

Leistung ersten Ranges. Ein Sturm konnte ihn, falls er noch nicht genügend befestigt war, leicht umstürzen und wegschwemmen. Man sagte sich, daß, wenn das Werk gelingen sollte, viel von der Gunst des Wetters in den ersten Wochen nach der Einsenkung abhängen würde.

Als alles gründlich erwogen war, wurde Baurat Hanckes in Bremerhaven mit der Anfertigung eines Bauplans beauftragt, der die Billigung der maßgebenden Behörden fand. Anfangs Mai 1881 war der gewaltige Senkkasten mit einer Längsachse von $13\frac{1}{2}$ m, und einer Querachse von $11\frac{1}{2}$ m, aus 6 mm starken Eisenplatten vollendet, ein riesiger Kolofs. Unten war er mit einem Boden versehen, an dem sich Ventile zum Einlassen des Wassers befanden. Es kam nun darauf an, den Kasten von Bremerhaven die Weser abwärts nach dem Rotensande zu transportieren. Mächtige Taue verbanden ihn mit einigen Dampfern; Schwimmbblasen sollten ein Schwanken möglichst verhindern. Eine große Menschenmenge war versammelt, als der Senkkasten aus dem Hafen bugsiert wurde und das Fahrwasser der Weser erreichte. Bei eintretender Ebbe geriet er aber eine halbe Stunde unterhalb Bremerhavens auf Grund. Die Nacht brach herein, und es mußte bis zum Eintritt der Flut gewartet werden. Bei Anbruch des Morgens wurde der Kasten wieder flott, trieb aber so gewaltig, daß 3 Dampfer kaum im Stande waren, ihn zu halten. Schon zeigte sich das Ziel von ferne, da trat ein so heftiger Nordostwind ein, daß eine Weiterfahrt unmöglich erschien. Erst nach 2 Tagen bangen Wartens konnte die Transportierung wieder aufgenommen werden. Endlich war man am Ziel. Glücklicherweise wurde die Baustelle erreicht, man öffnete die Ventile, und der Kasten sank auf den Grund. Eine Wasserfläche von $7\frac{1}{2}$ m Tiefe umgab ihn. Sofort begann ein reges Arbeiten. Große Massen von Senkfmaschinen wurden an den Außenwänden des Kastens ins Wasser gelassen und mit Felsstücken beschwert, um den Wellenschlag unschädlich zu machen. Im Innern waren Maurer beschäftigt, ihn mit Füllmaterial zu belasten. Die Arbeiten setzten sich fort bis in den Herbst. Da kam der 13. Oktober und mit ihm ein schwerer Sturm. Mächtige Wogen rollten gegen die erst schwach befestigten Eisenwände, und am folgenden Tage brachte ein Dampfer die schmerzliche Kunde: „Vom Unterbau des Leuchtturms ist nichts mehr zu sehen.“ Genaue Nachforschungen bestätigten die Meldung. Von dem mächtigen eisernen Kolofs fehlte jede Spur. Gegen eine halbe Million war in dem Zeitraum von einigen Stunden verloren gegangen.