavens weiter zu, die sich in ständiger Vergrößerung der Garnison und der militärischen Anlagen und Errichtung militärischer Behörden dokumentierte. Die letzte wichtige Neuerung in dieser Hinsicht war, daß die Inspektion der Küstenbatterie und des Minenwesens hier errichtet wurde (1904). Im Jahre 1907 erhielt ein Küstenausschuss hier seinen Sitz. Für die kommenden Jahre ist ein weiterer Ausbau der Garnison nach manchen Richtungen zu erwarten.

1902 vollzog sich ein Ereignis von großer Bedeutung: Der neue Seehafen wurde dem Verkehr übergeben und gleichzeitig verlegte die Hamburg-Amerika Linie ihren Schnelldampferbetrieb nach hier. Wenn auch inzwischen die genannte Gesellschaft ihren Betrieb wieder nach einer anderen Stelle verlegt hat, so dürfte doch zu erwarten sein, daß sie mit der Zeit wieder die hiesigen günstigen Anlagen in Benutzung nimmt, was natürlich für unser Amt von großer Wichtigkeit und ihm für seine Weiterentwicklung herzlich zu wünschen wäre. Jedenfalls darf man von der Zukunft das Beste für Cuxhaven, dessen Bedeutung auf seiner geographischen Lage beruht, erwarten. Der jetzige Amtsverwalter Dr. Kaemmerer, hat sich in der kürzlich erschienenen 2. Auflage des Werkes „Schlendertage in Cuxhaven-Ritzebüttel“ *) darüber folgendermaßen ausgesprochen: „Der neue, tiefe Seehafen an der Mündung der Elbe wird für die den großen Passagierverkehr zwischen Europa und Amerika vermittelnden Riesendampfer der Hamburg-Amerika Linie auf die Dauer ebenso wenig zu entbehren sein, wie der zu erwartende Fischerhafen für die das Inland mit Seefischen versorgende Flotte der hamburgischen und preussischen Seefischer an der Elbe.“ Die Erweiterung des Fischerhafens, bezw. die Neugründung eines großen Fischmarktes ist im Jahre 1907 in Angriff genommen und der Vollendung nahe. Zum Leiter des Fischerhafen-Betriebs wurde der Hafen-Inspektor Duge aus Geesemünde ernannt.

Mit der Entwicklung des Seebades, des Militärs und der Schifffahrt hielt die äußerliche Entwicklung des Amtes, in erster Linie die Cuxhavens gleichen Schritt. Die Größe der baulichen Entwicklung setzt jeden in Erstaunen, der längere Zeit von hier fern war. Die Verbesserungen in sanitärer Beziehung sind von größter Bedeutung: Eine Wasserleitung hat die Zisternen verdrängt, ein Sied in modernster Anlage ist eingerichtet. Weitere Verschönerungen und Verbesserungen sind geschaffen durch die Neupflasterung der ehemals holperigen Strassen, durch die Errichtung eines Gaswerkes und Gasbeleuchtung der Strassen, durch die Aufschließung der umliegenden Landgemeinden infolge schöner, breiter Wege und ihre Verbindung mit Cuxhaven. Die umfangreichen Wegebauten der letzten Jahre sind in erster Linie das Verdienst des jetzigen, 1892 auf diesen Posten berufenen Amtsverwalters Dr. Kaemmerer.

So bietet das Amt Ritzebüttel, besonders seine „Hauptstadt“ Cuxhaven, das Bild eines in erfreulicher Weise sich unanfällig und sicher entwickelnden Gemeinwesens. Mögen noch lange Jahre dieses Glückes ihm beschieden sein!

*) Verlag von A. Rauschenplat, Cuxhaven.

2. Das Seebad Cuxhaven.

Nach Cuxhaven führen in der Hauptsache drei Wege: die Unterelbbahn, die von Hamburg nach der Elbmündung führt und den Anschluß Cuxhavens an alle in Hamburg zusammenlaufenden Hauptbahnlinien Deutschlands vermittelt, ferner die Geesemündener Bahn, die Cuxhaven mit den Unterwieserhufen und mit Bremen verbindet und der Wasserweg der Elbe. Diese letztere Strasse dürfte von allen aus oder über Hamburg kommenden Besuchern Cuxhavens bevorzugt werden, da sie unbestreitbar die interessantere und reizvollere ist. Die großen Passagier- und Postschnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie (Seebäder-Dienst) sind luxuriös eingerichtet und bieten den Reisenden allen möglichen Komfort; sie gewähren den Passagieren auf der letzten breiten Hälfte des Unterelbestroms außerdem den Genuß einer Seefahrt ohne deren Schattenseiten. Die Dampfer haben ihren Anlegeplatz in Hamburg bei den St. Pauli Landungsbrücken. Der Dampfer wendet sich nach dem Passieren Brunsbüttels etwa 3—3½ Stunden nach der Abfahrt von Hamburg, von der Elbe, — scharf nach links; nicht lange, so zeigt sich in der Ferne der Cuxhavener Leuchtturm und legt in kurzer Zeit an der Landungsbrücke in Cuxhaven an.

Cuxhaven ist eines der ältesten deutschen Seebäder. Die Entstehung des Bades (1816) ist auf den Enthusiasmus und das direkte Eingreifen des damaligen Amtmanns, Senator Dr. Abendroth, zurückzuführen. — Mehr als ein Jahrhundert ist vergangen, seit Hofrat und Professor Lichtenberg in Göttingen folgende denkwürdige Worte über Cuxhaven schrieb: „Jene Gegend hat Vorzüge, deren sich vielleicht wenige Seepaläste in Europa rühmen können, namentlich die glückliche Lage zwischen zwei großen Strömen, der Elbe und Weser, die Wunder der Ebbe und Flut, die dort auffallender erscheinen, als an anderen Orten, das ununterbrochene Aus- und Einsegeln majestätischer Schiffe aller Nationen u. s. w. — Sollte eine Badeanstalt in jenem glücklichen Winkel nicht möglich sein? Ich glaube es!“ — In der Tat: von unbeschreiblichem Reiz ist die Seelage Cuxhavens. Jeder Binnenländer, der hier zum ersten Male in seinem Leben das Meer sieht, nimmt einen unauslöschlichen Eindruck mit. Alle irgendwie möglichen Gestaltungen der gesamten Schifffahrt, von den allwöchentlich hier ein- und auslaufenden gewaltigen Schnelldampfern der Hamburg-Amerika Linie und allen Arten und Größen anderer Passagier- und Frachtdampfer und den größeren Segelschiffen der Neuzeit, wie den Fünfmastern „Potosi“ und „Preußen“ den größten Segelschiffen der Welt, bis zu den schlanken Lustjachten, den kleinen Ewrn, Kuttern, Barkassen u. s. w., die in der Mehrzahl der Fischerei und dem Krabben- sowie dem Austerfang dienen, daneben Kriegsschiffe aller Typen von den gewaltigsten Panzern und Schlachtschiffen bis zu den geschwinden Torpedobooten und den zierlichen Wachtschiffen sind fast ununterbrochen zu gleicher Zeit wahrzunehmen. Der rege Verkehr zwischen den Kriegshäfen von Wilhelmshaven und Kiel, der über Cuxhaven und durch den Kaiser Wilhelm-Kanal führt, giebt fast täglich Gelegenheit, die verschiedenartigsten Schiffe unserer Kriegsflotte zu sehen, welche nicht nur die hiesige Reede passieren, sondern auch zum Teil in den Hafen einlaufen. Auch Schiffe von ausländischen Marinen, namentlich russische, sind häufig hier zu sehen. Der ganze gewaltige Seeverkehr der mächtigen Hansestadt Hamburg, des größten Hafens des gesamten europäischen Kontinents, zieht hier in so unmittelbarer Nähe vorüber, daß man alle Vorgänge und alle Einzelheiten dieses ungeheuren, stets die ganze bewundernde Aufmerksamkeit des Zuschauers herausfordernden Seeverkehrs mit unbewaffnetem Auge deutlich wahrnehmen kann. Gerade dieser interessante Verkehr, der an keinem anderen Punkte der deutschen Küste, namentlich aber in keinem anderen See-

bade in ähnlicher Mannigfaltigkeit und auch nur annähernder Vielgestaltigkeit beobachtet werden kann, ist eine Attraktion unseres Bades, die manchen Touristen oder Übergangsreisenden, der Helgoland oder eines der anderen Inselbäder besuchen will und auf dieser Reise Cuxhaven passiert, veranlaßt, hier wenigstens auf einige Tage Station zu machen. Wenngleich die Elbe hier an ihrer Mündung 3½ deutsche Meilen breit ist, so befindet sich das einzige tiefe Fahrwasser unmittelbar am Cuxhavener Strande; man sieht die jenseits die Fahrstrasse abgrenzenden Tonnen ebenfalls mit bloßem Auge.

Cuxhaven gewährt nicht nur als Seebad, sondern auch als Aufenthaltsort den prächtigsten Genuß. Fast ebenso anziehend wie der Schifffahrt auf dem Fahrwasser der Elbe, dieser belebtesten Weltwasserstrasse des Deutschen Reiches, wirkt auf die Binnenländer das mannigfaltige Leben und Treiben in den drei Häfen des Ortes. Von ihnen wirkt am imponierendsten der neue Seehafen. Die ganze Anlage wurde mit einem Kostenaufwand von 7 Millionen Mark in den Jahren von 1890 bis 1895 vom Hamburger Staat in erster Linie zu dem Zweck erbaut, als Ausgangshafen für die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie zu dienen, dieser „Blitzzüge des Ozeans“. Doch auch anderen großen Fahrzeugen bietet die imponierende Wasseroberfläche des neuen Hafens, deren Oberfläche 60,000 qm beträgt, Schutz und Schirm in stürmischen Zeiten. Seine Tiefe beträgt 8 m; der Eingang ist 100 m breit. Die jährlichen Unterhaltungskosten des Hafens belaufen sich auf über 100,000 Mark. Die Bewegung des Laies werden namentlich die gewaltigen, aus den Fluten der Elbe trutzig und solide hervorragenden Hafenköpfe finden, die beide eine Länge von ca. 130 m besitzen. In ihnen wiederholt sich die Gestalt der „Alten Liebe“, nur daß alles aus außerordentlich festem Steinmaterial mit Eisenverklammerung hergestellt ist. An der Außenmole, die parallel mit dem Strome geht und die volle Länge eines Hamburg-Amerika Dampfers hat, können Schiffe mit dem größten Tiefgang anlegen, sodaß die Passagiere direkt aus Land gehen und fast unmittelbar in den sie weiter befördernden Eisenbahnzug steigen können. Im Frühjahr 1902 wurden auch die Hochbauten, die sich am Westquai erheben, vollendet. Sie bestehen aus dem stattlichen und geschmackvollen Empfangsgebäude, weitgestreckten Lagerschuppen, einem Maschinenhaus für die elektrische Licht- und Kraftzentrale, einem Seemannsamt u. s. w. Sämtliche Anlagen, solide und geschmackvoll errichtet, bieten ein höchst malerisches Bild. Der große Uhrtrüm des Hauptgebäudes, der sich in massigen und dabei doch eleganten Formen wie ein mächtiger Leuchtturm über den gesamten, in modernem Styl ausgeführten Gebäudekomplex erhebt und diesem einen harmonischen Abschluß giebt, hat eine Höhe von 38 Metern und gewährt einen prachtvollen Rundblick auf die Häfen, die Reede, die Elbmündung, über das ganze Amtsgebiet bis weit in die See hinein, stromaufwärts auf viele Orte der Provinz Hannover und auf die sich in düfliger Ferne schwach vom Horizonte abhebende holsteinische Küste. Nach der Seeseite zu ist an dem Turme oberhalb der Gallerie eine Tafel eingelassen, welche die Flagge der Hamburg-Amerika Linie zeigt. Das ganze Gebäude macht trotz seiner riesigen Dimensionen einen äußerst gefälligen Eindruck und zeigt von allen Seiten eine elegante Silhouette. Das zur Restauration führende grosse Portal ist mit einem großen Relief gekrönt, welches in der Mitte das Hamburger Wappen mit dem stolzen Spruche „Mein Feld ist die Welt“ aufweist. Wer das Portal durchschreitet, gelangt in die prächtigen Warte- und Restaurationsäle — ein hocheleganter Damensalon liegt neben dem Hauptrestaurant —, welche mit Wandmalereien von Professor Düyffke-Hamburg ausgeschmückt sind. Das hoch-