

1. Das Amt Ritzebüttel.

Zwischen den Mündungen der Elbe und Weser ragt eine Landspitze in die Nordsee hinein, welche offenbar ihre Form durch die Auswaschung dieser Ströme erhalten hat. Dieses Land war in der Vorzeit nach der Angabe des römischen Geschichtsschreibers Tacitus von den Chauken bewohnt, einer Völkerschaft, die sich unter den Germanen eines großen Ansehens erfreute.

Wie zu jenen Zeiten das Land zwischen Elbe, Weser und der Nordseeküste aussah, davon können wir uns heute keine richtige Vorstellung machen, da zuverlässige Nachrichten fehlen. Möglich, daß das Land damals halbinselartig weit in die Nordsee hinausragte, daß von dieser Halbinsel nach ihrer Zerstörung durch gewaltige Sturmfluten als kümmerliche Reste die heutige Insel Neuwerk und der Scharhörnswald übrig geblieben sind, möglich auch, daß damals die beiden Ströme weiter hinaus ins Meer mündeten und die Küste an dieser Stelle noch nicht die spitze Form hatte, deren äußerster Punkt heute durch die Kugelhaake bezeichnet wird.

Die Römer, die unter Germanikus bis in diese Gegend vordrangen, zogen sich bald, nachdem ihre Flotte durch einen Sturm vernichtet worden war, nach Süd- und Westdeutschland zurück, ohne Spuren ihrer Anwesenheit zurückzulassen. Jahrhunderte und aber Jahrhunderte vergingen, von denen uns keine Nachrichten überliefert sind, bis Karl der Grosse 788 das Bistum Bremen gründete, von wo aus die Mission des Nordens ihren Ausgang nahm. 806 wurde wahrscheinlich Hamburg gegründet, 926 ging Sachsen und Hadeln — so heißt der im Südwesten an das Amt Ritzebüttel grenzende Kreis der Provinz Hannover — von den Offenen auf die Billinger über. Sturmfluten, Hungersnöte und Einfälle der Normannen, das ist so ziemlich Alles — abgesehen von einigen Mitteilungen über die Ausbreitung des Christentums — was wir in den nächsten Jahrhunderten von dem Lande zwischen Elbe und Weser erfahren.

Im Anfange des 13. Jahrhunderts scheint Hamburg in Folge seines immer mehr aufblühenden Handels und seiner sich stets mehr ausdehnenden Schifffahrt allmählich den Wert dieses Landstriches erkannt zu haben, denn es schließt, um sich die wichtige Mündung der Elbe zu sichern, mit den Hadelern und Wursthiesern Verträge ab, daß „einer des anderen Gebiet unbelästigt betreten und dort handeln dürfe“, daß alle Schiffrüchigen, die bisher als Leihbogene behandelt wurden, frei sein sollten. Wegen der Insel O — Neuwerk — kamen sie mit dem Erzbischof von Bremen überein, daß er ihnen die Hälfte der Insel und die Fischereizugabe dasselbst abtrat, wozu sie sich verpflichteten, auf der Insel einen Leuchtturm zu unterhalten. Gegen Ende desselben Jahrhunderts kam es zu einem weiteren Vertrag, demzufolge die Stadt Hamburg sich auf zwei Jahre verpflichtete, ein beständiges Zeichen an diesem Orte zu bauen und ein ständiges Licht ohne Kosten des Landesherren — des Erzbischofs von Bremen — zu unterhalten. 1290 erhielt die Stadt Hamburg die Erlaubnis, auf der Insel einen Turm zu bauen „zum Nutzen für die Schifffahrt und nach ihrem Gefallen.“

Im Jahre 1310 wurden in einem zwischen Hamburg und den Hadelern geschlossenen Handelsvertrag zuerst „Düne“, „Steymarne“ (Döse), „Stückenbüttel“ und „Sahlenburg“ genannt. Drei Jahre später haben die Hamburger eine Fehde mit Wolde rich von Lappe; die Lappen waren ein ritterliches Geschlecht, das ursprünglich in Salhenburg seinen Sitz hatte und später das Schloß Ritzebüttel erbaute und dort residierte. Aus verschiedenen Urkunden geht hervor, daß die Lappen recht unruhige Gesellen waren und den Hamburger Kaufleuten und sonstigen Seefahrern recht oft unangenehm wurden. Überhaupt waren die Verhältnisse auf der Elbe sehr unsicher und die Hamburger waren genötigt, mit den Strandbewohnern allenthalben pakte zum Schutz von Handel und Schifffahrt zu schließen. Im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts brannte der hölzerne Turm auf Neuwerk ab und er wurde einige Jahre später neu aus Steinen erbaut.

Am 1. August 1394 schlossen die Hamburger mit Wolde rich von Alverik Vedderen, geheten de Lappen, Knapen des stichtes to Bremen“ einen Kaufkontrakt ab, nach dem die Stadt Hamburg gegen eine Summe von 2000 Mk. in den Besitz des Schloßes Ritzebüttel und der den Rittern gebörenden Dorfschaften und Gerechsamte kam. So wurde das Ritzebütteler Land durch Sieg und Kauf hamburgisch; es wurde einestell in die Kirchspiele Altenwalde und Groden.

Im Anfange des 15. Jahrhunderts (1400) wurde der Verkaufskontrakt zwischen Hamburg und den Lappen von Erich IV., Herzog zu Sachsen, Ernern und Westfalen, nach Form und Inhalt bestätigt.

Vor den Lappen hatten die Hamburger nun Ruhe, zumal sie mit den „Hovetüden und der ganzen Meenheit“ des Landes Hadeln einen Vertrag zur Verteidigung des Hamburger Schloßes Ritzebüttel geschlossen hatten, aber in viel größere Not und Bedrängnis kamen sie durch die Vitalienbrüder, deren Anführer der adelige Friese Claus Störtebecker war. Aber die wilden Gesellen wurden, allerdings nach hartem Kampf, bezwungen, ihr Blut floß in Hamburg und am Strand von Ritzebüttel vom Richtblock.

Die Lappen waren unterdessen, nachdem es noch einige Differenzen gegeben, bezahlt worden und hatten versprochen, Hamburger in keiner Weise ferner zu belästigen. Aber Herzog Bernhard II. von Sachsen-Lauenburg machte eine Zeitlang Miene, Ansprüche auf Ritzebüttel zu erheben. Deshalb schloß Hamburg ein neues Bündnis mit den Wursthiesern zum Schutze des Hauses Ritzebüttel. Bernhard hielt jedoch Ruhe.

Im Schlosse zu Ritzebüttel residierte von 1400 ab ein Statthalter des Senats, meist selbst Senator, als Amtmann und Herr über Leben und Tod. Der erste dieser Amtsmänner hieß Ladolph Wulfthagen (1400 und 1401).

Noch im Jahre 1513 wurde in der Schloßkapelle zu Ritzebüttel ein katholischer Priester angestellt. Aber nicht lange Zeit nachher machte sich im Lande eine freundliche Stimmung für die Reformation geltend, die im Jahre 1529 tatsächlich auch hier, wie in Hamburg eingeführt wurde.

Aus den folgenden Jahrhunderten seien nur die wichtigsten Ereignisse erwähnt, da im Großen und Ganzen die Entwicklung des Amtes Ritzebüttel unter hamburgischer Herrschaft eine ruhige war. Selbst der 30jährige Krieg zog das Amt nicht allzusehr in Mitleidenschaft. Zwar wurde einmal (am 16. Juli 1628) das Schloß erobert, auch trieb sich allenthalben Raubgesindel im Lande herum, sogar die wilden Söldner von Tilly und Pappenheim plünderten die Einwohner und preßten ihnen den letzten Pfennig aus, aber im Großen und Ganzen ging die Kriegsfurie an diesem äußersten Winkel Nordwestdeutschlands ziemlich gnädig vorüber. Einige epidemische Krankheiten, Brände (1654, 1787 und 1775), einige Morde, Schiffsstrandungen usw. ragen aus den Ereignissen

hervor. Sturmfluten und Deichbrüche richteten mehrmals großes Unheil an, so namentlich im Dezember 1717.

In den Jahren 1802 und 1803 wurde der Cuxhavener Leuchtturm gebaut; die Kosten des Baus beliefen sich auf 102.000 Mk. 1803, am 11. Juni, trafen 40 Mann französische Husaren hier ein, die den Herzog von Cambridge suchten, aber nicht fanden und deshalb sich bald zurückzogen. Übrigens hatte schon 1795 das Amt eine Besetzung erfahren und zwar durch ein hannoversches Bataillon, welches 1/2 Jahr lang das Amt gegen die Franzosen schützen wollte — Im Juni 1808 kamen weitere 4 Compagnien Franzosen, um die Engländer fernzuhalten, und seit dieser Zeit bis 1804 folgte eine Einquartierung der anderen, bald waren es Franzosen, bald englisch-hannoversche, bald preussische Soldaten.

1807, im Februar, kamen französische Donauier an, und im Dezember desselben Jahres wurde eine Batterie angelegt. 1811 wurde Hamburg eine „bonne ville“ des französischen Kaiserreiches und Napoleon erließ ein Dekret zur Anlegung eines Kanals zwischen Elbe und Ostsee einerseits und eines anderen zwischen Elbe und Weser und eines dritten zwischen Weser und Ems. Batterien wurden gebaut, die Konspiration wurde eingeführt — kurz, der große Korse ließ auch hier seinen Willen und seine Macht spielen und fühlen.

Vom Jahre 1813 an, nachdem wir im ganzen Reiche auch in Hamburg die Erhebung gegen die französischen Unterdrücker ausgebrochen war, wechselten Besetzungen durch französisches Militär ab mit solchen von Engländern (Elbblockade) und von Russen. Die Franzosen gingen, bald auch die Russen, die ersteren kamen zurück und auch die letzteren, von der Seeseite unterstützt durch die Kanonen der Engländer. Am 29. November wurde eine heftige Kanonade auf die beiden französischen Forts (du Phare, beim Leuchtturm, und Napoleon, im Osten) eröffnet, die mit der Übergabe der Forts an die Engländer und Russen endigte. Bei dieser Kanonade war aus dem Fort du Phare aus glühenden Kugeln geschossen und einige Häuser in Cuxhaven waren dadurch in Brand geraten. Am 4. Dezember desselben Jahres zog der russische Oberst Baron von Rüdinger mit seinen 1200 Mann wieder ab, nachdem er Tags zuvor die frühere Verfassung wieder hergestellt hatte. Einige englische Kriegsschiffe blieben noch auf der Reede und in der Elbmündung, auch besetzten englische Truppen das Amt nochmals auf kurze Zeit, um es vor plötzlichen Überfällen der Franzosen zu schützen. Die kamen aber nicht wieder, die Engländer zogen ab und seitdem blieb Ritzebüttel von fremder Militärbesetzung frei, um sich nach und nach von den schweren Zeiten, die es durchgemacht hatte, wieder zu erholen.

Das hatte es aber auch bitter nötig, denn im Anfange des Jahres 1814 betrug die Schuldenlast des Amtes 350.000 Mk., das war pro Kopf eine Summe von 88 Mk.

Im folgenden Jahre (1815) wurde hier das 10. Bataillon des Hamburger Bürgermilitärs errichtet, das am 1. Juli zuerst die Schloß- und Hafenvache bezog. Das erste Dampfschiff erschien 1816 am 29. Juni auf der Elbe — gewiß ein bedeutsames Ereignis für Cuxhaven. Es war ein englisches und hieß „The Lady of the Lake“. Im Sommer dieses Jahres wurde das Cuxhavener Seebad angelegt (Vgl. Seite 34 u. ff.).

Dann kamen einige Jahre ruhiger Entwicklung, die allerdings die mehreren schweren Unglücksfälle getrübt wurden, so durch eine Katastrophe, welche 16 Cuxhavener Seeloten das Leben kostete (1824), durch den Untergang des Leuchtschiffes „Seestern“ mit 10 Mann, durch eine gewaltige Sturmflut (3./4. Februar 1825) mit Deichbruch, wodurch ein großer Teil des Amtes verübt wurde und 6 Personen, sowie manches Stück Vieh zu Tode kamen. Die dadurch hervorgerufene große Not hinderte der Senat durch eine namhafte Geldspende. Dafür zeigten sich die Einwohner des Amtes 1842 beim großen Hamburger Brande ihrerseits wieder nach Kräften opferwillig. Die Jahre 1848 und 49 brachten allenthalben Irrungen und Wirrungen mit sich. Infolge der Schleswig-Holsteinischen Wirren blockierten am 1. Mai die Dänen die Elbe, am 2. Mai kamen 150 Mann Hamburger Infanterie an, um das Amt vor den Dänen zu schützen, dann folgte am 15. August eine verstärkte Elblockade durch die Dänen u. s. f., bis im Jahre 1851 die letzten 16 Mann Hamburger Artillerie abzogen. Zwei Jahre später tauchte der Plan auf, in Cuxhaven einen (preussischen) Kriegshafen zu erbauen, ein Plan, der heute noch nicht verwirklicht ist.

Wieder folgten Jahre ruhiger kommunaler Entwicklung, bis das Jahr 1864 das Amt in die Kriegsergebnisse hineinzog. Der Kampf um Schleswig-Holstein war losgebrochen, eine österreichische Flotte erschien auf der Reede und am 9. Mai kam es zwischen dieser, die unter dem Kommando Tegethoffs stand, und einer dänischen Flotte unweit Helgoland zu einem Seegefecht. Schwer zerschossen, aber als Sieger kehrten die Österreicher zurück. 37 Gefallene wurden auf dem Martinskirchhof in Ritzebüttel beerdigt.

In demselben Jahre — 1864 — vollzog sich eine wichtige Neuerung in der Verwaltung des Amtes. Mai 20. richtete der Senat einen dringlichen Antrag an die Bürgerschaft, betreffend Veränderungen in der Organisation und der Rechtspflege im Amte Ritzebüttel. Danach wurde die bis dahin seit dem Jahre 1304 bestandene Vereinigung der Amtsverwaltung, der Rechtspflege und der Funktionen eines Mitgliedes der Schifffahrt und Hafendeputation in der Person eines unter dem Titel „Amtmann“ auf dem Schloße Ritzebüttel fungierenden Senatsmitgliedes aufgehoben. Der Senat wählte aus seiner Mitte einen ersten und für Verhinderungsfälle einen zweiten Landherrn, welchem die Oberaufsicht über die Verwaltung des Amtes und die Justiz-Administration in demselben zusteht. Unter seiner Oberleitung stehen ein Amtsverwalter und ein Amtsrichter, deren Kompetenz in dem Gesetzentwurf genau bestimmt ist. Dem Amtsverwalter wurden ein Registrator, ein Hilfschreiber und ein Bot, dem Amtsrichter ein Registrator beigegeben und untergeordnet. Die sämtlichen bisher von dem Amtmann, dem Akteur, dem Registrator und dem Boten erhobenen Gebühren werden künftig für Rechnung des Staates eingenommen. Die Bestimmung des Termins, wann dies Gesetz in Kraft treten sollte, blieb vorbehalten. Am 1. Juni nahm die Bürgerschaft obigen Gesetzentwurf mit einigen Zusätzen und Abänderungsvorschlägen an. Am 31. August desselben Jahres verließ der letzte Amtmann, Senator Kirchenpauer, das Amt, nachdem am 28. August nach beendigtem Gottesdienst im Saale des Schloßes die Einführung der neu ernannten Beamten — an ihrer Spitze der erste Amtsverwalter Dr. jur. Samue Sammelson und der erste Amtsrichter Dr. Rudolf Martin — stattgefunden hatte. Die Funktionen eines ersten Landherrn übernahm der bisherige Amtmann.

Im Jahre 1870 lag Cuxhaven wieder am Kriegspfad. Aber es war wenn von Kriegen zu merken. Zwar blockierten die Franzosen die Elbe und das bracht

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

Im Anfange des Jahres 1872 tauchten Entwürfe 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 Hafenbaugesellschaft 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 Jahrzehnt später folgte die Erbauung der Eisenbahn Cuxhaven-Geestmünde.

Von 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 fühlten, 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 von denselben segensreichen Folgen begleitet sein möge und auch wohl sein wird: die Vereinigung der Landgemeinde Cuxhaven besteht seitdem aus den Teilen Alt-Cuxhaven, Neu-Cuxhaven (Ritzebüttel) und Döse. Die Erhebung dieses Gemeinwesens zu einer Stadtgemeinde mit einem Bürgermeister am 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 Heiken 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, die im Jahre 1908 eingerichtet und sich einer steigenden Beliebtheit erfreut, 5000 Mk. 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 Zeitball-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 wurden inzwischen, dem eingetretenen Bedürfnis entsprechend, bereits erheblich vergrößert. In den letzten Jahren ist auch das aus kleinen Anlagen entstandene Seebad in Dünen 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 Kugelbaake begonnen und die Eisenbahn nach Geestmünde 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 Küstenartillerie und des Minenwesens hier errichtet wurde (1904). Im Jahre 1907 erhielt ein Küstenbezirksamt 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 ebensowenig zu entbehren sein, wie der zu erweiternde 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, im Jahre 1907 in Angriff genommen, ist bereits im Frühjahr 1908 erfolgt und in steter Weiterentwicklung. Zum Leiter des Fischereihafen-Betriebs wurde der Hafen-Inspektor Duge aus Geestmünde ernannt.

Mit der Entwicklung des Seebades, des Militärwesens 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 Ziel 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 Einrichtung einer regelmäßigen, täglichen Dampf-Verbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel (1908), durch die Aufschließung der umliegenden Landgemeinden in infolge schöner, breiter Wege und ihrer 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 unmaßföhrlich und sicher entwickelnden Gemeinwesens. Mögen noch lange Jahre dieses Glückes ihm beschieden sein!

2. Das Seebad Cuxhaven.

Nach Cuxhaven führen in der Hauptsache drei Wege: die Unterelbahn, die von Harburg nach der Elbmündung führt und den Anschluß Cuxhavens an alle in Hamburg zusammenlaufenden Hauptbahnlirien Deutschlands vermittelt, ferner die Geestmünder Bahn, die Cuxhaven mit den Unterwieserbahnen 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 interessanteste 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 göttlichen, folgende denkwürdige Worte über Cuxhaven schrieb: „Jene Gegend hat Vorzüge, deren sich vielleicht wenige Seeplätze 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 unaussprechlichen 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 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 annähernd Vielgestaltigkeit beobachtet werden kann, ist eine Attraktion unseres Bades, die manchen Touristen oder Übergangsreisenden, der Helgoländer oder eines der anderen Inselbäder suchen 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 bei 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 Schifffahrtverkehr auf dem Fahrwasser der Elbe, dieser belebtesten Weltwasserstrasse des Nordens und Reiches, wirkt auf die Binnenländer das mannigfaltige Leben und Treiben in Reede, drei Häfen des Ortes. Von ihnen wirkt am imponierendsten der neue Seebaden. Die ganze Anlage wurde mit einem Kostenaufwand von 7 Millionen Mark in den Jahren von 1890 bis 1895 von 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 Wasserfläche 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 Unterhaltungskosten des Hafens belaufen sich auf die gewaltigen, aus den Fluten der Elbe wunderlichen des Laten werden namentlich die gewaltigen, die beide eine Länge von ca. 150 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 bar in den sie weiter befördernden Eisenbahnzug steigen können, vollendet. 1902 wurden auch die Hochbauten, die sich am Westufer befinden, teilweise. Sie bestehen aus dem stützlichen und geschmackvollen Empfangsgebäude, weitestrecken Lazaretschuppen, 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 Uhrturm 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 prächtvollen Rundblick auf die Häfen, die Reede, die Elbmündung, die sich am Westufer befinden, auf die sich See hinein, stromaufwärts auf viele Orte der Provinz Hannover und auf die sich 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-

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.