



## Die Sperrung des Travemünder Hafens durch versenkte Schiffe im Jahre 1813.

„Als die Franzosen zu der Gewißheit gelangt waren, daß sie Lübeck nicht ferner würden behaupten können, suchten sie dessen Handel und Verkehr, wovon allein das künftige wiederaufblühen der verarmten Stadt zu erwarten war, auch noch für die Zukunft Nachtheile zu bereiten. Es waren bald nach der abermaligen Besitznahme Lübecks durch die Franzosen zwei von den auf der Trave liegenden Schiffen nach Travemünde gebracht und dort zur Disposition der Marine gestellt. Sie waren Eigenthum der handlungshäuser Gundlach Wwe, Koch & Komp. und Pohlmann & Sohn. Eins dieser Schiffe wurde am 28. November mit Steinen gefüllt, welche man zum Theil aus dem zur Rectificirung des Fahrwassers so nöthigen Bollwerk riß, und nebst einigen ebenfalls mit Steinen gefüllten Prähmen und Böten, nachdem sämtliche Fahrzeuge künstlich verbunden waren, am Eingange der Trave versenkt. Die kräftigsten Gegendvorstellungen des Hafen-Capitain Harmsen blieben unbeachtet, vielmehr wurde am 1. Dezember mit dem anderen Schiffe auf gleiche Weise verfahren. Auch wurden zu diesem Zwecke mit Hülfe der Dänen noch einige Fahrzeuge in dem benachbarten Neustadt requirirt, welche aber vor der gleich darauf erfolgten Räumung Travemünde's nicht mehr ankamen.

Eine Vervollständigung dieser Nachricht, die sich aus kürzlich aufgefundenen Papieren ermöglichen läßt, soll im Nachstehenden gegeben werden.

Zu Ende des Monats November 1815 verbreitete sich in der Stadt plötzlich die Kunde, daß die Franzosen durch Versenkung von Schiffen die Einfahrt in den Travemünder Hafen gesperrt hätten. Solches war bereits seit längerer Zeit von ihnen beabsichtigt, denn sie hatten schon in den ersten Tagen des Septembers zwei im Lübecker Hafen liegende Schiffe „Sophia Concordia,“ Kapitain Reishöfft, Eigenthum des Handlungshauses Gundlach Wittwe Roch

& Comp. und „Johann Matthias," Capitain Kroeger, Eigenthum des Handlungshauses Johann Pohlmann & Sohn durch Marinesoldaten nach Travemünde schaffen und am Eingänge des Hafens vor Anker legen lassen, hier war durch eine von den Schiffszimmerälterleuten vorgenommene Schätzung der Werth des ersten auf 7000 \$ der des zweiten auf 6700 \$ festgestellt worden. Da seitdem mehrere Monate verflossen waren, ohne daß Anstalten zu einem versenken der Schiffe getroffen oder weitere Fahrzeuge herbeigeschafft waren, so hatte sich die Befürchtung, der Hafen könne gesperrt werden, allmählich beruhigt. Um so größer war die Bestürzung, als solches dennoch geschah, hatte man doch gehofft, unmittelbar nach dem Abzuge der Franzosen, der täglich erwartet wurde, die Schiffahrtsverbindungen mit dem Norden wieder aufnehmen zu können, und mußte jetzt befürchten, daß solches für längere Zeit nicht möglich sein werde. Der Rath beauftragte alsbald, nachdem er seine Amtsthätigkeit wieder aufgenommen hatte, das Mitglied der vormaligen Baukommission Dr. Brehmer unter Hinzuziehung des Schifferältermannes Haase, des Schiffbaumeisters Meyer und des Baumeisters Lilie sich nach Travemünde zu begeben, dort den Sachverhalt festzustellen und schleunigst über die Maßregeln, die zur Wiederherstellung der Schiffahrt zu ergreifen seien, Bericht zu erstatten. Aus der von ihnen bereits am 9. Dezember unternommenen Fahrt wurde zuvörderst ermittelt, daß auch bei der Herrenfähre ein Ballastboot versenkt war, daß dieses aber mit leichter Mühe wieder entfernt werden konnte.

Die in Travemünde vorgenommene Besichtigung ergab, daß am Eingänge des Hafens zwischen dem Leuchthurme und einer westlich von ihm gelegenen Ballastbrücke fünf Fahrzeuge versenkt waren, die das Fahrwasser in seiner ganzen Breite zwischen dem Norder- und dem Süderbohlwerk sperrten, und daß sie mit Felsblöcken, die zwischen den sehr schadhafte hölzernen Spundwänden des Süderbohlwerks gelegen hatten, belastet waren. Dem Norderbohlwerk zunächst lag, vorne sieben, hinten neun Fuß unter Wasser, ein kleines Jagdschiff, das die Franzosen dem Gutsbesitzer von Johannisdorf fortgenommen hatten. Neben ihm war ein großes Ballastboot versenkt, über dem sich zehn Fuß Wasser befanden. Auf dieses folgte das Schiff „Sophia Concordia", das vorne elf, hinten fünf ein halb Fuß unter Wasser lag. In der Mitte des Fahrwassers fünfzehn ein halb Fuß unterhalb des Wasserspiegels befand sich ein kleines schwedisches Schiff, das vor kurzem von einem der drei annoch im Hafen liegenden Kaperschiffe aufgebracht war. Die Reihe schloß, dreißig Fuß vom, Süderbohlwerk entfernt das Schiff „Johann Matthias," dessen Vordertheil nur ein

Fuß unter Wasser lag, während sein Hintertheil fünf einhalb Fuß hervorragte. Nach beendeter Besichtigung erklärten die Sachverständigen in Übereinstimmung mit einem Gutachten des Lootsenkommandeurs Harmsen, daß, solange die Hafensperre bestehe, nur flachgehende Schiffe, nachdem sie auf der damals nur neun ein halb Fuß tiefen Plate einen Theil ihrer Ladung entlöst hätten, und auch dann nicht ohne große Gefahren in den Hafen einlaufen könnten, daß daher, wenn die Schifffahrt nicht längere Zeit gehindert werden solle, sofort mit einer Entfernung der versenkten Fahrzeuge begonnen werden müsse.

Sie fügten hinzu, daß die hierdurch entstehenden Kosten, da sie von Wind und Wetter abhängig seien, sich im voraus nicht genau veranschlagen ließen, daß sie aber einen Betrag von 20 000 \$ voraussichtlich nicht übersteigen würden.

Die Leitung der Arbeiten, deren Vornahme sofort vom Rath angeordnet ward, übernahmen ohne Anspruch aus Entschädigung die Schiffsbaumeister Meyer und Lange. Zur Ausführung derselben wurden ihnen von hiesigen Schiffsrhedern sechs große Schiffe unentgeltlich zur Verfügung gestellt, nachdem ein Ersatz etwa eintretender Beschädigungen zugesichert war.

Die erforderlichen Geräte lieferten theils der Bauhof, theils Privatpersonen. Die Arbeiten begannen am 19. Dezember 1813, sie mußten am 14. Januar 1814 wegen eingetretener ungünstiger Witterung eingestellt werden, während dieser Zeit wurden die drei kleinen Fahrzeuge entfernt und das Schiff „Sophia Concordia“ an das Ufer des Priwalls geschafft, so daß die Schifffahrt wieder ungestört betrieben werden konnte. Erst in der Mitte des Jahres 1814 wurden die Wraks der beiden großen Schiffe beseitigt.

Da der Stadtkasse nach dem Abzuge der Franzosen die Gelder fehlten, um die Kosten der auszuführenden Arbeiten bestreiten zu können, so schoß ein Kaufmann Bruns, um ihren Beginn zu ermöglichen, 600 \$ vor; gleichzeitig ward beschlossen, eine Haussammlung in der Stadt zu veranstalten. Sie erbrachte im Jakobi-Quartier 884 \$ 11 ~ , im Marien-Quartier 1349 \$ 12 ~ , im Marien-Magdalenen-Quartier 720 \$ im Johannis-Quartier 846 \$ 11 ~ Außerdem leisteten einen Beitrag von

460 \$ die kommerzierenden Collegien, von 200 \$ die Schiffergesellschaft, von 269 \$ 8 ~ die Ämter, von 200 \$ die Assecuranzcompagnie und von 150 \$ mehrere Privatpersonen. Mithin wurden zusammen 5080 \$ 14 ~ aufgebracht. Da die in Travemünde ausgeführten Arbeiten nur 4131 \$ 6 ~ erforderten, so verblieb ein Restbestand von 949 \$ 8 ~ von dem 683 \$ 11 ~ dazu verwandt wurden, um die von den Franzosen verschütteten Stecknitzschleusen wieder aufzuräumen, wofür die dann noch

verbliebene Summe von 263 \$ 13 ~ verausgabt ist, hat sich nicht feststellen lassen, wahrscheinlich hat sie dazu gedient den Rhedern, die ihre Schiffe für die auszuführenden Arbeiten hergegeben hatten, einen Ersatz der verursachten Beschädigungen zu gewähren.

Wie Pastor Klug berichtet, war in Lübeck damals allgemein die Ansicht verbreitet, daß die Franzosen bei Versenkung der Schiffe es auf eine dauernde Vernichtung des Travemünder Hafens abgesehen hätten und daß sie hierzu auf Antrieb der Dänen veranlaßt seien, um diesen für die geleisteten Dienste einigermaßen erkenntlich zu sein. Diese Muthmaßung war zweifelsohne hervorgerufen durch die Erbitterung, die hier gegen die Dänen herrschte, weil sie die Stadt den Franzosen überliefert hatten und als Besatzungstruppen auf das herrschste aufgetreten waren. Sie scheint aber unbegründet gewesen zu sein, da es den französischen Ingenieuren nicht entgangen sein wird, daß ein Hafen durch versenkte Schiffe nicht für längere Zeit, geschweige denn dauernd gesperrt werden kann. Viel näher liegt die Annahme, daß in Rücksicht auf die in Aussicht stehende Belagerung Hamburgs während ihrer Dauer verhindert werden sollte, daß der verbündeten Armee seewärts über Travemünde Belagerungsmaterial und sonstige Unterstützungen zugeführt würden.

W. Brehmer, Dr.