



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Zu der den 25. und 26. März anzustellenden

öffentlichen

Prüfung aller vier Classen

der

Lehrerschule in Hadersleben

werden

alle Gönner und Freunde dieser Schule

gehorsamt und ergebenst eingeladen

von

C. A. Brauneiser,

Rector der Schule.

Vorher:

Haderslebens Seeweg in alter und neuer Zeit.

Von dem Subrector, Dr. Michelsen.

Hadersleben.

Gedruckt bei Heinrich Seneberg.

1847.

Haderslebens Seeweg

in alter und neuer Zeit.



Einem nicht unwesentlichen Abschnitt in der Geschichte haben stets die Handelswege gebildet, und wer namentlich den historischen Character unsrer Zeit zu begreifen, und die heraneilende Zukunft, so weit dies gegeben ist, vorherzusehen sucht, der wird die, nicht selten schwindelnde Eifertigkeit, mit welcher man bemüht ist dem Handel und Verkehre neue Bahnen zu eröffnen, nicht übersehen dürfen, da vielleicht kaum ein Zweites genannt werden kann, das auf die Umgestaltung und Fortentwicklung des bürgerlichen und staatlichen Zusammenlebens nach allen Seiten hin einen tieferen und umfassenderen Einfluß übt. — In dieser Betrachtung findet Vf. zunächst seine Entschuldigung, wenn er für das diesjährige Programm der Haderslebener Gelehrtenschule: „Haderslebens Seeweg in alter und neuer Zeit“, zu schildern versucht. Es kommt hinzu, daß es die Aufgabe der Geschichte ist, das zwar langsame und fast unmerkliche, aber naturgemäße, und eben deshalb unfehlbar segensreiche Wirken des ausdauernden Bürger sinnes, der nur in sich selbst Muth und Kraft sucht, nicht zu übersehen; und daß

diese Pflicht zwiefach dringend ist, wenn dem Speculationsgeiste, der zuerst und zuletzt nur an sich denkt, rings umher in fieberhafter Eile große Werke zu bauen gelingt, die zwar den Sinn des Augenblicks bestechen, die aber eben weil sie die Entwicklung der Menschen zu selbstfüchtigen Zwecken mit sich fortreißen und ausbeuten, nicht in Liebe ihr dienen und sie fördern wollen, kaum vollendet ihre bedenklichen Schattenseiten hervortreten lassen. — Haderslebens Hafenanbau ist anscheinend klein und unbedeutend neben vielen andern ähnlichen Bauten unseres Vaterlandes, aber er ist den Bürgern Haderslebens wie den Bewohnern der Umgegend eine Quelle reichen Segens, und er giebt ihnen weder Veranlassung zur Klage, noch Stoff zum Spotte, da es doch nicht selten bei den großen, weithin gerühmten Bauten anderswo weder an dem Einen, noch an dem Andern gefehlt hat, noch fehlt.

Eine Rechtfertigung des gewählten Stoffes glaubt Vf., wenn er derselben noch bedarf, auch darin gefunden zu haben, daß im Laufe des vorigen Sommers in Folge der Aufräumung des genannten Seeweges eine verbreitete historische Sage in unserm Vaterlande, die aber bisher ohne feste Begründung war, zur historischen Gewißheit erhoben worden ist, indem es sich als unzweifelhaft herausgestellt zu haben scheint, daß unsere Vorfahren eine Zeit erlebt haben, in welcher sie sich zu der verzweifeltsten Waffe zu greifen veranlaßt sahen, ihre Seewege, wenigstens theilweise, zu versperren: und daß, wenigstens an einigen Stellen, die natürliche Verschlammung der genannten Wege auf künstliche Weise, wenn auch nicht hervorgerufen, so doch befördert worden ist.

Die Erneuerung des Seeweges von Hadersleben in die Ostsee hinaus durch die Hafengesellschaft daselbst verdient, wie gesagt, schon deshalb in kurzer Schilderung allen Freunden des Vaterlandes dargelegt zu werden, weil dieselbe in schöner Weise zeigt, von welchem bedeutenden Erfolge das Wirken eines uneigennütigen und unermüdblichen Gemeinannes begleitet ist, und mit wie großem Rechte ein solcher ehrenhafter Bürgersinn zunächst auf sich selbst vertraut, und in sich selbst die erste Hülfe sucht. Diese Beschränkung ist das Gegentheil von Beschränktheit, während Beschränktheit ist das schnelle Haschen nach fremder Hülfe, besonders des Staats, wenn dem Bürger das Vertrauen fehlt auf die nächste Quelle der Hülfe, die eigne Thatkraft. Freilich

wird auf unserm Wege nicht an einem Tage, auch nicht in einem Jahre Großes gewonnen, das von allen Seiten mit vielen Worten gerühmt wird, allein das endliche Resultat ist für die Förderung des Gemeinwesens um so heilvoller, da der neu gewonnene Weg des Handels und Verkehrs nicht erst, als von Außen her geschenkt, die Kräfte der Bürger neu zu beleben nöthig hat, und daher nicht nur das Eigenthum Einzelner, die vom Zufalle des Reichthums begünstigt sind, sondern das Eigenthum der Gesamtheit wird. Die bürgerliche Thatkraft ist auch darin eine Tugend, daß sie angeregt durch künstliche Belebung von Außen her kränktelt, und in gesunder Weise nur geweckt wird und wächst in eigener Anwendung.

Daß künstlich gewonnene Verkehrswege, d. h. ohne daß sie anzusehen sind als das Werk der betreffenden Gemeinwesen selbst, keineswegs immer für dieselben ein Glück zu nennen sind, wird schwerlich derjenige leugnen, der, ohne von der zufälligen Richtung des vorübergehenden Augenblicks ergriffen zu sein, die Dinge in der Nähe besieht. Auch liegt es in der Natur der Genossenschaften, wie der Einzelnen nothwendig begründet, daß nur dasjenige dauernd geschätzt und auf die rechte Weise angewandt wird, was durch eigene Kraftanstrengung gewonnen wurde. — Schwerlich konnten die Kaufleute Flensburgs und Husums, so lange noch nicht deutlichere und thatschälicherer Beweise eigener entsprechender Kraftanstrengung vorlagen, ihren Anspruch auf ein bedeutendes Opfer der Staatskasse zum Husumer Hafenbau u. s. w., um den „directen“ Handel über Flensburg zu ziehen, durch zahlreiche, bestimmte Belege aus der Geschichte des Handels unterstützen. Anderson's Geschichte des Handels *) hat zahlreiche Beispiele eines entgegengesetzten Resultats. — Auch war es gewiß nicht ohne Wahrheit, als in Beziehung auf eine, gleichfalls auf dem Wege der Speculation, projectirte Eisenbahn auf der Insel Seeland in einem dänischen Blatte spottend bemerkt wurde, es müsse am Bahnhofe die Inschrift stehen: „Komm herbei, Handel! hier ist eine Eisenbahn!“ — Die Haderslebener Hafengesellschaft ist in ihren Arbeiten auf keine Weise durch die Staatskasse unterstützt worden: ein Mal wurde auf den Wunsch der Mehrzahl, den indeß Einzelne bestritten, vor

*) Siehe später.

Er. Majestät die Bitte der Gesellschaft ausgesprochen, von einer Abgabe an die Staatskasse befreit zu werden durch Erlassung der Stempel-Papier-Gebühr bei Uebertragungen der Actien. Diese Bitte wurde abge schlagen: — allein die Wirksamkeit der Gesellschaft ist durch diese dem Anscheine nach völlige Nichtachtung von Seiten des Staates keineswegs gehemmt worden. Daß die Staatsregierung später die Wirksamkeit der Gesellschaft vollständig anerkannt hat, zeigte sich z. B. neuerlichst in dem öffentlichen Erlasse über die Anstellung eines Lootsen für das betreffende Revier, indem selbiger zur Beerdigung u. s. f. an die Direction unsrer Gesellschaft verwiesen wurde. — Ob Glückstadt's und Husum's Gemeinwesen, denn von Einzelnen kann begreiflich nicht die Rede sein, in den aus der Staatskasse empfangenen großen Gaben wirklich ein Glück empfangen, muß noch die Folge lehren. Wer, selbst unbetheiligt, *) vom allgemeinen Standpuncte aus die Sache ansieht, wird sich nicht weigern einzugestehen, daß die Forderung nicht unbillig gewesen wäre, daß mit dem in den einzelnen Bürgerchaften erwachenden Bedürfnisse besserer Verkehrswege auch die zu diesem Ziele hin wirkende Thatkraft der betreffenden Bürger selbst lebendiger hätte hervortreten müssen. Wahrhaft und auf die Dauer gedeiht der Handel nur, das hat die Geschichte **) bewiesen, in und mit dem Bewußtsein der bürgerlichen Freiheit und Selbstständigkeit, und deren wesentlicher Charakterzug ist, daß der Bürger auf den Bürger vertraut. Vf. erlaubt sich schließlich noch einige Sätze ***) unseres Landsmannes, des Ober-Appellationsrathes Elvers

*) In Erwiderung auf die oft wiederholte Behauptung einiger bekannten Flensburger Kaufleute, das Interesse des Staats erfordere die Anlegung einer Eisenbahn von Husum nach Flensburg, hörte der Vf. von nordschleswigschen Landleuten die treffende Kritik: „Ja, Ja! wenn es auf den Prediger regnet, so tröpfelt es auf den Küster!“

**) „Auch das scheinbar rein wohlthätige Streben nach Vermehrung des Nationalreichthums hat großentheils böse Früchte getragen. Nicht nur hat das vermeintliche Recht der Bevormundung, oder Leitung der Privatwirthschaften der Bürger zu tiefgehenden Eingriffen in die National- und persönliche Freiheit verleitet: nicht nur ist durch ungeschicktes Hemmen und Treiben der natürliche Gang der Industrie aufgehalten, unterdrückt oder misleitet worden: sondern bei dem Mangel richtiger Ansichten von Staats- und Nationalreichthum gewann auch bald die seltsame Idee die Oberhand, daß der Reichthum in Geld bestehe, und daß nur Mehrempfang an Geld Gewinn sei“, u. s. f. Rotted. Allg. Gesch. III., S. 244.

***) Siehe: dessen interessante Schrift: „Der nationale Standpunct.“ Cassel. 1846. S. 32 u. ff.

in Kassel, hinzuzufügen: „Im Mittelalter hatte der Handel mit vielen und „großen Hindernissen zu kämpfen,“ — „dennoch überwand er dieselben, und „erhob sich zu einer solchen Blüthe und Allgemeinheit, daß unser heutiger „Handel im Vergleich mit ihm nicht mit Unrecht von mehreren Geschichts- „forschern ein bloßer Krämerhandel genannt worden ist.“ — „Das alles „bewirkte aber das kräftige Gefühl der Freiheit und Selbst- „ständigkeit, was die Kauf- und Gewerksmannschaft beseelte. Freilich „wirkten auf den deutschen Handel und Gewerbefleiß der dreißigjährige Krieg, „die veränderten Handelswege, der Verfall des ganzen Bürgerthums zerstörend „ein; allein die deutsche Ausdauer und Betriebsamkeit würde sich auch hier „wieder Bahn gebrochen haben, wenn nicht leider seit dem Anfange des „vorigen Jahrhunderts, in Folge einer sich erhebenden falschen Aufklärerei, „die Staatsregierungen eine Stellung in ihren eigenen Augen und in „denen des größeren Publikums eingenommen hätten, welche alle „eigene Kraft und Tüchtigkeit der Nation durchaus lähmen mußte. Sowie „die Regierung sich berufen hielt, alles Heil und alles Licht über ihre in der „Finsterniß der Vorurtheile befangenen Unterthanen ausströmen zu lassen, so „süng man auch von der andern Seite allmählich an, allen irdischen Segen „und Wohlstand allein von der Regierung zu erwarten, als un- „mündige Kinder sich überall nur von ihr gängeln und leiten zu lassen, „jedoch auch nach Kinder Art zu schreien und zu weinen, sobald die liebe „Mama es ihnen doch nicht recht machte, ihre Schüsseln und Teller nicht „reichlich genug versorgte“, u. s. f. — Und Elvers hätte sich auch auf berühmte Männer der Vorzeit berufen können: sagte doch schon Holland's berühmter Großpensionarius de Witt in seiner scharfsinnigen Abhandlung, die er „Hol- lands Interesse“ nannte, „daß der Handel in großen, willkürlichen Regierungen nicht fortkommen könne.“ Die Staatsgemeinschaft muß die Aufsicht behalten über das Wirken der kleineren Gemeinschaften in ihr, damit nicht eine einzelne im krankhaften Sonderinteresse dem Ganzen schade, aber ihr eignes wahres Leben besteht eben nur in dem Leben der kleineren Gemeinschaften, — diesem muß sie vertrauen, dieses muß sie ehren.

Wie es um Haderslebens Seeweg, namentlich um die Schiffbarkeit des von der Ostsee dorthin führenden Fjord's, d. h. der bis zum kleinen

Belt 22,805 Ellen langen Föhrde, vor 300 Jahren zur Zeit der Blüthe der Stadt ansah, als noch im Osten derselben, in der Nähe des jetzigen Hafens, auf dem sogen. Rast, die befestigte Hansburg *) lag, davon läßt sich schwerlich mit historischer Sicherheit ein Bild entwerfen. „Unser“ Herzog Hans, wie der Haderslebener zu sagen sich freut, lebt noch heute in reich gesegnetem Andenken unter uns, und gewiß würde ein Wunsch vieler Haderslebener erfüllt, wenn der Platz, wo einst sein stattliches Schloß hervorragte, der aber leider lange wüste dalag, bis sich daselbst in Folge des Hafenbaues und der Wiedereröffnung der Föhrde durch Schiffsverkehr und Schiffsbau ein reges Treiben neu gestaltete, auch geschmückt würde mit einem würdigen Denkmale dieses ersten Wohlthäters unserer Stadt. Pastor Lautrup hat in seiner Chronik der Stadt Hadersleben (das. 1844), die Vf. wiederholt zu Rathe ziehen zu können sich gefreut hat, diesen Wunsch (S. 17) ausgesprochen und begründet; unser Wochenblatt, die Lyna, nahm denselben gegen Ende des Jahres 1846 wieder auf; und Vf. fühlt sich gleichfalls, vom alten Schloßplatze aus die Stadt überblickend und ihr baldiges Wiederaufblühen wünschend, gedrungen lebhaft in denselben einzustimmen. Mögen dann neben dem Namen unseres unvergeßlichen Herzogs auch noch andere Namen der späteren Zeiten ihren Platz finden! — Man besitzt noch eine Abbildung der alten Hansburg, die in Cöln 1585 erschienen ist, und dürfte man dieser trauen, so ankerten schon damals neben der Burg große dreimastige Seeschiffe, wo jetzt die von der Hafengesellschaft erbaute Brücke sich findet. Allein es ist bekannt, daß oft selbst noch jetzt die Maler eben nicht sparsam sind mit solchen Ausschmückungen ihrer Bilder, und daß besonders die älteren Künstler ohne Bedenken einen ihnen zusagenden Schmuck für ihre Abbildungen von der reichen Phantastie der Sage entlehnten, oder wohl auch der Sage zu Hülfe kamen. Fand der Künstler in Cöln auf der ihm zugesandten Zeichnung des

*) Für fremde Leser bemerke ich, daß dieselbe ihren Namen hatte von ihrem Erbauer, dem Herzoge Johannes, dem Älteren, einem Sohne Friedrich I., der geboren wurde 1521 auf dem Schlosse Haderslebens, ca. 1000 Schritt im Westen der Stadt, und gestorben ist auf seiner Hansburg 1580. (Cfr. Christiani Gesch. der Herzogthümer, II. S. 285 u. ff.) „Herzog Hans“ nannte er sich in Documenten selbst jezuweilen, und denselben Namen gab ihm die zutrauliche Rede des ihn liebenden Volkes.

Schlosses, dessen Vollendung und Verschönerung der König Friedrich II. damals besorgte, etwa eine Nacht, so gestaltete sich dieselbe unter seinen Händen, der an das Schloß unfern der Küste der Ostsee dachte, leicht zum dreimastigen Schiffe. Auf jeden Fall haben die Schiffe, welche anlegten bei der alten Hansburg, das scheint sich im Verlaufe der Hafnarbeiten als unzweifelhaft festgestellt zu haben, schwerlich ein Fahrwasser gefordert, das tiefer war als höchstens 6 Fuß. Bei dem Aufräumen des Hafens unweit des Schloßplatzes fand man im Fahrwasser eine, nach ihrer Inschrift reichlich 300 Jahre alte zinnerne Schüssel in einer geringeren Tiefe als 6 Fuß, die aller Wahrscheinlichkeit nach hineingeschleudert wurde, als die Hansburg in die Luft flog, und die im Laufe der Zeit wenigstens nicht in die Höhe gestiegen sein kann; auch fand man im Jahre 1841 in einer Tiefe von 7 Fuß, gleichfalls im Fahrwasser, in der Nähe der Kirche zu Starup, einen versunkenen großen, alle Kennzeichen hohen Alters tragenden Prahm, beladen mit einzelnen Dachziegeln von der Form und Größe, wie sie aus den Schloßüberresten ausgegraben wurden, aber seit Menschengedenken nicht mehr gebräuchlich gewesen sind. Beides wird man aber als deutliche Merkzeichen der damaligen Tiefe des Fahrwassers anzunehmen haben, wobei aber nicht zu übersehen ist, daß versunkene Gegenstände dieser Art sich durch ihre Schwere eher in den weichen Grund allmählich hineinbohren, als daß sie durch die Bewegung des eingeschlossenen, schmalen Wassers gehoben werden könnten. Allein schon Dankwerth *) weiß zu erzählen, „daß Hadersleben ist eine feine Stadt vor der Zeit gewesen, wie sie noch im Flor gestanden, aber daß dies Wasser nahe bei der Stadt nicht gar tief ist, also daß die größeren Schiffe in dem Munde (d. h. der Mündung der Förde, dän. Mündingen), zwei Meilen von der Stadt sich setzen oder legen (!) müssen“, und von einer früheren größeren Tiefe berichtet er bei Hadersleben nichts, obgleich er selbige bei andern Städten, wenn auch nur als Sage, nicht hinzuzufügen vergißt. Dennoch ist die damalige größere Tiefe unseres Seeweges im Vergleiche zu der neueren Zeit, als man aufzuräumen anfing, nicht zu bestreiten. Rhode in

*) Neue Landesbeschreibung der zwei Herzogthümer Schleswig und Holstein u. durch Casparum Dankwerth. Hufum 1652. — und das. S. 72.

seiner Beschreibung der Stadt und des Amtes Hadersleben (1775) weiß nur zu sagen (Vorr. S. X): „Große Fahrzeuge können nicht in den Fjord an „der östlichen Küste hineinlaufen, und man hat auch jetzt keinen sichern Hafen „an der Westsee, oder Einlauf in die Nipsaa bei Ripen. Alles ändert sich“: — und deutet mit diesen letzten Worten an, daß er auch hier, wie meistens, die Sage als historische Wahrheit ohne weitere Untersuchung anzunehmen bereit ist. Und es ist allerdings leicht begreiflich, daß die verbreitete historische Sage in unserm Vaterlande, die besonders anknüpft an die alten Seewege nach Schleswig und Oldenburg, *) und nach welcher die schmelzeren Einfahrten in unser Land in der traurigen Zeit, als unsere Schiffe und Seelente sich nicht zu messen vermochten mit den Seeräubern, die freilich damals meistens hausten auf den Burgen unseres eigenen Landes, und unter denen wir Namen finden als: Schinkel, Knut, Ranzou, Schak, Howeschild, van Osten **) — so ist es, sage ich, leicht begreiflich, daß diese Sage sich auch bildete und erhielt in Betreff des Haderslebener Fjords. Da es indeß bisher, so weit Vf. hat in Erfahrung bringen können, ***) nicht gelungen ist, diese Sage, die jedenfalls von einem traurigen Abschnitte unserer Vaterlandsgeschichte redet, — denn der muthige Seemann zieht keinen Zaun zwischen sich und dem Feinde, — was die allgemeine Thatsache betrifft, zur historischen Gewißheit zu erheben, so zweifelt Vf. nicht daran, daß es für den Freund unsrer Vaterlandsgeschichte von Interesse ist zu hören, daß es sich bei den Aufräumungen in unserm Fjord klar herausgestellt hat, daß und wie dies wirklich geschehen ist, wenn auch das Mitwirken natürlicher Verschlämmung nicht dadurch in Abrede gestellt wird.

*) Siehe: Dankwerth. S. 114, a. und S. 212, b: — der aber an beiden Stellen die Sage in Zweifel zieht, indem er nicht weiß, ob Königin Margaretha oder der Trichsand die eigentliche Ursache der Verschlämmung war, wo vielleicht an Beiden zu denken ist, oder vielmehr an Letzteren in Folge von Ersterer.

***) Siehe: Dahlmann's Gesch. von Dänemark. II. S. 60.

***) Vf. hat sich auch von der Bibliothek in Kopenhagen diese Gewißheit zu verschaffen gesucht, und durch die Güte des Herrn Prof. Velschow obige Ansicht bestätigt erhalten. Auf einen allerdings merkwürdigen Fund in der Schley in der Nähe bei Schleswig werden wir hoffentlich noch in der Kürze zurückkommen können.

Steine, Brackholz und was sonst noch an andern ähnlichen Stellen gefunden worden ist, kann möglicherweise auch durch das Zusammenwirken natürlicher Ursachen in die Mündung der schmalen Einfahrt hineingeschleudert worden sein, und dann der ferneren Verschlammung zum Haltpunkte gedient haben: allein wir werden sehen, daß der Haltpunkt der Verschlammung, der in der Mündung unsrer Föhrde aufgefunden ist, sich unzweifelhaft als absichtliches Werk herausstellt, aber allerdings, der Sage gemäß, weit über unsere Hausburg, bis zur Königin Margaretha, oder bis zum Ende des vierzehnten Jahrhunderts, zurückzugehen scheint.

Eine wie große Verbreitung die genannte Sage auch schon in früherer Zeit hatte, zeigt sich unter Anderem in des Engländers Anderson schon genannter Geschichte des Handels. *) Anderson war mit den wichtigsten Quellen auch unsrer Vaterlandsgeschichte, so namentlich mit Helmold's slavischer Chronik und deren Fortsetzung wohl bekannt; er sucht auch in Beziehung auf die alten Handelsstädte unserer Gegenden Sage und Geschichte zu sondern, so z. B. über Vineta's fabelhaften Ruhm und Schlesswigs Welthandel vor tausend Jahren: aber über Oldenburg in Holstein erzählt er dem Helmold nach, den Vf. leider nicht vergleichen kann, daß (L. S. 401) diese Stadt eine berühmte Handelsstadt am Baltischen Meere gewesen sei, als Lübek noch nicht existirte, und daß sie im blühenden Zustande blieb, bis die Königin Margaretha von Dänemark ihren Hafen zerstörte, seit welcher Zeit sie in großen Verfall gerathen sei. Wenn wir Haderslebener aber bei Danckwerth lesen, daß die Stadt Oldenburg zur Zeit ihrer Blüthe zwei Seewege hatte, nach dem Osten und nach dem Westen, daß sie eine reichbesuchte Schiffbrücke, 5 Thore, 4 Kirchen, 2 Kapellen und 3 Klöster hatte; und wenn wir dann jetzt in die fast verödete Stadt hineinfahren und vergebens ein Wasser suchen, auf welchem auch nur ein größeres Boot in die Ostsee hinausgelangen könnte, indem Wiesen- und Mohrflächen uns nur die Richtung

*) Dieses aus zwei Bänden in gr. Fol. bestehende Werk hat nach der Sitte jener Zeit (1763) einen sehr weitläufigen Titel, welcher anfängt: *An historical and chronological Deduction of the Origin of Commerce, from the earliest Accounts to the present time etc.* — enthält aber für die Geschichte des Handels sehr interessante Nachrichten. Vor Vf. liegt die Uebersetzung eines Ungenannten in 7 Octavbänden. Riga bei Hartknoch. 1773 — 1779.

zeigen, welche einst die Seewege hatten: so mögen wir uns daran erinnern, daß der glückliche Zufall eines ergiebigen Spülwassers es alleine war, welcher unsere Fährde lange Zeit hindurch vor einem ähnlichen Schicksale bewahrte, und daß es unsere Hafengesellschaft ist, welcher wir es verdanken, daß sich jetzt ein frisches Leben an unserem Hafen neu gestaltet hat, das seine Lebenskraft in alle Theile der Stadt verbreitet.

Daß übrigens auch Haderslebens Seehandel schon in früher Zeit wenigstens einen Namen hatte, ergiebt sich daraus, daß Anderson (I. S. 633) Hadersleben neben Flensburg und Kiel unter den Handelsstädten nennt, die im 13ten Jahrhunderte an der Ostsee angelegt wurden. Wenn wir aber über das große Schiff auf dem Bilde unsrer Hansburg verdrießlich werden wollen, so erzählt uns Anderson (I. S. 148 u. ff.) nach seinen alten Quellen noch ganz andere Beispiele von großen Schiffen. So soll unter Anderem die Stadt Heraclea dem Ptolomäus Ceraunus ein Schiff zu Hülfe gesandt haben, das auf jeder Seite 800 Ruderer erforderte, und überdies 1200 Soldaten trug. Die Könige von Egypten sollen Schiffe haben erbauen lassen, auf welchen außer prachtvollen Staatszimmern Gärten mit Bäumen und Blumen sich befanden, so daß sie ähnliche Riesenbauten auf dem Wasser unternommen hätten, worüber wir noch auf dem Lande in der Betrachtung der Pyramiden und Obelisten staunen; ja, der Tyrann Dionysius soll gar auf einem Schiffe aus Sicilien entflohen sein, das 600,000 Personen enthalten konnte, — wogegen das Nordamerikanische Kriegsschiff „Pensylvania“ mit seinen 3000 Ton. Last, 2000 Mann Besatzung und 11,697 Pfund schweren Anker doch nur ein Boot wäre, — und welches überdies auf dem Wasser an Rädern ging, die auf dem Verdeck von 6 Dachsen gedreht wurden, also eine Art von Dampfschiff war: — allein Anderson vergißt nicht hinzuzufügen: „Wenn die alten Geschichtschreiber sich nicht schändlich übereilt haben!“ oder: „Wenn man es glauben will!“ — und denselben Zusatz wollen wir bei dem dreimastigen Schiffe auf dem Bilde unsrer Hansburg machen. Doch kehren wir zurück.

Auszweifelhafte Thatsache ist es, daß unser Fjord, besonders an seinem Ausflusse sowie in der Nähe der Stadt, nachdem die Hansburg 1644 von den Schweden, oder doch während dieselben das Schloß besetzt hielten, — den Grund weiß (?) Danckwerth, dessen Werk 8 Jahre darauf erschien, wie

er sagt, nicht anzugeben, *) — in die Luft gesprengt worden war, nach und nach bei gänzlicher Vernachlässigung so sehr verschlammte, daß am Schlusse des vorigen Jahrhunderts die wenigen kleinen Schiffe, welche noch Haderslebens Seeweg befuhren, in der Gegend von Wonsbeck und Nyegaard, reichlich 15,000 Ellen entfernt von dem jetzigen Hafen bei der Stadt, während des Winters ankerten. Daß die stärkere Verschlammung des Fjords in der Nähe der Stadt theils durch den Strom von der Mühle her, der aber unserem Seewege das so dienliche Spülwasser zuführt, noch mehr durch einen Bach, Skinkelsbach oder Hummelgaardsbek genannt, der vom Süden her sich hinein ergießt, bewirkt wurde, lag vor Augen, und läßt sich noch heute leicht darin erkennen, daß an beiden betreffenden Stellen sich eine Wiederholung der Aufmuddering nach Verlauf einiger Jahre als nöthig zeigt, ob schon dies in Beziehung auf den Skinkelsbach jetzt weniger der Fall sein wird, indem die Hafengesellschaft demselben durch einen Contract mit den angrenzenden Landbesitzern eine das Fahrwasser weniger gefährdende Richtung (s. die Charte) angewiesen hat. **) In welchem Grade die schon genannte künstliche Versperrung zur Verschlammung des Fjords an seinem Ausflusse beigetragen hat, läßt sich schwerlich bestimmen, obgleich anzunehmen ist, daß sie um so mehr mitwirkende Ursache war, da durch dieselbe die für die Erhaltung der Tiefe besonders wirksame untere Strömung des Wassers aufgehalten wurde.

An einen Löschplatz in der Nähe der Stadt war gar nicht mehr zu denken. Die Stellen, welche aus Noth dazu gebraucht wurden, hatten nur eine Tiefe von 1 bis 3 Fuß. Dabei mußten die Waaren auf Wagen, die

*) Lantrop berichtet (S. 20): 1627 ward das Schloß von den Kaiserlichen sehr beschädigt, und 1644 wurde es von den Schweden, die damals (zuerst unter Torstenson, der am 6ten Septbr. in der Nähe der Stadt von Christian Manzow geschlagen wurde, und 3 Monate später unter Wrangel) Hadersleben besetzt hielten, stark befestigt. Bei dieser Gelegenheit aber brach in der Pulverkammer, die sich in einem der Schloßkeller befand, Feuer aus, ob aus Unvorsichtigkeit, oder, wie man behaupten will, von den Dänen angelegt, läßt sich nicht ermitteln. Die Schloßgebäude wurden bis auf die Grundmauern zerstört, deren Quadersteine später anderweitig (Kolbinghuus, Gelehrtenschule in Hadersleben) verbraucht wurden.

**) Der alte Ausfluß ist zwar abgedämmt, aber nicht ausgefüllt worden, weil er als Grenzscheide dient.

mit den Pferden im Wasser hielten, geladen werden, denn nicht einmal für Schiffsböte fand sich die geringste Anstalt zum Anlegen. Es lag am Tage, daß nur, wie gesagt, das natürliche Spülwasser von der Mühle her aus dem Damme hinter der Stadt die Ursache war, daß nicht auch Haderslebens Seeweg sich allmählich in Wiesen verwandelt hatte. Wer unsern Fjord heruntersogelt, der kann noch heute Wiesen sehen, die früher augenscheinlich dem Seewege gehörten: so sieht man namentlich Nyegaard und Wonsbek gegenüber eine Landbucht, Den (die Insel) genannt, und hinter derselben quer hindurch Wiesen, wo offenbar früher ein Arm des Fjords sich hindurchzog: — aber freilich führt uns dies in eine Zeit und Beschaffenheit des Fjords hinein, von welcher keine Kunde auf uns gekommen ist.

Durch die Anlegung einer Zuckerraffinaderie *) in der Stadt an der Stelle, wo in alter Zeit der Bischofsitz war, und wo damals die Fischerböte zuerst anlegen mußten, damit dem Bischofe die erste Auswahl unter den frischen Fischen gesichert bliebe, wo aber jetzt nur eine Gasse sich findet, trat endlich, so scheint es, zuerst wieder die Nothwendigkeit hervor, für größere Schiffe oder doch Lichterfahrzeuge einen Weg bis an die Stadt zu suchen, weil man die schweren Zuckerkäffer nicht aus den gewöhnlichen Lichterböten im Wasser auf Wagen zu laden vermochte. Die nothgedrungene Aushülfe, zu diesem Zwecke auf ein ungewöhnliches Steigen des Wassers zu warten, mußte doch als gar zu dürftig, kostspielig und den Betrieb hemmend erscheinen, wobei nicht zu übersehen ist, daß in den Belten und der Ostsee kein regelmäßiges Steigen und Fallen des Wassers Statt findet. — Gewiß ist es, daß nicht eigennütziger Speculationsgeist unsere Hafensarbeiten künftlich hervorrief, sondern daß der durch den regen Sinn der Bewohner erweiterte Betrieb der Stadt in natürlicher Folge die Blicke der Bürgerschaft auf den traurigen Zustand ihres Hafens und Seeweges hingelenkt hat. Elvers nimmt in dem schon genannten Buche (S. VIII u. ff.) für Flensburg, die Stadt seiner Kindheit, die Ehre in Anspruch, daß sie nach dieser Seite hin die letzte Stadt ist, „in welcher sich das deutsche Bürgerthum in seiner ganzen Ehrenhaftigkeit bewährt hat:“ allein die neueste Zeit und die letzten Ereignisse lassen Hadersleben in solcher Ehre getrost Flensburg an die Seite treten,

*) Auf ihren Gebäuden findet sich die Jahrzahl 1795.

wie sehr auch Letzteres durch seine Lage von Alters her vor Ersterem begünstigt ist. Aber freilich wäre auch in Hadersleben die Gesamtheit schwerlich über nutzlose Klagen, als: „Das ist schlimm!“ oder: „Wenn's doch nicht so wäre!“ u. dgl. m. hinausgekommen, wenn nicht Einzelne die Sache Aller zu der Ihrigen gemacht, das rüstige Wort des Beginners gesprochen, und auch fernerhin dem allgemeinen Wunsche Thatkraft und Ausdauer geliehen hätten. *)

Ältere Bürger in Hadersleben wissen zu erzählen von ihrem letzten großen Schiffe, das, „Die Stadt Hadersleben“ genannt, bei besonders hohem Wasserstande sich in dem inneren Hafen (oder richtiger, wo jetzt der innere Hafen oder die Schiffswerfte ist) gesetzt, und dort im Schlamm lange festgesehen habe, so lange, bis es endlich verfault sei: **) aber das war doch nur ihren Kinderaugen so groß erschienen, während es freilich einen prächtigen Spielplatz abgeben mochte; — allein es hätte allerdings, schon durch seinen Namen, den Bürgersinn zu erneuter Thätigkeit anspornen sollen.

Wie sehr Hülfe Noth that, wenn Hadersleben nicht bald, wie gesagt, obgleich an einer Wasserader gelegen, die in die Ostsee hinausreichte, gänzlich von der belebenden Weltverbindung abgeschnitten sein sollte, das zeigt ein Blick auf die von dem Lieutenant Mörck im Auftrage der Hafengesellschaft mit Fleiß und Thätigkeit entworfene genaue Charte des Haderslebener Seeweges. Wf. freut sich mit Hülfe unseres betriebsamer Steindruckers Andersen nach Danckwerth und nach obiger Charte im angefügten Bilde zeigen zu können, wie viel bereits geleistet worden ist. — Von den 21,806 Ellen, die abgesehen vom Hafen, schiffbar gemacht werden mußten, wenn von der

*) Sogar in der neuesten Zeit scheint es, was zu bedauern ist, den Generalversammlungen der Hafengesellschaft bisweilen an reger Theilnahme der Mehrzahl der Mitglieder zu fehlen.

**) Freilich hört man daneben, daß selbiges nicht nur vom Hafenschlamm festgehalten wurde: vielmehr wird erzählt, der Schiffsführer habe nach seiner Rückkehr aus der Mittelsee sämtliche Rheder zu einem prächtigen Gastmahle aufs Schiff geladen, und sie hätten fröhlich geschmaust in der sichern Hoffnung auf einen reichen Gewinn; allein das Dessert nach dem Mahle, d. h. die Abrechnung, habe sie so in Schrecken gesetzt, daß sie eiligst das Schiff, und zwar für immer, im Stich gelassen hätten; und da auch der Kapitain es für gerathen gehalten habe, ein Gleiches zu thun, und nach der Mittelsee zurückgekehrt sei, um dort Makler zu werben, so sei das Schiff in einen unlöslichen Prozeß verwickelt, und so seinem trüben Geschick verfallen.

Eröffnung eines Seeverkehrs die Rede sein sollte, hatten etwa 3000 Ellen eine Tiefe von 3 — 5 Fuß, etwa 10,000 Ellen eine Tiefe wechselnd zwischen 5—7 Fuß, während die Tiefe der übrigen 10,000 Ellen abwechselte zwischen 7—10 Fuß, und an einzelnen Stellen, so in Snevringen (die Enge) und in der Bucht zwischen Den (die Insel) und Nyegaard und Wonsbek, bis 12—14 Fuß. Bedenkt man daneben, daß der Hafen, wie die Vergleichung der angefügten Charte zeigt, ganz neu gebildet werden mußte, und daß (s. die Charte) meistens eine ganz andere Richtung, folglich neue Bildung des Fahrwassers höchst wünschenswerth, zum Theil nothwendig war, worauf schon die treffende Seemannssprache hinwies, indem sie eine Stelle im Fjord Rathale (Rahenschwanz), eine andere Trapperne (die Treppen), eine dritte Ledet (eigl. æ Lei, s. nachher) nannte — so muß man eingestehen, daß ein höchst lebendiges Bewußtsein von dem, was unermüdlische Ausdauer vermag, dazu gehörte, um im alleinigen Vertrauen auf die Willigkeit und die eignen Kräfte einer nur kleinen und nicht reichen Bürgerschaft getrost die Hand an's Werk zu legen. Allein dieses Bewußtsein und ein solches Vertrauen sind grade die gesunden Quellen, aus denen der einzelnen bürgerlichen Gemeinschaft, wie dem gesammten Vaterlande dauernder Segen erwächst. Es wurde nicht durch eine plötzliche und schnell vorübergehende Anwendung von Außen her gewonnener großer Geldsummen eine Menge nahrungsloser fremder Arbeiter in die Stadt gelockt, von denen halb ein Theil dem Gemeinwesen zur Last fiel, *) so daß man hier nicht, wie anderswo, zu berechnen hatte, ob der gewonnene neue Verkehrsweg dem Gemeinwesen mehr Nutzen bringe, als die vermehrte Armenlast ihm schade, was selbst im glücklichen Falle nur zu viele einzelne Bürger werden verneinen müssen; denn es bleibt nun einmal unleugbar, daß bei vermehrter Zahl der Armen einzelne bereicherte Handelscomptoire nicht eines Gemeinwesens Glück ausmachen. Die Haderslebener Hafengesellschaft hat keinem Mitbürger seinen Broderwerb geschmälert oder genommen, wie

*) Leider hat sich ja die Furcht Einzelner, die weiter blickten, zu bekämpfen angefangen, daß ich aus den entlassenen Eisenbahnarbeitern ein bedenkliches und den Commünen gefährliches Proletariat bilde, und um der Arbeiter willen fortzufahren mit den Eisenbahnbauten, wird doch schwerlich auf die Dauer ausführbar sein.

len denselben vermehrt oder neu gegeben: — welche unter den Actiengesellschaften, die in neuerer Zeit künstliche Verkehrswege eröffneten, können ein Aehnliches von sich rühmen? — — Vf. gesteht, daß es ihm, während er dies schrieb, oft fast unheimlich erschien, wenn er daneben in den Zeitungen las, wie, auch unter uns, von vielen Seiten her die Staatsregierungen aufgefordert werden, durch Zuschüsse, Zinsengarantien u. dgl. m. Actiengesellschaften für die Eröffnung neuer Verkehrswege ins Leben zu rufen. „Unheimlich“ ist es dem Vf. erschienen, zwiefach dann, wenn die betreffenden einzelnen Städte dabei um ihres Vortheils willen das Gesamtwohl des Vaterlandes zu vergessen schienen. Wohin soll es führen, wenn durch solche Bestrebungen die fortschreitende Entwicklung eines Landes aus ihrer natürlichen Bahn herausgedrängt wird? — Wohin namentlich, wenn dies einen Staat trifft, dessen einzige, oder doch wichtigste Quelle des Wohlstandes der Ackerbau ist, der eben im Boden wurzelt und nicht in Projecten? *) — — Als vor einiger Zeit eine Eisenbahn bis Narøesund, am Kleinen Belt in der Nähe der Mündung unserer Föhrde, projectirt wurde, da fand sich, wie erzählt wird, auch ein Unterzeichner, welcher in der sichern Meinung unterschrieb, die Eisenbahn gehe bis Dresund, denn Narøesund kannte er nicht, also über den Großen wie den Kleinen Belt hinweg, wobei denn freilich die hier nöthigen Brücken nicht zu den kleinsten Eisenbahnbauten gehört hätten. Doch, Nichts neues unter dem Monde! — als, um Großes mit Kleinem zu vergleichen, **) (1718—1720) das berühmte Spiel mit Bubbles in der Börsengasse in London die Engländer wie im Schwindel ergriff, so fordert unter Anderem Jemand auf zur Unterzeichnung von: „Zwei Millionen zu einem gewissen vortheilhaften Zweck, der künftig bekannt gemacht werden solle“ — und findet in wenigen Stunden Abnehmer, denn man wollte eben nur Actien. Ja, als der berühmte, indeß von Einigen hochgepriesene John Law, als Generaldirector der königlichen Bank von Frankreich, i. J. 1719,

*) Die Landleute, welche am geneigtesten waren, sich neuen Projecten hinzugeben, und welche dieselben am eifrigsten und beredesten empfahlen, scheinen bisher noch nicht auf ihren eigenen Höfen und Pachtungen die besten Schlußrechnungen gemacht zu haben.

**) D. h. Wasserblasen, denn so nannte man mit Recht solche nur auf Actienschwindel berechnete Projecte.

mit seinen Actien unter Anderem eine halbe Million Fremder nach Paris in die Börsengasse der Franzosen lockte, da kam er, sich selbst stets überbietend, zuletzt so weit, ihnen einen Fond vorzurechnen, der 180 Mal größer war als ganz Europa an gangbarer Münze besaß, und man nahm dennoch seine Actien, bis endlich Tausende von reichen Familien an den Bettelstab gebracht waren, während den königlichen Finanzen doch nicht aufgeholfen wurde. — „Actienhandel ist ein Lotteriespiel, und verdirbt jedes Unternehmen, das große, wie das kleine!“ — das wird trefflich bewiesen in der sehr lehrreichen Schrift, die unter dem Titel: *Angliae Tutamen* (d. i. Englands Schutz) London 1695 herauskam, und die auch zum Schutze Deutschlands u. s. f. hätte reichen können, als das neueste Actienfieber heranschlich, und den allgemeinen merkantilischen Verkehr, wie die Wohlfahrt mancher Commüne, in dem innersten Leben angriff. — Auch für den Kaufmann und seinen merkantilischen Verkehr ist die Geschichte die rechte Lehrerin, aber — sie wird nur selten beachtet.

Es ist in der Geschichte unsrer Hafengesellschaft besonders erfreulich, daß auch später die Mehrzahl ihrer Mitglieder zu gesundem Sinnes war, als daß sie sich von den modernen Theorien Einzelner hätten verblenden und, ihren bisherigen Leitern ungetreu, sich in eine ihrem bisherigen Verfahren widerstreitende Dampfbahn hätten hineindrängen lassen sollen. Wf. würde bei dieser Erklärung das vorausgesetzte Kopfschütteln der unbedingten Dampffreunde scheuen, wenn nicht auch sie zugeben müßten, daß es Länder giebt, wie unser in die See hinausgestrecktes Vaterland, denen die Natur selbst — jeder Kunst Meisterin! — Verkehrswege darbietet, daß selbst der Dampf und seine Eisenbahn nur dann im Einzelnen auf Anwendung Anspruch machen kann, wenn dieselbe zweckmäßig ist, und daß die Eisenbahnen überhaupt erst dann für einen unbestreitbaren Segen der menschlichen Gesellschaft angesehen werden können, wenn sie nebst dem durch sie hervorgerufenen Verkehre bewiesen haben, daß sie fähig sind, der mit ihrem schenslichen Gefolge bisher noch nachschleichenden Verarmung voranzueilen, und sie zu überwinden. In Nord-Amerika tragen die Eisenbahnen Einwanderer — in Europa Auswanderer — das ist jedenfalls ein umgekehrtes Verhältniß. — Für die ausposaunte Behauptung, die durch die neuen Verkehrswege brodslos gewordenen Mitbürger

würden sich neuen Erwerbquellen zuwenden, so daß sich Alles in einem Menschenalter ausgleiche, fehlt bisher noch der historische Beweis, und es wird vergessen, daß Arme — Arme erzeugen, und daß in einem Menschenalter — Menschen leben! — Die Einrede Andern, es sei jetzt so die allgemeine Sitte, und die kleine Gemeinschaft müsse sich dem Allgemeinen anschließen, geht kaum aus wahren, selbstbewußtem Freiheitsfinne hervor.

Daß unsere Hafengesellschaft aber sich in ihrem unablässig fortgesetzten Wirken der vollen Billigung ihres Gemeinwesens erfreut, das haben nicht allein die Gaben Einzelner an sie bewiesen, sondern das findet seine thatsächliche Bestätigung in dem lebendigen Verkehre, der immer mannichfaltiger sich durch ihre Wirksamkeit entwickelt. Als vor einiger Zeit einige Bürger Haderslebens sich vereinigten, um ihrem Mitbürger Dr. Marcus durch ein Ehrengeschenk ihre Dankbarkeit zu bezeugen wegen seiner erfolgreichen Wirksamkeit für unsere erste Industrieausstellung, da fand der in der Festfreude ausgesprochene Dank an Hadersvogt Kier, dem unablässig thätigen Mitgliede in der Direction der Hafengesellschaft, die allgemeinste Anerkennung. *) Und allerdings werden Haderslebens Bürger es gerne anerkennen müssen, daß es, neben der blühenden Lage des die Stadt umgebenden Ackerbaues, vornehmlich der in Folge des Hafenbaues hervorgerufene Verkehr ist, welcher es der Stadt möglich gemacht hat, die mehrfachen Verluste der letzten Jahre, so namentlich die Entziehung der bisherigen Garnison, ohne merklichere Rückschritte zu ertragen, und welcher später hoffentlich unter günstigeren Umständen bewirken wird, daß Hadersleben wieder, um mit Danckwerth zu reden, „eine feine Stadt“ werde.

Nicht im ersten Anlaufe sollte die Sache gelingen. Ein Verein patriotisch gesinnter Männer stellte sich (1803?) die völlige Eröffnung des Seeweges, d. h. die Aufräumung des ganzen Reviers, wenn auch nur in einer ganz schmalen Rinne, **) zur Aufgabe, suchte ein ziemlich erhebliches Actien-

*) S. „Lyna.“ 1846. Nr. 47.

**) Man soll an eine so schmale Rinne gedacht haben, daß zur Zeit nur ein Schiff hindurchsegeln konnte, so daß ein Schiff, welches festlief, den ganzen Weg versperrte! — ein Weg, mit dem man sich auch anderswo, wenn freilich in kürzerem Maaße, so, wie es heißt, in der Fährde

kapital (18,000 Mk.?) zu diesem Zwecke zusammenzubringen, und hatte selbiges bereits zum Theil zusammengebracht. Unter welchen Bedingungen die Actien gezeichnet wurden, und wie die Statuten des Vereines vollständig lauteten, hat Wf. nicht genau erfahren können; indeß hat er sich überzeugt, daß auch in diesem ersten Vereine von einer Speculation auf Actien oder von einem Lottoricspiel nicht die Rede war, sondern von einem gemeinnützigen Unternehmen. Es scheint, daß sich bei genauerer Untersuchung manche Schwierigkeiten, namentlich die des zu weit und zu eng gesteckten Zieles, als unlösbar gezeigt haben: der Verein löste sich kaum geschlossen wieder auf, und der verfehlte Anlauf machte, wie es zu gehen pflegt, die Wiederaufnahme des Planes schwieriger, da es jetzt weit schwerer war, die allgemeine Theilnahme von Neuem zu erwecken, und da es sich nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge nicht erwarten ließ, daß die Unternehmer des ersten Vereins sich als Gönner und Beförderer eines neuen zeigen würden. Ehrentwerthe ältere Bürger gestehen, daß sie fast mit mitleidigem Lächeln es vernommen hätten, daß vornämlich junge Männer *) den beinahe wieder vergessenen Plan, die liebe Vaterstadt wiederum an's Meer zu führen, von Neuem aufgenommen hätten. Aber so weit war anfänglich der Plan nicht gesteckt. Mit unbewaffneten Augen konnte man von den Ruinen der alten Hansburg, oder von der zukünftigen Schiffbrücke aus den Weg verfolgen, den man zu eröffnen sich vornahm, aber freilich gleich in einer hinlänglichen Breite (50 Ellen), und für den also veränderten Plan gelang es, die fast erstorbene Theilnahme wieder zu erwecken. Es hatte nämlich die Noth in einer Entfernung von reichlich 2000 Ellen einen Löschplatz erzeugt, und durch Versenkung eines

nach Kolbing, begünstigt. Es wird daher auch erzählt, daß ein Paragraph der Statuten verlangte, ein Schiff, welches festlaufen konnte, dürfe gar nicht einlaufen: aber welche Garantie die Schiffsführer zu stellen hatten, daß sie dies wirklich nicht thaten, weiß Wf. nicht.

*) Freilich gehörte der durch seine mechanische Fertigkeit, durch seine praktische Tüchtigkeit, sowie durch seine rüstige Thatkraft ausgezeichnete Kammerassessor Petersen neben Hadersvøgt Nier zu den eigentlichen Begründern der Hafengesellschaft, und war keineswegs ein junger Mann: allein er gehörte zu den begabten Männern, die für industrielle Unternehmungen stets jugendlich begeistert bleiben. Petersen hat im Auftrage der Regierung eine Reihe ähnlicher Bauten geleitet, so auf Sprogøe, in Harsøfjord u. s. f., und die Haderslebener Hafengesellschaft ehrt in ihm den eigentlichen Baumeister ihrer Brücke.

alten Schiffes war eine sogen. Schiffbrücke, jetzt in der Erinnerung die alte Schiffbrücke genannt, gebildet worden, von wo die wenigen auf dem Seewege hergebrachten Waaren zu Wagen auf einem Umwege nach der Stadt, nordöstlich hinein, geschleppt wurden. Diesem Uebel abzuhelpfen, d. h. eine wirkliche Schiffbrücke bei der Stadt zu erbauen und das Fahrwasser aufzuräumen von dem alten Löschplatze bis zu dieser Schiffbrücke: — das war der erste Plan der neuen Hafengesellschaft. Auf 60 Actien à 150 Mk. wird ein Betriebscapital von 9000 Mk. zusammengebracht, *) unter Verzichtleistung auf Zinsen in den ersten fünf Jahren, sowie unter der Verpflichtung, auch später sich mit 4 pCt. zu begnügen, und alle Ueberschüsse zu ferneren Verbesserungen des Seeweges zu verwenden. — Das war kein Bubble: — auf solche Weise unterblieb das Lottospiel mit den Actien von selbst; — bei solchen Bedingungen wäre der neueste Schwindel mit den Eisenbahn-Actien nicht zu fürchten gewesen. Wenn wirklich die laut ausgesprochene Behauptung derjenigen, welche in unsern Tagen so eifrig und dringend zur Unterzeichnung auf Eisenbahn-Actien aufforderten, daß sie vornehmlich nur des Landes Wohl im Auge hätten, in der Wahrheit begründet war, so ließ sich diese Behauptung auf die einfachste Weise durch ähnliche Bedingungen unwiderleglich darthun. — Unser Hafenverein beschließt ferner, das Unternehmen durch jährlich zu erwählende unbesoldete Directeure leiten zu lassen, und erhielt unter dem 30sten Decbr. 1828 die Allerhöchste Sanction mit der Befugniß, ein genau normirtes, sehr niedrig gestelltes Hafengeld zu erheben. Es wurde der Stadt das Recht reservirt, in den Besitz des Hafens u. s. f., wenn sie es wünsche, einzutreten.

Indeß möchte Vf. noch einen Augenblick verweilen bei den Einzelheiten der Stiftung des Vereins. — Die Geschichte kann bei jedem gemeinnützigen Unternehmen, dem kleinen wie dem großen, die Gesinnung, aus welcher es

*) Viele gaben freilich, wie noch eingestanden wird, das Geld nur her in der Ueberzeugung, es gelte ein gemeinnütziges Unternehmen, aber Zinsen würden sie, wie sie meinten, nicht bekommen.

hervorging und mit welcher es unterstützt wurde, nicht übersehen, denn diese giebt dem Unternehmen seinen inneren und wesentlichen Character, und daraus muß die Geschichte ihre Vermuthung über den ferneren Erfolg hauptsächlich herleiten. Auch möchte es, zumal in unsrer Zeit der selbstsüchtigen Speculationen, nicht ohne Interesse sein, dem Ursprunge eines Vereines, der in allen Beziehungen den Ehrennamen eines „gemeinnützigen“ Vereines verdient, eine kleine Weile zuzusehen. — Unter dem 9ten Novbr. 1826 suchte Hadersvogt Kier, damals Obergerichtsadvokat, durch eine gedruckte Aufforderung die allgemeine Theilnahme seiner Mitbürger zu wecken. Er sagt: „Unsere Vorfahren haben diesseits der Windmühle“ — (wo jetzt wieder in rascher Folge neugebaute Schiffe in das neugegrabene Bassin des neugebauten Hafens hinabgleiten) — „dreimastige (?) Schiffe gebaut, und jetzt kann ein kleines Sandboot bei mittlerem Wasserstande nur mit vieler Noth und Mühe beladen bis dahin gelangen. Wir vernachlässigen unsern Hafen gänzlich, so wie es vor uns geschehen ist, und wäre das große Bassin, durch welches die Wassermühle getrieben wird, nicht im Rücken desselben so günstig gelegen, daß die davon ausgehende Strömung beständig als fortschaffendes Mittel diene, so hätten wir es schon längst erlebt, da Schilf und Gras wachsen zu sehen, wo die letzte Welle der herrlichen Ostsee uns noch, wenn gleich schwach, daran zu erinnern scheint, daß es noch Zeit sei, unsere Verbindung mit dem Meere zu erhalten.“ — Den großen Vorzug hat allerdings der Haderslebener Hafen und Fjord vor manchem ähnlichen Seewege, daß ein natürliches und nicht verriegeltes Spülwasser ihn durchströmt. Die nächste Quelle desselben ist der an der entgegengesetzten, westlichen und südlichen, Seite *) der Stadt gelegene, dreiviertel Meile lange und meistens eine viertel Meile breite, nach älterer Meinung (s. nachher) 900 Tonnen Landes enthaltende Landsee, der Haderslebener Damm genannt. Es hängt dieser Landsee, wenigstens nach seinem jetzigen großen Umfange, genau mit der Geschichte der Stadt und ihrer alten Schlösser zusammen. Das älteste Haderslebener Schloß, Haderslevhuus, **)

*) Siehe die angefügte Charte, wo das östliche Ende des Damms zu sehen ist.

***) Selbiges existirte schon 1316, sfr. Lautrup's Chron. S. 18 u. ff., und namentlich zwei bedeutende und für die Geschichte der Herzogthümer Schleswig und Holstein nach beiden Seiten höchst wichtige historische Erinnerungen knüpfen an dasselbe an. Christian I. empfing hier den

lag ca. 1000 Schritt vom äußersten Ende der damaligen Stadt gegen Westen, auf dem Berge Bøghoved (Buchenhaupt), von wo noch heute eine schöne Aussicht ist über den Damm, die Stadt und ihre nächste Umgebung. Der Herzog Hans ließ das Schloß 1557 abbrechen, und erbaute seine Hansburg im Osten der Stadt, einer Sage nach, weil ein Verwandter, der ihn besuchte, sein Schloß ein Räuberneß genannt hatte. So trat, der Sitte unsers Landes gemäß, an die Stelle des Bergschlosses ein mit Wasser umgebenes Schloß. In der Nähe von Haderslevhuus lag, wie solches gewöhnlich war, auch die Herzogliche Mühle, und sie folgte später der Hansburg nach, indem sie im Südosten der Stadt den Platz erhielt, wo sie noch sich befindet, wie auch die Stadt selbst sich seitdem von Westen nach Osten hingezogen hat. Das von der alten Mühle her bei der Stadt vorbei in den Fjord sich ergießende Wasser bildete damals zwei Arme, im Süden und Norden von Neu-Hadersleben, wie wir auf unsrer Charte sehen, die außerdem durch zwei Kanäle mit einander verbunden waren, und so die Hansburg rings umschlossen. Jetzt findet sich nur noch die Verbindung des Dammes mit dem Fjord durch den südlichen Arm bei der Mühle vorbei, und die übrigen Wasserwege sind bis auf verschwindende Erinnerungen älterer Bürger vergessen. Der nördliche Arm trennte, wie wir sehen, Alt- und Neu-Hadersleben, und beide Stadttheile waren durch zwei Brücken, daher das Wappen der Stadt, mit einander verbunden. — Es ist anzunehmen, daß dem Wasser, zum Nutzen der neuangelegten Mühle, als Hauptweg der südliche Arm angewiesen wurde; und da zugleich die Mühle, um ihr reichliches Wasser zu sichern, auf einer bedeutenden Erhöhung angelegt wurde, so ist es mehr als wahrscheinlich, daß das gehemmte Wasser einen großen Landstrich überströmte und den jetzigen

1sten Septbr. 1448 die Wahl zum Könige von Dänemark, und der Prinz Christian, nachher König Christian III., leitete von hier aus, als Statthalter seines Vaters Friederich I., die Einführung der Reformation in die Herzogthümer; so daß wir in unsrer Reformationsgeschichte immer wieder hören, daß die von Deutschland herberufenen evangelischen Prediger zuerst eine kurze Zeit vor dem Prinzen auf Haderslevhuus predigten, und dann in die Städte des Landes gesandt wurden. — Weshalb hat man bei unserm letzten Reformationsjubiläum nicht an Bøghoved gedacht? — Auch unsre Zeit hätte wahrlich Grund genug des Berges zu gedenken: der Zusammenhang zwischen jenen beiden Ereignissen und unsern Tagen liegt auf der Hand.

Damm bildete. Wie bedeutend die Veränderung war, welche dadurch die Umgebung der Stadt erlitt, erhellt schon daraus, daß die Landstraße von Ripen quer durch den jetzigen Damm ging, und daß sich das westliche Hauptthor der Stadt in dem jetzt vom Damme umschlossenen südwestlichen Stadttheile befand. Auch finden sich die Beweise dafür, daß der Herzog Hans den angrenzenden Landbewohnern Ersatz gab für das verlorne Land. Das Dorf Erles, an der Südseite des Dammes, hatte damals einen Weg quer durch den Damm nach seiner Kirche in Alt-Hadersleben, der nur durch einen Steg über den Bach, der von der alten Mühle herkam, verbunden war, während die Dorfbewohner jetzt nur durch fremdes Kirchengebiet, durch Neu-Hadersleben, zu ihrer Kirche hingelangen können. Das Hoffeld der Hansburg lag an beiden Seiten der Föhrde, namentlich an der nördlichen Seite, weshalb auch, wie wir auf unsrer Charte sehen, kleine Brücken vom Schlosse hinüberführten; von den Pfählen der Brücke über den südlichen Arm stehen noch einige, während einige, die das Fahrwasser beengten, im vorigen Jahre mit vieler Mühe herausgehoben wurden.

Vf. erlaubt sich hier in der Kürze eines Planes zu gedenken, der vor einiger Zeit lebhaft besprochen wurde, und der mit dem Seewege unsrer Stadt in genauer Verbindung steht. Daß durch die Anlegung der Mühle eine so bedeutende Fläche allem Anscheine nach sehr fruchtbaren Landes vom Wasser überströmt wurde, das mag man in damaligen Zeiten mit Gleichmuth angesehen haben: allein jetzt, wo das Land zu einem so hohen Werthe gelangt ist, und wo es immer deutlicher erkannt wird, daß das materielle Wohl unsers Vaterlandes vorzüglich beruht in möglichst sorgfältiger Benutzung des Bodens, jetzt konnte der Wunsch nicht ausbleiben und wird jedenfalls wiederkehren, dem Wasser seinen unrechtmäßig erworbenen Besitz wiederum zu entreißen. Ist doch im vorigen Jahre unter Bewohnern zweier benachbarten Kirchspiele, Wilstrup und Hoptrup, der Plan lebhaft angeregt worden, der Ostsee eine Strecke von ca. 200 Tonnen Land, die sie, so viel man weiß, stets besaß, durch gemeinsame Anstrengung zu entreißen. — Ein wie großes Stück Land übrigens durch theilweise Entwässerung des Dammes gewonnen werden würde, scheint noch nicht genau ermittelt zu sein. Nach älterer Angabe enthält er, wie gesagt, 900 Tonnen Land: allein nach

einer neueren Ausmessung, die aber nur nach einer alten Charte (vom Jahre 1771?) gemacht ist, sind nur reichlich 600 Tonnen ausfindig gemacht worden, und mag die wahre Zahl vielleicht in der Mitte liegen. Nach einer motivirten Berechnung, deren Richtigkeit um so wahrscheinlicher scheint, da das Wasser im Damme bei gewöhnlichem Wasserstande ca. 5 Ellen höher steht, als das Wasser im Fjord und Hafen, könnten reichlich zwei Drittheile des Dammes ohne Anwendung künstlicher Mittel trocken gelegt werden, so daß vielleicht gegen 500 Tonnen Land wiederum fruchtbringend gemacht würden. *) Daß es auch unter uns nicht an der Behauptung fehlt, unser Damme sei zum Theil unergründlich tief, wird Denjenigen nicht wundern, dem es bekannt ist, daß bei der Mehrzahl unsrer Landschaften dieselbe Sage sich findet; — geben doch auch die Segeberger die Tiefe ihres See's

*) Wf. erlaubt sich die aufgeworfene Frage durch einige hinzugefügte Bemerkungen zu erläutern. — Zuerst darf nicht übersehen werden, daß ein nicht kleiner Theil der Bürger Haderlebens wenigstens zum Theil vom Ackerbau lebt, daß bisher keine des Namens werthe Wiesen sich in der Nähe der Stadt finden, dagegen nach der einen Seite große Strecken leichten Landes, das mithin durch die theilweise Trockenlegung des Dammes der Werth des Landes, sowie dieser Zweig des bürgerlichen Betriebes wesentlich gehoben würde. — In Hinsicht auf den allgemeinen Gewinn und auf die Staatskasse ist zu bemerken: nach dem niedrigsten Anschlage würden ca. 400 Tonnen gr. M. Wiesenland gewonnen, wofür, besonders bei geregelter Ueberrieselung, nach wenigen Jahren 30 bis 45 Mk. a Tonne in jährlicher Miete wenigstens bezahlt werden würden, da ein hiesiges, d. h. kleines Fuder Heu gewöhnlich 15 Mk. kostet, und da bereits für das Ackerland der alternative verhäuerten Stadtländereien 45 bis 50 Mk. a Tonne bezahlt werden, obgleich die Verheuerung nur auf 4 Jahre geschieht und die Düngung dem Kontrakte gemäß sehr reichlich beschafft werden muß. Wer den nach seiner Meinung eintretenden Verlust an schöner Umgebung der Stadt doch in Anschlag bringt, darf nicht vergessen, daß, in natürlicher Folge des neugewonnenen Reichthums an Wiesen, die weiten Flächen unfruchtbaren Sandlandes, die bisher noch im Süden und besonders Südosten nahe an die Stadt grenzten, nebst den Nesten der Heide sich allmählich in fruchtbare Aecker verwandeln würden. — Für die Staatskasse ist der Gewinn um so sicher, da die Mühlen-Gebäude nach dem jetzigen Häuserwerthe wenigstens 20000 Mk. werth sind, und da, wenn etwa mit der Mühle die bisherige Zwangspflicht aufgehoben würde, als Ersatz ein nicht unwesentlicher Theil der bisherigen Mühlenpacht einkommen müßte. Der Wunsch, den Mühlenzwang aufgehoben zu sehen, wird mit dem steigenden Verkehre immer allgemeiner; — es liegt nahe, daß bei dem vorgeschlagenen Unternehmen die Erreichung desselben für Haderleben nicht schwierig wäre. — Die Entwässerung kann nicht schwierig sein, da der Abfluskanal bereits 15 1/2 Ellen breit ist, und das Gefälle 76 Zell, die gewöhnliche Wasserhöhe ca. 35 Zell beträgt, also die einfache Oeffnung der Mühlenschleusen schon eine bedeutende Wassermenge hindurchlassen würde.

für ganz genau übereinstimmend mit der Höhe ihres Kalkberges an: unsere habende Jugend kennt dagegen Stellen genug im Damme, wo sie den Grund erreichen kann. — Es scheint unzweifelhaft zu sein, daß die angegebene theilweise Entwässerung ohne erhebliche Kosten, durch Oeffnung der Mühlenschleusen und durch Begrümmung der Erhöhung bei der Mühle zu bewerkstelligen wäre; daß der Ertrag des gewonnenen Landes den Ertrag der Mühle weit übertreffen würde, liegt auf der Hand. Würde sich, was immer noch zweifelhaft ist, die Anwendung der Dampfkraft als Ersatz des die Mühle treibenden Wassers nothwendig zeigen, so wäre dieselbe hier an ihrem rechten Platze, — d. h. zur Ergänzung, nicht zur Verdrängung der natürlichen Kräfte. Dennoch scheint der genannte Wunsch bisher mehr Gegner, als Freunde gehabt zu haben: Einige, wozu namentlich die Besitzer der an den Damm gränzenden Gärten zu gehören scheinen, bedauern den Verlust, den die schöne Umgebung der Stadt durch die Entwässerung des Dammes erleiden würde, und Andere fürchten eine daraus sich entwickelnde, wenigstens vorübergehende Verunreinigung der Luft. Ersteren kann man erwidern, daß reiche und belebte, und von einem Wasserströme durchschnittene Wiesenflächen ein nicht minder schöner Schmuck der Gegend sind, als eine Wasserfläche, die höchstens von einem Fischerboote durchschnitten wird, und Letzteren, daß jedenfalls auch ferner eine bedeutende Wasserströmung die Luft erfrischen würde. — Daß durch eine solche theilweise Entwässerung des Dammes dem Hafen und Fjord das ihm so dienliche Spülwasser entzogen würde, ist so wenig zu fürchten, daß es vielmehr nicht unmöglich ist, daß das auf ein Drittheil verengte Mühlenbassin bei dem bedeutenden steten Zuflusse hinreichendes Wasser zum Treiben der Mühle behielte, obgleich freilich überschlägiges Wasser wegen des wechselnden Wasserstandes im Fjord nicht anwendbar ist. Dagegen hat ein Mann, der mit ähnlichen Arbeiten bekannt ist, dem Vf. erzählt, daß eine solche Entwässerung, zweckmäßig geleitet und unterstützt von passenden Krahmaschinen u. s. f., sich zu einer nicht unbedeutenden ferneren Aufräumung des Hafens nutzbar machen ließe. Den Spott, daß man sich später in dem Bette unsers Spülwassers, wie neuerlichst von einem der Gegend kundigen Landmanne gesagt wurde in Beziehung auf das künftich heranzuleitende Spülwasser des Husumer Hafens, Mittags im Sommer schlafen legen wolle, haben wir jedenfalls nicht zu fürchten.

Rehren wir zu Kier zurück. Er sagt ferner: „Unsere Stadt liegt in einer Gegend, die reich ist an allen Produkten des Landbaues. An sich nicht unbedeutend, wird sie dadurch noch bedeutender, daß sie den Mittelpunkt eines Districtes von fast 50 D.=Meilen bildet, und hinlängliche Geldmittel zu besitzen scheint, um ihren Handel wesentlich zu vermehren. Es fehlt ihr aber eine Hauptbedingung eines blühenden Handels, eine leichte Communication mit dem Meere.“ — Von wie großer Bedeutung es für den Landmann ist, in möglichster Nähe eine Stadt zu finden, welche auf einem bequemen in den Weltverkehr hinausreichenden Wege die Landesprodukte versenden kann, das kann Niemandem, der um sich geblickt hat, entgehen. Wo günstige Transportwege eröffnet werden, da verschwindet selbst die Haide in fast unbegreiflicher Schnelligkeit, und es wird dem fruchtbaren Boden, dem jene noch fehlen, schwer zu folgen. Was die Umgegend Haderslebens bereits der Hafengesellschaft verdankt, wird zwar bis jetzt unter den Landleuten nur von Wenigen geahnt, da es selbst in der Stadt nicht an solchen fehlt, die, eben weil die Hafenarbeiten stets und ohne Geräusch, aber gerade deshalb dem nicht um sich Blickenden unbemerkt fortschreiten, die bedeutenden Erfolge kaum gewahr werden. Der fast unglaublich gestiegene Werth des Landbesitzes in der Umgegend Haderslebens *) läßt sich schwerlich aus allgemeinen Verhältnissen allein erklären. Daß Korn, Butter und Speck zur Versendung

*) So kostete z. B. eine Hufe von mittlerer Größe, Wilsrupgaard, reichlich 76 Tonnen Land groß, 1824 auf öffentlicher Auction 580 Rthl. Cour.; in derselben Weise 1844 verkauft kostete sie 8610 Rthl. Cour., und würde in diesem Augenblicke wahrscheinlich an 1000 Rthl. höher zu stehen kommen. Ein größerer Hof wurde 1824 für ca. 4000 Rthl. angenommen, 1825 für ca. 6000 Rthl. verkauft, und jetzt sind 30,000 Rthl. dafür geboten, während der Besitzer 35,000 Rthl. verlangt; einem andern größeren Hofe, der jetzt von ähnlichem Werthe ist, schenkte die Staatskasse damals 800 Rthl., um nur einen Käufer zu finden: — kurz, es ist der Werth des Landbesitzes in der Umgegend Haderslebens in den letzten 20 Jahren um's Zehnfache gestiegen. Freilich fand auch früher ein ähnlicher dem Wechsel der Kornpreise oder des Geldwerthes folgender Wechsel des Landwerthes Statt, so daß sich eben so hohe Kaufsummen notirt finden: allein die jetzige Steigerung ist in einem so natürlichen Zusammenhange mit dem erleichterten Verkehre, und der diesem folgenden besseren Cultur des Bodens fortgeschritten, daß ein ähnliches Herabsinken unseres Landwerthes, ohne eine allgemeine Entwerthung alles Besitzes, wovon die gütige Vorsehung unser Vaterland bewahren wolle, nicht scheint zu fürchten zu sein.

in Hadersleben geliefert wurde, muß früher zu den durch besondere Conjunctionen hervorgerufenen Seltenheiten gehört haben, denn alle Versendung mußte pr. Klasse geschehen, während jetzt die Haderslebener Schiffsliste — auch eine neue Erscheinung! — wöchentlich davon erzählt. *) Wer die langen Reihen Korn- und Butterwagen in die Stadt hineinziehen sieht, muß zunächst nach dem Hafen hin seinen Blick wenden. Es bleibt unleugbar, daß willige Käufer die nothwendige Voraussetzung williger Producenten sind. — Auch scheint neuerlichst wenigstens nach einer Seite hin die Bedeutung des Schiffsverkehrs unsern Landleuten einzuleuchten. Neben zweien größeren Schiffen, die auf unserer Schiffswerfte im Bau begriffen waren, wurde schon der Bau eines dritten beschlossen, dessen Aheber größtentheils Landleute der Umgegend sind: dergleichen war doch bisher nicht die Sache unseres Landmannes.

Hier sagt ferner: „Ein vernünftiger, erfolgreicher Anfang spornt zur Fortsetzung an; unmerklich rückt man der Vollendung näher, und am Ziele erstaunt man über den kurzen und leichten Weg!“ — und diese Vorhersagung hat sich vollständig erfüllt. — Daraus spricht sich aber der ächte Bürgersinn aus, der das Land beglückt, mag er auch in seiner Prunklosigkeit oft übersehen oder vergessen werden. Ahtzehn Jahre ist in diesem Sinne unverdrossen gearbeitet worden, und wo bisher eine wüste Sandfläche war, da regt sich jetzt der lebendigste Verkehr; wo früher ein Sandboot mit Mühe seinen Weg schlich, da gleiten jetzt neugebaute Schiffe, bis 80 C.=L. und darüber groß, in die Fluth hinab, und finden den Weg eröffnet in die Ostsee hinaus und nach fernen Welttheilen hin.

Folgen wir dem ferneren Verlaufe. Das Unternehmen wurde, wie bemerkt, anfänglich keineswegs von allen Bewohnern Haderslebens günstig aufgenommen. Hier bemerkte, daß unter dem Namen „Prickengeld“ — von den Pricken, den Merkzeichen des dürftigen Fahrwassers, so genannt — bisher

*) Bf. will nur daran erinnern, daß der Uebergang von dem auf die sogen. Ochsenwirthschaft gerichteten Ackerbau zu der Meiereiwirthschaft für einen wesentlichen Fortschritt erklärt wird, daß derselbe nur ausführbar ist, wo leichter Absatz eintritt, und daß in der Umgegend Haderslebens erst in neuester Zeit die Milchwirthschaft allgemeiner zu werden anfängt.

ca. 300 Mk. jährlich einkämen, wovon der Lortse und Prickentwärter die Hälfte bekomme, während die andere Hälfte seit etwa 10 Jahren in die Stadtkasse eingingen; er nahm an, der Magistrat wolle das so gesammelte Kapital zum Besten des Hafens anwenden, konnte aber dafür freilich keine Beweise finden. Die um Weihnachten 1826 von ihm entworfenen Statuten wurden von der Gesellschaft angenommen und zur Allerhöchsten Bestätigung eingesandt: allein diese wurde, wie gesagt, erst den 30. Decbr. 1828 erreicht, weil der Magistrat sich ungünstig über die Pläne der Gesellschaft erklärte, so daß die Allerhöchste Confirmation erst nach vielen und zuletzt scharf gegen den Magistrat gerichteten Monitorien erwirkt werden konnte. Die Behauptung, der Hafen müsse Eigenthum der Stadt bleiben, fand in der Vergangenheit in der That keinen Schutz, und scheint auch seitdem vom Magistrate keineswegs festgehalten zu werden.

Mit dem Frühling des Jahres 1829 wurde also die Arbeit begonnen, und so rasch gefördert, daß mit dem Schlusse des Jahres 1831 die Schiffbrücke neu gebaut, vor derselben das nöthige Bassin ausgegraben, und von da bis zur sogen. alten Schiffbrücke (3000 Ellen) ein Fahrwasser, 6 Fuß tief, neu gebildet war. Mit dem Schlusse dieser ersten Periode (1829—1831) war also der Zweck, den die Gesellschaft sich ursprünglich gesetzt hatte, vollständig erreicht. Allein die Gesamtausgabe belief sich auf 14,760 Mk. 15½ fl., und damit war das Einschuß-Kapital (9000 Mk.) nebst dem Ueberschusse der Einnahme verbraucht. Wäre Actien-speculation die innere Triebfeder der Gesellschaft gewesen, und nicht Liebe zu dem Gemeinwesen, dem sie angehörte, so hätte die Gesellschaft in obigem Resultate ihr Ende gefunden, oder doch das Ende ihres Wirkens, und ihr künftiges Zusammenhalten hätte nur beruht in dem Wunsche der Einzelnen, die Zinsen zu genießen von dem eingelegten Kapital. Allein jede Zinsen-Erhöhung hatte die Gesellschaft von Anfang an zurückgewiesen: der Aublick des neuen Hafens, dessen ersten Pfahl man vor kurzer Zeit freudig begrüßt hatte, mußte auch in Einzelnen derjenigen, die bisher nur einem Antriebe von Außen her gefolgt waren, den Wunsch erwecken, fortzuschreiten in der Eröffnung des ganzen Seeweges, um die neue Brücke belebt zu sehen von ankommenden und absegelnden Schiffen. Dennoch — denn die

Thatkraft, welche rüstig fortschreitet, obgleich das Gelingen nur noch einer ferneren Zukunft anzugehören scheint, ist nicht das Eigenthum vieler Menschen, — dennoch hatte die Gesellschaft ihre fortschreitende Wirksamkeit, namentlich in der nächsten Periode, zunächst nur dem Beispiele und der fortgesetzten Ermunterung ihrer unverdrossenen ersten Begründer und Lenker zu danken. Wf. weiß, daß er auf die Einstimmung der überwiegendsten Mehrzahl in der Hafengesellschaft rechnen kann, indem er behauptet, daß die Mitglieder in ihrer gerechten Freude über das bedeutende, gegenwärtig vorliegende Resultat ihres Zusammenwirkens es nicht verkennen, welchen Männern Gadersleben dafür zunächst seinen Dank schuldig ist. Daß mit dem gewonnenen ersten Resultate in einer größeren Zahl der Mitglieder die Thatkraft lebendig erwachte, ist eben der erste Segen eines solchen bürgerlichen Zusammenwirkens.

Die zweite Periode unserer Hafengesellschaft geht v. J. 1832—1839, und umfaßt diejenige Zeit ihres Wirkens, in welcher viele Arbeit und geringer Lohn ihr Loos war. Das Gelingen ist der schönste und oft einzige Lohn des gemeinnützigen Wirkens, wenn man an den höheren Lohn, den der inneren Befriedigung, nicht denken will. In der ersten Periode war das Ziel zwar nur in der Nähe abgesteckt, allein man konnte der Erreichung desselben Schritt vor Schritt folgen; in der dritten und letzten Periode reicht das Ziel bis in die Ostsee hinaus, allein es ist zugleich die Geldkraft der Gesellschaft so sehr gewachsen; daß ihr ein noch weiter gestecktes Ziel erreichbar scheinen müßte, zumal da sie sich stützen kann auf schon gemachte Erfahrung. In der mittleren Periode (1832—1839) aber mußte der Hauptantrieb zur Fortsetzung des Werks hervorgehen aus dem Bewußtsein, einen guten Zweck zu haben, und aus dem Entschlusse, fortarbeiten zu wollen. Damals vor Allem hing nothwendig das lebendige Fortwirken der Gesellschaft von der unermüdblichen Theilnahme Einzelner ab, das bewiesen auch die einzelnen Zusammenkünfte und Berathungen der Mitglieder, während die Sache jetzt so weit gefördert ist, daß sie in sich selbst den nothwendigen Antrieb zur Fortsetzung enthält. Aber vielleicht bedarf sie jetzt um so mehr der fortgesetzten Leitung, um nicht jetzt durch Uebersülle der Kraft, wie früher durch den Mangel derselben, auf eine schiefe Bahn zu gerathen und unterzugehen.

Es war also das eingelegte Kapital mit dem Schlusse des Jahres 1831 verbraucht, und da für den Anfang weder eine bedeutende Steigerung der Hafeneinnahme in lockende Aussicht gestellt war, noch erfolgte, während man in keiner Weise versuchte durch weitausgespinnene Projekte den natürlichen Lauf der Sache zu unterbrechen, so mußte man es mit Ruhe ansehen, daß in den Jahren 1833, 1836, 1837, 1839 die Aufräumung des Fjords unterbrochen wurde, um die Arbeitskräfte für die übrigen Jahre zu sammeln. Wenn man die Häfen unseres Staates, namentlich im Königreiche, besucht, so hört man an sehr vielen Stellen von bedeutenden Hafen- und Mudder-Arbeiten, allein nicht selten zugleich von bedeutenden Summen, die zu diesem Zwecke aus der Staatskasse den Commünen zugeflossen sind. Wäre auch unser Hafen u. s. f. Eigenthum der Stadt geworden, welches, wie man sagt, anfänglich und auch später Einzelne wünschten, so ist es mehr als wahrscheinlich, daß derselbe Weg eingeschlagen worden wäre, und dann wären auch in Hadersleben die Folgen nicht ausgeblieben: — der einzelne Bürger hätte an der Hafenarbeit möglichst zu verdienen gesucht, von freiwilligen Gaben hätte nicht die Rede sein können. Als in der Noth des vorigen Winters eine große Versammlung (*Meeting*) in Schottland gehalten wurde, da erklärte man sich gegen die durch Geld der Regierung unternommenen öffentlichen Arbeiten, denn das heiße die private Thätigkeit vernichten. Als der für die Schifffahrt an unserer Westküste allerdings sehr wichtige Hafen bei List angelegt wurde, da behandelte man das Unternehmen als Communesache, und der Staat gab eine große Summe dazu her; da nun aber wenigstens die Zinsen bezahlt werden sollten, so mußte bei jeder neuen Anforderung eine neue Bitte um Nachlaß eingereicht werden, denn eine solche Zahlung war freilich für den kleinen Ort unerswinglich: — auf solche Weise und durch solche Erfahrungen wird die industrielle Thätigkeit nicht befördert. — Sehr erfreulich war es, daß unsere Hafengesellschaft auch in der zweiten trüben Periode nicht auf den Gedanken kam, ihre Freiheit und Selbstständigkeit um einer Summe aus der Staatskasse willen aufzuopfern. Mochte die Arbeit immerhin in einzelnen Jahren ruhen, wenn das Werk nur ein kräftiges Mittel zur Förderung und Belebung des Gemeinnes blieb. Der Lohn

blieb nicht aus: der Kaufmann und Rathsherr J. C. Holm und der Propst Strodtmann forderten, jeder durch ein freiwilliges Geschenk von 300 Mk., zur Fortsetzung des begonnenen Werkes thatkräftig auf. Daß Herr J. C. Holm sein Geschenk bei seiner Wahl zum Rathsherrn anstatt des sonst üblichen Rathsherrnschmaußes gab, und Herr Strodtmann in ähnlicher Veranlassung bei seinem Jubiläum, ließ zugleich deutlich erkennen, in welchem Lichte man in der Stadt die Hafengesellschaft sah, und war eine Mahnung zu gemeinnützigem Sinne und Wirken, die auch in andern Beziehungen nicht leicht überhört werden konnte.

Aber freilich thaten Gaben dieser Art unsrer Gesellschaft recht sehr Noth. Im Jahre 1839 waren ihre Fonds so sehr erschöpft, daß, wollte man nicht jeden Fortschritt aufgeben und sich auf bloße Erhaltung des schon gewonnenen Resultats beschränken, eine Anleihe nothwendig schien. Dagegen erwachte in der Gesellschaft selbst, wie auch öffentliche Erörterungen aus jener Zeit zeigen, ein sehr lebhafter Widerstand. Wf. kann diejenigen nicht tadeln, welche sich dem zu raschen Fortschreiten widersetzten, findet vielmehr ihren Widerstand wohlbegründet, denn die bisherige Zunahme der Hafeneinnahme berechtigte noch immer kaum zu kühnen Erwartungen; — allein die nächste Zukunft sollte zeigen, daß die Hoffnungen derer, welche auch damals das Vertrauen nicht fahren ließen, nicht auf Sand gebaut waren. Es bewährte sich abermals das Sprichwort: „Wo die Noth am größten ist, da ist die Hülfe am nächsten!“ — und wiederum kam aus der Mitte der Bürger die Hülfe.

Der im Jahre 1843 verstorbene Justizrath Rübner bot im Anfange des Jahres 1840 der Hafengesellschaft, ohne bisher ihr Mitglied gewesen zu sein, die bedeutende Summe von 6000 Mk. an, unter dem Vorbehalte von 4 pCt. Zinsen auf seine Lebenszeit, indem er erklärte, daß er dem Hafen in seiner letztwilligen Disposition diese Summe als Legat ausgesetzt habe und willig sei, dieselbe unter den damaligen dringenden Umständen sofort unter obiger Bedingung auszusahlen. Diese Hülfe war zwiefach dankenswerth, weil sie rechtzeitig dargereicht wurde. Mit Freuden ergriff die Gesellschaft die rettende Hand, denn sie vereinigte auf die schönste Weise die unter den Mitgliedern hervorgetretenen verschiedenen Ansichten. Es wurde dem Herrn

Justizrath, damaligen Reitvogt Rübner das Diplom als Ehrenmitglied der Hafengesellschaft überreicht, welches, in schöner Form geschrieben von unserm jetzt so unglücklichen Kalligraphen Christiausen, die Inschrift enthielt:

In dankbarer Anerkennung

der grossen Verdienste um das Hafenesen der Stadt Hadersleben, welche Er Sich durch das Geschenk einer Summe von

2 0 0 0 R e i c h s t h a l e r C o u r a n t

zur Förderung des Hafensbaues erworben,

hat die Hafengesellschaft in der Generalversammlung vom 23sten März 1840 den Herrn Reitvogt

Nicolaus Rübner

einstimmig zum

E h r e n m i t g l i e d e

der hiesigen Allerhöchst autorisirten Hafengesellschaft ernannt, welches in Folge speciellen Auftrages durch die unterzeichnete p. t. Direction bezeugt wird.

Hadersleben, den 29. März 1840.

KIER. C. A. PETERSEN. J. C. PETERSEN.

Ein Document, welches im Besitze der Familie ist und zu bleiben verdient, denn leider scheinen in unserer Zeit die Ehrendenkmäler dieser Art immer feltner zu werden. Haderslebens Bürger freuten sich, daß das unerschütterliche Vertrauen auf die endliche Erreichung eines guten Zweckes sich nicht getäuscht sah.

Mit dem Jahre 1840 begann also die dritte und noch gegenwärtige Periode unsrer Hafengesellschaft, diejenige, in welcher Hadersleben sagen darf, daß sein Seeweg neueröffnet ist, und zwar zu einer größeren Tiefe und einer regelmäßigeren Richtung (s. die Charte), als er aller Wahrscheinlichkeit nach jemals gehabt hat.

Auch in Beziehung auf die zu erzielende Tiefe liegt es klar vor, daß die Gesellschaft ihrem faktischen Wahlspruche: „Vom Kleinen zum

Großen!“ stets treu geblieben ist. Anfänglich wollte sie sich mit der durchaus nothwendigen Richtung des Fahrwassers und mit einer Tiefe von 6 Fuß begnügen. Ermuthigt durch Nübner's rechtzeitiges Geschenk beschloß sie in der Generalversammlung vom 28. März 1840 ihrem Seewege eine Tiefe von 7 Fuß zu geben. Endlich, als die große Gabe der Madame Jwersen, über welche wir uns zu freuen noch Gelegenheit haben werden, in sichrer Aussicht stand, gewann sie den Muth, eine Tiefe von 8 Fuß (dänisch) zu verlangen. Bedenkt man daneben, daß an vielen und langen Strecken ein Fahrwasser zu der genannten Tiefe neu ausgemuddert worden ist (s. d. Charte), und daß demselben eine Breite von erst 50 Ellen mit scharfer Kante, später von 60 Ellen mit flacher Kante gegeben worden ist, daß ferner am Hafen ein Bollwerk von 228 Ellen Länge gebaut worden ist, vor welchem das nöthige Bassin neu ausgegraben wurde, u. s. f., so wird man gestehen, daß unsere Hafenarbeiten trotz ihres fast unscheinbaren Anfanges und Fortschreitens schon nicht mehr zu den kleinsten im Vaterlande gehören.

Dasselbe Resultat ergiebt sich, wenn wir die Wirksamkeit der Gesellschaft von einer andern Seite betrachten. In der ersten Periode betrug die Ausgabe der Gesellschaft, wie gesagt, 14,760 Mk. 15½ fl., in der zweiten 15,232 Mk. 4½ fl., und in der dritten bis zum Ausgang des Jahres 1845 37,844 Mk. 14½ fl., also im Ganzen 67,838 Mk. 2½ fl.: — eine Summe, die sich freilich über eine Zeit von 17 Jahren vertheilt, allein gerade in dieser Vertheilung dem Gemeinwesen um so mehr schon an sich, wenn freilich weit mehr in ihren Folgen, zum Nutzen gereicht hat. Wir bemerken noch, daß außer den 9000 Mk. Actienkapital 16,000 Mk. aus den freiwilligen Gaben genommen wurden, so daß die übrigen 42,000 Mk. in Hafen- und Brückenzeld, in Lager- und Land-Miethen u. s. f. ihre Quelle hatten. — Indesß könnte es leicht sein, daß Jemand, der zunächst nur diese Summen festhielt und sie verglich mit den anderswo zu ähnlichem Zwecke verausgabten Summen, zu einem durchaus unrichtigen Resultate über die ausgeführten Arbeiten hingelange, indem er dieselben weit unter ihrer Bedeutsamkeit schätzte. Man darf in voller Wahrheit behaupten, wie auch schon eine oberflächliche Vergleichung zeigt und wie wiederholt von Kundigen bezeugt worden ist, daß kaum an einer andern Stelle unseres Vaterlandes für so

wenig Geld so viel geleistet worden ist. Dies erklärt sich theils aus der uneigennütigen Gesinnung, mit welcher Alle das Werk zu fördern gesucht haben, sowie aus dem Bewußtsein, das Geld fließe nicht aus einer fremden und großen Kasse zu, theils aus der reichen Erfahrung im Laufe der Jahre, und theils auch aus der unbestechlichen Sorgfalt und dem rastlosen Eifer, mit welchem der Brückenvogt Thomas Kier die Arbeiter speciell beaufsichtigt hat. Es hat ein unbetheiligter, aber mit den Verhältnissen wohlbekannter Bürger es dem Vf. bestätigt, daß die Hafengesellschaft es besonders dem genannten Bruder unseres Hardsesvogts zu danken habe, wenn sie sich rühmen dürfe, daß bei ihren verschiedenen Arbeiten und vielen Arbeitern vielleicht nicht eine Mark ohne Nutzen verausgabt wurde. Unser Brückenvogt sieht alles, was den Hafen betrifft, für ihn selbst und sein Eigenthum betreffend an, und wacht früh und spät über sein, d. h. des Hafens, Recht gegen Jeden, ohne Ansehen der Person.

Um endlich auch noch eine dritte Seite, d. h. die durch die Eröffnung des Seeweges allmählich hervorgerufene Zunahme des Seehandels, hier in Zahlen daneben zu stellen, so bemerken wir, daß die Hafen- und Brücken-Einnahme 1830 betrug 1400 Mk. 2½ fl., im Jahre 1845 aber: 2318 Mk. 8 fl. und im Jahre 1846 schon ca. 3000 Mk. Die Hälfte des Prikkengeldes floß anfänglich, wie früher, in die Stadtkasse: als aber die Hafengesellschaft sich in ihrer zweiten Periode genöthigt sah, ihre Einnahme, oder vielmehr ihre fast verlorne Geldkraft, möglichst zu erhöhen, so wandte sie sich mit der Bitte an die Regierung, die Stadtkasse möge angehalten werden, das aus dem Fjord erhobene Geld wieder zum Nutzen desselben auszukehren. Dies mußte freilich abgeschlagen werden, weil über das beziehliche Geld bereits anderweitig verfügt war, dagegen wurde für die Zukunft die Hälfte des Prikkengeldes der Hafengesellschaft zugesprochen, während die andere Hälfte dem Lootsen und Prikkenwärter verblieb: es betrug dies für Jeden im Jahre 1842: 266 Mk. 7 fl. — — Indes möchte es nicht unpassend sein, denjenigen, welche an die Zahlenden auch hier denken wollen, in der Kürze eine Antwort zu geben. Vf. hat die durch die Allerhöchste Confirmation normirte Hafenabgabe als „sehr klein“ angegeben, und dennoch ist es ihm selbst einmal, als er, um sich eine nöthige Kenntniß zu verschaffen, sich

auf der Brücke mit den Seelenten ins Gespräch einließ, begegnet, daß über die Hafenausgabe Klage geführt wurde, denn nicht Wenige haben bereits vergessen, wie es dort vor 20 Jahren ausah, und auch Einige wären hier, wie überall, lieber von jeder Abgabe frei. Es war der Führer eines Sandbootes, der die Klage erhob, und dieselbe mußte dem Vf. um so interessanter sein, da er sich eingestand, daß die erhobene Klage, wenn überhaupt, so bei dieser werthlosen Ladung eine Wahrheit enthalten könne. Indesß ergab sich bald aus dem Gespräche, daß ein solches großes Sandboot zwar 7 fl. Brückengeld zu zahlen habe, daß selbiges aber vor dem Hafenaue nothwendig 1 Tag, gewöhnlich 2 Tage, oft 3 Tage mehr zum Löschen seiner Ladung gebraucht habe; und der Mann mußte mit seiner Klage verstummen, als Vf. ihn fragte, ob er mit seinem Gehülfen für die 7 fl. einen Tag die nöthige Nahrung sich anschaffen könne, wenn man auch seine schwerere Arbeit und seinen Zeitverlust nicht weiter berechnen wolle. — Vf. bemerkt noch, daß für Winterlager in unserm Hafen nichts bezahlt wird, indem die Länge der Zeit, während welcher ein Schiff an unsrer Brücke liegt, gar nicht in Anschlag gebracht wird.

Es begann also die Arbeit im Jahre 1840 mit erneuter Kraft, die bald darauf auch für die fernere Zukunft festbegründet werden sollte. Vf. freut sich, hier in seiner fortschreitenden Betrachtung zu einem Ereignisse gekommen zu sein, das um so mehr einer ehrenden Erwähnung und dankbaren Anerkennung würdig ist, je seltner in unsern Tagen ähnliche Thaten des edlen Gemeinannes zu werden scheinen. Vielleicht scheint es oft, als könne das besonnene und uneigennütige Bemühen um das eigne Gemeinwesen nicht recht gedeihen neben den in's Weite greifenden politischen Plänen. Jede Zeit verdient ihre Ehre und ihren Tadel: — und es war ein schöner Zug der alten Zeit, daß fast Jeder, der mit Glücksgütern reicher gesegnet war, es gewissermaßen für eine Ehrensache, oder „ein natürlich Ding“ anzusehen schien, bei seinem Scheiden dem Gemeinwesen, welchem er angehörte, in welchem er lebte und wirkte, mit welchem er sich gefreut und getrauert hatte, und welchem er, wie er bei ernster Selbstprüfung gestehen mußte, meistens zum Theil, oft ganz sein Glück verdankte, irgend eine Wohlthat zu hinterlassen, die über sein Grab hinausreichte. — Darum sind wir, und dies gilt recht sehr von unserm Vaders-

leben, *) so reich an Stiftungen und Vermächtnissen der alten Zeit, und oft scheint es, als würde es uns jetzt Lebenden fast schwer, dieselben nur zu erhalten. — Allein wir Haderslebener hatten die Freude, im Jahre 1840 ein Vermächtniß unserm Gemeinwesen geschenkt zu sehen, das den schönsten der alten Zeit zur Seite steht, und an Reichthum, wie an Umsicht der Bestimmungen gewiß selten übertroffen wird. Frau Maria Margaretha Iwersen hinterließ der Stadt Hadersleben bei ihrem Sterben in einer Reihe von neun Legaten die Summe von 129,000 Mk. Cour., der Christiansfelder Gemeinde 9,000 Mk., und dem Hafen wies sie den Rest ihres Nachlasses mit 44,517 Mk. 6½ fl. zu. Außerdem hatte sie schon früher bedeutende Gaben zu gemeinnützigen Zwecken hergegeben, so: 30,000 Mk. zu einer besseren Straßen-Erleuchtung, die nöthigen Summen zu einer Orgel in der St. Severin-Kirche sowie in der Hospitalskirche, u. s. w. — Vf. freut sich hier zugleich zwei Ehrenmänner Haderslebens nennen zu können, nämlich den 1844 verstorbenen Senator A. J. Jürgensen, und den Ober- und Landgerichts-Advocaten Gottfriedsen, die mit feltner Uneigennützigkeit als treue Rathgeber der sel. Iwersen zur Seite standen, und ihrem Wohlthätigkeitssinne eine so umsichtsvolle Anleitung gaben. In der Hafengesellschaft finden wir außerdem von Anfang an Gottfriedsen neben seinem Freunde Kier, und Vf. glaubt nicht zu irren, wenn er annimmt, daß Hadersleben diese treffliche Sicherung seines Seeweges auch für die ferne Zukunft ihm zunächst zu danken hat. Die Namen auch dieser Ehrenmänner werden in Hadersleben nicht vergessen werden. — Ein Artikel unsrer „Lyna“ vom 21. Nov. 1846 gedachte des lebendigen Verkehrs auf unsrer Brücke und forderte zur Errichtung des schon genannten Monuments auf; als Namen, welche darauf zu lesen sein müßten, wurden angegeben: Herzog Johann, Kammerherrin Christine Friederike von Holstein, und Frau Margaretha Iwersen, und wer nur ein Mal durch Haderslebens Straßen geht und um sich blickt, wird gern in diesen Wunsch einstimmen.

*) Auch in dieser Hinsicht verdient Pastor Lautrup's Chronik in einem weiteren Kreise gelesen zu werden, die es zugleich nicht verkennen läßt, wie ihr Vf. selbst befeelt ist von dem regsten Eifer für gemeinnütziges Wirken.

Trotz der bedeutenden Arbeiten in den letzten Jahren besaß der Hafen noch am Schlusse des Jahres 1845 an Kapital: 34,800 Mk., und man beschloß, indem man auf eine ungewöhnliche Steigerung der Hafeneinnahme keine Rechnung machte, von diesem Kapital bis zu 1500 Mk. nöthigenfalls aufzunehmen, weil neben den eifrig fortgesetzten gewöhnlichen Mudderarbeiten auf der Brücke 3472 D.-Ellen gepflastert werden sollten. Weil aber die Hafeneinnahme in dem Jahre 1846 sich ungewöhnlich hob, so wurde nicht alleine die veranschlagte Summe nicht von dem Capitale gekürzt, sondern man beschloß (Jan. 1847) die gewöhnliche Zahl der Mudderarbeiter um 10 zu erhöhen, so daß statt der früheren 20 Arbeiter in dem Jahre 1847 30 Arbeiter hierbei beschäftigt sein werden. — Als im Jahre 1829 noch wüthte Sandberge den Platz bezeichneter, wo der Stadt ein Hafen fehlte, und man damit anfangen mußte, den Platz zu planiren, da gab dazu „der erste Beamte ebenso bereitwillig wie der ärmste Straßenfuhrmann Pferde und Wagen her“; *) 1845 durfte die Hafengesellschaft daran denken, ihre schon vielfach belebte Brücke zur Erleichterung des Waarentransports mit einem regelmäßigen Pflaster zu versehen: — das geht langsam, aber die Hafengesellschaft hat auch nicht zu fürchten, daß zwischen ihren Steinen Gras wächst. 1829 hatte die Stadt doch noch 13 eigene und 9 zum Zollbistricte gehörige kleine Schiffe; 1844 hatte sie 15 eigene und 25 zum Zollbistricte gehörige Schiffe, und darunter eine Schoonerbrigg von reichlich 66 Commerzlasten; im Sommer 1846 verließ eine auf unsrer Schiffswerfte gebaute, an 70 Commerzlasten große Brigg unsern Hafen, und in diesem Frühlinge folgen ihr unter Andern eine Brigg zu reichlich 80 Commerzlasten, und ein Schooner zu 56 Commerzlasten, so daß die Gesamtzahl der Schiffe des Haderslebener Zollbistricts jetzt an 50 herangeht, während sie bei dem Beginne der Hafenarbeiten ca. 20 war. Freilich ist die Trächtigkeit unsrer Schiffe im Vergleich zu den Schiffen anderer Städte unseres Vaterlandes noch immer nicht groß; allein auch diese ist, wie wir angedeutet haben, im Vereine mit den Hafenarbeiten wesentlich vorgeschritten, und wird, wie gewiß zu hoffen steht, wenn die neuesten Unternehmungen von einigem Erfolge begleitet sind, sich bald bedeutend

*) S. Lauthrup's Chronik. S. 150.

heben. Sieht man aber, wie diese Steigerung des Seeverkehrs stets allmählich fortschritt mit den Hafnarbeiten, so daß sie stets Schritt hielt mit der, wie es in der Natur der Sache liegt, nur allmählich erwachenden activen Theilnahme der einzelnen Bürger, so geben schon diese Zahlen den vollen Beweis, daß die Leitung der Hafnarbeiten die wahre Förderung ihres Gemeinwesens stets bezweckt und erreicht hat. Auch haben sich, mochte auch die allgemeine Theilnahme sämtlicher Mitglieder bisweilen vermisst werden, neben den ersten Leitern der Gesellschaft jüngere Mitglieder zu reger Theilnahme und in lebendiger Erfahrung so wirksam herangebildet, daß die Sache, wenn jene abtreten müssen, in tüchtigen Händen sein und bleiben wird.

Wir müssen hier einer Meinungsverschiedenheit gedenken, die im Jahre 1843 über den künftigen Arbeitsplan unter den Mitgliedern der Gesellschaft sich erhob, und das Wirken derselben aus seinem bisherigen ruhigen und natürlichen Gange herauszudrängen drohte. — Es war natürlich und erfreulich, daß die neuesten bedeutenden Gaben den Muth der Gesellschaft hoben: allein eine fast funfzehnjährige Erfahrung hatte zu deutliche Beweise von der Nichtigkeit des bisherigen Verfahrens geliefert, sowie von der Gefahr, welche die fortgesetzte Wirksamkeit der Gesellschaft wieder ausgefetzt werden konnte, wenn sie ihre glücklich erlangte außerordentliche Geldkraft zu einer künstlichen und bald vorübergehenden Anstrengung verwandte, als daß die besonnenen Leiter der Gesellschaft sich hätten sollen täuschen lassen von dem lockenden Bilde einer in ihrem Fjord arbeitenden Dampfmaschine. Der bekannte Ständedeputirte P. H. Lorenzen, dem die Geschichte der Hafengesellschaft willig die Ehre einräumt, daß er für die Gründung und erste Leitung der Gesellschaft mit dem besten Erfolge unermüdet thätig war, trat mit dem Vorschlage auf, die Ausmuddering der Föhrde möge zur rascheren Förderung durch Dampfkraft geschehen. In einer Hinsicht war dieser Vorschlag der Gesellschaft sehr förderlich, denn er regte die nicht kleine Zahl der bisher unthätigen Mitglieder kräftig auf, so daß die Generalversammlungen zu keiner Zeit so zahlreich besucht waren. — Es waren bisher durchschnittlich in jedem Arbeitsjahre 25,000 Fuder Schlamm herausgeholt und fortgeschafft worden, und jedes Fuder war der Gesellschaft, mit

Inbegriff der Aufsichtskosten, auf höchstens 2 $\frac{1}{2}$ fl. Cour. zu stehen gekommen, so daß die Mudderarbeit jährlich im Durchschnitt 3906 Mk. 4 fl. kostete. Nahm man nun zu dieser steten Ausgabe die wechselnden Ausgaben für den ferneren Ausbau der Brücke, für die Anlage einer Ziehbahn an der stärksten Krümmung der Föhrde, *) u. s. f. hinzu, so konnte vorläufig, indem die eine außergewöhnliche Arbeit nach der andern vorgenommen und beseitigt wurde, mit einem jährlichen Kapitalverlust von 1000—1500 Mk. ruhig fortgearbeitet werden, bis, wie nach der bisherigen Erfahrung in Aussicht stand, die Einnahme des Hafens die Ausgabe erreichte, so daß er sich auch ohne außerordentliche Gaben erhielt und fortbildete. Sollte dagegen eine Dampfmaschine mit dem dazu gehörigen Prahm u. s. w. angeschafft werden, so war dazu etwa die Hälfte des Kapitals der Gesellschaft erforderlich; und da für Feuerung und Verschleiß, so wie für den Transport der größeren Menge des herausgeholtten Schlammes, niedrig angeschlagen, eine jährliche Ausgabe von 8640 Mk. nöthig wurde, so war die zweite Hälfte des Kapitals gleichfalls bald verschwunden, und die Gesellschaft sah sich in den traurigen Zustand der Jahre 1833, 1836, 1837 und 1839 zurückversetzt, wo die Arbeit aus Mangel an Geldkraft ganz daniederlag: — eine Erschlaffung, die nach der bisherigen Erfahrung nothwendig viel früher eintrat, als bis die Einnahme die auch ferner nothwendige Ausgabe erreichte, denn es hatte nun einmal keine Wahrscheinlichkeit für sich, daß eine in der Föhrde arbeitende Dampfmaschine eine außerordentliche Anziehungskraft auf die Handelsschiffe üben werde, vielmehr lag es am Tage, daß dieselbe mit ihrem breiten Prahm der Fahrt der Handelsschiffe hinderlich gewesen wäre, mochte man auch über dieses allerdings bald vorübergehende Uebel — denn lange konnte eine solche Arbeit nicht fortgesetzt werden — hinwegsehen wollen. Zufällige außer-

*) Es ist hier gedacht an die Vorlös-Bucht zwischen Nyegaard und Ten, wo die herangesegelten Schiffe sich um so häufiger aufgehalten sehen, da die schöne Wonsbøkker und Nyegaarder Föhlung nicht an die Föhrde hinan sich erstreckt, und zwar gleich der Föhlung, Westerris, den zum Vergnügen hinabsegelnden Haderslebenern einen reizenden Anblick gewährt, allein den verdrüsslichen Schiffer oft vergebens nach einem frischen Winde ausblicken läßt. Es wäre demnach die Anlage einer nöthigenfalls ausbessenden Ziehbahn hier sehr erwünscht, nach der Beschaffenheit des Ufers ohne erhebliche Kosten ausführbar, und sie ist, wenn auch für den Augenblick zurückgelegt, doch keineswegs aufgegeben.

ordentliche Einnahmen standen zu wenig in sichrer Aussicht, als daß es verstatet sein könnte, darauf den künftigen Arbeitsplan zu begründen, mochten auch Haderslevens Bürger berechtigt sein die Hoffnung festzuhalten, daß es auch ferner unter ihnen nicht an Bürgern fehlen werde, die ihrem Gemeinwesen durch die That ihre Liebe beweisen würden. — Außerdem bewies gleichfalls eine langjährige Erfahrung, daß die Anwendung der Dampfkraft bei der Mudderarbeit schon aus dem Grunde in unsrer Fjörde kaum zweckmäßig war, weil man zu oft auf altes Wrackholz, Pfähle und Steine stieß, die für eine Dampfmaschine und die zu ihr gehörigen Geräthschaften verderblich werden mußten, während die arbeitenden Hände sich richten nach dem ihnen aufstoßenden Hinderniß. — Vf. freut sich demnach erzählen zu können, daß die Mehrzahl der Mitglieder der Hafengesellschaft ihrem bisherigen erprobten Plane treu blieb und das Projekt verwarf. —

Es läßt sich freilich nicht leugnen, daß es nicht alleine damals, sondern selbst noch jetzt *) nicht an solchen fehlt, die der fast allgemeinen Richtung der neuesten Zeit getreu keine Zeit zum Warten haben, und lieber eine Dampfmaschine in unserm Fjord thätig sähen: — allein Vf. hätte, zumal mit der Geschichte der Hafengesellschaft in der Hand, sich über eine solche Abänderung des bisherigen Verfahrens nimmermehr freuen können, wenn auch nur die Folge eingetreten wäre, die freilich nicht ausbleiben konnte, daß der auch für die Zukunft gesicherte Erwerb von früher 20, jetzt 30 Arbeitern, von denen die Mehrzahl Familienväter sind, während der größeren Hälfte des Jahres, gewöhnlich 8 Monate, in kurzer Zeit in den Rauch einer Dampfmaschine aufgegangen wäre, ohne daß nach der bisherigen Erfahrung eine ausgleichende Belegung des allgemeinen Verkehrs in wirklicher Aussicht stand. **)

*) Ein fremder kräftiger Schiffsführer erwiderte einmal dem Vf., der sich mit ihm auf der Schiffbrücke unterhielt: „Alles recht gut! — aber, das geht zu langsam! — da kann man darüber hinstirben! — Das muß man anderswo sehen! — da geht es: Eins, Zwei, Drei!“ — und Vf. wußte ihm nur durch die Frage zu begegnen: „Mögen Sie Ihr liebliches Schiff lieber von einem zwar schwachen Winde getrieben sehen, der es, wenn auch etwas langsam, glücklich in den Hafen bringt, oder von einem Sturme, der selbiges für eine kurze Zeit steigend fortreibt, aber es bald auf eine Sandbank jagt, daß es nicht vor noch rückwärts kann?“

**) Was die Folge davon ist, wenn die Arbeitskraft der Menschen durch Maschinen verdrängt wird, zeigt im schrecklichen Bilde England: und dieselben Ursachen haben, sei es auch im

Höchst erfreulich ist es dagegen zu den schon genannten Zahlen noch einige hinzuzufügen, aus denen es sich ergibt, ein wie reicher Segen dem Gemeinwesen Haderslebens bereits aus dem Hafenbau und seinen Folgen erwächst und hoffentlich in noch reicherm Maaße erwachsen wird; — und zugleich zu sehen, welchen Platz Hadersleben in dieser Beziehung neben den übrigen Städten unseres Vaterlandes bereits einnimmt. — Zu einer Zeit im Laufe des Sommers 1846 sah man 17 Schiffe neben einander an unsrer Brücke mit Aus- und Einladen beschäftigt: freilich waren es nur größere und kleinere Yachten, allein vor 20 Jahren waren weder Brücke noch Schiffe da, und unsere neugebauten größeren Schiffe werden noch von unsern Rhedern zu fremder Frachtfahrt benutzt. — Vor d. J. 1829 kamen gewöhnlich 5 oder 6 Schiffe mit Bauholz aus Finnland und Schweden nach der Mündung unsrer Föhrde, und im Jahre 1846 stieg die Zahl derselben auf 37: — eine Steigerung, die freilich größtentheils daraus zu erklären ist, daß unseres Landmannes glückliche Lage seine Baulust weckt und nährt; — allein Haderslebens Holzhandel, namentlich mit Schiffsbauholz, ist zugleich an sich so bedeutend, daß nicht allein Apenrade und Kaufleute jenseits Apenrade einen großen Theil ihres Bedarfs aus Hadersleben beziehen, sondern daß auch am Ende des Jahres 1846 trotz der so bedeutenden Holz-Zufuhr der Abschluß von Baucontracten beschleunigt wurde aus Furcht vor Mangel an dem nöthigen Material. Vf. hat von Kundigen den Werth der zu Zeiten auf unsrer Brücke aufgestapelten Holzmassen taxiren gehört, und ist erstaunt über die Höhe der Summen, noch mehr aber darüber, die Massen in so kurzer Zeit erschöpft zu sehen. — Bei dem Schiffsbau waren im Laufe des Jahres 1846 und 1847 täglich 51 Mann beschäftigt, unter welchen 23 Familienväter

kleinen, dieselben Wirkungen. Bis zum Jahre 1764 lebten die Arbeiter in England, besonders die Weber, in gesunden und kräftigen Körpern ein zwar einfaches, aber des Menschen würdiges Leben. Mit der Erfindung der Spinnmaschine, Jenny genannt, i. J. 1764, des Kettenstuhles 1767, u. s. f., und endlich der Dampf-Spinn-Maschine 1785 war der Sieg der Maschinenarbeit über die Handarbeit in den Hauptzweigen der englischen Industrie entschieden, und aus freien Arbeitern wurden Sklaven, die in einem thierischen Zustande mit dem Hungertode ringen, eber durch Verbrechen sich an der menschlichen Gesellschaft rächen, die sie verstieß. — Wer sehen will, wohin jetzt schon diese Umkehrung der natürlichen Verhältnisse England geführt hat, der lese: „Die Lage der arbeitenden Klasse in England, von Friedrich Engels. — Leipzig bei E. Wigand. 1845.“

waren: und sehen wir, wie z. B. Altona im Jahre 1846 nur 1 Schooner, und Kiel zwar 6 Schiffe, aber zusammen nur von 131 $\frac{1}{4}$ C. Last bauen läßt, während Hadersleben in derselben Zeit außer zweien kleineren Schiffen eine Brigg baut von reichlich 70 C. Last, und im Jahre 1847 unter Andern zwei Schiffe von fast 140 C. Last vom Stapel laufen läßt, so meinen wir denn doch, daß Haderslebens Schiffsbau auch in Beziehung auf die Trächtigkeit nach gerade mitgenannt werden muß. *) — Im Jahre 1846 befanden sich auf den Haderslebener Schiffen über 100 Seelente, nämlich 66 Mann außer den Schiffsführern, und mögen darunter auch manche noch anderswo geboren sein, so bekommt man jetzt doch immer häufiger auf die Frage: „Was will ihr Sohn werden?“ von den kopfschüttelnden Müttern die Antwort: „Der Junge will ja zur See!“ — Und das liegt nun ein Mal dem Schleswiger im Blute: von 1000 Menschen leben im Königreiche Dänemark 27 $\frac{1}{4}$, in Holstein gar nur 21 $\frac{3}{4}$ von der Seefahrt, während in Schleswig 39 $\frac{1}{4}$ unter 1000 Menschen auf den Schiffen zu suchen sind. Es ist bekannt, welche Ehre namentlich die Seelente aus Apenrade schon lange Zeit hindurch in allen großen Seestädten genießen, und die Anekdote, daß dieselben in Rio Janeiro einmal gefragt wurden: ob Dänemark in Apenrade liege? soll keine Erfindung sein, und die wirkliche, dort herrschende Meinung bezeichnen. Vf. hat selbst fast 10 Jahre seiner frühesten Kindheit in Apenrade verlebt, und konnte sich damals gleich den übrigen Knaben keine andere Zukunft denken, als auf einem Schiffe, mit dessen Tauen er besser Bescheid wußte, als mit Vocabeln. Unsere Ständezeitung hat gezeigt, mit welchem Selbstgefühl die Apenrader ihre vaterländische Seemannsehre hochschätzen, und die deutschen Zeitungen haben bewiesen, daß man auch in dieser Beziehung dort Schleswigs Bedeutung für die Zukunft sehr wohl erkennt. Seelente gewinnt man nicht durch Projekte und im Fluge, sondern sie bilden sich, auch das hat sich abermals in Hadersleben bewährt, nur in naturgemäß fortschreitender Entwicklung, mag man auch Schiffe genug auf Actien bauen können. Was ein tüchtiger Seemann werden soll,

*) Den 2ten März glitt der Schooner „Zampa“ von reichlich 50 C.-L. unter dem Jubelruf der Haderslebener in den Hafen hinab.

muß in der Jugend frisch auf Böten sich schaukeln! — Uns Haderslebenern beweisen aber schon sehr erfreuliche Nachrichten, daß Haderslebener Schiffe und Seelente rüstig dahin fortschreiten, daß sie in fernem Städten und Welttheilen zu derselben Ehre gelangen, welcher sich die des benachbarten Apenrade schon lange erfreuten. — Wir freuen uns hier unsers jungen Schiffsbaumeisters Kielderup ehrend gedenken zu können, der seit 1845 unsere letzten größeren Schiffe gebaut und durch dieselben den Haderslebener Schiffen ihren guten Namen gesichert hat. Schon wandten sich auch fremde Rheder und Schiffskapitaine mit ihren Bauplänen nach Hadersleben. — Unser erstes größeres Schiff, die im Jahre 1842 von einem Fanoer Baumeister erbaute Schoonerbrigg „Union“ von 66½ Commerzlasten, ist bereits der nächste Antrieb geworden zum raschen Unternehmen fernerer Bauten; wohin sie mit ihrer braven jungen Mannschaft unter ihrem kräftigen heimathlichen Führer, E. Kier, dem ältesten Sohne unsers Hadersvogts, gelangt, da freut man sich über die fröhliche und jugendlich kraftvolle Mannschaft, wie über das tüchtige Schiff, und die Kaufleute beeilen sich, ihr Frachten anzubieten: ihre letzte Reise im Jahre 1846 von Rio Grande bis Hamburg, über 1700 geogr. Meilen in dem um der Passatwinde und Strömungen willen nothwendigen Winkel, legte sie in 57 Tagen zurück, — von den Azoren die Elbe hinauf und in Hamburgs Hafen hinein am 11ten Tage; — und nur durch den eingetretenen Frost wurde sie verhindert, sogleich wieder mit neuer Fracht in die See hinauszueilen. — Unser zweites größeres Schiff, die Brigg „Cito“, von reichlich 70 Commerzlasten, welche im Späthommer 1846 von unsrer Schiffswerfte in den Hafen hinabglitt, hat sich gleichfalls bereits als „sehr gutes Schiff“ bewährt, *) und wird hoffentlich von gleichem Glücke begleitet sein. — Kurz, wer sich eine Weile aufhält auf unsrer von rüstigen Arbeitern belebten Brücke und Werfte, und bedenkt, daß vor wenigen Jahren hier nur wüste Sandberge waren, die mit ihren fast verschwindenden Ruinen nur von vergangenen Zeiten redeten, der wird es willig eingestehen, daß Hadersleben sein, wie wir hoffen, künftiges Aufblühen der

*) Der erfahrene Bootse, welcher selbiges von Fredericia aus weiter führte, meinte, es sei lange her, seitdem er auf einem so netten Schiffe und so raschen Segler war.

Wiedereröffnung seines Seeweges vornehmlich zu danken haben wird.

Schließlich erlaubt Vf. sich noch einige Zahlen hinzuzufügen, aus denen sich Haderslebens Stellung neben andern Städten unseres Vaterlandes in Beziehung auf Handel und Seeverkehr bestimmter erkennen läßt. Die Zolleinnahme in Hadersleben betrug vor reichlich 20 Jahren ca. 20,000 Rbthl., im Jahre 1845 ca. 48,000 Rbthl., und im Jahre 1846 ca. 56,000 Rbthl., also ein Mehrertrag von 8000 Rbthl. in einem Jahre, der um so bedeutender ist, da die Annahme allgemein war, die Stadt werde wegen ihrer Lage an der Grenze durch die neue Zolleinrichtung bedeutend verlieren, und es sich auch wohl nicht läugnen läßt, daß ihr Handel in dieser Beziehung verloren hat; — ein Verlust, der aber für die Zukunft um so weniger zu bedauern ist, wenn er ausgeglichen wird durch gesunde Entwicklung der eignen Kräfte. — Vergleichen wir damit Rendsburg, das an dem Endpunkte der Eisenbahn liegt, und wohin, seitdem dies der Fall ist, Frachtwagen, Wochenwagen u. s. f. aus ganz Schleswig sich wenden, was sich freilich mehr auf den Transito-Verkehr bezieht, indes doch auch zur Belebung des unmittelbaren Verkehrs beitragen muß: Rendsburg's Zolleinnahme betrug im Jahre 1845 ca. 73,600 Rbthl., und im Jahre 1846 ca. 78,200 Rbthl., also ein Mehrertrag von ca. 4,600 Rbthl., wogegen die Canalzolleinnahme in Rendsburg vom Jahre 1845 auf das Jahr 1846 sich um fast 20,000 Rbthl. gehoben hatte, nämlich bis zu 101,350 Rbthl. Man wird gestehen, daß die Zolleinnahme beider Städte, wenn ihre gegenseitige Lage u. s. f. verglichen wird, entschieden zum Vortheile Haderslebens spricht, mag auch hier wiederum die reiche Umgebung der Stadt nicht zu vergessen sein.

Wenden wir uns unmittelbar zum Seeverkehre hin. Es sind bei dem Zolle in Hadersleben im Jahre 1846 einklarirt inländische Schiffe: 539, ausländische 66, also zusammen 605, dagegen ausklarirt inländische Schiffe 546, ausländische 79, also zusammen 625, und im Winter 1847 überwinternten in unserm Hafen 17 Schiffe. Dagegen haben in Kiel im Jahre 1846 3012 Schiffe einklarirt, wobei aber zu bemerken ist, daß sich darunter 200 vorbeisegelnde und nachklarirende Schiffe, 158 Dampfschiffe, meist mit Transitgut beladen, und 80 Böte ohne Lastträchtigkeit befinden: im Winterlager

1847 lagen incl. die Dampfschiffe 47 Schiffe. In Flensburg haben im Jahre 1846, außer dem Verkehre nach der Föhrde, einklarirt 1825 Schiffe, worunter die 77 Fahrten der beiden Dampfschiffe mit einbegriffen sind, und ausklarirt haben 1826 Schiffe, wovon gegen 400 der ausländischen Fahr angehöreu; und 97 Schiffe überwinterten 1847 im Hasen der Stadt. Allerdings steht Haderslebens Zahl der Zahl Kiels nur als ca. ein Fünftel, und der Zahl Flensburgs nur als ca. ein Drittheil gegenüber, — ein Verhältniß, welches sich, namentlich Flensburg gegenüber, noch ungünstiger gestaltet, wenn die Trächtigkeit der Schiffe in den Zahlen der Commerzlasten mit hinzugezogen wird: allein vergleicht man die Lage der drei Städte mit einander, fragt man, was die Natur selbst hier und was sie dort für den Seeverkehr gethan, und noch mehr, wie es in dieser Beziehung vor 20 Jahren und noch früher im Verhältnisse der genannten Städte zu einander ausah, so läßt selbst diese Vergleichung uns Haderslebener getrost in die Zukunft blicken, und kann uns ein lebendiger Sporn werden, auf dem bisherigen natürlichen Wege lieber rüstig fortzuarbeiten für unsern Seeverkehr, als unseres Handels Belebung zu erwarten von künstlich herbeigelockten Verkehrswegen. — Selbst in Beziehung auf die Trächtigkeit der Schiffe giebt uns, wie schon gesagt, die Vergleichung der letzten Jahre guten Muth: Kiel baute im Jahre 1846 zwar 6 Schiffe, aber nur mit 131 $\frac{1}{4}$ Commerzlasten, und Hadersleben zwar nur 3 Schiffe, aber mit ca. 85 Commerzlasten; und für das Jahr 1847 stehen in Kiel in Aussicht 7 neue Schiffe mit reichlich 260 Commerzlasten, und für Hadersleben wenigstens 3 neue Schiffe mit ca. 200 Commerzlasten. — Apenrade behauptet seinen alten Ruhm im Schiffsbau und der Frachtfahrt weit voraus vor den andern Städten unseres Vaterlandes, aber leider ist der eigne schöne Hasen fast leer von eignem Verkehre, woran die minder große Umgebung der Stadt schwerlich alleine die Schuld trägt. Der junge Apenrader Seemann zieht, hat er auf den heimathlichen Schiffen den Seediens erlernt, wenigstens auf eine Zeitlang den Dienst auf fremden Schiffen vor, während der Haderslebener bisher weniger gern das Schiff seiner Heimath verlassen zu wollen scheint: aber freilich ist es wahrscheinlich, daß sich auch hier ein ähnlicher Sinn entwickelt, wenn es nicht gelingt, die eigne Föhrde den größeren Schiffen noch zugänglicher zu machen. — Apenrade's wohlbekannter

Schiffsbaumeister Andersen hat uns unsern Kielderup tüchtig ausgebildet zurückgebracht, und ihn zuerst das Schiff „Cito“ in seinem Namen hier bauen lassen; — und wir bringen der lieben Nachbarstadt den Dank, daß wir ihr kräftig nachhelfen in dem schönen Betriebe.

Verteilen wir aber noch einen Augenblick an unsrer belebten Brücke, um von den nächsten Folgen des Hafensbaues u. s. f. in unmittelbarer Nähe abzusehen und die entfernteren Wirkungen zu suchen, so sehen wir zuerst neben dem Hafen am Fjord die von dem Agenten Hr. J. C. Petersen 1842 neu erbaute Dampfmühle, die mit ihrem hohen Rauchfang den heraufsegelnden Schiffen zum Merkzeichen dient, aber selbst eben nur in der Voraussetzung erbaut wurde, daß Schiffe von ihr einen Weg fanden in den Weltverkehr hinaus. An der andern Seite, in dem Theile der Stadt, welcher dem Hafen am nächsten liegt, sehen wir eine Eisengießerei, die jährlich mit ihren Gebäuden einen größeren Raum einnimmt, und deren betriebsamen Begründer, Petersen und Bonnicksen, willig eingestehen, daß ihr klein begonnenes aber rasch aufblühendes Werk mit dem Muthe unternommen sei, der sich in der Bürgerschaft durch den mit dem Hafensbaue gehobenen Verkehr entwickelt habe, wenn sie auch davon absehen wollten, daß ihr Unternehmen in dem Schiffsverkehr und Schiffsbau eine wesentliche Förderung finde. Daß auch in diesem Unternehmen der ehrenwerthe Bürgersinn, der in eigener Betriebsamkeit und im Vertrauen auf das Gemeinwesen, dem er angehört, die nächste Hülfe sucht, sich kundgegeben hat, wird Derjenige nicht bezweifeln, der dem Ursprunge dieses Werkes von Anfang an gefolgt ist: um so mehr werden Haderslebens Bürger sich freuen zu hören, daß auf unsrer Eisengießerei im Jahre 1846 an 354,000 Pfd. Eisen verarbeitet wurden, über 50 Arbeiter, unter denen reichlich 30 Familienväter sind, beschäftigt waren, und nahe an 12,000 Mk. Arbeitslohn bezahlt wurde. Daß schon, gleichfalls in der Nähe des Hafens, die Gebäude zu einer zweiten Eisengießerei emporsteigen, beweist wenigstens den Erfolg des ersten Unternehmens. Wer im Anfange des Jahres 1847 Mittags um 12 Uhr den Rast hinunter auf die Brücke zuing, begegnete an 200 Arbeitern, die von der Brücke, der Werfte, der Eisengießerei, den Neubauten mit zufriedenen Gesichtern ihrem Mittagstische zuwilten, denn sie durften hoffen, ihn

gedeckt zu finden: und wer daneben bedachte, wie viele unter diesen rüstig einherschreitenden Männern in der theuren Zeit der Noth und dem Bettelstabe und Allem, was ihm anhängt, verfallen wären ohne den lebendigen Verkehr, der vor 19 Jahren an dem Hasen begann, und von dort aus stets genährt wurde, der mußte mit uns freudig sagen: **Wohl dem Gemeinwesen, das Bürger in seiner Mitte zählt, die Muth und Kraft haben, in der Förderung des Gesamtwohls das eigne Wohl zu suchen!**



Unhang.

Die im Haderslebener Fjord aufgefundenene künstliche Versperrung.

Vor etwa 10 Jahren zeigte der Schiffer H. C. Kier der Direction der Hafengesellschaft an, daß er als Führer einer Yacht, die beladen $7\frac{1}{2}$ Fuß tief ging, zwischen dem Dorfe Beck und dem Stevelter Bassin in der Mitte des Fahrwassers wiederholt auf gefährliches Wrackholz gestoßen sei. Seine Yacht war nämlich in damaliger Zeit dasjenige unter Haderslebens Schiffen, welches die größte Tiefe verlangte, weshalb er für seine gewöhnliche Reise nach Kopenhagen seine Ladung erst im Dorfe Beck, reichlich 4000 Ellen vom Kleinen Belt, zu vervollständigen pflegte. Auf diese Anzeige versah die Hafendirection ihn mit der nöthigen Hülfe an Mannschaft und Geräthschaften, und es wurden etwa 10 uralte Eichbäume in fast rohem Zustande, wovon einer am Wurzelende $1\frac{1}{2}$ Fuß Durchmesser bei bedeutender Länge hatte, mühsam herausgehoben, und das Fahrwasser solchergestalt, wie man meinte, gereinigt. Eine nähere Untersuchung wurde indeß nicht angestellt, indem die Frage, wie diese roh gehauenen Bäume wohl in's Fahrwasser hineingekommen

sein könnten, Niemandem in den Sinn kam, oder wahrscheinlich durch die Antwort beseitigt wurde, man habe ein Mal abgehauene Bäume während des Winters über's Eis transportiren wollen, diese seien eingebrochen, in ihrem nassen Zustande zu Boden gesunken und liegen geblieben. Dies ist nämlich noch heute die Antwort, welche die Schiffer bisher zur Hand hatten, wenn im Fjord, wie dieß namentlich in der Gegend der Nyegaarder Hölzung der Fall gewesen sein soll, roh gehauene Bäume gefunden wurden, und es mag ein einzelner wirklicher Fall den Grund zu dieser Erklärung hergegeben haben. Diese Antwort mag um so mehr auch damals alle fernere Untersuchung abgeschnitten haben, da die Bäume neben einander, als bildeten sie ein Fuder, gefunden sein werden. — Vor 4 Jahren nun beschloß die Gesellschaft, es solle vom Ladeplatze vor dem Dorfe Beck ins Bassin vor Stevelt, wie die Charte zeigt, in gerader Linie ein neues Fahrwasser gezogen werden, indem es wünschenswerth war, eine bedeutende Krümmung des alten Fahrwassers abzuschneiden. Bei der Ausführung dieser Arbeit trafen die Muddermaschinen gerade im Osten der auf dem Stevelter Felde liegenden Controlleur-Wohnung auf Holzmassen, die in nordöstlicher Richtung quer über das neue Fahrwasser gelagert waren, und offenbar mit den am entgegengesetzten nordöstlichen Ufer im alten Fahrwasser gefundenen Holzversenkungen in Verbindung standen, woran sogleich nicht gezweifelt wurde, da die Richtung genau zutraf. Freilich fand sich im neuen Fahrwasser eine viel größere Holzmasse, allein man meint, daß aus dem alten Fahrwasser schon früher ähnliche Baumstämme herausgeholt worden sind. Es war natürlich, daß der Fund jetzt mit größerer Aufmerksamkeit betrachtet wurde, und daß man sich namentlich auch an die mit dem Grunde der Fährde bekannten Fischer wandte. Es ergab sich folgendes Resultat: roh gehauene Bäume, vorzüglich Eichen, von denen einige am Wurzelende bis $1\frac{1}{2}$ Fuß im Durchmesser und eine Länge bis 12 Fuß hatten, lagen mit ihren Zweigen in einem breiten Zaun neben einander, und an beiden Seiten waren Pfähle in den Grund hineingetrieben, in denen sich Löcher am obern Ende fanden, durch welche Querstangen saßen, welche den Zaun auf dem Grunde festhielten, — so daß an eine Absichtlichkeit des Werks nicht zu zweifeln ist. Es lag der Zaun in einer Tiefe von 8 Fuß, die sich in Folge desselben nach beiden

Seiten weithin um 2 und 3 Fuß vermindert hatte. Die Länge des Saumes beträgt ca. 800 Ellen, indem er sich nach Aussage der Fischer sowohl zwischen dem alten und neuen Fahrwasser (600 Ellen), als namentlich über letzteres hinaus findet, und indem der Fjord an dieser Stelle ca. 1000 Ellen breit ist, von denen etwa 200 Ellen an beiden Ufern, wo das Wasser seichter ist, nicht durchzäunt sein mögen. Also scheint die Thatsache unbestreitbar zu sein, daß der Haderslebener Fjord in alter Zeit ca. 2500 Ellen innerhalb seiner Mündung dadurch unschiffbar gemacht worden ist, daß man eine breite und an 800 Ellen lange Linie von Holzstämmen darin versenkt und durch Vorkehrungen auf dem Grunde festgehalten hat: — eine Thatsache, die für die ältere Geschichte unseres Vaterlandes nicht ohne Interesse ist.

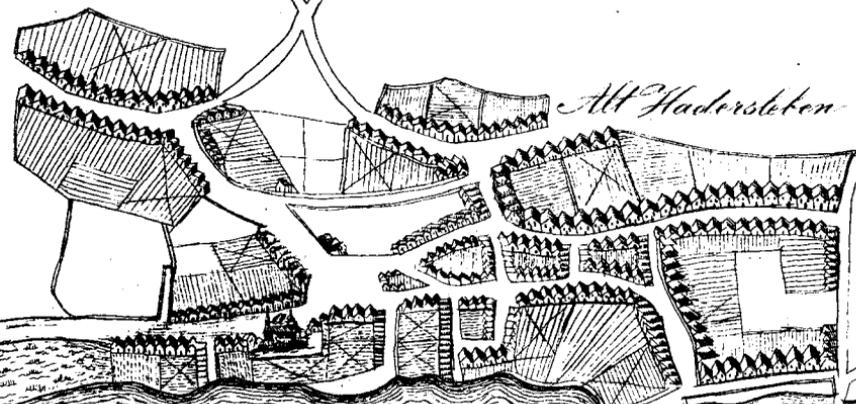


- a. St. Severin Kirche
- b. Zuckersiederei
- c. St. Marien Kirche
- d. Marktplatz
- e. Süder Thor
- f. Wassermühle
- g. Grafenhof
- h. Hospital



Big hovee
Haderleben
haus

Weg nach Düren



Alt Haderleben

Weg nach Aachen

Grundriß der Stadt

Haderleben nach Dankwerth
1651.

Hoffeld

Haderlebener Damm

Neu Haderleben

Brücke

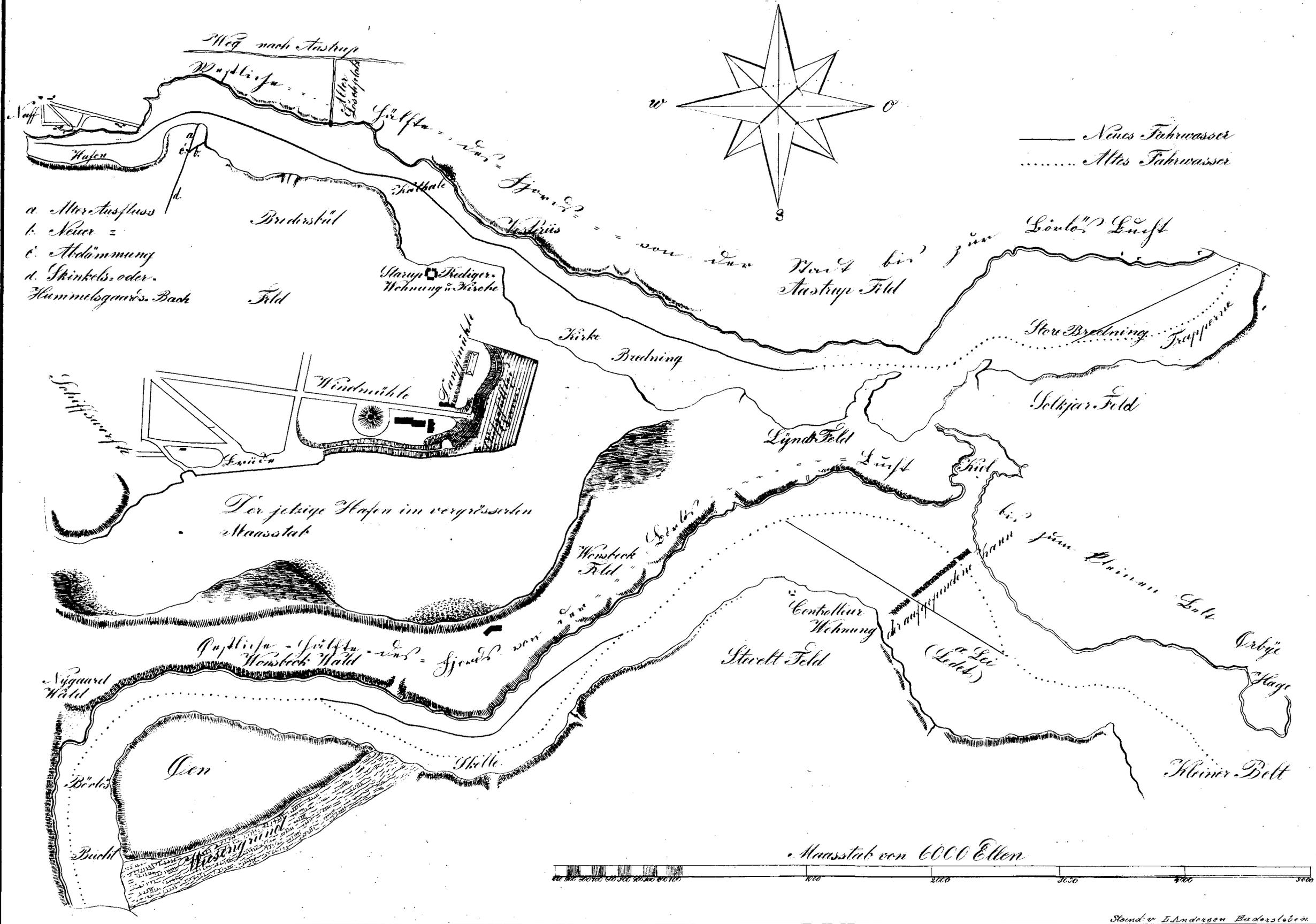
Naff

Schlossplatz

Hans-
burg

Ende





- a. Åker-udfluss
- b. Kærr =
- c. Abdæmning
- d. Skinkels- eller Hummelgaard's Bach

— Neues Fahrwasser
 Altes Fahrwasser

Maasstab von 6000 Ellen

Kont. v. J. Anderson Buderstaben

Uebersicht

des

von Ostern 1846 bis Ostern 1847 in allen vier Classen
ertheilten Unterrichts.



Uebersicht des vom Rector ertheilten Unterrichts.

I. In Prima.

- 1) Hebräisch, 2 Stunden. Die erste Abtheilung las von Ps. 1 — 16, die 2te von 1 Sam. 1 — 8, wobei die Auflösung der grammatischen Formen der hebräischen Sprache und ihre besondern Eigenthümlichkeiten, vorzüglich nach Gesenius Grammatik, uns beschäftigten.
- 2) Griechisch.
 - a. Im Sommer, 2 Stunden. Homers Iliade, L. III, 250 bis zu Ende.
 - b. Im Winter, 3 Stunden. Sophokles, König Oedipus.
- 3) Latein, 6 Stunden.
 - a. Horaz, 2 Stunden.
Die Satiren und Briefe. Von den Satiren des 1sten Buches lasen wir die 1ste, 6te, 9te, des 2ten Buches die 2te, 6te, 8te; von den Briefen des 1sten Buches: 1 bis 15.
 - b. Cicero, 2 Stunden.
Die Tusculanischen Untersuchungen: das 2te Buch, und von dem 3ten, Cap. 1—31.
 - c. Stilübungen, 2 Stunden, theils schriftliche, theils mündliche.
- 4) Deutsche Stilübungen, 1 Stunde, durch wöchentliche Aufsätze.
- 5) Dänisch, 1 Stunde, nach Flor's Lesebuch, vorzüglich Uebungen im Uebersetzen aus dem Deutschen ins Dänische.

- 6) Geschichte, 3 Stunden, in Verbindung mit Geographie.
- a. Im Sommer vorzüglich die für die ältere Geschichte besonders nothwendige Vorkenntniß der älteren Geographie.
 - b. Im Winter die Geschichte der Aegypter, Babylonier und Assyrier, der Perser, und der ersten Periode der Griechen.
- Die neuere Geographie ward nach Koon fortgesetzt: Die Völker- und Staatenkunde bis zur Beschreibung von Frankreich.
- 7) Naturlehre, 1 Stunde, nach Brettner, wovon besonders die der Erklärung bedürftigen Theile, z. B. die Optik, Dioptrik, Katoptrik, und einige neuere Entdeckungen und Erfindungen durchgegangen wurden.

II. In Secunda.

- 1) Hebräisch, 2 Stunden. Die ersten Uebungen im Lesen und in der Grammatik, nach Gesenius.
- 2) Geschichte und Geographie, 3 Stunden. Die Geschichte, theils nach Pölig, theils nach freier Auswahl der Hauptbegebenheiten der neueren Zeit, in mehreren Ländern; die neuere Geographie der übrigen (nach Preußen und Oesterreich) deutschen Staaten, und des dänischen Staates.
- 3) Dänisch, 1 Stunde, in Verbindung mit Prima.

III. In Tertia.

- 1) Naturgeschichte, 2 Stunden, nach Dictaten. Im Sommer die Botanik, im Winter vom Thierreich von den menschenähnlichen Thieren bis zu den Wiederkäuern.
- 2) Naturlehre, 1 Stunde, nach Kries. Die angewandte Naturlehre, besonders die physische Geographie.

IV. In Quarta.

- 1) Naturgeschichte, 1 Stunde, nach Hoffmann. — Von dem Thierreich die Vögel, Amphibien, Fische, Insecten und Würmer.
- 2) Naturlehre, 1 Stunde, nach Hoffmann — von S. 53 bis wieder vom Anfange bis S. 15.

C. A. Brauneiser.

Uebersicht des vom Conrector ertheilten Unterrichts.

- I. In Prima.
- 1) Griechisch.
 - a. Demosthenes Rede über den Frieden, die 2te gegen den Philipp und die über den Chersones; dann Plato's Paches und Euthyphron. 3 Stunden.
 - b. Griechische Exercitien nach Heinichen. 1 Stunde.
 - 2) Französisch. Aus Ahn's Handbuch der französischen Sprache und Literatur die Abschnitte von Michaud, Mignet, Thiers, Segur, Villemain, Ancillon und Humboldt. 1 Stunde.
 - 3) Mathematik. Planimetrie nach Grunert ganz, und von der Stereometrie nach demselben die Lehre von den geraden Linien und Ebenen im Raume und von den körperlichen Winkeln. 3 Stunden.

- II. In Secunda.
- 1) Griechisch.
 - a. Von Xenophon's Memorabilien das 2te Buch vom 2ten Capitel an; vom 3ten Buche die neun ersten, und vom 4ten Buche die beiden ersten Capitel. Darauf Plutarch's Aristides ganz. 3 Stunden.
 - b. Griechische Exercitien nach Kühner's Elementargrammatik. 1 Stunde.
 - 2) Latein.
 - a. Cicero's Reden für den Milo und für den Ligarius; nachher dessen Schriften über das Alter und über die Freundschaft. 3 Stunden.
 - b. Uebersetzung aus dem Deutschen ins Lateinische, schriftlich nach Süßfle, mündlich nach Krebs. 2 Stunden.
 - c. Grammatik nach Zumpt. 1 Stunde.
 - 3) Französisch. Zuerst aus Meynier's Auszug aus der Reise des jüngern Anacharsis S. 152—190; dann aus Secondes lectures par Gallois S. 1—44. 2 St.
 - 4) Mathematik. Die ganze Planimetrie nach Grunert. 3 Stunden.

III. In Tertia.

Mathematik. Im Sommer Arithmetik, und zwar die Lehre von den Decimalbrüchen, den Potenzen und Wurzeln, den Verhältnissen und Proportionen, nach Dictaten; im Winter ebene Geometrie, nach Grunert 1te Abtheilung. 2 Stunden.

IV. In Quarta.

Mathematische Vorübungen. 2 Stunden.

P. Volquardsen.

Uebersicht des vom Subrector ertheilten Unterrichts.

I. In Prima.

- 1) Religion, 2 St. Nach unserem Lehrbuche von Petri (Hannover 1843) wurde die Lehre von der Religion, von der heiligen Schrift, und von der Geschichte des Wortes durchgemacht: — daneben beschäftigte uns das Verständniß der Hauptfragen der Gegenwart in Beziehung auf Kirche und Glaubensbekenntniß.
- 2) Taciti dialog. de oratoribus, 1 St. Die letzten capp. bleiben der Privatlectüre überlassen.

II. In Secunda.

- 1) Religion, 2 St. Nach unserm Lehrbuche von Visco (Berlin 1845) werden wir ca. 50 §§ betrachten: außerdem wurden die für das Verständniß der Hauptfragen der Gegenwart nothwendigen allgemeinen Fragen erklärt.
- 2) Latein, 2 St. Virg. Aeneid. ausgewählte Stücke, und zuletzt Lib. I, v. 1—400.
- 3) Deutsch, 1 St. Uebungen in schriftlichen Aufsätzen und mündlichen Vorträgen.

III. In Tertia.

- 1) Religion, 2 St. In der einen St. nach Visco's Katechismus bis §. 70, in der zweiten das Kirchenjahr nebst den Festen, die Wunder und die Gleichnisse Christi.
- 2) Griechisch, 5 St.
 - a. Grammatik, (v. Kühner) bis zum Verbum auf μ § 127. — Ferner: Specimen § 145 — 154.
 - b. Jacobs Lesebuch. Erste Abtheilung: § 77 bis zur Naturgesch. — Zweite Abtheilung: bis zum V. Abschn.
 - c. Vorbereitung auf die Lectüre des Homer, nach Od. I, 63 — 132.
- 3) Latein, 6 St.
 - a. Nepos: — von Thrasybul bis Phocion.
 - b. Specimen, nach Krebs. Erste Abtheilung: von § 118 — 218. Zweite Abtheilung: von § 1 — 52.
 - c. Grammatik. Mündliche Uebungen nebst Repetitionen in der Etymologie.
 - d. Vorbereitung auf die Lectüre der Lateinischen Dichter nach Jacobs Blumenlese. Eclog. Ovid. VI — XXII.

4. Deutsch, 2 St.
 - a. Schriftliche Aufsätze.
 - b. Mündliche Uebungen nach Mager's Dnomatik, und im richtigen Vortrage.
5. Dänisch, 1 St. Schriftliche Uebungen, nebst gelegentlichen Bemerkungen über die Eigenthümlichkeiten der Dänischen Grammatik.

IV. In Quarta.

- 1) Religion, 2 St.
 - a. Luthers Katechismus wurde vollständig gelernt, und die ersten drei Hauptstücke durchgemacht.
 - b. Biblische Geschichte nach Hübner. Das neue Testament.
- 2) Dänisch, 1 St. Wie in Tertia.

Dr. Michelsen.



Uebersicht des vom Collaborator ertheilten Unterrichts.

I. In Prima.

Im Sommer: Griechische Literatur. 2 Stunden.

II. In Secunda.

Homer's Odysee XII. von 396 bis XIII. zu Ende; dann I. bis 399. 2 Stunden.

III. In Tertia.

- 1) Geschichte der Griechen und Römer nach Stüve. 2 Stunden.
- 2) Französisch, Anacharsis von p. 50 — 151. Im Sommer 2 Stunden, im Winter 1 Stunde.
- 3) Die astronomische und physische Geographie nach Viehhof, § 1 — 51. 2 Stunden.

IV. In Quarta

- 1) Griechisch: Uebersetzung und Formlehre nach Kühners Grammatik. 2 Stunden.
- 2) Latein.
 - a. Uebersetzung und Exercitien nach dem Lehrbuch von Ellendt. 4 Stunden.
 - b. Grammatik nach Schulz. 3 Stunden.
- 3) Allgemeine Geschichte nach Stüve: Einleitung bis zur Geschichte der Römer. 2 St.
- 4) Deutsche Aufsätze nebst Grammatik. 2 Stunden.
- 5) Orthographie. 2 Stunden.
- 6) Französisch, nach Drell's Grammatik, und Uebersetzung aus Gedike. 2 Stunden.

Dr. J. J. Langbehn.



Die Schulbibliothek.

An Geschenken hat unsere Schulbibliothek im verfloffenen Jahre empfangen:

- 1) Von Seiner Majestät, dem Könige:
Die von dem Etatsrath Rafn herausgegebenen antiquarischen Schriften des Nordischen Alterthums, zusammen 28 Bände von 8 verschiedenen Werken in Lateinischer und in Dänischer Sprache.
- 2) Von 2 Quartanern, Joh. Creuz und Hans Petersen Frey, von jenem: Gustav Helweg von Sengespeik, von diesem: Salzmann's Sittenlehre.

Einnahmen der Bibliothek.

1) Beiträge der Schüler	21 ₰ 4 β Cour.
2) Zinsen für das vorhergehende Jahr	12 " — " "
Summe der Einnahmen . . .	33 ₰ 4 β Cour.

Ausgaben der Bibliothek.

1) Die Bibliothek blieb voriges Jahr schuldig	5	z ^ſ	31	β	Cour.
(Siehe das vorjährige Programm.)					
2) Ausgaben für Bücher.					
Schleswig = Holsteinisches Schulblatt für 1846	1	"	32	"	"
Nordalbingische Studien für die Zeit von Joh. 1845 bis					
Joh. 1846	1	"	12	"	"
Cicero de. amicitia von M. Seyffert	3	"	—	"	"
Zeitschrift für Alterthumswissenschaft, 1846	6	"	—	"	"
Schöbler, das Buch der Natur	1	"	24	"	"
Müller's Grundriß der Physik	2	"	—	"	"
Der Strom der Zeit, von Straß	2	"	16	"	"
Glabisch, das Mysterium der ägyptischen Pyramiden	—	"	16	"	"
Pauly's Realencyclopädie 53 — 76ste Lieferung'	8	"	—	"	"
An den Buchbinder	2	"	27	"	"
	<hr/>				
Summe der Ausgaben	34	z ^ſ	17	β	Cour.
Die Einnahmen betragen	33	"	4	"	"
	<hr/>				
Die Bibliothek blieb schuldig	1	z ^ſ	13	β	Cour.



Schulnachrichten.

Das nun verfloffene Schuljahr begann vorigen Oftern mit 41, und endigt jetzt mit 38 Schülern. Zur Academie in Kiel gingen vorigen Oftern 3, nämlich C. Johansen aus Habersleben, Syenne Schmidt aus Hoptrup und L. h. Schütze aus Uetersen, und vorigen Michaelis nur Einer ab, nämlich Georg Wulff aus Riis, Amts Apenrade. Außerdem sind im Laufe dieses Jahres noch 10 abgegangen, wovon 4 zu einem anderen bürgerlichen Geschäft übergingen, 6 anderweitigem Unterricht übergeben wurden. Von den zu Oftern in allen Classen vorhandenen 41 Schülern gingen also 11 im Laufe des Jahres ab; dagegen wurden nach und nach 8 neue aufgenommen, nämlich vorigen Oftern in Secunda 1, in Tertia 1, in Quarta 3, zu Michaelis in Tertia 1, in Quarta 2. Die Schülerzahl sank also von 41 auf 38 herab.

Berufen wurden vorigen Oftern aus Quarta nach Tertia 1, zu Michaelis aus Quarta nach Tertia 5, aus Tertia nach Secunda 4, aus Secunda nach Prima 3.

Vertheilt waren die Schüler nach den Classen also:

	I.	II.	III.	IV.	Gesammtzahl.
Bon Oftern bis Michaelis:	8	4	12	17	41.
Bon Michaelis bis Neujahr:	9	5	12	14	40.
Bon Neujahr bis Oftern:	9	5	12	12	38.

Unser halbjährliches Classenexamen wird vom 22ten bis 27ten März, und die mündliche Prüfung am Donnerstage und Freitage den 25. und 26. März gehalten werden. Am Donnerstage wird Vormittags die erste Classe, Nachmittags die zweite, am Freitage Vormittags die dritte, Nachmittags die vierte geprüft werden, und zwar an beiden Tagen Vormittags von 9 Uhr, Nachmittags von 3 Uhr an. Zur geneigten Anhörung dieser mündlichen Prüfung werden alle Gönner und Freunde unserer Schule ergebenst eingeladen.

C. A. Brauneiser.



Lectionen: Tabelle der Gelehrtenschule in Hadersleben für den Sommer 1847.

Prima.

Stunden.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Sonnabend.
7:8.	Stereometrie nach Brunert. (Conr.)	Hebräisch. (Rector.)	Cicero de officiis. (Rector.)	Sophokles Antigone. (Rector.)	Sophokles Antigone. (Rector.)	Stereometrie. (Conr.)
8:9.	Ältere Geschichte mit Geographie. (Rector.)	Sophokles Antigone. (Rector.)	Religion nach Petri. (Subr.)	Ältere Geschichte. (Rector.)	Ältere Geschichte. (Rector.)	Plato's Dialogen. (Conr.)
9:10.	Cicero de officiis. (Rector.)	Horazens Briefe. (Rector.)	Dänisch. (Subr.)	Hebräisch. (Rector.)	Griech. Grammatik mit Schreibübungen nach Heinichen. (Conr.)	Französisch nach Ahn. (Conr.)
10:11.		Griechische Antiquitäten. (Collab.)	Plato's Dialogen. (Conr.)			
2:3.	Plato's Dialogen. (Conr.)	Latein. Stilübungen. (Rector.)		Stereometrie. (Conr.)	Religion. (Subr.)	
3:4.	Griechische Antiquitäten. (Collab.)	Deutsche Aufsätze und Declamations- übungen. (Rector.)		Latein. Stilübungen. (Rector.)	Horazens Briefe. (Rector.)	

Secunda.

Stunden.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Sonnabend.
7; 8.	Neueste Geschichte mit Geographie. (Rector.)	Arithmetik nach Grunert. (Conr.)	Religion nach Lisco. (Subr.)	Arithmetik (Conr.)	Cicero's Reden. (Conr.)	Religion. (Subr.)
8; 9.	Latein. Exercitien. (Conr.)	Cicero's Reden. (Conr.)	Arithmetik. (Conr.)	Plutarch's vergleichende Lebens- beschreibungen. (Conr.)	Zumpt's lat. Grammatik. (Conr.)	Homer's Odyssee. (Collab.)
9; 10.	Französisch nach Gallois. (Conr.)	Deutsche Aufsätze nebst Grammatik. (Subr.)	Plutarch's vergleich. Lebens- beschreibungen. (Conr.)	Virgil's Aeneide. (Subr.)	Hebräisch. (Rector.)	Geschichte. (Rector.)
10; 11.	Virgil's Aeneide. (Subr.)			Dänisch. (Subr.)		
2; 3.	Hebräisch. (Rector.)	Homer's Odyssee. (Collab.)		Geschichte. (Rector.)	Latein. Exercitien. (Conr.)	
3; 4.	Cicero's Reden. (Conr.)	Griech. Exercitien nach Rühner's Gramm. (Conr.)		Französisch. (Conr.)	Plutarch's vergleichende Lebens- beschreibungen. (Conr.)	

T e r t i a .

Stunden.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Sonnabend.
7 : 8.	Geschichte nach Stüve. (Collab.)	Religion nach Lisco. (Subr.)	Französisch nach Anacharsis und Drell's Gramm. (Collab.)	Geographie. (Collab.)	Religion. Bibl. Geschichte nach Hübner. (Subr.)	Geschichte. (Collab.)
8 : 9.	Cæsar de bello Gallico. (Subr.)	Cæsar. (Subr.)	Naturlehre nach Kries. (Rector.)	Jakobs lat. poet. Anthol. (Subr.)	Caesar. (Subr.)	Naturgeschichte. (Rector.)
9 : 10.	Lat. Exercitien nach Krebs. (Subr.)	Geometrie nach Brunert. (Conr.)	Geographie nach Viehoff. (Collab.)	Geometrie. (Conr.)	Jakobs griech. Lesebuch. (Subr.)	Dänische Schreibübungen. (Subr.)
10 : 11.						
2 : 3.	Jakobs griech. Lesebuch. (Subr.)	Deutsche Aufsätze. (Subr.)		Jakobs griech. Lesebuch. (Subr.)	Naturgeschichte; nach Dictaten. (Rector.)	
3 : 4.	Griech. Grammatik nach Kühner's kleiner Grammatik. (Subr.)	Deutsche Grammatik nach Mager, mit Gedächtnisübgn. (Subr.)		Lat. Exercitien mündlich mit Schulz Gramm. (Subr.)	Homer's Odysee. (Subr.)	

Quarta.

Stunden.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Sonnabend.
7 : 8.	Religion nach Luther's kl. Katechism. (Subr.)	Latein. Exercitien nach Ellendt. (Collab.)	Geometrische Vor- übungen. (Conr.)	Religion. Biblische Geschichte nach Hübner. (Subr.)	Latein. Lesebuch von Ellendt. (Collab.)	Naturlehre. (Rector.)
8 : 9.	Latein. Lesebuch von Ellendt. (Collab.)	Deutsche Gramm. nach Wurst. (Collab.)	Latein. Lesebuch von Ellendt. (Collab.)	Geschichte nach Stüve. (Collab.)	Orthographische Übungen. (Collab.)	Dänische Schreibübungen. (Subr.)
9 : 10.	Französisch nach Gebcke u. Drell. (Collab.)	Deutsche Aufsätze. (Collab.)	Naturlehre nach Hoffmann, (Rector.)	Griechisch. (Collab.)	Latein. Grammatik. (Collab.)	Französisch. (Collab.)
10 : 11.						
2 : 3.	Griechisch. (Collab.)	Geometrische Vor- übungen. (Conr.)		Latein. Lesebuch von Ellendt. (Collab.)	Geschichte. (Collab.)	
3 : 4.	Naturgeschichte nach Hoffmann. (Rector.)	Geographie nach Viehoff. (Collab.)		Latein. Exercitien nach Ellendt. (Collab.)	Geographie. (Collab.)	