



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Cherbourg.

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

Cherbourg.

In den verflossenen Wochen war die englische und die französische Presse mit keiner Frage so lebhaft beschäftigt, als mit der Frage nach der Bedeutung Cherbourgs, wo soeben der große Molo und das zweite Bassin des Kriegshafens fertig geworden waren, durch welche dieser Punkt zur ersten Seestation Nordfrankreichs wurde. Die französischen Zeitungen suchten die von den englischen nichtministeriellen Blättern ausgesprochenen Befürchtungen zu widerlegen. Nur der „Univers“ durfte das Gegentheil sagen. „Eine große Nation,“ rief er aus, „sollte allezeit kühn Farbe bekennen und nie gestatten, daß ihre Maßregeln falsch gedeutet werden. Verkünden wir es laut, daß Cherbourg von einer feindseligen Stimmung gegen England geschaffen ist und daß sonst seine Erbauung unnöthig gewesen wäre. Die Lage Cherbourgs spricht dies so deutlich aus, daß sie Großbritannien nöthigt, stets ein kampfbereites Geschwader zu halten. Im Fall eines Kriegs im Mittelmeer würde Cherbourg England schwächen; denn es würde in die Nothwendigkeit versetzt sein, diesen Hafen mit einer Flotte zu bewachen, um zu verhindern, daß rasch fahrende Dampfer eine Armee auf britischen Boden würfen. Das französische Volk begreift diese Vortheile — eine Thatsache, welche das ungeheuerere Interesse erklärt, das es an Cherbourg nimmt. Nationen besitzen Instincte, welche sich niemals täuschen. Dieser Hafen, der vorgeschobene Posten auf dem Wege nach England, verkündigt Großbritannien, daß die französische Flotte wieder aufgelebt ist.“

Anders der „Moniteur de l'Armée“ und mit ihm die sämtlichen Regierungsblätter. Sei es schon für ein Heer, das zu Lande gegen ein Nachbarreich vorrücke, trotz der Vortheile der Eisenbahnen unmöglich, den Feind zu überraschen, sagten sie, so sei dies noch weit weniger ausführbar für eine Armee, die zu Schiffe in ein feindliches Land zu transportiren wäre. Hätten doch die 37,000 Mann der Armee, welche Algier angegriffen, drei Monate Vorbereitung und die Zusammenziehung von 100 Kriegsfahrzeugen und 400 Transportschiffen in Toulon bedurft, um ihre Aufgabe mit Erfolg lösen zu können. Die „Times“ ließ sich dadurch nicht befehren, sie behauptete, auch nachdem es entschieden war, daß die Königin der Einladung des Kaisers, an den Einweihungsfeierlichkeiten Theil zu nehmen, Folge geben werde, dasselbe, was der Univers in seinem Haß gegen das protestantische England von Cherbourg gesagt, und rieth trotzdem, daß die Reiterstatue Napoleons I., die bei Gelegenheit der Einweihung des neuen Hafens enthüllt werden sollte, eine Stellung bekommen hatte, wo ihr ausgestreckter Arm nicht, wie ur-

sprünglich beabsichtigt, über den Kanal hinüberdrohte, zu Maßregeln der Vorsicht.

Ein Blick auf die Lage und die ganze Einrichtung des nordfranzösischen Sebastopol so wie auf seine Entstehungsgeschichte wird zeigen, wie viel England von ihm zu besorgen hat; denn daß es von ihm zu fürchten hat, kann nicht Gegenstand der Frage sein.

Cherbourg liegt an der Nordküste der Normandie, genau südlich von der Insel Wight und etwa 15 bis 16 deutsche Meilen von dem Festland Englands. Eine gerade Linie von hier nach Portsmouth gezogen, würde ungefähr ebenso lang sein müssen, als eine derartige Linie, die nach Plymouth hin gedacht wird.

Rechts und links von Cherbourg streben zwei Vorgebirge in den Kanal hinaus, die eine tiefe und breite Bucht einfassen. In der Mitte des Ufers dieser Bucht steht, von theilweise felsigen Hügeln überragt, die alte bürgerliche und, nordwestlich davon, mit einer bastionirten Mauer umgeben die neuere militärische Stadt von Cherbourg. Jene Vorgebirge heißen Kap Levi und Kap La Hogue. Die Bai ist, gegen Norden durch einen großen Stein-damm gegen den Andrang der Wellen geschützt, ungefähr drei Viertel einer deutschen Meile tief und etwa eine Meile breit. Döstlich und westlich von dem Damme, der die Bucht in eine sichere Rhede verwandelt, führen zwischen diesem und zwei Inselchen Einfahrten nach dem Hafen herein. Damm und Inseln sind stark befestigt. An der Südseite erheben sich mehre Forts und ebenso sind die Höhen hinter der Stadt mit Schanzen, Citadellen, befestigten Kasernen und andern Werken gekrönt.

Die bürgerliche Stadt hat für uns kein Interesse. Sie enthält gegen 25,000 Einwohner und ist ziemlich ausgedehnt. Im Uebrigen trägt sie den Charakter aller französischen Mittelstädte, die entfernt von großen Verkehrsstraßen liegen. Sie hat hohe, weiße, mit Schiefer gedeckte Häuser, unter denen viele verfallen sind, schmutzige, mit dem Duft von gebratenen Zwiebeln parfumirte Gassen und neben sich einen Kauffahrteihafen, in dem sich — *lucus a non lucendo* — so gut wie gar kein Schiffsverkehr bemerken läßt. Die Umgegend ist sehr schön, hügelreich und zum Theil mit Wald bedeckt. Die Stadt selbst liegt auf flachem Boden, den einst das Meer überflutet zu haben scheint. In den Gassen derselben trifft man mindestens dreimal so viel Soldaten und Matrosen, als Civilpersonen.

Die ältere Geschichte Cherbourgs hat für unsern Zweck keine Bedeutung. Es genüge, an die Tapferkeit zu erinnern, mit welcher die Stadt und ihre Citadelle 1346 gegen Eduard III. von England und 1378 gegen den Connetable Duguesclin vertheidigt wurde. Erst als unter Ludwig XIV. der Gedanke angeregt wurde, hier einen großen Kriegshafen anzulegen, erlangte der

Punkt Wichtigkeit für weitere Kreise. Jener Monarch hatte auf Colberts Rath die französische Seemacht verstärkt, er bedurfte für sie am Kanal eines sichern Zufluchtsortes, und Bauban, der mit Auffuchung einer dazu geeigneten Stelle beauftragt worden, entschied sich für die Bucht von Cherbourg. 1688 begann er die erforderlichen Arbeiten. Dieselben schritten indeß, da der König zu viel Geld auf Lustschlösser, Gärten und Maitressen verwendete, nur sehr langsam fort. Die Rhede war unsicher vor Stürmen und die angelegten Werke nicht im Stande, der in der Seeschlacht von Kap La Hogue auseinandergejagten Flotte des Grafen von Joinville Beistand zu leisten, so daß die Besatzung es erleben mußte, daß die siegreichen Engländer vor ihren Augen 15 französische Schiffe verbrannten.

Auch in den nächsten 50 Jahren geschah wenig für die Fortsetzung der Arbeiten, obwol das Jahr 1758, in welchem eine englische Flotte unter Admiral Howe bei Urville Truppen ausschiffte, die rasch nach Cherbourg marschirten, die Stadt einnahmen, die im Hafen befindlichen Schiffe verbrannten und die Festungswerke schleiften, abermals die Nothwendigkeit schnellen und energischen Handelns eingeschärft hatte. Man schaffte die Ruinen hinweg, verlängerte die Kais und vergrößerte das Becken des innern Hafens, der jetzt als Handelshafen dient. Aber den Anforderungen eines großen Seewaffenplatzes entsprachen diese Arbeiten nicht, ja man war selbst noch unter Ludwig XVI. zweifelhaft, ob der Kriegshafen, dessen man auf der Nordküste bedurfte, nicht besser bei La Hogue anzulegen sei. Der Ingenieuroffizier de la Bretonnière, mit nochmaliger Untersuchung der Küste beauftragt, machte 1776 einen Bericht an den König, der sich günstig für Cherbourg aussprach, und nun wurde mit größerem Eifer zunächst an die Erbauung von Forts und Schanzen gegangen.

Verteidigungswerke waren indeß nur das Eine, was nöthig war. Wichtiger noch war das Bedürfniß nach der Umwandlung der Bucht vor der Stadt in eine für Kriegsschiffe brauchbare Rhede. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Maßregeln vorgeschlagen, unter denen man sich zuletzt für die entschied, nach welcher die Bai durch einen langen Damm zwischen den beiden in derselben gelegenen Inseln geschlossen werden sollte. Den Grund dieses Dammes sollten hölzerne Fässer von der Form abgestumpfter Kegels, am Boden von 140, oben von 60 Fuß Durchmesser und 60 Fuß hoch bilden. 90 dieser Fässer wollte man mit Steinen füllen und in gewissen Zwischenräumen voneinander versenken, die Zwischenräume mit Granitblöcken ausfüllen und das Ganze mit einer starken Eisenkette verbinden. Das erste Faß wurde 1784 600 Faden westlich von der Insel Pelée versenkt. Das zweite aber wurde, bevor es hinreichend mit Steinen beschwert werden konnte, durch einen plötzlich sich erhebenden Sturm zerstört. Dieser Umstand und eine Kostenberechnung, bei welcher man fand, daß auf diese Weise der Damm gegen

18 Millionen Thaler kosten würde, bewog die Regierung, den ursprünglichen Plan zu ändern. Man erweiterte zuerst die Entfernung der Kegelfässer auf 30, dann auf 200 Faden voneinander, in welcher Weise 18 derselben versenkt wurden, und gab endlich dieses System ganz auf, indem man von 1788 an nur Steine an der Stelle, wo der Damm sich erheben sollte, in die See schüttete.

Auf diese Art war 1808 ein guter Theil des Riesenwerks fertig geworden, als am 12. Febr. dieses Jahres ein beispiellos heftiger Nordweststurm die auf dem Damme errichteten Batterien, Magazine und Werkstätten mit mehr als zweihundert Menschen hinwegspülte und auch am Damme selbst beträchtlichen Schaden anrichtete. In diesem Zustande verblieb der große Wellenbrecher bis 1811, wo Napoleon ihn besuchte. Man sprach von der Unmöglichkeit, ihn zu vollenden. Aber Napoleon kannte das Wort „unmöglich“ nicht. Das Werk wurde von neuem in Angriff genommen und rüstig fortgesetzt. Auch unter den Bourbonen arbeitete man weiter, aber erst im Jahr 1840, wo die orientalische Frage an die Möglichkeit eines Krieges zwischen England und Frankreich denken ließ, war der Damm vollendet. Ludwig Napoleon hat hier nichts Wesentliches mehr zu thun vorgefunden. Er hat nur noch einige Lücken gefüllt und das Aeußere mehr geglättet, womit man 1853 zu Stande kam. So hat dieses staunenswerthe Werk nicht weniger als 68 Jahre zu seiner Vollendung bedurft, während seine Kosten auf mehr als 18 Millionen Thaler berechnet werden.

Der Damm oder Wellenbrecher, wie er sich jetzt darstellt, hat, oben mit behauenen Steinen übermauert, die mit Portlandcement verbunden sind, eine Länge von mehr als einer halben deutschen Meile. Seine Breite beträgt 200, seine Höhe 50 Fuß. Seiner Form nach zerfällt er in zwei ungleich lange gerade Linien, welche gegen die See hin einen stumpfen Winkel von 169 Grad bilden. Von ihm geschützt können 50 Linienschiffe und ebenso viele Fregatten auf der Rhede ankeren.

Auch in anderer Hinsicht gebührt Napoleon I. das Verdienst, ein neues Cherbourg geschaffen zu haben. Durch einen Befehl vom 15. April 1803 wurde die Errichtung eines großen Seearsenals, bestehend aus einem Außenhafen und zwei großen Wasserdocken angeordnet, und 1813 konnte der erstere, welcher durchaus in den Felsen gehauen werden mußte und eine Tiefe von 50 Fuß hatte, eingeweiht werden. Nachdem dieses kolossale Werk vollendet war, ging man an die Errichtung des äußern Wasserdockes, welches unter der Restauration rüstig gefördert und 1829 in Beisein des Herzogs von Angoulême eingeweiht wurde. Ihm folgte das zweite innere, mit dessen Construction man 1836 begann, dessen Vollendung aber Napoleon III. aufbehalten war. Dieses neue Becken hat eine geringere Ausdehnung als die

beiden andern zusammengenommen, dagegen ist es größer als jedes derselben einzeln betrachtet. In ihm haben 14 Linienfahrer Raum, und es nimmt eine Wassermasse von 1,600,000 Kubikmetres auf.

Der Kriegshafen mit seinen Werkstätten, Werften, Magazinen und Kasernen liegt, wie bemerkt, westlich von der Stadt. Auf der Landseite ist er von einem Graben und einer anderthalb Stunden langen Linie von Befestigungen umgeben, welche aus Erde aufgeführt und mit Mauerwerk verkleidet sind. Breite, mit Gebäuden bedeckte Radeis schließen ihn nach der See hin ein, mit welcher das äußere Bassin durch einen 200 Fuß breiten Kanal in Verbindung steht. Alles was die Kunst thun kann, ihn vor einem Angriff zu schützen, ist gethan worden, aber sein Hauptcharakter liegt weniger in den Vertheidigungsmitteln. Er ist vielmehr augenscheinlich ein Angriffshafen, das ganze Etablissement spricht die Absicht aus, hier gewaltige See- und Landstreitkräfte versammeln zu können.

Vereitwillig wurde während der Feste vom 5. bis 8. August den Fremden Erlaubniß zur Besichtigung dieser ungeheuren Kriegswerkstätte ertheilt. Tritt man vom Ende der Rue de St. Abbaye durch das Thor des Festungswalls, so begegnet man zuerst einer Gruppe von Gebäuden, in denen alle zur Erbauung von Kriegsschiffen erforderlichen Gegenstände, als Masten, Raaen, Gangspills u. s. w. gefertigt werden. Dann folgt der „Salle de Gabariz“, wo zahlreiche Modelle von Schiffen aufgestellt sind, dann eine Gruppe kolossaler Schuppen zur Fabrikation von Dampfkesseln und andern Maschinentheilen. Die Ohren klingen und der Kopf wird wüth von dem Bochen, Zischen, Brausen und Klappern, das hier herrscht. Hier ist die Gießerei, wo das Eisen zu Maschinen von allen Größen in irdene Formen fließt, dort die Schmiede, wo jedes Stück jene wunderbare Vollendung erhält, welche die neuere Industrie allen ihren Erzeugnissen aufprägt, dort wieder schlagen Hämmer größer als die, welche die Cyclophen schwangen, glühende Eisenklumpen zu Platten, aus denen jene wunderlichen Creaturen geschaffen werden, welche das Lebensprincip der Dampfer bilden. Eine Menge anderer Gebäude bedecken den weiten Raum innerhalb der Wälle. Eines der interessantesten ist das Zeughaus, eine ungeheure Halle, deren Wände von Stahl und Messing funkeln. Entersäbel, Beile und andere Waffen hängen in Sternen und ähnlichen Figuren an der Wand. Daneben stehen Büchsen, hinreichend, um eine mächtige Flotte zu bewaffnen. Am Ende des Raumes erblickt man eine dicke Säule von rostigem Eisen — eine der Kanonen von Joinvilles Geschwader, welche man vor einigen Jahren bei Cap La Hogue herausfischte, nachdem sie anderthalb Jahrhunderte im Seeschlamm geruht. Sie erinnert an jene glorreiche Schlacht, in welcher die Engländer so frisch und fröhlich fochten, daß selbst James, der Prätendent nicht umhin konnte,

entzückt auszurufen: „Ja, es ist nicht zu leugnen, sie sind trotz alledem wackere Bursche!“

Wir kommen jetzt zu den drei Wasserbecken, welche dem Kriegshafen Cherbourg seinen besondern Charakter verleihen. Das erste ist das äußere und wird der Napoleonshafen genannt. Es öffnet sich direct nach der Rhede und hat eine imposante Größe. Ueber 900 Fuß lang und 750 Fuß breit, ist es im Stande, eine Flotte von 40 bis 50 Schiffen ersten Ranges aufzunehmen. An seiner Südseite befinden sich vier Schlippen und ein Becken zum Kalfatern. Der Kanal, der in das große Hafensassin hineinführt, ist an der breitesten Stelle 530, an der schmalsten 206 Fuß breit.

Nördlich von diesem Becken und mit demselben durch eine 130 Fuß lange und 58 Fuß breite Schleuße verbunden befindet sich ein Wasserdock, welches eine Länge von 900 und eine Breite von 700 Fuß hat. Neben ihm und dem äußern Hafen stehen vier schöne überdachte Schlippen für Linienfahrzeuge und mehre unbedeckte Schlippen für kleinere Fahrzeuge. Dies ist das Wasserdock Karls X., welches 1829 vollendet wurde. Neben ihm im Westen befindet sich das Wasserdock Napoleons III., welches sowol mit dem äußern Hafen als mit dem benachbarten äußern Dock durch Schleußen verbunden ist. Es hat bei einer Länge von mehr als 1,300 Fuß eine Breite von 650 Fuß und ist durchaus in den Felsen gehauen, der eine Art Granit und überaus hart ist. Rings um dieses gewaltige Bassin und namentlich auf der Westseite liegen zahlreiche ungemein schöne Werftschlippen und Kalfaterdocks. Der Anblick dieses Werkes war, ehe es mit Wasser gefüllt wurde, unbeschreiblich großartig, und wenn man schwindelnd in die ungeheure Tiefe hinabschaute, welche menschliche Kraft und Ausdauer allmählig in den Stein gehöhlt hatte, und die jetzt so glatt und symmetrisch wie ein Marmorsarkophag aussah, empfand man die Richtigkeit des Vergleichs de Tocquevilles, der von den Werken Cherbourgs sagt: „Sie sind die Pyramiden Aegyptens hinabwärts in die Erde gehauen, statt in die Luft aufgeschichtet.“

Wir werfen jetzt einen Blick auf die Forts und Schanzwerke, welche die Stadt und die Bucht von Cherbourg umgeben. Wie oben erwähnt wurde, führen in die letztere zwei Einfahrten, die eine östlich und die andere westlich von dem Damm oder Wellenbrecher. Am östlichen Ende ist der Kanal verengert durch die Insel Pelée, auf welcher eine große Citadelle, Fort Imperial genannt, sich erhebt, die mit einem correspondirenden Fort auf dem Ostende des Dammes oder Molos die etwa 1200 Ellen breite Passage vollkommen beherrscht, und deren Kanonen mit andern später anzuführenden Forts ihr Feuer kreuzen. Die Mauer, welche das Inselfort umgibt, hat Schießscharten für 32 Geschütze, und das bombenfeste Fort selbst ist mit ebenso vielen Kanonen armirt. Das Erdgeschloß des Gebäudes ist als Kaserne eingerichtet.

Auf dem Dache, auf welchem 14 Mörser und zwei Kanonen von stärkstem Kaliber stehen, befindet sich ein Ofen, um glühende Kugeln machen zu können. Bis gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts war die Insel Pelée mit dem festen Lande verbunden und auch jetzt ist eine Einfahrt in die Bucht oder Rbede von Cherbourg um die östliche und südliche Seite der Insel herum nur flachgehenden Booten möglich.

Der westliche Eingang zwischen dem Molo und dem Lande ist ebenfalls durch ein starkes Fort vertheidigt, welches nach dem dahinter gelegnen Dorfe das Fort de Querqueville heißt. Dasselbe liegt etwa 1,300 Ellen von dem Fort auf dem Westende des Wasserbrechers und ist, obwohl es einen beträchtlich größern Flächenraum als irgend ein anderes Fort Cherbourgs bedeckt, nur mit 34 Geschützen armirt. Das ganze Innere dieser Befestigung ist zu Kasernen eingerichtet, in denen mehre tausend Mann Platz haben. Die Tiefe der beiden Einfahrten neben der Insel Pelée und neben dem Fort de Querqueville wird von den französischen Admiraltätskarten auf 39 bis 42 Faden angegeben.

Aber ein Schiff, welches durch den westlichen Kanal einzudringen versuchte, würde nicht bloß das concentrirte Feuer des zuletzt genannten Forts und der Festungswerke auf dem Molo empfangen, sondern zugleich die Kanonen auf sich gerichtet sehen, die das Fort tragen wird, welches man gegenwärtig auf dem zur Ebbezeit aus der See hervortretenden Felseneiland Chavaignac zwischen dem Molo und dem Fort de Querqueville erbaut. Schiffe, welche dieses drei- und vierfache Kreuzfeuer glücklich überstanden hätten, würden dann in ein ziemlich weites Becken einlaufen, hier aber in ein förmliches Sternfeuer der 3000 Feuerschlünde gerathen, welche die verschiedenen besetzten Punkte am Ufer und auf den Hügeln über der Stadt armiren. Eine Einfahrt ist deshalb nicht unmöglich, aber die Rückkehr aus diesem Regen von Voll- und Hohlkugeln würde einer nicht aus Asteif und Eisen gebauten Flotte kaum gelingen. Am Lande haben wir, von Westen nach Osten vorgehend, zunächst neben dem Fort Querqueville das Fort der heiligen Anna vor uns, welches einen kleinen in der Nähe der Docks in die Bai hinausstrebenden Felsenvorsprung krönt und 19 Geschütze hat. Noch näher dem Eingange in die Häfen und Docks der Militärstadt begegnet man dem ebenfalls auf felsiger Erhöhung gelegnen Fort Somet, welches mit der innern Befestigungslinie durch einen Granitdamm verbunden ist. Es hat zwei Reihen bombenfester Kasematten und ist mit 60 schweren Geschützen armirt. Ueber die Kasematten erhebt sich eine Plattform, wo weitere 23 Kanonen aufgestellt werden können, und eine andere Plattform ist zur Aufnahme von Mörsern eingerichtet. Im Innern befinden sich geräumige Kasernen und Munitionsmagazine. Ein Graben läuft zwischen dem Fort und der Mauer hin, die es umgibt. Darüber führt eine Zugbrücke. Weiter südlich am Rande der Bucht treffen wir Batte-

rien, welche den Eingang in den Hafen Napoleons I. vertheidigen. Dann folgt neben dem kleinen Hafen, der hier die Ostseite der Militärstadt begrenzt, das Fort Galet. Dann weiter östlich auf einer Klippe über dem Eingang zum Kauffahrteihafen das Fort Langlet und zuletzt ganz im Osten das Flemingsfort, welches südwestlich von der oben wiederholt genannten Insel Pelée auf einer felsigen Landzunge steht. Das letztere ist ein sehr geräumiges Werk, dessen äußerer Wall kasemattirt ist und aus dessen Schießscharten 70 Geschütze nach der Rhede hinausblicken. Es ist mit dem Ufer, von dem es die Flut trennt, durch einen hohen Steindamm von 1,800 Fuß Länge verbunden, an dessen Ende eine Raketenfabrik liegt. Das Feuer vom Flemingsfort kreuzt sich mit dem des Kaiserforts östlich vom Wellenbrecher, und um die hierdurch bewirkte Sicherheit doppelt sicher zu machen, ist das Flemingsfort im Rücken durch die Redoute Tourlaville unterstützt.

Wir schiffen uns nun nach dem Molo oder Wellenbrecher ein, um die dort liegenden vier Forts zu untersuchen. Dieselben bestehen aus einer östlichen und einer westlichen Bastion, einem Centralfort und einem direct nördlich vom Homersfort und dem Kriegshafen gelegnen Mittelfort. Das Centralfort befindet sich an dem Punkte, wo die beiden geraden Linien des Molo im stumpfen Winkel zusammentreffen, und hat einen Umfang von 509 Fuß, gemessen an der innern Linie des Walls, welcher eine sehr flache Halbellipse bildet. Hinter dieser Batterie ist neuerdings ein großer elliptischer Centralthurm errichtet worden, der 225 Fuß an der größern und 123 Fuß an der kleinern Achse mißt. Dieses Fort wird mit 40 Kanonen und einer großen Anzahl von Mörsern armirt werden. Das westlich von hier gelegne Zwischenfort wurde erbaut, weil der Arm des Molo auf dieser Seite länger ist als auf der östlichen; es ist kasemattirt und hat 14 Geschütze. Die Forts an den Enden des Wasserbrechers sind kreisrund, das im Osten hat 100, das im Westen 133 Fuß Durchmesser; beide sind noch unvollendet, jedes wird, fertig geworden, 60 bis 65 Geschütze führen.

Von dem Molo über Fort Querqueville nach den Höhen im Westen der Stadt zurückgekehrt, betrachten wir die Festungswerke am Lande, so weit sie nicht am Strande liegen. Dieselben bestehen in vierzehn Forts und Redouten, welche in zwei Halbkreisen die Stadt im Süden umgeben. Der äußere Halbkreis besteht aus einer Kette detachirter Sternforts, der innere aus einer Reihe von Redouten. Diese letztere schließt an beiden Enden in der Nähe der Rhede; die derselben am nächsten gelegnen Befestigungen sind im Westen die Redoute der heiligen Anna, im Osten die schon genannte Tourlavilleredoute, welche das Flemingsfort zu unterstützen bestimmt ist. Die andern Schanzwerke, welche die innere Linie vervollständigen, sind: die Coupletsbatterie und die Coupletsredoute, beide auf einem Hügel gelegen, der sich

über dem St. Annenfort erhebt, die südlich von hier ebenfalls auf der Höhe eines Bergrückens erbaute Totredoute, die Forkredoute, die neben der bürgerlichen Stadt sich erhebende kleine Dcevilleredoute, endlich die im Osten errichtete Trotebecredoute. Alle diese Werke beherrschen außer der Stadt und ihrem Bahnhof zugleich einen großen Theil der Rhede, und ihre Kanonen könnten Kugeln bis in die Nähe des Molo schleudern. Die Kette von Forts, welche Cherbourg in parallelen Linien mit den Redouten einschließt, beherrscht außer der Stadt und der Rhede auch einen Theil des Landes weiter nach innen. Dieselben haben indeß zugleich die Bestimmung großer Kasernen, und einige von ihnen sollen, wenn sie vollendet sind, gegen 10,000 Mann aufnehmen können, was namentlich von der großen auf einem malerischen Granitfelsen gelegenen Citadelle gilt, welche das Fort de Roule heißt. Diese bildet das Ende der Kette im Osten. Weiter westlich begegnet man zunächst der Falknerredoute; dann folgt das Basquènesfort, das über dem Dorfe Dceville errichtete und nach diesem benannte Fort, das Grizmenil-, das Barendesfort und schließlich im äußersten Westen das nach dem benachbarten Orte Hainneville getaufte Fort.

Wir haben vorhin gesagt, daß eine Flotte, die in die Rhede einlief, schwerlich im Stande sein würde, sie wieder zu verlassen. Dies wird wenigstens von der Zeit gelten, wo alle Festungswerke Cherbourgs vollendet sein werden. Eine andere Frage ist die, ob es nicht einer feindlichen Flotte möglich sein wird, die Befestigungen des Molo zum Schweigen zu bringen und zu zerstören. In dieser Beziehung äußern sich englische Ingenieure, daß ein Werk, welches wie dieser Damm in das Meer hinaustritt und durch keine Flankenbatterie von Bedeutung vertheidigt wird, durchaus nicht für unangreifbar angesehen werden kann. Man behauptet, daß die französischen Genieoffiziere sogar bereits die Befürchtung aussprachen, daß vom militärischen Gesichtspunkt betrachtet die Form, die man dem Wasserbrecher gegeben, eine vollkommen verfehlte ist. Man meint, daß derselbe zu weit draußen liegt, um von den Forts, welche die Einfahrten vertheidigen, wirksam unterstützt werden zu können, und daß dieser Uebelstand auch dann nicht wegfallen wird, wenn man das Fort Chavagnac, das sich jetzt vor der westlichen Passage erhebt, vollendet und armirt hat. Eine Flotte, hinreichend stark, um kein Schiff aus der Rhede auslaufen zu lassen, würde ohne große Verluste ihrerseits und mit geringer Anstrengung die Vertheidigungswerke des Dammes zusammenschießen, die Besatzung vernichten oder verjagen, die künstliche Insel besetzen und von ihr aus mit ihren Kanonen die Rhede segeln und die Stadt sammt dem Arsenal und den Werften verbrennen. Der Militärhafen, dessen Plan und Ausführung in eine Zeit fällt, die noch nichts von den weittragenden Geschützen wußte, welche jetzt in Betracht und Anwendung kommen, ist jetzt

nicht mehr außer dem Bereich zerstörender Geschosse, die aus der Entfernung einer halben Meile abgefeuert werden.

Fragen wir jetzt, was England von Cherbourg zu fürchten hat, so ist die Antwort: für die Gegenwart sicher nichts und am wenigsten einen Ueberfall mit einer Invasionsarmee. Die Festungswerke sind, wie erwähnt, nur zum Theil vollendet. Es gibt nur eine Eisenbahn, die nach der Stadt führt, und diese hat bis jetzt nur ein Geleis. Ein Zug von tausend Passagieren ist schon ein ungewöhnlich starker, und die Fahrt zwischen Cherbourg und Paris nimmt zehn Stunden in Anspruch. Die drei Hafenbecken der Militärstadt zeigen allerdings eine große Strecke von Kai, an der gegen fünfzig Dampfer zu gleicher Zeit Truppen einnehmen könnten, aber schließlich würden die Schiffe doch allesammt durch denselben engen Paß in See gehen müssen, und so erhebt sich ein zweiter gegründeter Einwurf gegen die Möglichkeit einer Ueberraschung Englands durch eine an seiner Küste landende französische Armee. Aber sei dem wie ihm wolle, England hat kein Recht, mit Frankreich über das zu grollen, was dieses an seiner eignen Küste zu thun beliebt, ebenso wenig Recht als Frankreich zum Einspruch hätte, wenn man jetzt eine tüchtige Kanalflotte in England für Bedürfniß hielte. Im Hinblick auf eine solche Flotte, die ruhig aber stolz zwischen Plymouth und Portsmouth sich von den Wogen schaukeln ließe, könnten die Unterthanen der Königin Victoria so gelassen nach der Küste der Normandie hinüberblicken, als ob der Sieg von Kap La Hogue erst gestern erfochten worden wäre. Denn noch immer ist der britische Seemann der erste in Europa, und noch immer und trotz mancher Einreden beherrscht Britannien die See.

Möglich ist, daß die Zukunft hierin manches ändert, gewiß, daß der Charakter Cherbourgs nicht defensiv, sondern aggressiv ist. Seine Anlagen sind viel zu großartig, um zu den Erfordernissen einer bloßen Vertheidigung gegen eine fremde Flotte oder Armee im Verhältniß zu stehen. Wer sich eine richtige Ansicht über die wirkliche Bedeutung Cherbourgs für die Zukunft bilden will, mag Thiers über Napoleons Vorbereitungen zu einer Landung in England von Boulogne aus lesen. Napoleons Hauptklage war bei dieser Gelegenheit, daß es ihm an geräumigen Häfen fehlte, in denen er seine Vorbereitungen unter dem Schutze einer großen Armee treffen konnte. Cherbourg ist erbaut, um diesem Mangel abzuhelpfen. Seine Rhede kann einer größeren Flotte, als Frankreich je eine besessen, Zuflucht gewähren und dazu noch die Transportschiffe aufnehmen, welche zur Beförderung von hunderttausend Mann nebst Pferden, Geschützen und Gepäck für einen Feldzug nöthig sind. Auf dem Lande stehen ungeheure Kasernen, andere sind im Bau begriffen, und die Umgegend gibt Raum genug, um an verschiedenen passenden Orten Feldlager zu errichten. Wie sehr man daher auch den Gedanken verwerfen mag,

daß der Plan eines unmittelbaren Angriffs auf England existire, unmöglich ist es, die Thatsachen hinwegzuleugnen, daß die Werke Cherbourg's die Natur einer Operationsbasis gegen England haben.

Literatur.

Missionsreisen und Forschungen in Südafrika von Dr. David Livingstone. Autorisirte vollständige Ausgabe für Deutschland. Uebersetzt von Dr. H. Lohé. Erster Band. Leipzig, Costenoble. 1858. — Der Verfasser dieses Werkes, welches mit zwei Karten und zahlreichen Abbildungen in Tondruck und Holzschnitt geschmückt ist, hat nicht weniger als sechzehn Jahre im Innern von Südafrika gelebt und ist dort bis zu Punkten vorgedrungen, die vor ihm kaum jemals ein Europäer, wenigstens kein gebildeter betreten. Er macht überall den Eindruck eines verständigen und wahrheitsliebenden Mannes, und die Schilderungen, die er von Land und Leuten gibt, sind Zeugnisse eines nicht geringen Talents für anschauliche Darstellung. Ueber die Thätigkeit und die Erfolge der hiesigen Missionäre ist er nichts weniger als befangen. Sehr interessant sind seine Mittheilungen über das Verhältniß der Boers zu den Stämmen an der Grenze der Capcolonie, über die verschiedenen Krankheiten in diesen Strichen, über die Wirkungen der furchtbaren Dürre, welche dieselben hie und da heimsucht, über die Sitten, die Denkart, den Aberglauben und die Kriegsführung der von ihm besuchten Völkerschaften, ungemein praktisch die Vorschläge, die er macht, um hier Civilisation zu verbreiten und Handelsbeziehungen anzuknüpfen. An Abenteuern mangelt es dem Buche auch nicht, namentlich werden eine Anzahl interessanter Löwengeschichten erzählt, wobei wir unter anderm erfahren, daß man noch nie einen Löwen auf einer Giraffe gesehen hat, womit Liebhaber Freiligrathscher Poesien das Gedicht „Wüstenkönig ist der Löwe“ vergleichen mögen. Ganz besonders bezeichnend für die Natur der Stämme dieser Gegend ist, was Livingstone von seinem Aufenthalt bei den Makololos und seinem Verkehr mit dem Häuptling derselben mittheilt. Von besonderer Wichtigkeit endlich für den Verkehr Europas mit dem Innern Südafrikas dürfte seine Erforschung des Liambistromes werden, nach dem er, wie die Zeitungen meldeten, vor Kurzem wieder aufgebrochen ist. Die Uebersetzung ist sorgfältig und lieft sich fast überall wie Original. Die beigegebenen Lithographien ergänzen, was sich in Worten nicht vollständig ausdrücken ließ und sind somit keine bloße Zierrath. Der zweite Band, der binnen Kurzem erscheinen soll, wird die zu dem Werke gehörigen Karten enthalten. —

Das Mittelmeer. Eine Darstellung seiner physischen Geographie. Von Dr.