



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Preußens Marine und das Project eines preußischen Kriegshafen auf
Rügen.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

durch den allgemein größern Handelsverkehr nicht unbeträchtliche Vortheile aus seiner Rivalin. Es ist eben Hamburgs wie eines jeden Handelsstaates eigenster Vortheil, wohlhabende und thätige Nachbarn zu besitzen, und in weiten, weiten Kreisen um Hamburg kann keine Eisenbahn gebaut, kein neuer Verkehr erobert werden, ohne daß einzelne dadurch vielleicht erwachsende Nachtheile durch anderweitige Vortheile wieder mehr als reichlich ersetzt werden. So wird es denn auch für alle Theile ein Gewinn sein, sobald die jetzt beschlossene neue Ueberbrückung der Elbe nach Harburg und die daran sich schliefen sollenden Eisenbahnen nach Cuxhaven und Bremerhaven ins Werk gesetzt sein werden. An der hamburgischen Börse erscheint der harburger Kaufmann, wie gesagt, nur ziemlich selten, sicher mehr zu seinem eigenen als zu Hamburgs Nachtheil.

Preußens Marine und das Project eines preussischen Kriegshafen auf Rügen.

Eine große Marine verlangt vor allen Dingen eine bedeutende Anzahl von Seelenten und diese ist ohne eine mächtige Entwicklung des maritimen Handels, namentlich der Rederei, nirgends denkbar, wenn man nicht etwa ein russisches Verfahren einschlagen und aus Bauern Matrosen für den Kriegsdienst erziehen will.

Ihrem jetzigen Bestand nach ist die preussische Kriegsmarine wenig mehr als ein Spielzeug. Sie ist ohne alle militärisch politische Bedeutung, weil sich kein Krieg denken läßt, in welchem sie auch nur den geringsten Einfluß auf den Gang der Dinge auszuüben vermöchte. Bei einem etwaigen Conflict zwischen Preußen und Rußland oder Frankreich versteht es sich von selbst, daß es nur der Absendung einer einzigen schwachen Flottendivision, aus Kronstadt oder Vrest bedürfen würde, um die preussische Flagge vom baltischen Meere verschwinden zu machen, und sie selber von den mit der See zusammenhängenden Binnengewässern (den Haffs) zu vertreiben, wenn nicht der Zugang zu denselben durch Befestigungen gesperrt wäre. Was für Frankreich und Rußland gilt, findet um so mehr Anwendung auf England, von dem wir gern hoffen möchten, daß es nie zwischen ihm und Preußen zum Bruch kommen wird. Es gilt aber auch von Schweden und Dänemark, denn letzterer Staat, der schwächere von beiden, ist mit seiner Kriegsflotte der jetzigen preussischen doch mindestens noch um das Fünffache überlegen. In Hinsicht auf einen

Kriegsfall mit Oestreich endlich ist nicht abzusehen, wie die Marine eine Rolle spielen könnte; sollten die Verhältnisse indes dem Gebrauch von See-
streitkräften günstig liegen, so ist keiner Frage unterworfen, daß die östreichische
Flotte ungeachtet der Vortrefflichkeit unserer norddeutschen Seeleute die Ostsee
reinfegen würde, da sie schon jetzt über ein mindestens dreifach so starkes
Material zu verfügen hat, als die preussische, und die Verstärkung ihrer Kräfte
in einem ziemlich großartigen Stile betrieben wird.

Das nächste Ziel, welches Preußen sich auf der See wol hätte stecken
können, wäre das, mindestens Dänemark überlegen zu sein. Man würde
dann der östreichischen Marine zugleich mehr als gewachsen und im Stande
sein, erforderlichen Falles die Blockade von Venedig, Triest und Ragusa zu
wagen. Schwedens Kräfte vermöchte man nahezu zu balanciren, man könnte
im Frieden auf allen Meeren gleichzeitig seine Flagge zeigen und nur eines
mäßigen Zusazes an Mitteln und Kräften würde es bedürfen, um die große
Combination einer Seeallianz zwischen Preußen und den skandinavischen
Staaten ausführbar zu machen, durch welche Rußlands Macht auf dem bal-
tischen Meere ins Gleichgewicht mit den Nachbarn gestellt würde. Die Folgen
der dazu nöthigen, wie bemerkt, nicht übergroßen Anstrengungen würden nicht
versehlen, in weitem Umfange, ja im ganzen großen Kreise des europäischen
Staatensystems empfunden zu werden. Im ganzen Norden würde Preußen
der führende Staat; dem Plane des größten Staatsmannes, den wir jemals
beseßen, Herzbergs, wäre damit die nothwendige Basis gegeben. Was Preußen
als Großmacht an Umfang, an Massenhaftigkeit und Nachdruck der Kraft ab-
geht, könnte es reichlich ersetzen, indem es sich zur leitenden Mitte einer
großen Föderation machte, die von Belgien bis Schweden reichen würde, und
politisch betrachtet mehr Sinn hätte wie der deutsche Bund, weil sie nur
eine Hauptmacht einschloffe.

Die, trotz der Erklärungen des Herrn von Manteuffel wol vorläufig
wieder aufgegebenene Idee, Preußen an der Nordsee (in der Jade) einen Kriegs-
hafen zu gewinnen, fußte vielleicht auf dergleichen Anschauungen von den Ge-
staltungen der Zukunft. Hatte man dagegen im Sinne, die preussische Marine
auf der Stufe zu belassen, auf der sie sich seit ihrer Gründung befindet, so
waren die immerhin bedeutenden Kosten der versuchten Anlage allerdings un-
nützig und man muß sich Glück dazu wünschen, sie erspart zu sehen.

Seit den letzten Kammererklärungen ist wieder die Rede davon, einen
Kriegshafen auf der Insel Rügen anzulegen. Um einen solchen Beschluß der
Regierung würdigen zu können, ist es nothwendig, auf die vorausgegangenen
Bemühungen für Beschaffung eines Kriegshafens an anderen Punkten der
Ostsee Bezug zu nehmen. Wie man sich erinnern wird, hatte der Gründer
und der zeitige Chef der preussischen Marine, Prinz Adelbert, bereits in seiner

im Mai 1848 veröffentlichten Denkschrift auf Danzig, als dem geeignetsten Punkt der preussischen Küste, um daselbst ein großes Seeetablissement zu errichten, hingewiesen. Wer nur etwas mit den Tiefenverhältnissen vertraut war, konnte diesem Gedanken schon damals nicht ungetheilten Beifall zollen. Es ist wahr, er hatte die Stütze großer Autoritäten für sich: Peters I. und Napoleon I. „Wenn ich mir einen Ort zum Kriegshafen im baltischen Meere aussuchen sollte, würde ich Danzig dazu wählen,“ hatte der Zar gesagt, und der Kaiser der Franzosen hatte den Ort als eine Localität gelobt, wo dereinst ein Marinebassin seine Stelle finden könne. Das waren Urtheile, die, bei einem Blick auf die, welche sie gethan, bestechen konnten, den Verhältnissen der Dertlichkeit nach aber als ungegründet und unausführbar befunden werden mußten. Dazu kam noch eins: Danzig ist auch deshalb zur Anlegung eines Kriegshafens nicht zu empfehlen, weil es als solcher dem Landangriff im Rücken zu sehr ausgesetzt wäre. In einem Kriege mit Rußland wird der nächste Streich stets dem Geschieke der vorgeschobenen, vom feindlichen Gebiet beinahe ganz umringten Ostprovinz gelten, und fielen er ungünstig aus, so würde Danzig blockirt und der etwaige Kriegshafen vom Körper des Staats abgeschnitten sein. Um vieles günstiger liegt in dieser Hinsicht sowol, wie in Bezug auf die Seetiefe, Swinemünde. An den Molenköpfen des Hafens von Neufahrwasser (Danzig) beträgt die Tiefe etwa siebenzehn, an denen von Swinemünde (Ostermole) aber fünf und zwanzig Fuß. Als der russische Dreidecker Peter I. von 110 Kanonen im Jahre 1835 mit neun anderen russischen Linienschiffen nach Danzig kam, ankerte die ganze Flotte, weit ab von der Küste auf der durch die Halbinsel Hela nur unzulänglich geschützten Rade; dagegen gelangte dasselbe Schiff einige Jahre darnach, zwischen den Swinemünder Molen hindurch, bis Osternothhafen, welcher Punkt schon inmitten der Swine (Odermündung) und nicht weit von der Stadt Swinemünde entfernt ist. Wenn diese Thatsachen sehr für Swinemünde reden, so kommt dazu, daß es in der Mitte der südbaltischen Küste gelegen ist, da wo der größte rein preussische Strom ins Meer einfällt, daß es auch dann noch nicht vom Gros der Monarchie abgeschnitten ist, wenn ein russischer Angriff, ihm im Rücken, die Oderlinie gewonnen hätte, daß seine Lage, in Hinsicht auf die Inselabschnitte Usedom und Wollin eine von Natur feste ist, und nicht nur über Peene und Diwertow leicht dereinst Eisenbahnlinien gelegt werden können, sondern auch Stettins Nähe ihm eine schnelle Verbindung mit der Hauptstadt und allen in Betracht kommenden Punkten des Staats sichert. Es ist selbstverständlich, daß der Kriegshafen einer so großen Landmacht wie Preußen, als Einschiffungspunkt wohlgelegen sein muß, und welche Lage könnte in dieser Hinsicht trefflicher sein, wie die Swinemünder? Um in Danzig eine große Heeresmasse einzuschiffen, müßte diese erst

an jenem entlegenen Punkte der Monarchie concentrirt werden; in Swinemünde dagegen können schon jetzt 50,000 M. in vier Tagen versammelt werden, und wenn die erwähnten Eisenbahnen, welche von rechts und links herzustrebend dort münden werden, vollendet sind, wird es dazu nur eines einzigen Tages bedürfen.

Die Regierung scheint nichtsdestoweniger den Gedanken, diese vielen Vortheile durch Anlage eines großen Seeetablissements auszunutzen, kaum ernstlich in Erwägung genommen zu haben. Schon der, (übrigens in seiner beschränkten Art, welche ein gewisses Kostenquantum nicht übersteigen wollte, meisterhafte,) aus den geschickten Händen des jetzigen Chefs des preussischen Ingenieurcorps, General von Brese, hervorgegangene Entwurf, zu der nunmehr vollendeten Befestigung der Swinemündung, ließ es ahnen, daß von jeder maritimen Anlage größeren Stiles hier im voraus Abstand genommen werden solle, indem die Enceinte auf beiden Ufern durchaus flach an diese herangelegt wurde, dergestalt daß zu Bassins u. s. w. kein ausreichender innerer Raum verblieb.

Die Unmöglichkeit, Danzig zu einem brauchbaren Kriegshafen zu machen, stellte sich bald heraus und das Gouvernement wendete darnach seine Hauptaufmerksamkeit, in dieser Hinsicht, auf die Insel Rügen. Wie bekannt, wird dieses größte preussische Eiland durch eine Meerenge, welche der Gellen heißt, vom Festland geschieden. Es war dies nicht zu allen Zeiten der Fall. Die jetzige Halbinsel Mönchguth hing vordem mit dem Continent, in der Richtung auf Rügen zusammen, und wurde durch einen Seebruch, der im Jahre 1309 erfolgte, von demselben geschieden. Desselben Ursprunges scheinen die tiefen Meerbusen zu sein, welche sich weit in das Innere der Insel hineinziehen, zumal derjenige, dessen Haupttheil der große jasmunder Bodden benannt ist.

Auf den ersten Blick scheint die Idee, den Hauptkriegshafen des Landes auf einer Insel, und mithin außerhalb des unmittelbaren Zusammenhanges mit dem Groß des Staates zu etabliren keine glückliche zu sein. Aber die Gefahr, welche aus einer solchen Lage erwächst, wird durch die geringe Entfernung der betreffenden Insel vom Festlande wesentlich vermindert. Rußland durfte wenig Bedenken tragen, Kronstadt zum Sitz seiner Seemacht im baltischen Meere zu machen, wiewol es noch sicherer wäre, wenn seine dortigen Etablissements unmittelbar an der Newa gelegen wären. Aber auf Aland, etwa bei Bomarsund, seine Hauptarsenale zu errichten würde ein Tollhäuserwerk gewesen sein, und dieser Gedanke ist den Zaren auch wol nie gekommen, wiewol sie die Insel ihrer sonstigen Bedeutung wegen, als Stationspunkt für einen winterlichen Marsch quer über die gefrorene Ostsee nach Schweden, wol zu schätzen wissen. Was Rügen angeht, so gehört es zu den dem Festland nächstgerückten Inseln, mit anderen Worten: es

kann nicht blockirt werden, wie dies in Hinsicht auf Kronstadt unmöglich ist. Dieser Unterschied zwischen einer blockirbaren und unblockirbaren Insel ist sehr wichtig in militärischer Beziehung und hat nicht selten politisch entschieden. Sicilien ist, wegen der besonderen Beschaffung der Meerenge von Messina eine blockirbare Insel, und die französische Herrschaft hat aus diesem Grunde während der napoleonischen Epoche nie hinüber zu greifen vermocht. Um indeß die Bedeutung an einem näher gelegenen Beispiel zu erörtern führe ich Seeland und Fünen an. Die dänische Insel Fünen ist unblockirbar, weil der kleine Belt, von beiden Ufern her, wirksam unter Feuer genommen werden kann. Seeland dagegen kann blockirt werden, und hat sich zu mehren Malen in dieser Lage befunden. Läge Kopenhagen auf Fünen, so würden die Engländer im Jahre 1807 nicht die Auslieferung der dänischen Flotte haben erzwingen können, denn, um ihren Gewaltmitteln zu begegnen, wäre es für Napoleon I. ein Leichtes gewesen, ein Armeecorps über die Meerenge zu werfen. Allein auf Seeland gelegen war die Hauptstadt in isolirter Stellung. Während die Hauptflotte der Briten im Sund ankerte, hielten Fregatten das Giland umstellt; ein Succurs war unmöglich. Es kann für die Zukunft füglich der Erörterung unterworfen werden, ob Seeland auch von Schweden abzusperren ist, da der Sund von beiden Ufern her durch gemeinsames Feuer zu beherrschen ist. Aber bis jetzt beruht noch auf der traditionell gewordenen Blockirbarkeit Seelands die Abhängigkeit, in welcher das dänische Cabinet sich vom britischen befindet. Vier britische nach dem großen Belt beordnete Linienschiffe heben den Zusammenhang der von Kopenhagen aus regierten Monarchie auf, und diese Verhältnisse werden für alle Zeiten bleibende sein.

Rügen, wie gesagt, gehört zu den auch von der stärksten Seemacht nicht zu blockirenden Inseln, oder mit anderen Worten: sein Zusammenhang mit dem Festland ist ein durch das preussische Geschütz gesicherter. Wäre dem nicht so, so müßte das Vorhaben, hier den ersten Kriegshafen des Reichs anzulegen von Grund aus getadelt werden. Aber aus der insularen Lage des zu errichtenden Seeetablissemments entspringen immerhin Schwierigkeiten genug. Zunächst ist zu berücksichtigen, daß die nothwendige Ueberschiffung jeden Transport vom Festlande zum Hafen hin, oder von diesem zu jenem zurück, ausnehmend erschwert. Sodann findet eine feindliche Landung zum Behuf der Ueberwältigung eines Kriegshafens auf einer Insel einen so zu sagen durch die Natur vorbereiteten Abschnitt vor. Sie ist auf einer Insel leichter auszuführen, als wenn jener Hafen auf dem Festland gelegen wäre, indem der Feind hier Aussicht hat, sich des Gilands zu bemächtigen, ehe die Vertheidigung eine erdrückende Uebermacht hinüber zu werfen vermag. Die Schwierigkeiten, welche die Vertheidigung der Krim und Sebastopols für Rußland hatten,

entsprangen besonders aus der Halbinselnatur des Terrains. Es kommt Preußen bei seinem Project allerdings zu statten, daß ein so bedeutender Waffenplatz wie Stralsund unmittelbar am Gellen sich schon vorfindet. Um indeß allen Eventualitäten gewachsen zu sein, wird man nicht unterlassen dürfen, einen ähnlichen auf Rügen selbst, im dichtesten Gegenüber, zu errichten. Die im Jahre 1854 bei Altfähr aufgeworfenen leichten Schanzen sind nur als Nothbehelf anzusehen und entsprechen durchaus nicht ausreichend ihrem Zweck.

Es ist auffallend, daß unter den Vortlichkeiten, welche rücksichtlich der Anlage eines Kriegshafens auf Rügen in Betracht gezogen wurden, des jasmunder Boddens ziemlich spät gedacht wurde. Lange Zeit schienen die Blicke der Regierung lediglich auf die Halbinsel Mönchguth gerichtet zu sein. Der sogenannte Sellinersee d. h. ein Meerbusen, der durch einen Seearm, „die Having“, mit dem rügener Bodden und durch diesen mit dem Meere communicirt, sollte zum Kriegshafen eingerichtet werden. Zu dem Ende wollte man den Isthmus, welcher ihn vom freien Meere trennt, durchstechen, und sich dadurch eine neue und unmittelbare Ausfahrt zu diesem eröffnen. Da nun die Küste auf eine Ausdehnung von einer Viertelmeile an der betreffenden Stelle sehr leicht ist, so würde der Durchstich zugleich Ausbaggerungen und Molenbauten erfordert haben, die sehr beträchtliche Kosten erheischt hätten, ganz abgesehen von denen, welche die Durchgrabung selber beanspruchen mußte. Denn der hier in Rede stehende Isthmus ist nicht flach, sondern es streicht ein dünenartiger Höhenzug nach dem Meere gewendet über ihn hin, dessen Kamm sich mehr als hundert Fuß über dem Seespiegel erhebt. — Man dachte, wenn wir in diesem Punkte gut unterrichtet sind, sodann an den kleinen jasmunder Bodden. Derselbe nimmt den äußersten Hintergrund des vorerwähnten großen, tief ins Innere der Insel einschneidenden Meerbusens ein, und wird, ähnlich wie der Sellinersee, durch eine Landenge, welche „schmale Herde“ heißt, vom proter Wiek, (einem offenen Seebusen), geschieden. Dieser Landenge liegt nach dem Meere hin ein breites Riff vor, welches, wie in dem ersteren Falle, ein nur mit großen Kosten zu überwindendes Hinderniß gebildet haben würde. Außerdem würden im jasmunder Bodden bedeutende Baggerungen haben ausgeführt werden müssen, indem die für große Schiffe nothwendige Tiefe ihm an den meisten Stellen mangelt. Der Gedanke war nur wenig glücklich wie der, den Sellinersee zum Kriegshafen umzuschaffen, und wenn die Regierung ihn wirklich gehegt, muß man ihr auch hier Glück wünschen, daß sie ihn so schnell wieder fallen lassen.

Der große jasmunder Bodden hat eine ähnliche Lage wie der kleine. Nur eine schmale Landenge, die Schaabe, trennt ihn vom tromper Wiek, einem Busen der offenen See. Der Boden hat hier Riffe und das Meer hat Sandbänke zusammengespült. Das letztere tritt mit einer bedeutenden

Tiefe unmittelbar an das Gestade heran. Die Tiefe von funfzehn Faden, in der Mitte des tromper Wief, verringert sich nach dem Strande zu auf sieben und fünf, indes nur in ziemlich dichter Nähe auf vier und drei. Die nothwendigen Durchsticharbeiten würden sich mithin muthmaßlich bloß auf eine Durchschneidung des Isthmus oder der Schaabe mittelst eines Kanals von etwa 30 Fuß Wassertiefe beschränken.

Wenn man Stralsund und Altfähr als die naturgebotenen Uebergangspunkte betrachtet, liegt der große jasmunder Bodden dem Festlande nicht entlegener wie der selliner See; und er hat dabei gegen die See eine vorgeschobener Position inne, indem er sich mehr auf die Capitale der Insel gerückt befindet. Vom selliner See aus würden die Schiffe, welche nach West steuern, erst die Insel zu umsegeln haben; aus dem jasmunder Bodden auslaufend beherrschen sie aber in demselben Maße beide Hauptrichtungen des baltischen Meeres und vermögen sich mit derselben Leichtigkeit westlich oder östlich zu wenden. Hierzu kommt noch eins. Der jasmunder Bodden ist, in Anbetracht seines Zweckes, von einer unbegrenzten Ausdehnung, auch wenn Preußens Marine, wie wir hoffen wollen, zu einer den sonstigen Verhältnissen des Staates und seiner weitzielenden Mission proportionalen Größe angewachsen sein wird, hat er Raum genug, um sie ganz in sich aufzunehmen. Aus diesen Gründen muß man die schließlich getroffene Wahl des Punktes als eine glückliche bezeichnen. Aber auch hinsichtlich der technischen Ausführung kann man Tüchtiges erwarten, indem mit derselben, so weit es sich um den fortificatorischen Entwurf handelt, einer der ersten Ingenieure der Welt, der Generalmajor Moriz von Brittwitz betraut worden ist. Heute läuft nur ein Landweg von Altfähr nach Bergen. Derselbe wird ehestens bis zum großen jasmunder Bodden verlängert und baldigst durch eine Chaussee ersetzt sein, und wenn erst alles feststehen wird, dürfte eine Eisenbahn in derselben Richtung nicht lange auf sich warten lassen. Alsdann, und wenn Stralsund durch eine solche Bahn mit Berlin verbunden sein wird, mag man binnen zwölf Stunden von der preussischen Hauptstadt zum großen preussischen Kriegshafen gelangen können. Mit solchen Beförderungsmitteln wird man ein Armeecorps etwa in dreimal so viel Zeit dorthin senden, und eine ganze Armee innerhalb einer Woche auf Jasmund versammeln können. Dann wird die preussische Flagge, die hoch von Arkona herniederweht, als ein größeres Machtzeichen weit ins Meer hinaus schauen wie heute. Möchte der Tag bald kommen, wo mindestens funfzig mächtige Dampfer sie tragen. Es ist ein beklemmendes Gefühl, die Ostsee, dieses urgermanische Meer, heute in den Händen einer slawischen Kriegsflotte zu wissen, und ein demüthigendes dazu, da es in unserer Macht steht, die Verhältnisse anders zu gestalten!

.....