

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Die Schiffsfahrtszeichen auf Wangeroge

Bremen, 1876

Die Schiffsfahrtszeichen auf Wangeroge

urn:nbn:de:gbv:45:1-6908

Der vielbesprochene Thurm auf Wangeroge ist von jeher so zu sagen ein Pflegekind unserer Stadt gewesen und ist es bekanntlich bis auf den heutigen Tag geblieben, — ein theures Pflegekind in der doppelten Bedeutung des Wortes. Bremen hat den Bau veranlaßt und unterstützt und hat Jahrhundertlang zur Unterhaltung dieser Tagmarke und ihrer „immerwährenden Leuchte“ das Seine redlich beigetragen. — Den ersten Anstoß gab ein Schreiben des bremischen Raths an Graf Johann 16. von Oldenburg, den Erben der friesischen Maria von Zever, vom 18. Februar 1585. „Ew. Gnaden sollen wir dienstlich nicht verhalten,“ heißt es darin, „daß uns die Alterlente des gemeinen Kauf- und seefahrenden Mannes klagende zu erkennen geben, welchergestalt der Thurm in E. G. Herrschaft Zever zu Wangeroh fast zerbrochen und baufällig sein, und wann derselbige nicht in Zeiten repariret und gebessert, alsdann zu Schaden und Nachtheil der Seefahrt wohl gar herunterfallen und zu nichte werden sollte. Und demnach uns inständig angelanget und gebeten, E. G. solche Gelegenheit zu erinnern und dieselbe um Reparation solches Thurms mit dienstlich zu ersuchen. Wann wir uns nun zu berichten wissen, daß der gerührte Thurm von undenklichen Jahren her unter andern mit ist gewesen ein sonderbar Kennzeichen an der See, darauf die Seekarte gestellet und angerichtet, die Schiffleute auch darnach ihren Kurs



aus der See auf die Weser und sonst zu dirigiren und anzustellen gehabt, und wann derselbige verabsäumet werden und herunterfallen sollte, solches sowohl zu E. G. Unterthanen als anderer Leute, die sich der See gebrauchen, unwiederbringlichem Schaden und Nachtheil, auch endlichem Untergang Schiffs und Guts gereichen könnte, — welchem Unheil dennoch billig in Zeiten vorzubauen, — als bitten wir hiemit dienstlich, E. G. zu Beförderung der löblichen Seefahrt, auch dem gemeinen Besten zu Gutem, die gnädige Anordnung thun wollen, damit der angeregte Thurm wieder repariret und gebessert und fortan zu dem Ende, darzu er anfänglich gerichtet, im Wohlstande erhalten und also viel Uebels, Schaden und Unglück, so den Seefahrenden aus des Thurmes Niederfall künftiglich widerfahren möchte, verhütet und vorgebaut werden möge. Deß thun zu E. G. wir uns neben dem gemeinen seefahrenden Manne dienstlich versehen und sein derselbigen (die wir hiemit in Gottes gnadenreichen Schutz und Schirm zu gräflichem Wohlstande, friedfertiger Regierung und fröhlicher Leibesgesundheit ganz treulich empfehlen) hinwiederum angenehme nachbarliche Dienste zu erzeigen bereitwillig.“ — Auf dieses Schreiben mußte seinerseits der Rath sich mit einem Kanzlei-Recepisse begnügen, kurz, kühl und vornehm abgefaßt wie folgt: „Gegenwärtiger Bote hat ein Schreiben von einem Ehrbaren Rath zu Bremen an U. G. H. haltend, den Thurm auf dem Eilande Wangerog belangend, überantwortet; weil aber seine G. diese Sache in Bedacht genommen, mag ein Erbar Rath oder die seefahrenden Leute zu gelegener Zeit, wann seine G. in die Herrschaft Sever kommen wird, um Bescheid anhalten. Darüber dem Boten dies Recepisse zugestellt. Den 4. Martii Anno 1585. Oldenburgische Canzlei.“

Ton und Inhalt der Abfertigung konnte, wenn man die damalige Zeitlage erwägt, nicht grade befremden. Zever gehörte nicht mehr zum Römischen Reiche Deutscher Nation: es war unter Fräulein Maria Brabantisches Lehn geworden, und Graf Johann war somit 1585 für Zever Vasall des Königs Philipp II. von Spanien. Hiernach war also, um in der heutigen Sprache zu reden, mit der gestellten Bitte nicht etwa ein selbstverständliches Mitwirken zu einem anerkannten Reichszweck, sondern ein internationaler Hilfsdienst in Sachen der Schiffahrt begehrt. Außerdem aber war der Bittsteller keineswegs *persona grata* beim Empfänger des Schreibens. Als Herr des linken Weserufers, in dessen vollen Besitz die oldenburgischen Grafen kurz vor der Reformation gelangt waren, befand Graf Johann grade damals sich in heftigem Streite mit dem Rathe zu Bremen wegen der Jurisdiction auf der Weser, welche vermöge kaiserlicher Privilegien von diesem auf dem ganzen Ströme geübt und festgehalten wurde. Bekanntlich begnügten zu jener Zeit die Kaiser sich damit, Privilegien zu ertheilen; dieselben zu handhaben und geltend zu machen, war Sache des Begabten; Conflict zwischen den Inhabern von einander widersprechenden Privilegien, desgleichen zwischen kaiserlichen Privilegien und der sich eben damals entwickelnden Territorialhoheit der Fürsten und der Städte zu entscheiden — oder richtiger, die Entscheidung hinzuziehen, bis größere Macht und Ausdauer des Einen oder des Andern in Wahrung seines Rechts den Ausschlag gab —, war Sache des Reichskammergerichts. Mit dem verliehenen Recht der Beschützung des kaiserlichen Stroms, mit der Sorge für die Bezeichnung seiner Fahrbahn, war nun das Recht entsprechender Abgabenerhebung verbunden. Bremen ließ sich die Kosten seiner Tonnen und Baken bezahlen;

es besteuerte jedes die Weser besuchende Seeschiff ohne Unterschied der Flagge und des Bestimmungsortes der Ladung; dem auf der Rhede bei Blexen postirten Wachtschiff mußte nachgewiesen werden, daß ordnungsmäßig die Abgabe am Schütting zu Bremen entrichtet worden sei. Wenn in kriegerischen Zeiten das Freibeuterunwesen zunahm und die Sicherung der Wesermündung die Ausrüstung und Unterhaltung einer größeren Anzahl von Streitschiffen erforderlich machte, so trat zur Bestreitung dieser außerordentlichen Kosten periodisch noch das s. g. Reutergeld (später Convoe-geld) hinzu. Eben dieses Reutergeld war nach längerer Unterbrechung um 1585 aus angeführtem Grunde von Neuem eingeführt worden und hatte ganz besonders den Unwillen des Grafen Johann erregt. Und zwar, wie nicht geleugnet werden kann, nicht etwa nur wegen der Beschwerden seiner Unterthanen, sondern ebenso um der politischen Parteilichkeit willen, welche er, im Gegensatz zu Bremen, als Herr von Jever für das Haus Spanien hegte. Denn die Freibeuter, welche jetzt die Weser unsicher zu machen begannen, waren nicht mehr, wie vor zehn Jahren, die Geusen oder Pseudogeusen des Draniers, sondern niederländische s. g. Malcontenten und Soldaten von der spanischen Garnison zu Gröningen. Und selbstverständlich mehr noch als der Graf zeigten sich die jeverschen Rätthe Johanns empört — die ihrerseits schon in der Erstreckung der bremischen Seetonnen bis in die Nähe von Wangeroge einen Eingriff in die Hoheitsrechte ihres Herrn erblickten — wenn im Verlauf jener Freibeuterjagden die Flüchtigen gelegentlich bis in ihre Schlupfwinkel an der Jade verfolgt wurden.

Bei so bewandten Umständen hätte, wie es scheint, der Rath zu Bremen sich wohl sagen können, daß seine

Bevornwortung der Interessen des gemeinen kauf- und seefahrenden Mannes in der fraglichen Angelegenheit gehörigen Orts nicht grade angenehm empfunden werden würde. Vielleicht, daß er auch der kühlen Aufnahme seines Ersuchens zum Voraus gewärtig war, ohne darum der ihm einmal obliegenden Pflicht sich entziehen zu mögen. Gewiß ist, daß von Seiten des Raths das Anliegen nicht erneuert wurde. Wohl aber machten 10 Jahre später, im J. 1595 und wiederum 1597, nachdem, wie vorhergesehen, der alte S. Nicolaus Kirchturm zusammengestürzt war, die Kaufmanns-Elterleute zu Bremen sich den Wink des oldenburgischen Kanzlei-Recepisses zu Nutze, um mündlich sowohl als schriftlich die Sache direct beim Grafen zu betreiben. Ein gnädiges Schreiben vom 15. April 1597 brachte endlich den gewünschten Bescheid. Er sei nunmehr entschlossen, aus gutem Willen, ihnen und allen schiffahrenden Handelsleuten zu Nutz und Frommen, noch diesen Sommer auf Wangeroge einen dermaßen geschaffenen Thurm aufbauen zu lassen, daß er allen seefahrenden Nationen ja so dienlich, wo nicht erspriesslicher sein solle, wie der eingefallene Thurm je möge gewesen sein. „Welches auch wohl,“ wird selbstbewußt hinzugesügt: „vor diesem ohne einiges Suchen hätte zu Werk gerichtet werden mögen.“ Ein aufrichtiges Dankschreiben der Elterleute vom 4. Mai macht den Beschluß dieser Correspondenz; außer allgemeinen Versicherungen erklären sie gemeint zu sein, solche erspriessliche Ehre und Gnade bei nächster Gelegenheit um den Grafen, sein „herzliebtes Gemahl“ und die „junge Herrschaft“ nach ihrem äußersten Vermögen verdienen zu wollen. Dies deutet auf die Bezeugung eines reellen Dankes, möge derselbe nun in Ruchengeschenken oder in etwas Soliderem bestanden haben — ein dunkler Punkt, über welchen möglicherweise das

Schüttings-Archiv noch Aufklärung zu geben vermag. Notorisch ist nur die bei dem späteren Zollstreite wiederholt hervorgehobene und unwidersprochen gebliebene Thatsache, daß zu dem nunmehr begonnenen und 1602 beendigten Bau des jetzigen Kircthurms bremischerseits eine gute Anzahl Steine verehrt worden sind. Ein apokryphes Blatt aus den zwanziger Jahren des folgenden Jahrhunderts enthält die zuversichtliche Behauptung: „Außerdem haben Bremenses ziemlich Recompens dagegen gethan, also daß Comes damit friedlich gewesen, haben auch ein groß Theil Steine dazu verehrt.“

Die Gutthat war geschehen und wurde rühmend anerkannt, am rühmendsten von dem gleichzeitigen und dem späteren Chronisten des Oldenburgischen Hauses: Hamelmann und Winkelmann. Doch wird von ihnen und von allen späteren Schriftstellern der ersten Anregung des bremischen Raths von 1585 mit keinem Worte gedacht. Die historische Gerechtigkeit erheischt, daß dieses Factum der Gefahr des Todtgeschwiegenbleibens entrisen werde. —

Während der ersten Regierungsjahre Anton Günther's scheint die dergestalt begründete Gemeinschaft der beiden Nachbarn in der Sorge für den seefahrenden Mann noch einen friedlichen Fortbestand auf Wangeroge gehabt zu haben. Dies bezeugt u. a. eine freundliche Correspondenz von 1608, in welcher der Rath für Rückgabe geborgenen Guts aus einem bei der Insel gestrandeten Schiffe dankt und um die Errichtung einer Bafe, nördlich vom Kircthurm, ersucht. Die Kosten wolle man gern bestreiten, auch sachverständige Leute zum Beirath abordnen. Demnächst wird, auf des Grafen zusagende Antwort, auch noch ein Abriß, wie die Bafe anzulegen sein möchte, übersandt.

Dann aber folgte schon 1612 von Seiten Anton Günther's der verhängnißvolle Schritt, mit welchem die Freundnachbarlichkeit zwischen Bremen und Oldenburg vorerst ein Ende hatte und bis zu seinem Tode (1667) unwiederherstellbar blieb, dessen Folgen dann, wie heute Jeder weiß, die Handels- und Schiffahrtsentwicklung nicht Bremens allein, sondern des ganzen Wesergebiets, auf das schwerste beeinträchtigt und um Jahrhunderte verzögert haben — die Wiederaufnahme nämlich der Bemühungen schon der Vorgänger des Grafen, einen Zoll an der Unterweser für alles aus und nach See passirende Gut von Kaiser und Reich bewilligt zu erhalten.

Neben den Deichen, Sielen und Schleusen seines Landes diente zur Begründung seines Gesuchs in erster Linie auch der Wangeroger Thurm. Es war, wie nicht zu verkennen, ein Grund, jedenfalls der einzig stichhaltige Grund, für eine alle seefahrende Nationen, die von und nach der Weser verkehrten, treffende Auflage.

Er fand daher auch seine gebührende Stelle in der dem Kaiser Matthias im Juni 1612 übergebenen „Anzeig und Ursachen, auf welche des Grafen Suchen von wegen der Zollbegnadung begründet.“ Nachdem im Eingang sub 2 die kühne Behauptung aufgestellt worden: „der neue Zoll werde so geringe gebeten, daß daraus Ersteigerung der Waaren oder große Theuerung nicht zu besorgen, sondern vielmehr zu vermuthen, weil die Handthierenden mehr Beförderung und Sicherung dadurch gewinnen, es würde sich die Zufuhr und Kaufmannschaft erweitern, zu besserem Kauf Ursach geben, und also der gemeine Nutz keineswegs gehindert, sondern vielmehr befördert werden“, heißt es in Betreff des Thurms wie folgt:

„10) Demnach ist nicht zu übergehen, daß mein Vater sel. sowohl aus christlichem und nachbarlichem Mitleiden, auch verhoffter künftiger recompens, als durch inständig Anhalten der von Bremen und Anderer mehr angereizt und bewogen, auf der mit der offenen See umgebener Insel Wangerrohde, dem seefahrenden Mann und Kaufhandel zum Besten, einen hohen gewaltigen Thurm, zu dessen Erbauung an die vier und zwanzig tausend Thaler Unkosten, über alle Arbeit, angewandt und aufgegangen, setzen und aufrichten lassen. Wiewol nun durch solche christnachbarliche mitleidliche Handbietung viel Leut und Güter vor Schiffbruch, so desselben Orts vor der Zeit sich mannigfaltig zugetragen und begeben, salvirt und gerettet worden, auch wegen Unterhaltung besagten Thurms noch täglich salvirt und gerettet werden: so ist es doch an deme, daß mein Vater seiner willfährigen Gütigkeit und dem gemeinen Nutz viel zuträglichen Bezeigung im geringsten keinen Genieß empfunden, mir auch derentwegen nichts denn Schaden und Unkosten verlassen hat.“

„11) So bin ich auch von vielen vornehmen Kaufleuten ersucht worden, in ostio Maris, und sonderlich an den Dertern, da die Weser in die offenbare See lauft, Baken, Tonnen und andere Vestigia zu setzen, wie gleichfalls auf dem Thurm zu Wangerrohde eine immerwährende Leuchte zu halten, danach man sich in der Navigation zu richten, welches alles, auch der Thurm und dessen Gebäu an sich selbst, mit großen Unkosten verordnet und unterhalten werden muß.“

Dem Kaiser Matthias schienen die Gründe 10 und 11 besonders einzuleuchten. Ebenso den zum Gutachten erfordernten Kurfürsten, welche, zumal die rheinischen, aus anderen Motiven von vorn herein zur Bewilligung geneigt

waren. Bei der im Jahre 1613 hinter Bremens Rücken erfolgten Inspection der Weser- und Fadedeiche durch kaiserliche Subdelegirte wurde freilich die Insel nicht berührt; das hinderte indessen nicht, die erwähnten Gründe für voll gelten zu lassen und, weil zur Colorirung vor andern geeignet, in dem ersten 1619 ertheilten Gutachten fast allein hervorzuheben. — Beiläufig bemerkt, konnte gleichwohl noch 1624 ein anderes an Köln und Sachsen ertheiltes kaiserliches Commissorium erfolgen, mit dem ausdrücklichen Auftrage: genau zu ermitteln, „wie es mit dem auf der Insel Wangeroge gebauten Thurm und auf wessen Unkosten derselbe, sammt den angezogenen Schleusen und Tonnen an (sic!) dem Weserstrom, erhalten werde, eigentlich bewandt und beschaffen sei.“

Begreiflicherweise war es Bremen gewesen, auf dessen eifriges Betreiben beim kaiserlichen Hofe dieses, leider unausgeführt gebliebene, neue Commissorium erfolgte. Bremen hatte erst 1624 zu Wien eine amtliche Mittheilung jener ersten Eingabe des Grafen erlangen können, und das grelle Mißverhältniß zwischen Leistung und der dafür verlangten „Recompens“, die dabei begangene Täuschung über den wirklichen Sachverhalt, auch hinsichtlich der Wesertonnen, machte sofortige Gegenwehr nothwendig zur Entkräftung dieses Theils der oldenburgischen Argumentation. Im ferneren Verlauf des endlosen, mit zunehmender Erbitterung geführten Zollstreits kam Bremen wiederholt auf diesen Punkt zurück. So heißt es u. A. noch 1646 in der Gegenschrist auf „Eine zu Münster und Osnabrück spargirte facti species summaria etc.“: „Wenn man gewußt, daß der Herr Graf die Erbauung dieses Thurms zur Ursach, einen Zoll auf der Weser zu suchen, hernächst gebrauchen würde, er würde wol nimmermehr von einigem Kaufmann, geschweige

der Stadt, zu erbauen begehrt worden sein. Besser dann, daß der Thurm überall nicht da wäre, zumal man endlich den Weg auch ohne den Thurm wohl finden würde.“ Und in Betreff der Leuchte: „Eine große Sache um dies immerwährende Licht, dazu nämlich, wenn gleich mit allen Lampen (das selten) und alle Nächte (das nimmer geschieht) gefeuert würde, dennoch nicht fünfzig Reichsthaler zum Jahr Kosten erfordert werden! Könnten ja solche Kosten, wann ja der Herr Graf selbe nicht tragen wollte, J. Gräfl. Gn. leicht abgenommen werden, — wozu man sich, da der Thurm erbaut und die Laternen darauf angerichtet, ohne einige Bedingung eines Zolls erboten.“

Diese bitteren Bemerkungen hatten ein gutes Fundament. Was Köln und Sachsen hätten ermitteln sollen, das hatte 1630 in Betreff des Thurms der bremische Rath auf eigene Hand gethan. Er sandte einen Notar nach Wangeroge, ließ durch diesen Besichtigung halten und Zeugen abhören, auch darüber ein zierliches Instrument abfassen; so wußte man denn ganz genau und findet es auch heute noch in actis, was es mit der damaligen Thranbeleuchtung, in Ermangelung von Rüböl, auf sich hatte, desgleichen wie der Thurm mit seinen 10 Stockwerken noch zu verschiedenen Nebenzwecken, als Abhaltung des Gottesdienstes und Aufbewahrung von Strandgut, benutzt wurde, worüber man das Nähere bei Winkelmann nachlesen kann.

Neben Bremen wurde die Sache der freien Schifffahrt in diesem Zollstreit bekanntlich auch durch die anderen Hansestädte und die oberdeutschen Reichsstädte, durch Ostfriesland und einige an der Oberweser belegene Herrschaften andauernd gegen Oldenburg vertreten; von fremden seefahrenden Nationen besonders durch die Niederlande. Auch Cromwell hat in den fünfziger Jahren Miene gemacht, sich in diesem

Sinne einzumischen. Allein thatsächlich war die Sache verloren, so wie dieselbe Gegenstand der westfälischen Friedensverhandlungen geworden war. Der gordische Knoten prozessualischer Weitläufigkeiten mußte zerhauen werden; in die höhere, volkswirthschaftliche Bedeutung der Frage war zu jener Zeit die Einsicht noch nicht gekommen. Bei dem principiellen Beharren der Kurfürsten bei ihrer ersten so oft vergebens wiederholten Meinung wurde auch den Gönnern Bremens, geschweige den Neutralen, die leidenschaftliche Hartnäckigkeit der Bremer unbequem, die Einmischung der Fremden widerwärtig. Von einer Sorge aber für das Seewesen und die Seegelung Deutschlands und was in diesem Betreff das Interesse des Reichs besonders für die als ein Ganzes zu behandelnde Küstenstrecke und deren Flußmündungen von der Ems bis zur Eider gebiete und demgemäß von Reichswegen anzuordnen, bezw. zu beschaffen sei, — ein Punkt der mit zur Sprache hätte kommen können, — von solcher nationaler Auffassung der Schifffahrt hat sich bekanntermaßen bei den dominirenden Ständen des alten Reichs so gut wie nie die Spur gezeigt, oder wo es ausnahmsweise der Fall war, wie bei dem großen Kurfürsten von Brandenburg, doch nie über die Grenzen der eignen Lande hinaus sich bethätigt. Eben dieser Kurfürst unterschied sich übrigens auch darin vortheilhaft von seinen Collegen, daß er, im letzten Stadium des Zollstreits zur Mitwirkung berufen, bei seiner Mitentscheidung sich durch ein wirklich sachliches Interesse leiten ließ, zumal nachdem er durch den westfälischen Frieden Herr des Bisthums Minden geworden war. Zwar hielt auch er dafür und drang am stärksten darauf, daß über das bleibend widerspenstige Bremen die angedrohte Reichsacht vollzogen werde. Hernach indessen, als die

Frage des Zolltarifs und demnächst die der Fortdauer des Zolls über Anton Günther hinaus an die Reihe kam, that er sein Möglichstes im Interesse der Handelsfreiheit. Nur war leider, nachdem die Cardinalfrage: Zoll oder nicht? einmal wie geschehen entschieden war, das Weitere vergebliche Mühe und kein durchschlagender Erfolg der Opponenten mehr zu erreichen.

Bei der bleibenden Verbindung des Elzfl ether Zolls mit dem uns speciell beschäftigenden Gegenstande, und da derselbe außerdem die traurige Berühmtheit erlangt hat, in Bezug auf nachhaltige Schädigung des Seeverkehrs der Weser und Hemmung seines Aufschwungs, zumal im eignen Lande, auf gleicher Linie zu stehen mit dem Stader Zoll und dem Sundzoll, mag schließlich noch ein zu den hiesigen Acten gekommenes Schreiben hier seine Stelle finden, das unter allem Vorgefundenen am wärmsten und einsichtigsten die bremische Sache gegenüber einem rein dynastischen Gelüste nach bequemer Bereicherung auf Kosten Dritter vertritt, während es zugleich die schwankende Politik des habsburgischen Hauses, die es in dieser Sache mit Keinem verderben wollte, verurtheilt. Es ist ein vertrauliches Schreiben des kaiserlichen Reichshofraths Wenzel, der damals in Aufträgen seines Hofes für die Hansestädte in Lübeck weilte, an seinen Chef, den Reichsvicekanzler v. Stralendorf, vom 11. August 1628.

„Bey diesem jezigen Particular-Hansetag seindt auch der löblichen Statt Bremen Gesanten alhier gewesen, und noch, welche sich bey mir unter andern gar hoch beklagt, daß das oldenburgische Zollwesen wieder in Schwung gerathen und darbey die Inhibition, so vormals an den Herrn Graven zu Oldenburg abgangen, cassirt worden. Nun wissen E. Gn., daß ich mich zu diesem Werk nie ver-

stehen können, und bin auch noch der Meinung, solcher Zoll sey weder politisch, noch juridisch, ob er schon bey etlichen — und bey dem Herrn Graven unzweifelich — öconomisch genug sein mag. Politisch ist er darum nicht, daß es nie gut gewesen, wegen etlicher wenig Personen eignem Interesse ganze Communen, wo nicht gar zu verderben, doch auf's höchste zu offendieren und zu abalieniren. Darzu müßten wir zu Wien selbst und in allen österreichischen Ländern diesen Zoll bezahlen helfen; weiß aber nicht warum? *Bono publico non*, weil der Handelsmann und die Commerciën dardurch nit befördert, sondern viel mehreres gesperrt werden. Die Herrn Graven von Oldenburg seindt lange Jahr in Teutschland stattlich, ansehnlich und reich genug gewesen, haben auch das Ihrige contribuïret und den Wasserbau erhalten, ehe dann sie vielleicht an diesen Zoll gedacht haben, und ebendieselben können sie ohn diesen Zoll inskünftig auch unzweifelich wol verbleiben. Ich sitze allhier und laboriere mit Händen und mit Füßen, daß die *commercia* bey den Städten durch gewisse *compagnias* in Ordnung gebracht, und daß sie, *propter intermedios aemulos*, (wegen der zwischenliegenden Nebenbuhler) gleichsam in einer Flotte gegen Spanien abfahren mögen. Entgegen will man schier zu Endt der Weser an Ort und Enden, wo alle Schiffe fürüber passieren müssen, eine solche *Visitation* und *Inquisition* der Teutschen Schiff anstellen, worüber wir uns in Spanien zum höchsten beklagen, — und wie wollen die Bremer und andere Schiff zur andern gemein Flotta gelangen, wann man im Oldenburgischen erst darüber ein *Minoisch* und *Kadamantisch judicium* anstellen will? *Anne etiam ventorum domini sumus?* (sind wir etwa auch Herren der Winde?) *Reges Daniae* seindt unzweifelich Erben der Grafenschaft Oldenburg und Delmenhorst; können also darzu so

bald gelangen, als andere; und wer wird alsdann verhüten, daß dieser Zoll nit ein neuer Sund werde? Ich verstehe den Handel wol nicht, möchte aber von Herzen gern wünschen, wann man ander Leut reicher machen will, daß solches sine detrimento publico und ohne vieltausend armer Leut wissentlichen Schaden geschehen thät. Juridisch ist dieser Zoll bey mir auch nicht, weil er auf Sachen gegründet, welche in fundamento oder nicht just oder doch bis dato im geringsten nicht justificieret, sondern vom Gegentheil simpliciter widersprochen worden. Nun muß gleichwohl Einer, welcher fremder Leut Geld haben will, billige Ursachen anzeigen, warum er das begehre, und ist mit dem bloßen Affirmieren die Sach durchaus nit geschlichtet. Republica laborante (wenn der Staat in Noth ist), kann man die privatos mit Zöllen und andern impositionibus wohl belegen, aber die Leut dahin zu zwingen, daß sie andere privatos mit ihrem Geld sine causa (quae hic simpliciter negatur, nec probata est) (ohne Grund, — da hier ein solcher einfach geleugnet wird, auch nicht erwiesen ist), reich machen, das stehet in codice nicht geschrieben, und ich hab es bei dem Papiniano auch noch nicht gelesen. Wann man mit den Städten auf diese und andere einreißende Weise inskünftig umgehen will, so schicke man Andere hieher, welche sie im Gehorsam erhalten; ich habe diese Kunst nicht gelernt und werde sie auch also bald nicht lernen. E. Gn. aber wissen den Sachen schon recht zu thun; ich bin heut und gestern krank zu Bett gelegen, und kommen mir so wunderliche Zeiten für, daß ich schier närrisch darüber werde. Wird man nicht bald vielen gravaminibus ein Ende machen, so ziehe ein Anderer hieher und erwarte des Ausgangs; mihi plus quam sufficit, pessimorum effectuum principia vidisse. (mir genügt vollständig, der

schlimmsten Folgen Anfang schon gesehen zu haben). Wegen der ferneren Inquisitions-Commission auf die causas des oldenburgischen Zolls werden die Herrn von Bremen auch allerhand fürzubringen haben. E. Gn. verstehen die Sach besser als ich und weiß, daß Sie allenthalben gern zum Besten helfen; darbey lasse ich es bewenden, und thue E. Gn. in Gottes Schutz, deroelben aber mich und die löbliche Stadt Bremen ganz getreulich hiemit befehlen."

— Während dieser Periode des Streites um den Zoll an der Weser hatte, wie schon erwähnt, auf Wangeroge der alte Thurm den zugesagten Leuchtapparat erhalten, und dieser that, mitunter oder dauernd, voll oder halb — je nach den politischen Intentionen seines Stifters — seine Schuldigkeit im Umfange der ihm gegebenen sehr beschränkten Leuchtkraft. „Dieweilen aber“, sagt Winkelmann: „solche Lampen durch die Fenster nicht weit in die See geschienen, und nachgehends die Feuerbaken erfunden sind; als läßet Herr Graf Anton Günther eine Feuerbake ins Norden auf einen Sandhügel und noch 22 Stufen hoch aufrichten, und das Feuer mit schottischen Steinkohlen von Michaelis bis gegen Christtag, und wieder gegen Fastnacht bis Ostern, allstets unterhalten, welches in die vierthalb Meilen Wegs aus der See gesehen wird.“ Die Zeit, wann dieses geschehen, wissen wir nicht anzugeben; die Stelle war ohne Zweifel die nämliche, welche 1608 von den Bremern für die einfache Bake oder Kape, wie es auch genannt wird, bezeichnet worden war; die Einrichtung selbst hat bis 1687 bestanden, in welchem Jahre ein f. g. Feuerthurm errichtet wurde. Inzwischen fuhr der Kirchthurm fort, seiner ursprünglichen Bestimmung zu entsprechen, wie er es noch heute thut. Dem von Westen kommenden Schiffer, der nach der Jade, Weser oder Elbe will, ist er ein, wenn irgend thunlich, aufzusuchender Wegweiser und



Ortsbestimmer auf hoher See, und bleibt außerdem dem Erstgenannten für den ganzen Fadenbusen, dem Zweiten eine gute Anzahl Wassertonnen lang in Sicht. Der Helgolander braucht ihn für sein durch Jordan's Bild populär gewordenes Lootsen-Examen; für die Fahrt von Helgoland nach der Weser kommt unter 155 Fragen „Wangeroogsthoren“ schon bei der 7. Frage an die Reihe. Ähnlich auch in anderen Richtungen; nur daß das Auffuchen nicht immer Vorschrift bleibt und daß der ohne solche erblickte Thurm aus einem Wegweiser sich in ein Warnungszeichen, in einen Hinwegweiser, verwandelt.

Mit Anton Günther hatte 1667 das ältere Haus Oldenburg ein Ende. Die Grafschaft Oldenburg wurde dänische Provinz und ist es bis 1773 geblieben; die Herrschaft Fever gelangte an Anton Günther's Neffen, Johann von Anhalt-Zerbst; genauer, da derselbe noch im nämlichen Jahre 1667 starb, an dessen Sohn Carl Wilhelm. — Im Jahre 1701 hatte Bremen mit diesem Herrn zu verhandeln, nicht gerade wegen des Thurms, wohl aber wegen des Feuers auf Wangeroge. Der Elsflether Zoll war um diese Zeit der nordischen Kriege von der dänischen Regierung in Pacht gegeben an Peter Lampe in Bremen. Collegium Seniorum zeigte nun im Januar jenes Jahrs dem Rathe an, daß auf Wangeroge dormalen nicht gefeuert würde, mit Bitte es bei Peter Lampe, der auch solche Feurung gepachtet, in die Wege zu richten, daß aller Schade möge verhütet werden. In dessen Entstehung möge Ampl. Senatus bei Ihro Fürstl. Durchlaucht zu Anhalt-Zerbst um Hülfe ansuchen. Die Sachlage — oder sagen wir lieber die Actenlage, denn was ging die eigentliche Sachlage: das fortdauernde Bedürfniß der Nordseeschiffahrt nach einem Leuchtfeuer auf Wangeroge, den Zerbster Fürsten an,

es sei denn, daß die Pflicht zur Abhülfe identisch war mit der landesherrlichen Verpflichtung gegen seine neuen Unterthanen in Zeber? — die Actenlage also war die folgende: Im Jahre 1689 hatte Zerbst auf den directen Mitgenuß des Zolls verzichten müssen, dagegen 1000 rp jährliche Zahlung aus der Weserzollcasse, gegen die Verpflichtung zur Unterhaltung des Bakensfeuers auf Wangeroge, zugesichert bekommen. Ueber die Frage, worin solche Unterhaltung bestehe und wie sie beschaffen sein müsse? fehlten aber anteacta zu Zerbst und diente in deren Ermangelung das oben angeführte Notat in Winkelmann's Chronik. Dies ergab gleich die erste Antwort aus Zerbst: Man sähe nichts lieberes, als die hochgeehrten Herren in solchem desiderio sofort zu gratificiren; allein accordmäßig werde nur von Michaelis bis Weihnachten und von Fastnacht bis Ostern geleuchtet. Da also der Herren beliebtes Ansinnen einige Neuerung zum merklichen Präjudiz fürstlicher Rentkammer nach sich ziehen würde, so müsse man vorerst Serenissimi Meinung vernehmen, u. s. w. Bei so bewandten Umständen beschränkte Bremen sein Gesuch vorläufig dahin: die wegen Einführung des Gregorianischen Kalenders im vorigen Jahre weggefallenen zehn Tage (man schrieb in Bremen, wie in Zeber, 1700 nach dem 18. Februar sofort den 1. März), durch deren Wegfall Weihnachten fortan verfrüht werde und der rechte Winter erst später einsetze, dem ersten Brenntermin zulegen zu wollen. Das wurde Zerbstischerseits, unter Vorbehalt einer billigmäßigen Satisfaction wegen der Mehrkosten, bewilligt und in Ausführung gebracht. Die billigmäßige Satisfaction blieb einstweilen auf sich beruhen. — 1730 wiederholte sich die Sache, lief aber nicht so glatt ab, machte vielmehr nach Jahr und Tag die Sendung eines



Rathsmitgliedes an den damals sich zu Fever aufhaltenden neuen Zerbster Fürsten, auch Intercessions schreiben an die königl. dänische Provinzialregierung zu Oldenburg nothwendig, ohne gleichwohl zum Ziele zu führen. Dieses Mal war freilich Bremens Ansinnen, erheblich weiter, dahin gegangen: daß, wenn auch nicht das ganze Jahr, doch mindestens von Michaelis bis Ostern ununterbrochen gefeuert werden möge. Auf Helgoland und auf Neuwerk geschehe dieses längst; denn der frühere Brauch, daß die Schiffe um Martini aufgelegt und erst nach Fastnacht wieder ausgesandt würden, sei ein überwundener Standpunkt. Nebenbei wurde Klage geführt, daß der Bogt statt der Steinkohlen sehr häufig Torf und faules Holz verwende. Man kann sich denken, was darauf erwiedert und eventuell begehrt wurde. Die Meinung, daß die jährlichen 1000 rf ausreichen würden, um der Mehrforderung zu genügen, sei irrig; der Heizerlohn müsse auch bezahlt, Kohlenmagazin, Feuerroste *z.* in Stand gehalten werden. Und dann die Unterhaltung des Thurms — ob die Bremer auch gedächten mit zu contribuiren, wenn an dem Thurm sollte Schaden geschehen? Und wie es mit der billigmäßigen Vergütung wegen der zugelegten 10 Tage seit 1701 stehe? Es seien dadurch allein 100 rf jährlich Mehrkosten verursacht, mache für 30 Jahre 3000 rf , die Bremen noch rückständig sei, u. s. w. — Das naheliegende Expediens, die Elsflether Zollcasse für das erforderliche Mehr in Anspruch zu nehmen, wurde auch berührt: diese werde indirect erheblich mit profitiren, und die Bremer hätten ja ihre Deputirten in Copenhagen, um dort ihr Heil zu versuchen. — Zerbst selbst war nicht geneigt, dieses heiße Eisen anzufassen. Und Bremen, was hätte es vorstellen können, was die Herren in Copenhagen nicht schon selbst viel besser wußten? 1730

hatte der Zoll genau die Summe von 31,187 $\text{r.}\text{f.}$ 67 g. eingetragen. Allein was half das? war doch nie ausgemacht worden, daß der Ertrag nur zu Schiffahrtszwecken dienen, noch überhaupt wozu er dienen solle! Die dänische Provinzialregierung zu Oldenburg verhielt sich ihrerseits neutral, meinte übrigens Bremen gegenüber, die 1000 $\text{r.}\text{f.}$ würden gewiß vollkommen ausreichen, und versicherte außerdem, der Regierung zu Fever diese Sache „dem Commercio und den Seefahrenden zum Besten“ auf das nachdrücklichste vorgestellt zu haben. Allein von dorthier wurde einfach der landesfürstliche Standpunkt des alten Reichs bei derart fernliegenden Desiderien als Antwort an Oldenburg entwickelt: „Ob nun gleich nicht zu leugnen, daß das commercium sich merklich verändert und die Navigation ohne Haltung des Winterlagers fast allstets ihren Lauf behalte, und vorträglich seyn möchte, das Feuer das ganze Jahr hindurch in stäter Gluth zu erhalten; So lassen wir doch Ew. zc. selbst zur Beurtheilung anheimgestellet seyn, ob solches dem publico zu gute kommende commodum hiesiger Herrschaft zur Last liegen könne, und daß diese daher auch schuldig wäre, wider vorige Gewohnheit und wovon die Verträge nichts disponiren, solch onus zu übernehmen? Sondern wir erachten vielmehr recht und billig zu seyn, daß wenn der Magistrat zu Bremen aus dem angerühmten commercio und stets währenden Navigation ihnen einen Vortheil versprechen wollen, die dasige Kaufmannschaft, oder wer sonst das beständige Feuer auf der Baake anbegehret, ihm gefallen lassen werde, zu Unterhaltung der Gluth, racione der übrigen Zeit, einen proportionirlichen Beytrag zu thun.“ —

Es lohnt sich nicht der Mühe, weil hier die Acten abbrechen, noch anderweitig nachzuforschen: ob wohl und

wann, sowie auf wessen Kosten, das 1612 gegebene fürstliche Versprechen der Herstellung einer immerwährenden Leuchte auf Wangeroge noch wirklich im Laufe des 18. Jahrhunderts wahr geworden ist? Mit oder ohne Continuität, das steht ohnehin fest, war die Einrichtung dürftig genug, verglichen mit den Leistungen anderer Nationen oder Staaten und angesichts des wachsenden Bedürfnisses der Schiffahrt. Sie hörte völlig auf während der holländisch-französischen Occupation von Fever, 1806 bis 1813, und wurde dann, einstweilen in bisheriger Weise, wieder beschafft. Mit ihr lebte nach 1813 auch der während der Franzosenzeit gleichfalls unterbrochen gewesene Elsflether Zoll wieder auf, um dann noch sieben Jahre lang, die nicht zu den mageren gehört haben, fortzudauern. Beides, Zoll an der Weser und Wangeroger Schiffahrtszeichen, von nun an wieder, wie es ursprünglich der Fall gewesen, in der Hand eines und des nämlichen Herrn und Disponenten. Bekanntlich ist die Herrschaft Fever, welche nach dem Erlöschen des Anhalt-Zerbstischen Mannsstamms 1793 russisch geworden war, erst 1818 wieder mit Oldenburg vereinigt worden durch freie Cession des Kaisers Alexander an den Herzog Peter von der jetzt regierenden jüngeren Linie des Hauses Oldenburg. —

Wir beginnen — um mit Halem zu reden, der so den 6. Abschnitt seiner Oldenburgischen Geschichte einleitet — wir beginnen nun die „angenehme Periode“, da der bremische Staat wieder von den Mauern seiner alten Stadt bis in die salze See einen freien, von Zöllen unbeschwertem Strom besaß und da derselbe auch den Fremden wieder ein gern benutztes Eingangsthor für den Verkehr mit Deutschland wurde. Freilich, die Zeit, da Bremen kraft kaiserlicher Privilegien die Weser seinen Strom nennen konnte, war

lange schon vorbei. Bremiens vormaliges Gebiet an der Mündung des Stroms war eine Beute der Schweden und demnächst Hannovers geworden. Der Hafen zu Begejack hatte 1820 kaum noch den Schatten der Bedeutung, welchen er im Jahrhundert seiner Gründung besaß. Die Seeschiffe mußten auf offenem Strome laden und löschen, oder, soweit Platz war, in dem erweiterten Sieltief zu Brake, (welches seinen Namen von einem alten Deichbruch hat) bei Oldenburg zu Gaste gehen. Was schon auf der Rhede lag, rettete sich bei Sturm und Eiszeiten an die Duc d'Alben des sogenannten hannoverschen Geesthafens; da war es im Schlamm der Geeste weich gebettet. Von bremischen Jurisdictionsbefugnissen auf der Unterweser, über die eignen Ufer hinaus, von Strompolizei und Abgabencontrole bis zur Seegrenze, war selbstverständlich längst keine Rede mehr; der Tonnenboyer diente seiner friedlichen Bestimmung, Tonnen und Baken in Ordnung zu halten; die Streitschiffe der Convoe hatten sich in harmlose Baggerchiffe verwandelt; die bremischen Leuchtschiffe an der Mündung wurden gebührend mit gutem Del von Bremen aus versorgt. Mit andern Worten: das Bremen von Kaiser und Reich übertragene Kreuz alleiniger Sorge für die Weser, mit welchem Kreuze Bremen dann seiner Zeit sich auch gesegnet hat, war zu einem reinen Leidens- oder sagen wir lieber Ehrenkreuz geworden. Dieses Kreuz auch fernerhin zu tragen, wurde Bremen von den Nachbarn gern gegönnt; nur durfte man ihnen nicht mit Eingriffen in ihre landesherrlichen Hoheitsrechte über den Strom und ebensowenig mit Abgaben wegen jener Leistungen kommen, sofern nicht Schiff oder Ladung bremisches Territorium berührte. Die spätere Errichtung des Bremer Leuchtturms an Stelle der weiland Bremer Bake auf dem Hohenwege machte

keine Schwierigkeit; nur mußte Oldenburg's Hoheit über jenen zu Fluthzeiten überspülten Sand dabei ausdrücklich neu gesichert werden. Was die Abgabenerhebung betrifft, so wurden in der ersten Zeit nach der am Bundestage erstrittenen Aufhebung des Elsflether Zolls, welche begreiflicherweise so leicht nicht zu verschmerzen war, auf oldenburgischer Seite Argumente laut, ähnlich denjenigen, welche Bremen 1646 in seiner Verzweiflung puncto des Wangeroger Thurms gebraucht hatte: Unsere Schiffe sind klein, sind auch an der Weser zu Hause; die können den Weg wohl ohne eure Lommen und Baken finden. Und dann, was habt ihr Bremer überhaupt euch noch um See-einrichtungen, um Schiffahrtszeichen auf und vor der Weser zu kümmern? Bremen ist ja längst Landstadt geworden; die eigentliche Seestadt ist Brake. — Hannover seinerseits beobachtete mehr eine wohlwollende Neutralität; es hatte damals noch keine seestaatliche Ambitionen, wenigstens nicht an der Weser. Indes in Betreff der Abgaben quaestionis verstand sich seine Gleichstellung mit Oldenburg von selbst; das hatte es schon in früherer Zeit genugsam dargethan.

Gleichzeitig mit der Erlösung vom Elsflether Zoll begannen zu Minden die Conferenzen wegen der Weserschiffahrt, als deren erstes Resultat die Weserschiffahrtsacte von 1823 zu Stande kam. Ein Hauptaugenmerk der Versammelten war auf Beseitigung der künstlichen Schranken gerichtet, mit welchen mittelalterliche Selbstsucht auch diesen Strom bedacht und eine durchgehende Fahrt von Minden bis zur See und umgekehrt unmöglich gemacht hatte. Nicht zum Mindesten in Bremen selbst, dem natürlichen, von Altersher als solcher anerkannten Scheidepunkte zwischen Seeverkehr und Binnenverkehr. Dabei begnügte man sich nicht mit den augenfälligen Erscheinungen, wie

etwa dem Hameler Wehr und der bremischen Weserbrücke von damals, mit dem kümmerlichen Fährgatt und den anderswo jeden Durchgang sperrenden Wassermühlen. Sondern vorzüglich wurde das Abgabewesen in's Auge gefaßt: ob etwa und was hier oder dort noch von Stapelrecht und Stapelzwang, mit oder ohne kaiserliches Privilegium geübt, verblieben sein möchte. Namentlich mit Bremen wurde scharf in's Gericht gegangen, dies um so mehr, weil kurz zuvor das unveräußerliche Recht der Unterweser auf die Wiederkehr der Freiheit von Hemmnissen jeder Art in hohem Tone von ihm gepredigt und durchgesetzt worden war. Längst vergrabene Acten über angeblich mangelhaft gehaltene Verträge oder unerledigt gebliebene Beschwerden kamen wieder zu Tage: der Vergleich mit Oldenburg von 1576; der Reichshofrathsprozeß Oldenburg contra Bremen, puncto juris stapulae et accisarum, 1638 zu Gunsten Bremen's entschieden. Auf Seiten Hannovers: Bremens langjähriger Streit mit den braunschweig-lüneburgischen Herzogen in gleicher Angelegenheit und wegen seiner Weddeordnung. Mit Preußen wurden die in jüngerer Zeit erst mühsam geschlichteten Streitigkeiten: Minden contra Bremen und Bremen contra Minden, wegen der jeder dieser beiden Städte vom nämlichen Kaiser ertheilt gewesenen Stapelgerechtigkeiten, auf's Neue erörtert. Die sämtlichen indirecten Abgaben Bremen's, hieher oder nicht hieher gehörig, mußten die Revue passiren: Accise und Consumtionsabgabe mit ihren Unterabtheilungen und Befreiungen; Lastgeld, Gildegeld, Weddegeld, Convoye- und Tonngeld und wie sie weiter hießen — schon ihre Namen machten sie verdächtig. Das Mäklerwesen wurde erheblich kritisirt: im Innern möge Bremen Schranken einführen soviel es wolle, den Großhandel vom Besitz des Bürgerrechts mit

Handelsfreiheit abhängig machen, im Gewerbewesen die Zünfte schützen; der bremische Kaufmann möge dem oberländischen Kunden nach eigenem Belieben und auf eigne Gefahr seine Spesen berechnen — aber daß in Bremen nicht Gast mit Gast handeln dürfe, dies und Aehnliches, was heute aus der Welt ist, hat man schon früher nie recht in der Ordnung finden wollen, auch wenn man sich der gleichen Schuld bewußt war. — Die Folge war, daß Bremen, kurz nach Abschluß der Weserschiffahrtsacte, derselben entsprechend sein sämmtliches hieher gehöriges Abgabensystem zu ändern und neue Benennungen einzuführen sich genöthigt sah.

Damals entstand denn auch die heute dem Erlöschen nahe Seeschiffahrtsabgabe. Ihr konnte keine lange Dauer beschieden sein, da man aus angeführten Gründen von vorn herein Bedenken trug, die Abgabe auf die beiden anderen Uferstaaten der Unterweser mit in Anwendung zu bringen, und so den Weg bahnte für immer weitere Lücken, falls bei Vertragsabschlüssen der andere Contrahent sich nicht mit der Gleichstellung mit den eigenen Angehörigen begnügen wollte oder sonst ein Grund zur Reclamation vorlag. Die Einführung der Abgabe war gleichwohl damals eine Nothwendigkeit. Einmal schon des Princip's halber, damit wenigstens in der Metropole der Weser die Recognition, welche jedes fremde Schiff beim Ankern auf einer deutschen Rhede dem Schutz des Landes und dessen Hülfsanstalten schuldet, auch für unsern Strom erhalten blieb, sowie als Interimisticum zwischen dem, was früher war, und was, ob auch unter andern Formen, und namentlich nicht mehr als bremische Particularabgabe, unfehlbar wieder kommen muß. Sodann aus finanziellem Grunde, da doch von keiner Seite zu verlangen war, daß das, was Bremen für

den ganzen Unterstrom der Weser zum Besten der Schifffahrt zu leisten fortfuhr, lediglich aus seiner Staatscasse und durch die Steuern seiner Bürger bestritten werde. Endlich aber — und das war nicht das geringste, vor allem aber das drängendste Motiv — aus handelspolitischen Gründen, zum Abschluß nämlich der unerläßlich gewordenen Reciprocitätsverträge mit überseeischen Staaten, gemeinsam mit den Schwesterstädten.

Man weiß, wie es hiemit damals zur Zeit des deutschen Bundes, schlimmer noch als unter dem weiland deutschen Reich, bestellt war. Die beiden Großstaaten sorgten jeder nur für sich; für Hannover wurde durch England, für Holstein durch Dänemark gesorgt; die Hansestädte, als die hauptsächlichlichen Vermittler des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels, standen unvertreten da und mußten ebenfalls für sich und, soweit sie konnten auch für das sonstige Deutschland sorgen, was sie jedenfalls redlich versucht haben. Zu diesem Zwecke mußte Bremen etwas zu bieten haben, was in den beiden andern Städten schon vorhanden war, einen ob auch noch so geringfügigen ziffermäßigen Nachweis des fremden Seestaaten durch den Abschluß von Verträgen mit den Hansestädten erwachsenden Vortheils. Und hiezu diente, in Ermangelung jedes andern Angebots, jetzt die neue Seeschifffahrtsabgabe.

Glücklicherweise lebten während jener hiemit eingeleiteten Periode, da Handel und Schifffahrt der Weser, nicht in Bremen allein, sondern ebenso am sonstigen rechten wie linken Ufer derselben, sich im Zustande einer lange nicht gekannten Ebbe befand — wesentlich in Folge jenes Danaergeschenkts, des oft erwähnten Elsflether Zolls — es lebten Männer in Bremen und wirkten für Bremen, von klarer Einsicht und warmem Herzen, mit unermüdlicher Ausdauer,

mit Ueberzeugungskraft und -Kunst und mit der Zuversicht des alten Archimedes begabt: *Δος μοι πον στω και γαιαν ανησω!* (Gieb mir einen Platz, wo ich stehe, und ich will die Erde aus ihren Angeln heben!) Dieser ihrer Kunst und Kraft zu überzeugen, angewandt wo es sein mußte in vertraulichen Gesprächen, behutsamem Anklopfen und unverfänglichen Vorbesprechungen — man nennt das heute ziemlich wegwerfend akademische Unterhaltungen, wiewohl man doch nicht sagen kann, daß ihretwegen damals die Verhandlungen langsamer gegangen oder minder erfolgreich gewesen wären — gelang es, Bremen, der beginnenden Landstadt, und der bescheidenen Weser, von welcher die Dichter der Kenien leider gar nichts zu sagen gewußt hatten, wieder eine gleiche Stellung zu erringen mit den anderen, heute in erster Linie genannten Städten und Strömen der seeverbundenen Welt. Diese Männer brauchten eigenthümliche Argumente, wie sie bisher nicht in den Acten gestanden hatten, und wirkten damit auf die Diplomaten des Bundestags, die da nicht in die Kirchturmsinteressen ihres Kleinstaats verrannt waren, noch auch in der kühlen Unempfänglichkeit für Alles, was außerhalb der Grenzen ihres Großstaats lag, verharrten, — ja auf die leitenden Beamten der Nachbarstaaten, in denen eine staatsmännische Ader zu finden war. So unter andern: daß ein Strom, da wo derselbe von Ebbe und Fluth bewegt werde, gewissermaßen ein organisches Wesen sei, mitangehörig dem völkerrechtlich freien, keinem Herrn untergebenen Meere, — um so der mißbräuchlichen, die freie Schifffahrt hindernden Anwendung des Hoheitsrechtes über einen Theil des Stroms von Seiten eines seiner Uferherren ein Ziel zu setzen. So ferner die Constatirung der Interessen-Einheit Hannovers und Bremens in Bezug auf Handel und Schifffahrt, und die hieran geknüpften

Folgerungen: die Anlage eines wirklichen, den Anforderungen der Zeit entsprechenden Seehafens am Ausflusse der Weser, an einer einst von Bremen besessenen Stelle, wo später von Schweden und dann auch von Hannover schon ein solcher Hafen projectirt worden, sei jetzt unerläßlich geworden, und wenn Hannover ihn nicht bauen wolle oder nicht bauen könne, so müsse Bremen ihn bauen; dann müsse Bremen aber dort auch Herr im eigenen Hause sein. —

Was hierauf weiter folgte und wie im Laufe der Jahre diese sorgenvoll begonnene Periode zu einer wirklich angenehmen für Bremen wurde, das liegt uns Lebenden noch in frischem Gedächtniß und bedarf keiner weiteren Ausführung.

— Auch auf die Geschieke der Nachbarinsel läßt für den angegebenen Zeitraum sich füglich Halem's Beiwort anwenden. Dem diesbezüglichen Nachweise gestatten wir uns, zur Orientirung den Schluß eines Aufsazes über Fevers Verhältniß zum deutschen Reiche voranzuschicken und wörtlich wiederzugeben, — entnommen einem Abdruck in den Oldenburgischen Blättern von 1824:

— — „Nach Friedrich August's, des letzten Fürsten von Anhalt-Zerbst, Tode nahm dessen Schwester, Kaiserin Catharina II. von Rußland, das Land in Besitz. Auf die Anfrage der Fürstin Administratorin: wie es mit der Muthung gehalten werden solle? (Brabant war damals in französischem Besitz) antwortete die Kaiserin, daß sie des brabantischen Schutzes nicht bedürfe und selbst ihre Länder zu schirmen wissen werde. So unterblieb die Muthung, und Rußlands Kaiserhaus besaß nunmehr das dominium directum et utile von Fever ohne Widerspruch des deutschen Reichs. — Kaiser Paul nahm es sogar mit in seinen Titel auf.“

„Der Tilfiter Friede (1806) vereinigte Jever mit Holland. Napoleon schlug es 1810 zu Frankreich; russische Truppen nahmen es 1813 wieder für Rußland in Besitz, und Kaiser Alexander übertrug es 1818 an den Herzog von Oldenburg.“

„Eine einfache Zusammenstellung der Ereignisse, welche auf das Schicksal des Jeverlandes einwirkten, zeigt ohne Mühe, wie Jever jetzt — da der Stamm des ersten Lehns- herrn auf dem spanischen Throne erloschen, da Oesterreich seine burgundischen Besitzungen verloren, da das französische Kaiserreich zertrümmert ist und Rußland seiner jeverischen Hoheit freiwillig sich entäußert hat, — wie Jever jetzt ebenso verlassen, ebenso fremden Schutzes bedürftig sein würde, als da Fräulein Maria bei Carl V. Hülfe suchte. Der Beitritt zum deutschen Bunde wiederholt den Act jener ersten freiwilligen Lehnsauftragung; ein andres Jahrhundert hat aber andere Bedingungen vorgeschrieben und die Im- munitäten vernichtet, deren Jever und Kniphausen bis hieher sich zu erfreuen hatten.“ —

Schon während der langen Regierung des letzten Fürsten von Zerbst hatte Wangeroge seine guten Tage gehabt. Verschiedene durch Sturmfluthen verursachte Durchbrüche wurden gestopft, so gut man es verstand, und das Mögliche gethan, um den zunehmenden Abbruch der Insel zu ver- hüten. Versuche wurden gemacht, die anhaltinische Garten- kunst trotz Dünenland und rauhem Nordwest in Anwendung zu bringen. Den nachsuchenden Einwohnern wurden Vor- schüsse zum Schiffbau von der Kammer geleistet, um sie wieder mehr der lohnenden Frachtfahrt zuzuwenden; zeit- weilig brachte auch die Anwesenheit zerbstischer Truppen die vor der Einschiffung auf Wangeroge internirt wurden, der Beitrag Friedrich August's an England zur Unter-

drückung seiner aufgestandenen amerikanischen Colonien, den Insulanern Verdienst. Nach seinem Tode setzte die „Fürstin Administratorin,“ Friedrich August's Wittwe, die Sorge des Verstorbenen landesmütterlich fort. Unter ihr begann das Seebad, und schon war eine Badefutsche und ein Zelt geschenkt, als die Holländer kamen. — Die eigentliche nachhaltige gute Zeit für Wangeroge begann indessen erst, nachdem fremde Occupation und Kriegsjahre vorüber waren, mit der Wiederkehr des alten oldenburgischen Regiments. Zwar mußte gleich zu Anfang dieser neuen Periode die Insel durch die Sturmfluth von 1825 einen weiteren Abbruch erleiden, der auch der 1687 zu zerbstischer Zeit statt der Feuerbake Anton Günther's errichtete Feuerturm zum Opfer fiel; allein an dessen Stelle erhob sich bald der etwas weiter landeinwärts errichtete erste Leuchtturm von 1830, ein wirklicher Leuchtturm, mit einem Blink- oder Drehfeuer von einstweilen genügender Leuchtkraft versehen. Auch der alte Kirchthurm, das Vermächtniß der Vorfahren, wurde in liebevolle Pflege genommen, die Spitze desselben mit einer schönen Windfahne geschmückt, die in demselben enthaltene Kirche neu ausgeziert und mit einem Orgelwerk beschenkt. Neben der wiedererwachten und besonders auch der Schifffahrt wieder zugewandten Gewerthätigkeit, kam vor Allem das Seebad in Aufnahme, noch vielen der Jetztlebenden aus seiner Glanzzeit unvergeßlich wegen seines idyllischen Reizes im Gegensatz zu dem steiferen Norderney und dem flotteren Helgoland. Jeder dort verweilende Badegast, sofern ihm nur für etwas Anderes noch der Sinn gegeben war, als für gute Wellen und gute Küche, mußte beim Anblick des alten Thurms und seines jugendlichen Ablegers ein Stück Nautik und ein Stück Geschichte in sich aufnehmen; man hätte Sonntags, wenn

bei herabgelassenen Rouleaux der brennende Plumpudding herumgetragen wurde, Beiträge sammeln können zur Bildung eines Fonds für Erhaltung des Thurms, wie hier in Bremen der Donoldenfond zur Wiederherstellung des Doppelthurms unserer Cathedrale.

Zu einer Beihülfe Bremens zu den dem Nachbarstaate, welcher wieder den alten Umfang von der Weser bis zur Harle gewonnen hatte, örtlich allein obliegenden Leistungen zum Besten der Seeschiffahrt war während der genannten fast fünfzigjährigen Periode, bis gegen das Ende derselben ein Anlaß nicht geboten. Das Faderevier zu besorgen war Oldenburgs Sache, die Mitsorge für die Weser blieb nach wie vor durch Bremen ihm und ebenso Hannover (wenn man das Wurster Watt beiseite läßt) noch erspart. Da erschien — durch manche, das exponirte Westende Wangeroge's mit dem darauf belegenen Dorf und den herrschaftlichen Gebäuden immer näher bedrohende Vorgänger angekündigt — die Neujahrsfluth von 1855 und machte der Fortdauer des Badeidylls mit seinen städtischen Comforts ein Ende. Kurz darauf auch dem, schon durch diese Fluth berührten und dann 1859 umgestürzten oldenburgischen Leuchtturm von 1830. Es mußte ein neuer Leuchtturm auf dem voraussichtlich für lange Jahre noch gesicherten und naturgemäß anwachsenden Ostende Wangeroge's errichtet werden. Damals grade erbaute Bremen an Stelle der vormaligen Bremer Bafe seinen Leuchtturm auf dem Hohenwege, für welchen ein Licht 2. Ordnung angeschafft worden war, während Oldenburg für den seinigen wieder ein Licht 4. Ordnung, von allerdings verbesserter Construction, bestellt hatte. In Schifferkreisen wurde der Wunsch laut, daß auf Wangeroge, als einem zu Hauptfahrwassern führenden Außenpunkte, jetzt ein Licht 1. Ordnung gewählt werden

möge. Dies führte zu dem Erbieten Bremens, das schon bestellte Licht Oldenburg abzunehmen, um es für Bremerhaven zu verwenden, sowie zu dem ferneren Erbieten eines angemessenen Beitrags zu den Mehrkosten der Anschaffung eines Lichtes 1. Ordnung. Auch wurde, in Anbetracht der damals begonnenen Gründung des preussischen Marinehafens an der Jade, in Berlin bei der Admiralität angefragt, ob nicht von dorthier ebenfalls ein Beitrag zu erwarten stehe. Hierauf die vorläufige Zusicherung: ein Drittel der Anschaffungskosten tragen zu wollen, unter der Bedingung jedoch, daß Bremen ebenfalls ein Drittel beisteure. Die Sache zerschlug sich an den erheblich größeren Unterhaltungskosten eines Lichtes 1. Ordnung, welches nach einem Abkommen auf dieser Grundlage Oldenburg allein zu tragen gehabt haben würde. Sie würde somit nur eine rein historische Bedeutung haben, wenn nicht die damals in Berlin ausgesprochene Schätzung des Interesses, welches Preußen und welches nach dortiger Ansicht Bremen bei der Sache habe, zu den betreffenden Ressortacten gekommen wäre und wenn nicht eben diese Acten jetzt identisch wären mit den Ressortacten der Admiralität des Reichs.

Auf Wangeroge folgten den Verheerungen von 1855 die ferneren von 1858, sodann die Sturmfluth vom 6/7. Februar 1860. Sie war entscheidend für das fernere Schicksal des alten Thurms von 1597. Zum ersten Male war derselbe und sein Dünengrund schon so unmittelbar von den Wellen getroffen worden, daß nach Ablauf der Fluth das Fundament an der nordwestlichen Ecke des Thurms nach See zu schon freigespült dalag und unterwühlt sich zeigte. — Am 8. März 1860 erschien, der Sachlage entsprechend, eine oldenburgische Bekanntmachung wegen der Seezeichen auf der Insel Wangeroge, des wesentlichen Inhalts: „Der Abbruch am nordwestlichen Strande ist

dem daselbst (Bezeichnung der Lage) stehenden viereckigen, mit einer großen und zwei kleineren Spitzen versehenen Kirchthurm so nahe gekommen, daß der Einsturz dieses Thurms bei ferner eintretenden Sturmfluthen besorgt werden muß. Die Seefahrer, welche die Jade, Weser und Elbe ansegeln, können daher nicht mehr mit Sicherheit darauf rechnen, daß sie den gedachten bisher als Landmarke benutzten Thurm noch vorfinden. — Der im Jahre 1856 vollendete, am östlichen Ende der Insel unter 2c. (Bezeichnung der Lage) belegene runde Leuchthurm ist dagegen durchaus nicht beschädigt, und wird daher auf demselben nach wie vor ein Fresnel'sches Licht 4. Ordnung in 100 Fuß Höhe über dem Meere brennen, welches alle 2 Minuten einen hellen Glanz zeigt und auf 14 Seemeilen sichtbar sein wird. Auch die ostnordostwärts von diesem Leuchthurm auf den Dünen so errichtete Bake, daß bei der ersten Tonne in der Weser der viereckige Kopf der Bake den Kopf des Leuchthurms deckt, wird erhalten werden."

Gleichzeitig hiemit, am 9. März 1860, wurde zu Bremen in einer Eingabe der Handelskammer dem Senate vorgestellt, welch hohen Werth die falls irgend thunlich zu bewirkende Erhaltung des Wangeroger alten Kirchthurms für die Nordseeschiffahrt habe. Zwar könne die andernfalls erforderliche Auslegung eines Außenleuchtschiffes an Stelle der ersten Wesertonne, da wo die Einfahrten in Jade und Weser sich scheiden, einigermaßen schadlos halten und sei auch sonst als Nachtsignal sehr wünschenswerth; allein einen wirklichen Ersatz für die ausgezeichnete Tagmarke des alten Thurms könne dieses nie gewähren. Für Schiffe, welche der Kostenersparniß halber ohne Lootsen in Jade und Weser einzusegeln lieben, wozu insbesondere die oldenburgischen gehörten, sei jene Tagmarke geradezu unerseßlich.

Im Sommer traten auf Anregung der oldenburgischen Regierung zur Berathung des weiter Erforderlichen dortige, preußische und bremische Techniker zusammen, unter letzteren auch der seitdem verstorbene Baurath van Konzelen, der Erbauer der Hafenwerke zu Bremerhaven und des Leuchthurms auf dem Hohenwege. Die Berathung verlief erfolglos, weil die Sachverständigen sich nicht einigen konnten, die oldenburgischen namentlich die durch van Konzelen vertretene Möglichkeit einer Erhaltung des alten Thurms für längere Zeit bezweifelten.

Am 4. October schon des nämlichen Jahrs trat die gefürchtete neue Sturmfluth ein. Sie setzte die Zerstörung des Dorfes fort, die dann in Folge der Sturmfluthen des Winters 1862/63 noch größere Dimensionen annahm und deren fernerer Verlauf zur Uebersiedelung fast sämmtlicher noch gebliebener Bewohner nach dem geschützten Ostende der Insel geführt hat. Der Kirchturm war an jenem 4. October selbstredend wieder mit getroffen worden, er hatte Risse bekommen, und es war ihm ein Zusammenhang mit dem bisherigen Grunde jetzt nur noch an der südöstlichen Ecke verblieben. Die Forthaltung des Gottesdienstes im Thurm mußte aufgegeben werden; auf Bitten des Predigers hatte man noch während des Wogendranges gewagt, Kanzel und Orgel aus dem Kirchenraum zu retten. „Als ich mit meinem Werkzeug in die Kirche kam,“ schrieb damals der ehrliche, mit diesem Geschäft beauftragte Zimmermann: „dachte ich, soviel Loblieder sind Dir, o Gott! hier gesungen und jetzt steht der Mörder hier.“ Man war auch nach Verlauf der Fluth tagtäglich eine Weile des Einsturzes des Thurms gewärtig, dem für den Augenblick nur durch untergebrachtes Buschwerk vorzubeugen war.

Inzwischen hatte Konzelen, erfindungsreich und zuversichtlich wie er war, wenn es schwierige Aufgaben seines Fachs zu bewältigen gab, schon verschiedentlich berichtet, wie seiner Ansicht nach die Sache anzugreifen, was jetzt zu thun sei und was, falls nöthig, künftig nachzufolgen habe („falls später der Strand vor dem Dossirungskreise abgewaschen und verflacht werden sollte, steht nichts im Wege, die Dossirung zu verlängern und wieder auf die erforderliche Tiefe zu gelangen, u. s. w.“) — Nach diesem seinem Rath behandelt, vertraue er, daß der Thurm noch mehrere Generationen überdauern werde. Sein Eifer verdoppelte sich, als die Nachricht von dem neuen Unheil und damit die äußerste Zeit zu helfen gekommen war. In Folge dieses ausdauernden Muthes wurde neben dem persönlichen Vertrauen, welches Konzelen genoß, damals in Bremen wieder ein Stück Tradition und das damit verbundene „Noblesse oblige“ lebendig — dergleichen bekanntlich, wie in den Fürstenthümern, so auch in den freigebliebenen deutschen Communen noch zu finden ist, obschon die früher herrschenden Geschlechter längst ausgestorben sind und die Bevölkerung fortwährend sich aus allen Theilen Deutschlands erneuert. Man sprach wieder von 1597, als sei es gestern gewesen; der oben mitgetheilte Brief des Grafen Johann an die Elterleute kam aus dem Schüttingsarchiv zu Tage; genug, Senat und Bürgerschaft ertheilten volle Macht, bewilligten die begehrten 5000 r. und Konzelen machte sich, nach eingeholter Erlaubniß der oldenburgischen Regierung, mit seinen Leuten unverweilt ans Werk. Nach sechs im Sturm und Frost des Spätherbstes 1860 treu benutzten Wochen war die beabsichtigte massive Umfragung fertig gebracht und damit die vorerst genügende Schätzung des alten Bauwerks glücklich erreicht. Oldenburgischerseits wurde mit

Faschinen-Packwerk und ebenso bereitwillig mit den zur Verfügung gestellten Trümmern herrschaftlicher Gebäude (auch der Leuchtthurm von 1830 gab sein Theil) ausgeholfen; im Uebrigen enthielt man sich, wegen der fort-dauernden Zweifel an dem Gelingen des Werks, noch der Mitbetheiligung an den Kosten.

Die erste und schwerste Arbeit war hiemit gethan. In deren Folge steht der Thurm, jetzt völlig isolirt auf dem Flachstrande der Insel, noch heute nach bald 16 Jahren unerschüttert da, trotz wiederholter Sturmfluthen, als deren Begleiter in der ersten Zeit sich regelmäßig auch die Schwanengesänge auf seinen jetzt unvermeidlich bevorstehenden Einsturz erneuerten. Die seitdem unausgesetzt von Bremen besorgte Arbeit, damit er aufrecht bleibe, kann hier nicht weiter verfolgt werden. Das darüber in den hiesigen Acten sich findende Material an Berichten mit anschaulichen Zeichnungen und Rissen gewährt eine sehr anziehende Lectüre für Jeden, der sich für den Gegenstand interessirt, zeigt auch den ferneren Verlauf der unaufhaltsam fortgeschrittenen Zerstörung der Dünen und des Dorfs am Westende der Insel. Auch die schon berührten, später vervollständigten Vorschläge, was zu geschehen habe, wenn demnächst bei zunehmender Verflachung des Strandes die Ebbeinie näher rücken würde, mit practischen Winken: daß die alsdann zu wiederholende Arbeit — die Anlage einer tieferen Steinböschung — am besten in die Frühlingszeit mit ihren vorherrschenden Ostwinden zu setzen und rasch zu erledigen sei, um vor störender Hochfluth gesichert zu sein &c., finden sich in diesen Acten niedergelegt. Sie würden sicher — weil auf sorgfältige Beachtung der eigenartigen Natur dieses Strandes mit seiner Seitenströmung und den vorliegenden, sich verschiebenden Sanden gegründet — auch den Technikern des

Reichs, welche seit zwei Jahren die Sorge für den Thurm und zugehörigen Strand übernommen haben, bei demnächstiger Vornahme solcher bisher zum Glück nicht erforderlich gewesenener Erneuerung der massiven Arbeit wohl zu Statten kommen.

Die seither nur geringfügig gewesenenen Unterhaltungskosten für den so geschützten Thurm sind bis einschließlich 1867 von Bremen allein, von da ab von Preußen und Oldenburg mitgetragen worden. Es ist dies in Gemäßheit eines Abkommens geschehen, nach welchem Bremen die Hälfte, Preußen ein Drittel und Oldenburg ein Sechstel beizutragen hat. Die gleichzeitig hiemit verabredete weitere Verstärkung des Schutzwerks, für welchen Zweck vorläufig Ort.ß 27,000 ausgesetzt wurden, ist nicht erfolgt, weil glücklicherweise die über Erwarten günstig gebliebenen Verhältnisse des Strandes (nicht zu verwechseln mit den Dünen und dem durch diese vom Strande geschiedenen Landgrunde der Insel) eine Nothwendigkeit zur Vornahme dieser, wie erwähnt, gleich Anfangs mit ins Auge gefaßten Erweiterung und Vertiefung des ersten Baus bisher noch nicht ergeben haben. —

Im März 1868 erging von Seiten Preußens, das durch die Ereignisse von 1866 Herr des rechten Ufers der Unterweser geworden, eine Anregung an Bremen zur Anschaffung und Unterhaltung auf gemeinsame Kosten eines Außenleuchtschiffs am Scheidepunkte der Weser und Jade — mithin zur Befriedigung eines, wie oben gezeigt, schon länger in Bremen empfundenen Schiffsbedürfnisses. Die sonstigen Schiffszeichen der Weser betreffend, wurde bemerkt, sei Bremen bekanntermaßen vermöge kaiserlicher Privilegien im Besitz der Sorge für dieselben und könne es wohl dabei sein Verbleiben haben im neuen, dem damals

norddeutschen, Bunde. Bei vollem Interesse an der Sache mußte bremischerseits, den letzten Punkt betreffend, doch schon dem Sinne nach erwiedert werden: die kaiserlichen Privilegien halte Bremen in Ehren und Sorge getreulich in Gemäßheit derselben; allein es besitze längst von ihnen nicht mehr den Kern, sondern nur die Schale. Wenn nach dem Worte des Dichters gute Republiken daran zu erkennen seien, daß sie dem regierenden Theile Lasten nicht Vortheil gewähren, so könne doch die Verpflichtung zum Lastentragen, zur Uebernahme gar der Lasten anderer Staaten, nicht auf die Republiken selbst ausgedehnt werden. — Gleichwohl wurde näher auf den Gegenstand eingegangen, und es war hiemit der Anstoß gegeben zu den längeren Verhandlungen — in deren Mitte der Krieg gegen Frankreich und die Schöpfung des deutschen Reichs gefallen ist — zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen über einen, die gemeinschaftliche Verpflichtung dieser drei Staaten zur Unterhaltung der Schifffahrtszeichen der Weser — unter Belassung übrigens der Verwaltung an Bremen, — auch Einführung einer angemessenen Schiffahrtsabgabe, bezweckenden Vertrag. Dieser Vertrag macht, glücklich abgeschlossen, eben jetzt die Kunde bei den zur Mitgenehmigung berufenen Körperschaften der drei genannten Staaten.

Die vorstehend zuletzt erwähnten Thatsachen und beigefügten Bemerkungen überschreiten genau genommen schon die Grenze der uns vorgesezten Aufgabe, nur einen historischen Rückblick zu geben. Sie gehören schon der noch im Fluß begriffenen neuesten Periode Deutschlands und damit auch des von uns erörterten Gegenstandes an: der mit dem Jahr 1866 begonnenen neuen Zeit. Geschichtsschreibung aber soll sich grundsätzlich mit dem bereits Ab-

geschlossenen und nicht mit dem noch Werdenen befassen. Schon deshalb nicht, weil bei der Unvollständigkeit des Darzustellenden die Darstellung selbst immer fragmentarisch bleibt; dann aber, weil in der Regel auch dem Schreiber inmitten der Begebenheiten die nöthige Höhe des Blicks und Unbefangenheit des Urtheils abgeht.

Indeß ist damit nicht gesagt, daß ein berufsmäßig mehr dem schon Gewordenen zugewandter Sinn sich nicht auch um das Gegenwärtige und dessen fortwährende Entwicklung kümmern könne oder dürfe. Auch wer den Staatshandlungen fern steht und sie nur betrachtend verfolgen kann, ist darum zur Passivität nicht genöthigt und kann recht wohl in die Lage kommen, auch seine Meinung sagen zu müssen in einer brennenden Frage des Tags. Dies gilt in hohem Grade für die gegenwärtig noch bei uns in Frage stehende Genehmigung des angeführten Vertrags. Denn unter den in dieser Sache zum Handeln, d. h. zur Mitwirkung bei dem entscheidenden Beschlusse Berufenen, hat jeder Einzelne, wie dies nicht anders möglich, seinen besonderen Standpunkt zur Sache, sein besonderes, für oder wider den Vertrag ihn bewegendes Motiv. In der Hauptsache können und müssen Mehrere übereinstimmen, damit ein Beschluß zustandekomme, in den Details denkt darum Jeder doch verschieden. Wenn ein Draußenstehender nun findet, daß in den leitenden Motiven, welche einen Mehrheitsbeschluß herbeigeführt haben, oder auch in den nicht durchgedrungenen Motiven der Minderheit, der Standpunkt, welchen er persönlich vertritt, und diejenigen Motive, welche nach seiner Ansicht in diesem Falle hätten durchdringen müssen, ihm nicht zu Danke betont und noch viel weniger beherzigt worden sind; so kann ihm Keiner wehren und ebensowenig es ihm verargen, wenn er sich

gedrungen fühlt, auch seine Meinung über die Sache noch zu sagen, gleichviel, ob er damit schon zu spät oder noch nicht zu spät komme. Das „dixi et salvavi animam“ ist unter Umständen mehr als eine Phrase.

Zunächst — wir gestehen es offen und der aus der obigen Darstellung genügend erhellende Standpunkt, welchen wir zur Sache einnehmen, wird dies erklärlich machen — ist es uns nicht faßlich gewesen, wie das Endergebniß der achtjährigen Verhandlungen eine so wenig günstige Aufnahme bei der bremischen Bürgerschaft hat finden können, — sofern nämlich, wie es den Anschein hat, die unerwartete Höhe der Bremen noch angenommenen Beitragssumme für Wangeroge hiezu die Hauptveranlassung gegeben haben sollte.

Dem was ist — die allerdings sehr streitige Frage der Billigkeit einmal bei Seite gelassen — was ist im Grunde der schließlich, laut Vertrag, noch eventuell zu leistende Beitrag Bremens für Wangeroge und dessen Thurm, verglichen mit den Ehrensummen von resp. 120,000, 150,000 und 730,000 Mark, welche seiner Zeit die Ablösung von Stadszoll, Scheldezoll und Sundzoll (dieser letztere Gottlob im nächsten Jahre völlig abbezahlt) uns gekostet haben? Und was wollen andererseits die aus dem Wegfall dieser drei Zölle Bremens Handel und Schiffahrt thatsächlich erwachsenen Vortheile bedeuten, verglichen mit einer bleibenden Sicherung der uns doch so nahe interessirenden Schiffahrtszeichen auf Wangeroge und mit der bremischen Lebensfrage: ebenso gesicherte Fortdauer unserer eigenen Schiffahrtszeichen auf und vor der Weser, verbunden mit dem endlich wiedererlangten Gewinn einer von allen Beteiligten für diese bremische Leistung, die auch in Bremens Händen bleiben soll, fortan zu entrichtenden Abgabe?

In der That — wenn Scherze Argumente wären und Scherze überall sich ziemten in ernster Angelegenheit, zu einer Zeit, wo Senat und Bürgerschaft unleugbar alle Mühe haben, Einnahmen und Ausgaben des Staats im Gleichgewicht zu erhalten — man könnte versucht sein, dieses in der eilften Stunde aufgetauchte Bedenken mit dem bekannten Trostspruch des alten Vollmers aus Bremens schwerster Zeit nach 1806, da es das Danaergeschenk der nominellen Volkssouverainität erhalten hatte, zu beseitigen: „Wir boofeln dar wohl durch.“

Allein wir besorgen: nicht dieses Finanzbedenken ist die Hauptveranlassung, sondern eine Menge anderer, voll- oder halbbewußt wirksamer Einflüsse: Bedenken, die auch nach unserer Ansicht ihre Berechtigung haben, Voraussetzungen und Folgerungen, die wir dagegen keineswegs theilen — Alles indessen nur Folge der neuen Eindrücke, mit denen Ereignisse und Wandlungen der letzten acht Jahre Kopf und Herz jedes Einzelnen haben erfüllen müssen, und nur hiedurch erklärlich — haben zusammengewirkt, um die einfache Auffassung der Sachlage und was nach dieser das Interesse unseres Staats erheischt, vorübergehend zu erschweren und so Beschlüsse herbeizuführen, welche unsers Bedünkens vor acht Jahren nicht möglich gewesen sein würden, und die auch heute noch wir zu begreifen außer Stande sind.

In Bezug auf diese unsere Annahme sei es gestattet, von dem immerhin beschränkten Standpunkte eines bremischen Historikers aus noch einige Worte zu sagen.

Wir leben in einer Zeit der raschesten und gewaltigsten Uebergänge, so großer und entscheidender, wie sie Deutschland früher nie gesehen. Kein Wunder, wenn in solchen Zeiten die Tagesmeinung häufig wechselt; wird diese doch

fast immer nur durch die Eindrücke der Gegenwart und der allernächsten Vergangenheit bestimmt. Ebenso verhält es sich natürlich mit der Meinung über das, was kommen wird, und mit den demgemäß von Allen, die da mitzuwirken berufen sind, in ihren eignen Angelegenheiten zu fassenden Entschliessungen. Der Eine construirt sich die Zukunft nach Verfassungs- und Gesetzesparagraphen: so soll es vorschriftsmäßig werden im neuen Reich, folglich wird es auch so. Wie lange es noch dauern wird, bis dieser oder jene Buchstabe wirklich Fleisch geworden, und ob auch etwas dazwischen kommt, was den Buchstaben tödtet und einen neuen ins Leben ruft, geht ihn vorläufig nichts an. Der Andere sagt: so muß es werden, fußt ebenfalls auf den Boden der Gegenwart und auf die in Gemäßheit der neuen Vorschriften geschaffenen Einrichtungen, legt aber — bewußt oder unbewußt — die Zukunft sich nach seinen eignen Wünschen, nach willkührlichen Voraussetzungen und irrigen Folgerungen, zurecht. Ein Dritter kann sich überhaupt eine Zukunft auf Grund der jetzt zu Recht bestehenden Neugestaltungen und ihrer Vorschriften nicht möglich denken, hat immer nur die Ebbe, welche jeder Fluth folgen muß, im Auge, möchte, soweit irgend möglich, nur conserviren was da war, und ist doppelt zaghaft, wenn es etwas zu wagen gilt. Das unter allem Wechsel uns bisher Verbliebene aber: Bremens Kraft, einer jeden Zeit und ihren Anforderungen gerecht zu werden, ohne darum sich selbst aufgeben zu müssen und nur durch höhere Kraft bewegt werden zu können; eben das, was seit Jahrhunderten Bremens Stolz ausgemacht hat und wodurch es bis heute obenauf geblieben ist, — sich selbst und Deutschland zum Besten, — das legen, wie es scheint, die Wenigsten ihrem Urtheil mehr zu Grunde, wenn es in schweren Fragen

sich zu entscheiden gilt. Ein solches Urtheil zu ermöglichen, ist unter dringenden Umständen auch die Aufgabe des mitempfindenden und gleichwohl nothgedrungen, damit er unbefangen bleibe, bei Seite stehenden Historikers.

In diesem Sinne sind die nachstehenden, auf Bremens Erfahrungen in vergangener Zeit sich stützenden Thesen niedergeschrieben worden, und mögen dieselben denn, der Beherzigung unserer Mitbürger hiemit empfohlen, den Schluß unseres Rückblicks auf ein aus längst verschollenen Tagen Bremen überkommenes, jetzt in die Hände des Reiches übergegangenes, Vermächtniß bilden:

1. Die bremische Seeschiffahrtsabgabe, diese Schöpfung von 1826, ein Nothbehelf für die Zeit der Isolirung, ein Anstoß jetzt dem Reiche wie dem Auslande, hat sich ebenso vollständig überlebt, wie weiland die Thorsperre in Bremen. Alle Wohlgerüche Arabiens könnten diese längst anrücklich gewordene Abgabe nicht mehr wohlthutend machen. Die Seeschiffahrtsabgabe hat eine gute, vollberechtigte Vergangenheit gehabt, aber sie hat keine Zukunft mehr, es sei denn daß das neue Reich, wie weiland die alten Kaiser, Bremen wieder zum Alleinherrn der Weser machen wollte, wozu wenig Aussicht ist. — Als Ersatz für diese Abgabe kann nur eine solche eintreten, welche — wie in dem jetzt geschlossenen Vertrage der drei Uferregierungen vorgesehen — mit Beachtung der reichsverfassungsmäßigen Normen und Grenzen ebensogut in Brake und Geestemünde, wie in Bremerhaven oder Bremen erhoben wird, welche ferner alle Schiffe unter deutscher Flagge, ohne Unterschied ihres Heimathshafens, und ebenso gleichmäßig die Schiffe aller anderen Nationen

trifft. Damit ist der normale Zustand, welcher deutschen Strömen gebührt und den die Weser einst besaß, bis mit dem westfälischen Frieden die Ohnmacht der alten Kaiser und der ihnen abgedrungene Raubzoll zu Elsfleth demselben ein Ende machte, auch für die Weser wiederhergestellt.

2. Je größer ein Reich ist, je bedeutender und mannichfaltiger dessen Aufgaben sind, desto weniger kann staatsmännische Ueberzeugungskunst sich Hoffnung machen, für die Anliegen einer kleinen Handelsrepublik an höchster Stelle Gehör und eingehende Theilnahme zu finden. Was seiner Zeit zu Münster und Osnabrück der oldenburgische Weserzoll war, das ist im Gegensatz zu den soviel größeren und fortdauernd ernstern Aufgaben des jungen Reichs im heutigen Jahre 1876 ein Anliegen wie die Schiffahrtszeichen der Weser und der Thurm auf Wangeroge.
3. Das junge Reich ist jetzt schon eine achtungsgebietende Seemacht geworden; die Handelsflotte und die Seelente seiner Küsten stehen an Zahl nur wenigen, an Tüchtigkeit keiner der anderen Nationen nach. Das sind bekannte Thatsachen. Allein bevor der Seesinn seiner Küstenbevölkerung und Seehandelsstädte, das Verständniß für die der Reichsgesamtheit obliegenden Aufgaben in Schiffahrtsachen — Regierungen, Behörden, Reichstag und Landtage und überhaupt das ganze deutsche Volk durchdringt, wie dieses beispielsweise bei unseren skandinavischen Nachbarn und in den Niederlanden noch von Altersher der Fall ist, kann gut und gern noch eine volle Generation vergehen.
4. Die Menschen wandeln sich mit den Zeiten, aber die Menschen langsamer als die Zeiten, und unter den

Menschen am langsamsten die Ressortbeamten, — sofern sie nur Beamte sind oder, bei Verhandlungen, nur den Vortheil ihres Ressorts vor Augen haben dürfen, was auf dasselbe hinausläuft. Nicht etwa das wohlverstandene Interesse des Reichs, oder Preußens u. s. w., ist das zunächst Maßgebende bei solchen Verhandlungen, sondern es sind dies die Voracten des betreffenden Rubrums. Im vorliegenden Falle aber, das dürfen wir uns nicht verhehlen, war die Actenlage keine günstige für Bremen. Ja, wenn die maßgebenden Ressortacten noch bis 1585 zurückdatirten, statt, wie zu besorgen, erst mit den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts zu beginnen! — Es ist ein eigen Ding mit der Beamtenlogik bei Verhandlungen mit freien Communen, wie es die Hansestädte in Deutschland sind. Wie oft hat nicht in früheren Zeiten, wenn es die gemeinsame Förderung von Verkehrsinteressen galt, schon ein Gedankengang sich uns enthüllt, etwa dahin formulirt: Bremen hat gebeten, hat folglich ein erheblich eignes Interesse bei der Sache; folglich muß es geben. Oder: Bremen hat früher schon gegeben, es ist aber eine Hansestadt, folglich reich; folglich kann und muß es wieder und wo möglich noch mehr geben.

5. Die Popularität der Hansestädte, und unter ihnen Bremens, beim deutschen Volke ist wie ein schillerndes Gewand, — sehr verschieden, je nachdem es sich um Gemüthsachen oder um Sachen handelt, bei denen die Gemüthlichkeit aufhört. In einem Manuscript des bremischen Archivs aus den 1620er Jahren, Collectanea enthaltend für die damaligen Streitschriften contra Oldenburg, findet sich sub rubro: Modi artificiosi et vafri, quibus Comes annisus est exproctizare teloneum (arglistige Kunstgriffe des Grafen zur Erschleichung

des Zolls) wörtlich das folgende Argument mit aufgeführt: „Item die Kaufleute treiben großen Pracht und Uebermuth in Häusern, in Essen und Trinken, und schlagen es dann auf die Waaren; das müssen Kur- und Fürsten Unterthanen wiederum bezahlen.“ So roh denkt heute keiner mehr, noch drückt er sich so aus; allein wie lange ist es her seit 1819, wo das Manuscript aus Süddeutschland erschien? Und sind denn die Versicherungen des Gegentheils bei Festessen und ähnlichen Veranlassungen die volle probehaltige Wahrheit? Gewiß, man liebt sein großes Vaterland und möchte gern vertrauen: allein ein Gefühl der Bänglichkeit kann man doch nicht los werden bei den schönen Bethenerungen; es geht Einem wie dem guten Gretchen: „Ungefähr das sagt der Pfarrer auch, nur mit ein bischen andern Worten.“

6. In Sachen, die zu unserm Acker und Pflug gehören, hat Bremen sich immer am besten gestanden, wenn es soviel irgend thunlich sich selbst zu helfen suchte. Deshalb das Wort seines gefeierten alten Bürgermeister Smidt: Bremen wird bestehen bleiben, solange es nur sich selbst nicht verläßt. Ein solches Sichselberhelfen ist aber, wie die Dinge noch gegenwärtig liegen, nicht durchzuführen ohne Opferwilligkeit und Glauben an die eigene Kraft. — Das hier Gesagte gilt recht eigentlich für die Schiffsfahrtszeichen der Weser. In Bremens Händen belassen, können wir und können mit uns das Reich und die fremden Nationen sicher sein, daß sie auch ferner getreulich, achtsam und ökonomisch verwaltet, zugleich dem wachsenden Bedürfnisse der Schifffahrt und den Fortschritten der Wissenschaft entsprechend vermehrt und verbessert werden. Sie lediglich aus Scheu vor

dem noch einmal für Wangeroge zu bringenden, immerhin erheblichen, gleichwohl nicht größeren Opfer, als bei ähnlichen Anlässen von Bremen schon wiederholt gebracht und glücklich überwunden worden, jetzt dem Reiche aufbürden zu wollen, das ihrer nicht begehrt — auf die Gefahr hin einstweiliger Verkümmernng dieser Anstalten und des später dann unausbleiblichen Ausschlusses Bremens von einer Mitwirkung bei denselben, — heißt nicht: dem Reiche dienen, sondern einfach: Lasten los sein wollen. Wer solche Politik in dieser Sache predigt, der darf sich nicht beschweren, wenn künftig die Geschichte das Urtheil des ersten Kürassiers über den Kroaten in „Wallensteins Lager“ auf ihn anwenden sollte. —

Indessen wird dies Alles ohne Groll und Drang von uns gesagt. Der Historiker soll sich fern halten von der leidenschaftlichen Bewegung des Tags. Seine Aufgabe ist im Grunde keine andere, als die des alten Thurms auf Wangeroge: Solange dieser noch aufgerichtet bleibt, wird er nicht aufhören seine Schuldigkeit zu thun, bald Wegweiser, bald Warner sein, je nachdem. Ob Warnung oder Weisung beachtet werden, das hängt vom Schiffsführer und seinem Volke ab. Ob sie befolgt werden, ob eintretendenfalls sie noch befolgt werden können, hängt von der Gunst des Windes und der Strömung ab.

