



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die norddeutschen Kriegshäfen : 1. Kriegshafen und Marinstation.

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

Die norddeutschen Kriegshäfen.

1. Kriegshafen und Marinestation.

Bisher ist das Material an Schiffen, welches die Kriegsflotte des norddeutschen Bundes besitzt, Gegenstand unserer Betrachtungen gewesen. Zur Wirksamkeit dieser Flotte ist aber das Schiffsmaterial nicht das einzige Erforderniß: es gehört dazu auch eine tüchtige, seegewohnte und gehörig geübte Bemannung, ebenso sind nöthig Stationen und Häfen, zu sicherer Aufnahme, zu Reparaturen, Ausrüstung und Neubau der Kriegsflotte.

Den angegebenen Zwecken vollständig zu genügen vermag nur ein eigentlicher Kriegshafen; da es aber außer dem Bereich der Möglichkeit liegt, an allen Punkten unserer Küste Kriegshäfen anzulegen, wo solche von Nutzen sein könnten, so wird man sich begnügen müssen, an minder wichtigen Punkten nur Marinestationen oder Marinedepots einzurichten, Stationen, welche unsern Kriegsschiffen einen wettersicheren*) und vor dem Feinde durch einige Batterien gedeckten Ankerplatz, sowie die Möglichkeit gewähren, kleinere Reparaturen an Ort und Stelle auszuführen und außerdem die etwa ausgegangenen Vorräthe an Proviant, Munition und die heutzutage für den Seekrieg so wichtigen Kohlen schnell ersetzen zu können. Die Marinestationen dieser Art, als Nebenabtheilungen der eigentlichen Kriegshäfen, sind nicht zu verwechseln mit der officiellen preussischen Benennung „Marinestation“ für die beiden Centralstellen der Marinecommandos in Nord- und Ostsee, von welchen bis jetzt erst die letztere in Wirksamkeit getreten ist.

Eigentliche Kriegshäfen dagegen müssen nicht bloß für temporären Schutz und leichtere Ausbesserungen der Schiffe genügen, sondern sie müssen vollständige Reparaturen zulassen, für den Ersatz verlorener Schiffe durch Neubauten alle nöthigen Einrichtungen enthalten, und Raum für Ausnahme, Magazine für Ausrüstung der ganzen Flotte gewähren, der sie ebenso wie allen Vorräthen und Werkstätten, nicht bloß gegen jeden Angriff von der See, sondern auch gegen Belagerungen von der Landseite völlige Sicherung bieten sollen. Endlich muß der Kriegshafen mit seiner Rhede der auslaufenden Flotte auch genügenden Raum und genügende Deckung bei den taktischen Manövern gewähren. Um allen diesen Zwecken zu genügen, muß

*) Diese Marinestationen erfüllen somit denselben Zweck wie die englischen Sicherheitshäfen oder Nothhäfen, welche namentlich in neuerer Zeit zahlreich angelegt und meist dadurch hergestellt worden sind, daß man eine Meeresbucht, welche auch bei Ebbe genügende Tiefe bot, durch Bau einer massiven Steinmole schloß und in derselben nur eine kleine Lücke für Ein- und Ausfahrt ließ. Diese Sicherheitshäfen unterscheiden sich von den Handelshäfen besonders dadurch, daß sie nicht zum Ein- und Ausladen bestimmt sind.

also ein wirklicher Kriegshafen folgende Eigenschaften in sich vereinigen: Hinreichende Tiefe (ca. 30 Fuß) und großer Umfang des Binnenhafens, eines großen, meist mitten im Lande ausgegrabenen und durch einen Canal mit der See verbundenen Bassins, welches die Flotte aufnehmen soll, und um das sich rings die Docks, die Werften, die Magazine und Werkstätten gruppieren müssen. Dann Sicherheit des Binnenhafens vor einem Bombardement durch die feindliche Flotte, was namentlich durch Anlage von Strandbatterien und Strandforts, sowie durch große Entfernung des Binnenhafens von der See und große Länge des verbindenden Hafencanals zu erreichen ist; Sicherheit des Binnenhafens vor einem Bombardement von der Landseite, was durch Anlage eines Kreises von detachirten Forts erlangt wird; endlich Sicherheit des Binnenhafens gegen einen überraschenden Angriff von Landungstruppen, was sich durch Umschließung des ganzen Binnenhafens mit einer sturmsfreien Enceinte ermöglichen läßt, d. h. durch Umschließung mit einem Wall und einem Graben, die ohne künstliche Hilfsmittel oder Legung einer Bresche nicht überschritten werden können. In gleicher Weise wie der Binnenhafen muß auch dessen Verbindung mit der See — die Hafenstraße oder Hafencanal und Vorhafen — sowie die Rhede selbst genügende Tiefe für die größten Schiffe, Schutz vor einer feindlichen Flotte durch Strandbatterien auf Inseln oder vorspringenden Punkten der Küste bieten:

Die Rhede ist derjenige Theil der See, welcher unmittelbar vor der Hafenmündung liegt und bei Handelshäfen zwar kein Ein- und Ausladen, aber sicheres Anker und Abwarten günstigen Windes, der Fluth oder des Bugfirdampfers gestattet, bei Kriegshäfen dagegen der Flotte für ihre taktische Fortwirkung dienen soll, nachdem sie aus dem Destré der Hafenmündung ausgelaufen ist. Die Rhede muß vor den herrschenden Winden und vor ungewöhnlichem Andrang der Wellen geschützt sein, muß guten, festen, aber nicht steinigen Ankergrund haben, am besten festen Thongrund, da Sand vom Wellenschlag gelockert wird; sie darf nicht durch Brandung gefährdet sein und sie muß eine sichere und bequeme Einfahrt nach dem Binnenhafen gestatten.

Von allen Anforderungen, die an einen Kriegshafen gestellt werden müssen, ist die Erhaltung genügender Wassertiefe am schwersten durchzusetzen. Liegt der Hafen an einer Strommündung, so ist er der Gefahr des Verschlickens oder Versandens ausgesetzt, da die Strömung des Flusses stets Sinkstoffe, entweder Sand oder Schluff, d. h. aufgelösten fetten Thonboden mit sich führt (so z. B. bei Geestemünde) und diese Stoffe vor der Hafenmündung ablagert. Eine hierdurch oder durch Anspülung von Sand entstandene Untiefe vor der Mündung des Binnenhafens, zwischen diesem und der Rhede, bezeichnet man als die Barre, und Barren dieser Art haben sich fast vor allen Flußmündungen gebildet. Selten läßt sich

dem durch Strombauten genügend vorbeugen: gewöhnlich sind umfangreiche Baggerarbeiten nöthig, bei denen Dampfbagger d. h. Fahrzeuge mit einer Anzahl von Schöpfeimern den Schlack oder Sand vom Grunde auslöfeln und ihn nachher in Prahme, flache Rähne, fallen lassen, welche ihn fortschaffen: die Schöpfeimer bilden gleichsam die Glieder einer Kette ohne Ende (eines Ringes), welche in der Ebene des mittleren, senkrechten Längenschnitts des Fahrzeugs liegt und durch die Dampfmaschine des Baggers in Drehung versetzt wird. Nicht minder leicht wie durch die Flüsse werden Versandungen durch Stürme herbeigeführt, wenn die Küsten sandig sind und sehr allmählich bis zum tiefen Wasser abfallen, sodaß die Wassertiefe bis weit in die See hinein sehr gering ist, wie meist in der Ostsee, und die Strömungen der See den Sand an der Küste seitwärts bis vor die Hafeneinfahrt treiben können. Versandungen dieser Art steuert man meistens durch den Bau von Molen, italienisch *il molo*, plattdeutsch aber meist die Mole genannt, französisch *la jetée*, der ins Wasser geworfene Steindamm, indem man vom Lande aus auf jeder Seite der Hafeneinfahrt einen massiven Steindamm in die See hinaus baut bis an die Stelle, welche die gewünschte Tiefe hat. Die Enden der Molen, von denen das eine gewöhnlich einen kleinen Leuchthurm trägt, um bei Nacht die Einfahrt finden zu lassen, werden parallel nach einer Flanke gekrümmt, um ein gerades Einströmen der Wellen in die Hafeneinfahrt zwischen den Molen zu vermeiden; der Einfahrt wird durch Bagger die erforderliche Tiefe gegeben.

Für Häfen, in welchen Ebbe und Fluth ist, wie in unseren Nordseehäfen, aber nicht in unseren Ostseehäfen und nicht im Mittelmeer, gibt es noch ein anderes Mittel zur Erhaltung der erforderlichen Tiefe: die Anlegung eines Spülstroms, d. h. Ausgrabung von Bassins, welche bei Fluth das reine Seewasser aufnehmen und es bei Ebbe wieder ausströmen lassen, um so bei niedrigem Wasserstande die abgelagerten Sinkstoffe wegzuschwemmen. Bei derartigen Fluthhäfen, wie bei unserem Jahdehafen, bildet der ganze Binnenhafen ein ähnliches Bassin, in welchem, um eine recht bedeutende Tiefe zu erzielen, der Wasserstand, wie er zur Fluthzeit ist, durch Schließung der Schleusenthore auch während der Ebbe erhalten wird, wobei die Schiffe allerdings nur zur Fluthzeit ein- und auslaufen können. Derartige Behälter heißen in Frankreich *bassins* (z. B. in Havre; das ein solcher Fluthhafen ist), in England dagegen *docks* (z. B. in London), dieselben sind aber natürlich von den Trockendocks (*dry docks*) und den schwimmenden Docks (*floating docks*) wohl zu unterscheiden, die zur Ausbesserung von Schiffen dienen, und namentlich für Kriegshäfen unerläßlich sind.

Trockendocks (*dry docks*) sind nämlich große Bassins, die, hart am Hafen gelegen und mit demselben durch eine Art Schleusenthore verbunden,

durch eben diese Thore gänzlich vom Hasen abgesperret und dann durch Dampf-pumpen trocken gelegt werden können. Soll nun ein Schiff in dem Theile, der unter Wasser liegt, ausgebessert werden, so wird es durch das geöffnete Thor des Bassins in das letztere hineingebracht, die Schleusenthore werden geschlossen, das Wasser wird ausgepumpt, das Schiff gegen die terrassenartig abgestuften Wände des Dock's abgestützt und die Reparatur kann beginnen. Sobald dieselbe aber vollendet ist, was natürlich sehr schnell und mit größter Sicherheit geschehen kann, werden die Thore wieder geöffnet, das Wasser strömt ein, das Schiff wird flott und wird dann auf dem umgekehrten Wege wie vorher wieder aus dem Bassin herausgebracht. Während nun diese eigentlichen Trockendock's, wie gesagt, wirkliche, in das Erdreich gegrabene Bassins, deren terrassirte Wände mit Holzverschälung verkleidet oder gewöhnlicher mit großen Steinblöcken ausgefüllt sind, früher die einzige Art von Dock's waren, hat man neuerdings noch eine andere Art, die schwimmenden Dock's (floating docks), in Aufnahme gebracht. Ein schwimmendes Dock ist ein collossaler, gleich einem Schiff im Hasen schwimmender eiserner Kasten, bei welchem die beiden schmalen Wände fehlen, die beiden Längswände und der Boden aber hohl, aus doppelten Eisenplatten gebildet sind und so viel Schwimmkraft haben, daß sie das ganze Dock mit der oberen Fläche seines Bodens über Wasser halten. Soll nun ein Schiff im schwimmenden Dock reparirt werden, so läßt man durch ähnliche Vorrichtungen Wasser in die Hohlräume des Bodens und der Seitenwände einströmen und das Dock senkt sich auf diese Weise so weit, daß seine obere Bodenfläche noch etwas tiefer unter Wasser liegt, als der Tiefgang des auszubessernden Schiffes beträgt. Darauf fährt das letztere in die Eisenkasten hinein, was sich, da dem letzteren die Gewände fehlen, mit größter Leichtigkeit ausführen läßt, und wenn das Schiff zwischen den beiden Längenwänden schwimmt, beginnen gewaltige Dampfmaschinen das Wasser aus den Hohlräumen zu entfernen. Hierdurch erhebt sich das Dock wieder, nimmt im Steigen das Schiff, das jetzt abgesetzt auf seinen Boden zu stehen kommt, mit empor und bringt es endlich in solche Höhe, daß die obere Bodenfläche des Dock's und das ganze Schiff sich außer Wasser befinden und jede Reparatur vorgenommen werden kann. Sobald dieselbe beendigt ist, wird das Dock durch Einlassen von Wasser wieder gesenkt und das Schiff kann ruhig hinausfahren.

Bei dieser Beschreibung der Dock's sollen einige andere Ausdrücke, welche bei jedem Hasen vorkommen und über die sich vielfach irrige Vorstellungen verbreitet finden, erklärt werden. „Werft“ (englisch dockyard), bezeichnet den Schiffsbauplatz mit seinen Materialien, also den Schiffsbauhof überhaupt, während die „Hellinge“ (in den Ostseehäfen) oder

„Helling“ oder „Helgen“ (in den Nordseehäfen), die speciellen Bauplätze der einzelnen Schiffe sind, wenig größer als das Deck der betreffenden Schiffe. Die Helling ist oft überdacht, zum Schutz gegen Wetter, und sie ist stets mit demjenigen Theile, auf welchem das Hinterschiff ruht, nach dem Wasser zu geneigt, um das Ablausen des Schiffes vom Stapel, sobald dasselbe vollendet ist, zu erleichtern. „Stapel“ bedeutet eigentlich bloß die lange Reihe von starken Klößen in der Mitte des Helling, auf welchen der Kiel des im Bau befindlichen Schiffes ruht, und diese Klotz- und Pfahlrostunterlage setzt sich in gleicher schräger Richtung nach dem Wasser und bis unter dessen Oberfläche fort, so daß das ablaufende Schiff auf einer festen Bahn dahingleitet, bis es tief genug in das Wasser gekommen ist, um sich durch seine eigene Schwimmkraft flott zu erhalten. Der Ablauf (englisch launch, französisch lancement), welcher den Abschluß des Baues am Schiffskörper bildet, und welchem später bloß noch Arbeiten an der inneren Einrichtung und der Ausrüstung folgen, wird stets unter Feierlichkeiten, ähnlich wie das Richtfest eines Gebäudes, vollzogen und durch die Taufe des Schiffes verherrlicht; die letztere wird wenigstens bei Kriegsschiffen stets durch eine Dame vollzogen, indem dieselbe eine Flasche Wein am Bug des Fahrzeugs zerschmettert. — Kleinere Schiffe werden auch wohl später, wenn sie bereits in Dienst gewesen sind, für schwere Reparaturen wieder auf die Helling (englisch building slip) gezogen oder „aufgeschlippt“: so geschah dies im vorigen Herbst in Danzig durch etwa 100 Arbeiter mit der „Grille“ und vor einigen Jahren in Triest durch 500 Arbeiter sogar mit der österreichischen Fregatte „Novara“, als dieselbe verlängert und zum Schraubenschiff umgestaltet werden sollte.

Die Größe und Gestalt des Binnenhafens, der z. B. an der Jahde vollständig im Lande ausgegraben wird, richtet sich nach Zahl und Größe der Schiffe, welche er aufnehmen soll: bei der großen Länge vieler Panzerfregatten der Neuzeit, so auch unseres „König Wilhelm“, muß natürlich das Binnenbassin sehr groß werden. Im Allgemeinen muß der Binnenhafen gestatten, alle Schiffe, die er aufnehmen soll, für Aus- und Einladen hart an das Land, an den Quai, zu legen, auf welchem letzteren ein Schienengleis zu directer Verbindung mit der Eisenbahn liegen muß, und ebenso müssen ganz nahe an diesem Quai sich die verschiedenen Magazine, Werkstätten und Zeughäuser befinden, um eine möglichst directe Ueberführung aller Ausrüstungsstücke auf die Schiffe zu ermöglichen. Der „Quai“ selbst ist eine breite, meist mit Steinfliesen belegte Uferstraße hart am Wasser, deren Böschung nach dem Wasser zu und in dasselbe hinab abfällt und ebenfalls mit Steinen verkleidet ist, als Quaimauer oder „Kajemauer“. In Handelshäfen, wo sie mit Holzbalken und Bohlen verkleidet ist, wird sie meist Bollwerk

genannt. Uebrigens muß innerhalb des Bassins auch noch hinter den am Lande liegenden Schiffen Platz zum Wenden für ein- und ausgehende Schiffe sein.

Während wir als die größte Schwierigkeit bei der Anlage des Binnenhafens die Erhaltung genügender Wassertiefe in diesem und in der Hafensstraße bezeichneten, so bietet der Rhede die größten Schwierigkeiten die Herstellung genügenden Schutzes gegen Stürme, falls die Rhede eine „offene Rhede“, eine sehr flache Meeresbucht ist, welche nicht durch weit vorspringende Halbinseln oder Inseln auf den Seiten gesichert ist. In diesem Fall bleibt gewöhnlich nichts übrig, als die Bucht mit ungeheuren Kosten durch einen massiven Steindamm (in Cherbourg die digue, in Plymouth das breakwater) von der See abzuschneiden und sie so dem Wellenschlage und der Einwirkung der Stürme zu entziehen. Wird die Rhede nicht auf diese Weise gesichert, so können die Schiffe bei ablandigem Winde in die offene See, bei auslandigem Winde sogar auf den Strand getrieben und zum Scheitern gebracht werden, wenn die Ankerketten brechen, oder der Anker bei schlechtem Ankergrunde zu treiben anfängt — Dampfer schützen sich hiergegen meist durch langsames Angehn der Maschine gegen den Wind. Auch die Geräumigkeit der Rhede muß viel bedeutender sein als im Binnenhafen, da hier die Schiffe stets soweit von einander liegen müssen, daß sie (wie Windfahnen) mit Wind und Strom in weitem Kreise um den Anker schwaiven (schwanken) können, ohne sich gegenseitig zu treffen und zu beschädigen: der Radius des Kreises ist aber viel größer als die Schiffslänge, da der Zug der Kette auf den Anker möglichst wenig senkrecht wirken, der Anker also weit vor dem Schiffe liegen muß, Früher, zur Zeit der Segelkriegsschiffe, gehörte noch zu den Hauptvorzügen guter Rheden (namentlich der englischen gegenüber den französischen Canalhäfen) eine Lage, welche mit den herrschenden Winden auszulaufen erlaubte: doch ist diese Rücksicht heutzutage nur für Handelshäfen wichtig, da die Kriegsschiffe sämtlich Dampfer sind und bei jedem Winde auslaufen können.

Soviel über die Erfordernisse der Kriegshäfen im allgemeinen. Wenn wir uns nun im folgenden speciell zu den einzelnen norddeutschen Kriegshäfen und denjenigen Punkten wenden, an welchen künftig Marinestationen zu errichten sind, so kann es nicht unsere Absicht sein, in der Folge eine Beschreibung derselben mit allem technischen Detail, der Angabe aller Wassertiefen, aller Seezeichen und Tonnen und aller Einzelheiten der Establishments zu bringen. Wir werden uns vielmehr darauf beschränken, von den interessantesten Plätzen eine Schilderung der Eindrücke zu geben, wie sie etwa dem Beschauer entgegentreten, welcher, die Interessen unserer Marine im Sinn, eine Reise nach der Küste macht. Zur Orientirung soll zunächst eine

kurze Uebersicht über unsere Küsten und ihre Beschaffenheit, soweit dies für die Häfen und Marinestationen von Wichtigkeit ist, folgen.

Der Lumpenzoll.

„Von Tabak und Baumwolle, sagte neulich Herr von Barmbüler, habe er geträumt, als das Dampfroß ihn bei nächtlicher Weile der Metropole des Nordens zugeführt.“ „Und, wie ich glaube, von Lumpen,“ fügte, nicht ohne einen Anflug von Ironie, der Abgeordnete Lasker ergänzend hinzu, indem er die Aeußerung des süddeutschen Ministers recapitulirte. In der That, neben Tabak, Zucker, Petroleum und Eisen sind es vorzugsweise die Lumpen, welche zum Auseinanderplätzen der Geister, zu einem harten Prinzipienkampf im Zollparlament Anlaß geben werden. Der stolze King cotton kommt diesmal höchstens in versponnenem und verwebtem Zustande in Betracht, und auch so nur innerhalb einer beschränkten Sphäre.

Die entschiedensten Gegner hat der Lumpen-Ausfuhrzoll in unseren Seehandelsplätzen. Im Ausschuß des deutschen Handelstags, zu dessen Berathungsmaterial namentlich Hamburg eine energische Philippica gegen den Lumpenzoll geliefert hatte, blieben ihre Vertreter in der Minderheit, während die Aufhebung des Einfuhrzolles auf Papier einstimmig gutgeheißen wurde. Mit diesem Compromiß waren aber jene im Grunde durchaus nicht zufrieden. Als in Folge der bekannten Differenzen, deren Ausbruch die incorrecte Darstellung des in der Zuckerfrage gefaßten Beschlusses von Seiten des Präsidiums zum Anlaß diente, die Seehandelsplätze allein ihre Delegirtenversammlung in Berlin abhielten, schüttelten sie das Compromiß mit anderem angeflogenen Staub schnell von den Füßen. Jetzt gehörte es zu den ausgemachtesten Dingen, daß man, wenn einmal den schutzöllnerischen Interessen ein Opfer gebracht werden müsse, weit eher das Fortbestehen des Papierzolles sich gefallen lassen könne, als den Lumpenzoll. Hörte man doch aus einem Munde von unverwerflicher Sachkenntniß das Bestehen des Lumpen-Ausfuhrzolles mit verantwortlich machen für den Nothstand in Ostpreußen. Auf der anderen Seite haben die Vertreter des Schutzzolles, die in allen anderen Punkten — wenn wir von dem einzig consequenten Herrn v. Mohl absehen — gar verschämt geworden sind und gewöhnlich nur noch mit Opportunitätsgründen fechten, die Lumpensäcke als eines ihrer letzten und als bisher uneinnehmbares Bollwerk angesehen. So ist von den zahlreichen Ausfuhrzöllen, die noch 1865 bestanden — auf Abfälle, Erze, rohe Häute, Hasen- und Kaninchenfelle, Rindvieh- und Ziegenhaare, Gerberlohe,