

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Der Oldenburgische Volksfreund

Oldenburg

Extrabeilage No. 28, des Oldenburgischen Volksfreundes 1849

urn:nbn:de:gbv:45:1-4866

Eine beim Schluß unsers Blattes eingehende Extra-Beilage zur Weser-Zeitung bringt folgende höchst wichtige Nachricht aus Schleswig-Holstein:

Gefecht in dem Eckernförder Hafen.

Das Linienschiff „Christian VIII.“ und die Fregatte „Gefion“ haben sich ergeben.

Das Linienschiff „Christian VIII.“ ist in die Luft geflogen.
Eckernförde, 5. April, Abends. (B.-H.) Gestern Nachmittag 6 Uhr erschienen, von Norden her kommend, folgende dänische Schiffe: das Linienschiff „Christian VIII.“ von 84 Kanonen, die Fregatte „Gefion“ von 42 Kanonen, die Brigg „St. Croix“ und die Dampfschiffe „Geiser“ und „Skirner“, nebst noch einem dritten Dampfschiffe und 6 Landungsfahrzeugen, die gegen Abend im Eingang der Eckernförder Bucht bei Noer vor Anker gingen. Das eine Dampfschiff und die Brigg segelten heute Morgen zwischen 4 und 5 Uhr wieder ostwärts, die andern Schiffe lichteten die Anker um 7 Uhr und segelten vor günstigem Winde in den Eckernförder Hafen hinein, wo sie um 8 Uhr das Feuer auf die Strandbatterien begannen, welches, von diesen kräftig erwidert, unablässig bis 1 Uhr Vormittags fortgesetzt wurde, und bei welchem durch das Dampfschiff „Geiser“ die nördliche Hafenbatterie für einige Zeit zum Schweigen gebracht wurde, indem mehrere Kanonen demontirt wurden. Um 1 Uhr war das Linienschiff „Christian VIII.“ im innern Hafen auf den Grund gerathen und „Gefion“ hatte das Steuer verloren; nun wurde vom Kommandeurschiff eine Parlamentärflagge aufgezogen und durch einen Parlamentär angeboten, daß, wenn die Strandbatterien das Feuer einstellen wollten, damit die Schiffe den Hafen ungestört verlassen könnten, man die Stadt verschonen wolle, widrigenfalls sie in einen Schutthaufen verwandelt werden solle. Die Antwort der Militärbehörde war, daß man es nicht verantworten könne, das Feuer einzustellen, und die Antwort der städtischen Behörden ging dahin, daß man es der Geschichte anheim geben müsse, ein Urtheil über einen solchen Vandalismus zu sprechen, sich übrigens in das Schicksal, welches die Vertheidigung des Vaterlandes herbeiführen möchte, zu finden wissen würde. Da indeß die Remontirung der nördlichen Batterie, so wie eine Ruhe für die südliche Batterie sehr wünschenswerth war, so wurde von dem Höchstcommandirenden, Se. Hoheit dem Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha, eine Waffenruhe von 2 Stunden bewilligt.

Diese Zeit benutzten die beiden Dampfschiffe, die sehr gelitten hatten, um in die Förde hinauszugehen und ihre Schäden auszubessern, während der „Christian VIII.“ wieder flott zu werden sich bemühte. Als ihm dies nach drei Stunden gelungen war, während welcher das Feuer schwieg, signalisirte er eins der Dampfschiffe an sich heran, wahrscheinlich, um ihn aus den Hafen zu bugsilren. Das Dampfschiff lichtete die Anker und drehte nach dem Hafen hinein, erhielt aber sofort zwei scharfe Warnungsschüsse von der nördlichen Batterie und wendete darauf sofort wieder aus der Förde hinaus, indem es östlich steuerte.

Es war inzwischen 5 Uhr geworden und jeder Grund zu einer längeren Zögerung mit Wiedereröffnung des Feuers der Batterien verschwunden. Die Zwischenzeit war benutzt worden, um mit großer Umsicht eine halbe Nassauer Batterie zwischen der südlichen Batterie und der Stadt soldergestalt aufzustellen, daß sie beide Schiffe, die vor Anker lagen und bei starkem Ostwind den Spiegel gerade auf's Land zeigten, von hinten der Länge nach bestreichen konnten. — Das Feuer, das nun von beiden Batterien sowohl, als von dieser Feldbatterie sehr lebhaft unterhalten wurde, beantworteten beide Schiffe, besonders aber das Linienschiff bald

und.

Das Quartal 18 Grote, rldung angenommen.

wischen Elsfleth, Barel als eine uben daher, daß ften die folgende

rdlich über Dvel- behausen, Stoll- südlich die fertige ibehaltend, über bis an die Na- ärde die Verbin- und Oldenburg n erreicht.

elst eines Seiten- Fahderaußendeich oder auch wäre berg, den Heu- anzuschließen. marms nach D- ussee in Verbin-

nit Berne, deren ande sind. Wir ist demnach ein zigste, weil es e, mit Olden- rg gestellt wird. es Butjadinger- üffig:

en die Vortheile der Vorzug ge-

ist. Es bezeugt ein
und den guten Wi-
nen, die durch die
nothwendig geworde
zu führen. Die
mit einem Male in
beß, mit der es ge
So hätte die Herr
Schluß des ersten
den können, dann
consolidirt und die
Interessen bekom
sion erst nach dem
müssen, damit de
sich zuerst rein g
sich für die Comm
es läßt sich vorau
nicht getrennt war
sentlich auf die 2
haben werden. I
indefß, denen die
Schulangelegenheit
nicht in überstürze
in nächster Zeit un
daß sie etwas Da
Es sind: Präside
Wagenfeld, Niebe
legen wir auf Br
roth ist freilich L
allein die Kirche
und nicht die Sc
schule nicht des a
Lehrerwelt. Ind
Macht liegen. S
hat sich bis jetzt
über ihn urtheilen
könne: ob er Dr
uns unbekannt
von ihrer Thätig
auch hören lassen

Bei dem W

wird es für die
Schleswig-Holste
interessant sein,
zogthümer denjer
Hülfsstruppen, di
Regierungen mi
lassen sind, aus
wig-Holstein no
willigt hat. Di
Oldenburgische
numerando an
hat, erhalten ve
1 Feldwebe
5 Soldaten

mit vollen Lagen und bald mit nacheinander folgenden Schiffen. Das Linienschiff hatte während der Zeit so viel Segel zugelegt, als zur Bewegung erforderlich waren, und lichtete die Anker, um sich mit der flachen Seite gegen die südliche Batterie zu legen, und dadurch dem incommo- direnden Feuer der Nassauer Batterie zu entgehen. Bei diesem Manoevre, welches mit großer Ungeschicklichkeit ausgeführt wurde, gerieth es abermals auf den Grund, und zwar auf Kernschuß-Distance von der südlichen Batterie. Diese unterhielt nun ein so wohlgezieltes Feuer mit glühenden Kugeln, daß das Schiff innerhalb einer halben Stunde in Brand gerieth, sein Feuer einstellen und seine Mannschaft zum Löschen verwenden mußte, was ihm aber dennoch nicht gelang, und so mußte dieses renommierte, mit so vielem Luxus ausgestattete, mit so vieler Dro- hung ausgeschickte Schiff die dänische Flagge vor einer mit vier Kanonen besetzten Schlesw.-holst. Batterie streichen.

Nun richteten sich die Schiffe auf die ihres Steuers beraubte Fre- gatte „Gefion“, die darauf ebenfalls sich auf Gnade oder Ungnade ergab. Sofort wurde mit der Rettung der Mannschaft des Linienschiffes begonnen, es glückte aber nur etwas über 400 Mann von Bord zu bringen, als um 7³/₄ Uhr das Schiff mit noch dar- auf befindlichen 200 Mann in die Luft flog. Die Zahl der Besatzung des „Gefion“, die sofort mit deutschen Truppen besetzt ward, und auf welcher die deutsche Flagge aufgehißt wurde, soll angeblicher Weise aus 250 Gefunden, und 150 Verwundete bestehen. Das Schiff sollte bei Abgang dieses noch weiter in den Hafen gebracht und von den aus Holtzenau herbeieilenden schleswig-holsteinischen Seeleuten unter dem Commando des Capt. Donner besetzt werden.

Leider ist zu beklagen, daß der Commandeur der südlichen Batterie (ein Schlesw.-holst. Oberfeuerwerker), als er an Bord des Linienschiffes gegangen war, um die Debarckirung der gefangenen Mannschaft zu be- schleunigen, mit dem Schiffe in die Luft geflogen ist. Uebrigens ist es erfreulich, daß die ganze Affaire, die 7 Stunden bei starkem Feuer dauerte, und bei welcher man, wenig angeschlagen, 6—7000 Schüsse rechnen kann von unserer Seite, nur 1 Todten und 13 leicht Verwundete gekostet hat. Es haben die 4 24-Pfünder in diesem Gefecht 500 und einige 60 Schüsse gethan, und auf solche Weise, da sie hauptsächlich das Gefecht gemacht haben, 140 dänische Kanonen zum Schweigen gebracht.

Den eigentlichen Grund des Angriffs der dänischen Schiffe und der Art, wie er ausgeführt wurde, vermag gewiß kein Uneingeweihter zu ent- räthseln; denn auf eine Landung war es nicht abgesehen, weil kein Mi- litär am Bord des Schiffes gewesen ist. Eine Demontirung der Strand- batterien die mit dem Wind auf das Land unternommen wird und bei der man 140 Kanonen gegen 12 aufbietet, scheint doch wirklich ein so ver- wegener Streich, daß man fast glauben möchte, die Dänen seien in ihrem Uebermuth so weit gebracht, daß sie selbst den Elementen keine Achtung mehr zollen. Denn einfach ist es zu begreifen, daß wenn Schiffe sich ins Kreuzfeuer zweier Batterien legen, das Steuerruder, wie es auch ge- schehen ist, ihnen abgeschossen werden kann und sie solchergestalt dem Lande zugetrieben, auf jede Möglichkeit, sich frei zu vertheidigen, verzich- ten müssen.

Man muß daher den Muth der dänischen Seeleute anerkennen, so ohne alle Rücksicht auf die Gefahr, selbst ihre Schiffe zu verlieren, ihren Haß gegen die Schleswig-Holsteiner an den Tag zu legen. Auf der andern Seite darf aber auch nicht den hiesigen Truppen die volle Anerkennung ih- rer festen Haltung, ihres kaltblütigen Benehmens in diesem die Entschlos- senheit und Unverzagtheit des Kriegers so sehr auf die Probe stellenden Gefechte verweigert werden, und der umsichtigen Leitung des hohen Führers muß ebenfalls alles gebührende Lob gestellt gezollt werden, was um so mehr sich herausstellen muß, da Se. Hoheit der Herzog von Sachsen-Co- burg im Inlande schwerlich mit dem Seegefechte sich hat bekannt machen können.
(Von einem Augenzeugen.)

Der

Oldenburgische Volksfreund.

Mittheilungen aus allen Gebieten des öffentlichen Lebens.

Erster Jahrgang.

Er scheint wöchentlich zweimal, am Mittwoch und Sonnabend, jedesmal einen halben Bogen stark. — Preis für das Quartal 18 Grote, durch die Post bezogen 24 Grote Courant. — Bestellungen werden von allen Postämtern, so wie von der Verlagshandlung angenommen.

Die Butjadinger Chaussee.

Die Neuen Blätter N^o 19 enthalten unter dieser Rubrik einen Aufsatz, mit dessen Tendenz wir uns im Allgemeinen wohl vereinigen können, nämlich in so weit, als es sich nicht in Abrede stellen läßt, daß das Butjadingerland einer Chaussee bedarf.

Wenn wir mit dem Verfasser obigen Aufsatzes auch darin einverstanden sind, daß die Weserseite des Butjadingerlandes die am meisten bewohnte ist, und an dieser Seite auch der erheblichste Verkehr stattfindet, so sind wir dahingegen der Meinung, daß diese am allerwenigsten einer Chaussee bedarf, weil ihr eine stete Communication fast für 9 Monate des Jahres hindurch, vermittelt der Wasserstraße, Weser und Hunte, gesichert ist.

Die Jahdeseite entbehrt einer solchen Communication, indem alle Versuche, eine Dampfschiffahrt auf ihr zu Stande zu bringen, bisher gescheitert sind.

Um daher Jahde- und Weserseite möglichst zu genügen und die in Angriff genommene Brake-Oldenburger Chaussee nicht fallen zu lassen, glauben wir, der folgenden Richtung im Interesse sowohl des Jever- als des Butjadingerlandes das Wort reden zu müssen, wobei wir bevormorten, daß wir von der Ansicht ausgehen, daß man dem ersten Princip bei Chaussee-Anlagen, die möglichst geradeste Richtung beizubehalten, welche bei einer Chaussee zwischen zwei großen Städten statthaft wäre, hier nicht huldigen könne, sondern dem zweiten Princip, möglichst viel Ortschaften zu berühren, ankleben müsse.

Wir müssen unsere Chausseen behufs des eigenen Verkehrs bauen und können sie weniger als eine Heerstraße für Reisende und Auswärtige betrachten.

Wir betrachten eine Verbindung zwischen Eisfleth, Brake, Großenfiel, Fedderwardersiel und Varel als eine für unser Land sehr wichtige, und glauben daher, daß mit Berücksichtigung einiger anderen Ortschaften die folgende Richtung zu empfehlen sein dürfte.

Von Brake ausgehend baue man nördlich über Dvelgönne, Rodenkirchen, Esenshamm, Abbehausen, Stollhamm, Burhave nach Fedderwardersiel, südlich die fertige Strecke von Brake nach Popkenhöge beibehaltend, über Oldenbrook, Großenmeer nach Loyerberg bis an die Rastede-Oldenburger Chaussee; hiedurch würde die Verbindung zwischen Brake, Fedderwardersiel und Oldenburg und den sonst vorhergenannten Ortschaften erreicht.

Von Rodenkirchen aus wäre vermittelt eines Seitenarmes über Schwey, Schweyburg und Jahderaußendeich die Verbindung mit Varel zu erreichen, oder auch wäre von Dvelgönne aus über Jahde, Jahderberg, den Heubült an die Varel-Oldenburger Chaussee anzuschließen.

Eisfleth würde vermittelt eines Seitenarms nach Oldenbrook oder Großenmeer mit der Chaussee in Verbindung zu bringen sein.

Es fehlte jetzt noch die Verbindung mit Berne, deren Wichtigkeit zu ermessen wir nicht im Stande sind. Wir wollen sie nicht in Abrede stellen, und ist demnach ein Anschluß nach Eisfleth wohl der zweckmäßigste, weil es dadurch mit dem ganzen Butjadingerlande, mit Oldenburg, Varel, Jever u. s. w. in Verbindung gestellt wird.

Eine directere Chaussee-Verbindung des Butjadingerlandes mit Bremen halten wir für überflüssig:

1. weil der Kostenpunct schwerlich gegen die Vortheile aufwiegen würde;
2. weil im Sommer der Wasserstraße der Vorzug gegeben wird; und