



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die norddeutschen Kriegshäfen: 2. Die Küste in strategischer Beziehung. -
Die Odermündung.

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

Die norddeutschen Kriegshäfen.

2. Die Küste in strategischer Beziehung. — Die Odermündung.

Der ganze Küstenzug Norddeutschlands, der über 180 Meilen lang ist, bietet auffallend wenig Buchten, welche durch ihre natürliche Beschaffenheit zur Benützung als Kriegshäfen geeignet wären. Die meisten Haupthäfen Norddeutschlands sind durch die Mündungen großer Ströme gebildet, welche sämmtlich nach Norden fließen, und nur wenige andere Punkte der Küste, von den schleswig-holsteinischen Förden abgesehen, sind durch die Natur so begünstigt, daß sie sich als Häfen benutzen lassen. Wenn nun auch dieser Umstand für die Anlage von Handelshäfen gewisse Vortheile gewährt, insofern durch den Strom eine bequeme Schiffahrtsverbindung mit dem Hinterlande ermöglicht wird — Vortheile, die allerdings im Zeitalter der Eisenbahnen nicht mehr ganz so wichtig sind wie früher —, so wird die Anlage von Kriegshäfen dadurch doch erheblich erschwert. Abgesehen davon, daß die Strommündungen schon durch Handelshafenanlagen besetzt sind, deren Verkehr mit demjenigen in den Kriegshäfen störend collidiren würde, so ist hier auch das aus Seewasser und Süßwasser gemischte Brackwasser in manchen Theilen der Erhaltung von Kriegsschiffen bei weitem nicht so günstig als reines Seewasser, und namentlich beeinträchtigen die Sinkstoffe, welche von den Flüssen mitgeführt werden und fortwährend Verschlickung oder Versandung bewirken, den Werth solcher Strommündungen als Häfen ungemein. Weit günstiger sind in dieser Beziehung England, Italien, Oestreich oder Frankreich gestellt: weder Portsmouth noch Spezzia, Genua, Ancona oder Neapel noch auch Brest, Cherbourg oder Toulon, Triest, Pola oder Cattaro liegen an großen Strommündungen, und selbst der Hafen von Havre wird nicht durch die Einemündung gebildet, sondern ist neben derselben (östlich davon) künstlich in das Land hineingegraben.

In Deutschland dagegen gibt es nur wenige derartige Punkte, wo eine Meeresbucht ohne Strommündung die Anlage eines guten Hafens gestattet: in der Nordsee ist namentlich der Jahdebusen, in der Ostsee außer den schles-

wig-holsteinischen Fährden besonders Wismar und das Tromper Wiek auf Rügen hervorzuheben. Mit der Zeit wird es wünschenswerth werden, mehrere dieser Punkte an verschiedenen, namentlich an den entlegensten Stellen der Küste, nicht bloß zu Marinestationen oder Marinedepots, sondern zu vollständigen Kriegshäfen zu gestalten, vorläufig aber, im Anfang der Entwicklung unserer Marine, wo möglichste Concentration aller Kräfte noth thut, wäre es an und für sich das günstigste, wenn man einen einzigen Punkt, möglichst in der Mitte der ganzen Küstenlinie gelegen, zum Kriegshafen machen und ausbauen könnte.

Leider ist zufolge der geographischen Gestaltung unserer Küstenländer eine derartige Concentration unserer Kriegshafeneinrichtungen unmöglich. So lange der Nordostseecanal nicht vollendet ist, wird durch die Cimbrische Halbinsel die deutsche Küstenfront in zwei ungleiche Theile zerschnitten, die für die Marine als zwei vollständig getrennte Kriegstheater zu betrachten sind. Es wird also nothwendig sein, auch bei äußerster Concentration unserer Mittel wenigstens zwei Kriegshäfen anzulegen, den einen in der Ostsee, den anderen in der Nordsee, und nach dieser Richtung geht denn auch zweckmäßig die ausgesprochene Absicht der preussischen Regierung, welche zu diesem Ende bekanntlich die Jade und Kiel ins Auge gefaßt hat. Der Bau dieser beiden Häfen muß aber so schnell als irgend möglich zum Abschluß gebracht werden. Sie sind unentbehrlich für die rasche Ausrüstung aller unserer Kriegsschiffe; sie bilden den Ausgangs- und Angelpunkt aller Operationen; von ihnen kommen der in See kreuzenden Flotte alle Verstärkungen, von ihnen aus sind die Vorräthe an Munition, an Proviant und vor allem an Kohlen zu ergänzen; nur sie sind die Punkte, nach welchen die Flotte sich in völlige Sicherheit zurückziehen kann; nur in ihnen können die im Gefecht oder im Sturm beschädigten Schiffe schleunige und vollständige Ausbesserungen vornehmen. Und die schleunige Herstellung dieser beiden Häfen ist ein um so dringenderes Bedürfniß, als in den bisher bestehenden kleineren Etablissements, nur die kleineren Fahrzeuge schnell zu repariren sind: schon die gedeckten Corvetten können in dieselben nur nach Abgabe ihrer Geschütze auf der Rhede, theilweise sogar nur nach Ausnahme der Maschinen und der Kessel einer Bodenreparatur unterzogen werden, während unsere Panzerfregatten überhaupt nicht auf Werften unseres Machtbereichs, sondern nur im Auslande repariren können, was natürlich schon im Frieden sehr kostspielig und von dem guten Willen fremder Mächte abhängig, im Kriege aber völlig unausführbar ist, wie das namentlich der letzte dänische Krieg gezeigt hat.

Bei der Anlage des Ostseekriegshafens könnte man trotz der günstigen localen Verhältnisse Kiels gegen die Wahl dieses Punktes geltend machen

wollen, daß die Lage desselben im Verhältniß zur ganzen Küstenlinie nicht besonders geeignet sei. An sich erscheint es nämlich am passendsten, bei jeder der beiden Küstenfronten, der Nordsee- wie der Ostseefront, den Kriegshafen möglichst in der Mitte anzulegen, damit er auch von den Schiffen, welche die beiden äußersten Flügel decken, in kürzester Zeit erreicht werden kann.

Betrachten wir nun in dieser Hinsicht das

Kriegstheater der Ostsee.

Wenn wir einmal wegen der großen Entfernung von der Mitte der Küstenfront und auch aus anderen Gründen von Memel und von Pillau mit Königsberg d. h. von den Mündungen des kurischen und des frischen Haffs gänzlich absehn, die sich auf dem äußersten rechten Flügel unserer Front befinden, und wenn wir ebenso die Apenrader Förhrde und des Hörup-Haff auf Alsen mit dem Alsensund und der flensburger Förhrde, sowie die Schlei (Schleswig) auf dem äußersten linken Flügel der Ostseefront außer Betracht lassen, so haben wir in der letzteren nur sieben bedeutendere Hafenplätze, deren Lage sich allenfalls für einen Kriegshafen eignen und hier zur Wahl kommen könnte. Es sind dies Neufahrwasser (mit Danzig) an der Mündung der Weichsel; Swinemünde (mit Stettin) an der mittleren, der Hauptmündung der Oder; Stralsund als Brückenkopf für Rügen, das die Stelle einer weit auspringenden Bastion vertritt und später eventuell durch Anlage eines Kriegshafens oder einer Marinestation im Jasmunder Bodden noch bedeutend an Wichtigkeit gewinnen würde; sodann Wismar mit seiner schönen Rhede, dem Wohlenberger Wiek hinter der Insel Poel; die neustädter Bucht, in welcher eine Marinestation zugleich Travemünde nebst Lübeck mit deckt, die Kieler Förhrde mit Kiel und endlich die Eckernförhrde.

Am meisten von allen sieben Plätzen in der Mitte der ganzen Ostseeküste gelegen ist, nun, wie ein Blick auf die Karte zeigt, der Hafen von Swinemünde; und somit wäre gerade dieser Punkt zur Anlage eines Kriegshafens überaus geeignet, wenn ihm nicht unglücklicherweise die für große Panzerschiffe nothwendige Wassertiefe und die für eine bedeutendere Flotte nöthige Geräumigkeit des Fahrwassers gänzlich fehlte. Wäre statt der gegenwärtigen nothdürftigen Tiefe für gedeckte Corvetten in der Swine eine Tiefe von 36 Fuß in diesem und den beiden anderen Ausflüssen des Haffs sowie im Haff selbst vorhanden, so böte Swinemünde einen Hafen von seltener Vorzüglichkeit. Dann würde es nicht nöthig sein, die Kriegsschiffe in der Swine selbst ankern zu lassen, wo sie selbst in geringer Zahl wie im Frühjahr 1864 neben den Schiffen der Handelsmarine kaum genügenden Platz fanden; dann würde vielmehr das Haff die Aufstellung der größten

Flotte in vollkommener Sicherheit vor dem Feinde gestatten. Zugleich würden die drei Ausgänge nach der See, die Peene, die Swine und die Divenow, der Flotte erlauben, an beliebiger Stelle mit gesammter Macht hervorzubrechen, um die draußen zersplitterten Streitkräfte des Feindes anzufallen. Auch der Handelshafen würde dann weit genug vom Kriegshafen ab liegen können, um alle gegenseitigen Störungen der Handelsmarine und der Kriegsmarine völlig zu vermeiden. Leider sind aber die Verhältnisse der Wassertiefe derart, daß an Herstellung eines genügenden Fahrwassers in der Swine auch mit den größten Geldopfern nicht zu denken ist; die Tiefe des Haffs genügt selbst nicht für die Passage größerer Kauffahrteischiffe nach Stettin, geschweige denn für die Aufnahme einer größeren Zahl von schweren Kriegsschiffen; die anderen Ausgänge des Haffs sind ebenfalls flach. Ist mithin die Anlegung eines Kriegshafens in Swinemünde unthunlich, so wird dieser Hafen doch vermöge seiner centralen Lage, jedenfalls eine besetzte Marinestation bleiben, in welcher wenigstens diejenigen Schiffe, deren Tiefgang das Einlaufen hier erlaubt, — und das ist der allergrößte Theil — die Einrichtungen für vollständige Reparaturen finden. Gerade hier sind Dockvorrichtungen nöthig, die überhaupt für die Kriegsmarine noch wichtiger als für die Handelsmarine sind, da die Schiffe der ersteren nicht bloß durch schlechtes Wetter, sondern auch im Gefecht sehr leicht Beschädigungen erleiden können, die sich nur dann ausbessern lassen, wenn das ganze Schiff außer Wasser gebracht wird. Nun befindet sich aber, wie wir oben andeuteten, augenblicklich die preußische Marine in der üblen Lage, daß sie für ihre größeren Schiffe, die Panzerfregatten und selbst die leichten Fregatten (gedeckten Corvetten) nicht ein einziges Dock zur Disposition hat, wo dieselbe mit voller Ausrüstung reparirt werden könnten. Entweder muß man diese Schiffe nach England oder Frankreich zur Ausbesserung schicken, oder man muß dieselben gänzlich desarmiren, bei einigen sogar Maschinen und Kessel ausnehmen, und sie dann wie die kleineren Schiffe (Blattdeckscorvetten, Aviso's und Kanonenboote) in den beschränkteren heimischen Etablissements in Hamburg am Reiherstieg, in Geestemünde und in Danzig (Klawittersches Dock) ausbessern, von denen namentlich das letztere durch die Zeit schon sehr gelitten hat und auch nur Schiffe von 15 Fuß Tiefgang aufnimmt — für Panzerfregatten aber ist wegen ihrer großen Dimensionen und ihrer ungeheueren Schwere selbst dieser letztere Ausweg nicht einmal statthast. Es ist somit, wenn unsere neuen Panzerfregatten nicht durch jede kleine Beschädigung unter Wasser für die Dauer des ganzen Krieges sollen gefechtsunfähig gemacht werden können, durchaus nothwendig, zunächst Docks für dieselben anzulegen, und zwar in möglichster Größe und im Mittelpunkt der Küstenfront, d. h. in Swinemünde.

Aus diesen Gründen ist uns unbegreiflich, wie selbst gut unterrichtete Blätter sich gegen die Absicht der preussischen Regierung haben aussprechen können, in Swinemünde ein schwimmendes Dock von größtmöglichen Dimensionen zu stationiren. Dieses eiserne Schwimmdock, dessen einzelne Theile, nachdem sich die Unterhandlungen mit der Maschinenbauanstalt Vulcan bei Stettin zerschlagen hatten, auf dem Borsig'schen Walzwerk zu Moabit bei Berlin hergestellt und in diesem Jahre an Ort und Stelle zusammengesetzt worden sind, und dessen Winterlager in Ostswine ist, genügt für Schiffe von mehr als 18 Fuß Tiefgang und 2500 Tonnen Tragfähigkeit, also für die größten Kriegsschiffe, welche überhaupt in die Swine einzulaufen vermögen*), d. h. für Schiffe von 20 Fuß Tiefgang, also namentlich für alle zum Schutz des Handels bestimmten Fahrzeuge (gedeckte wie Blattdock-Corvetten), sogar für Panzerschiffe von gleicher Bestimmung; noch besser natürlich für Kanonenboote und Avisos.

Bei größerer Länge des Dock's wäre es vielleicht sogar möglich, Panzerfregatten mittlerer Größe, wie unseren „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“, wenn man sie vorher auf der Rhede desarmirt, in Swinemünde zu docken, und es bliebe dann von allen unseren Schiffen nur der „König Wilhelm“ übrig, der vor Vollendung der Kieler- und der Jade-Dock's nicht im Inland reparirt werden könnte.

Gerade in der Mitte der ganzen Ostseeküste ein derartiges Dock zu besitzen, nach welchem die Schiffe auch von den äußersten Flügeln der Küstenfront her in kurzer Zeit gelangen können, wird begreiflicherweise vom allerhöchsten Werthe sein, wenn nicht demnächst die Hauptdock's**) für die Schiffe im Hauptostseehafen Kiel gebaut werden, und zwar nicht bloß umfassendere graving-dock-Anlagen, sondern auch ein Schwimmdock.

Künftig wird sich in Folge dessen dem Reisenden, der von Stettin oder abwärts nach Swinemünde fährt, ein ganz ungewohnter neuer Anblick bieten. Wir gehen in Stettin an Bord eines der Dampfer, welche ihre Fahrten nach Schweden oder Rußland zu machen pflegen. Stettin ist als Rückenbedeckung von Swinemünde, als Knotenpunkt dreier wichtiger Eisenbahnstraßen

*) Es ist 246' lang, 80 F. breit und hat $33\frac{3}{4}$ F. Wandhöhe. Panzerschiffe von 6000 Tons Lastigkeit und 26 F. Tiefgang kann es allerdings nicht aufnehmen, aber diese können ja überhaupt nicht nach Swinemünde einlaufen und zum Dock gelangen. Die Kosten dieses Dock's belaufen sich mit Berücksichtigung des Winterliegehafens, der Ausrüstung und der zugehörigen Werkstätten, die ebenfalls in diesem Jahr fertig werden, auf 570.000 Thlr.

**) England besitzt in seinen 8 Kriegshäfen, welche Arsenalen haben, d. h. in Deptford, Woolwich, Chatham, Sheerness, Portsmouth, Devonport, Keyham und Pembroke nicht weniger als 37 Dock's, und zwar 9 I. Classe (für Schiffe bis 400' Länge, $26\frac{1}{8}$ ' Tiefgang), 4 II. Classe (f. Sch. bis 380' Länge, $25\frac{1}{2}$ Fuß Tiefgang), 6 III. Classe (f. Sch. von 263—320' Maximallänge und 20—23' Maximaltiefgang), 18 IV. Classe (für Sch. von 150—290' Maximallänge und 13—25' Maximaltiefgang).

und vor allen Dingen als derjenige Punkt, aus dessen Nähe die drei Mündungen der Oder ausgehen, für die Küstenbefestigung strategisch von hoher Bedeutung. Namentlich für Swinemünde, von welchem es nur etwa acht Meilen entfernt ist, bildet es als eine an Hilfsquellen aller Art reiche blühende Handels- und Seestadt*) und Festung ersten Ranges von fast 80,000 Einwohnern nebst seinen Befestigungen den werthvollsten Rückhalt und sichert so die Verbindung des Handelshafens wie der Marinestation mit dem Hinterlande. Gerade jetzt ist die Landesvertheidigungscommission in Berathung darüber, ob die Festungswerke von Stettin ganz fallen und durch stärkere Befestigung von Swinemünde, sowie durch kleinere Forts an den Mündungen der Peene und Dievenow ersetzt werden, oder ob Stettin als Festung erhalten und dann erheblich erweitert werden soll, namentlich durch detachirte Forts auf den Hügeln im Umkreise von den Bredower Höhen bis zum Cosackenberge, unter Einebnung der jetzigen Enceinte.

Vom Deck unseres Dampfers aus bietet sich uns nun ein imposanter Anblick der alten Stadt. Am linken Ufer des Stromes erhebt sich dicht hinter den hohen Häusern am Bollwerk des Hafens die ansehnliche Höhe, deren Südhälfte das neue Stettin mit seinen stolzen rothen, in prangendem Rohbau ausgeführten Palästen im Rahmen neupreußischer Befestigungen krönt, während auf der nördlichen Hälfte die verwitterten dunklen Steinmassen der Altstadt mit dem massigen Schloß von grünen Rasenwällen Baubanscher Befestigung umschlossen emporragen, aus deren Mitte der ungeheure, alles überschauende Körper der alten Jacobikirche zum Himmel emporstrebt. Rechts vom Strome aber liegt niedrig, flach und lang dahingedehnt, ähnlich wie gegenüber Rouen die Vorstadt St. Sévere, die sogenannte Lastadie, der Brückenkopf von Stettin, der seinen Boden mühsam dem niedrigen, feuchten Bruch abgewonnen hat, und ebenso sehen wir von hier aus die Chauffée mit ihren Baumreihen und die Eisenbahn, welche nach dem einige Stunden entfernten Städtchen Damm führen. Zwischen Stadt und Lastadie aber, auf dem breiten Spiegel des von fünf Brücken überwölbten Stromes liegen zahllose Segelschiffe, meist Schooner und Briggs und die russischen Dampfer im bunten Gewirr ihrer Takelagen; in dem 18 Fuß tiefen Fahrwasser der Oder können eben nur Schiffe von 16 Fuß Tiefgang bis zur Stadt heraufkommen, die, wie Havre den Seehafen von Paris, so ihrerseits den Seehafen von Berlin bildet, ebenfalls nördlich gelegen und etwa 20 Meilen entfernt. Alle diese Fahrzeuge, die bisher in der Oder nur mit Schwierigkeit umfassendere Reparaturen ihres Rumpfes vornehmen konnten, sind

*) Unter Seestadt verstehen wir hier natürlich nicht eine Stadt, die an der See liegt, sondern eine solche, die dem Seeverkehr zugänglich ist, sonst hätte Deutschland überhaupt keine großen Seestädte.

nach Vollendung des swinemünder Dock's im Stande, dort ihre Ausbesserungen mit größter Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit zu besorgen. Diesen neuen Kolos uns vorzuführen beginnt unser Dampfer die Schaufelräder zu bewegen, die Menschenmassen, welche das Bollwerk bedecken, die bunten Fahnen und Wimpel am Ufer bleiben zurück und in raschem Fluge bald hier, bald dort einem Segelschiff ausweichend, das mit getoppten Raaken im Schlepptau eines kleinen Dampfers stolz den Strom herausgezogen kommt, gleiten wir das „Revier“ hinab. Rechts von uns dehnt sich immer noch flach, aber in saftigem Grün prangend, das Bruch mit seinem Wiesenwuchs dahin, und die Rasendecke liegt auf dem weichen nassen Untergrunde so niedrig, daß die Wellen aus dem Kielwasser unseres Dampfers emporbäumend auf die Wiesenflächen dahinschlagen. Links wächst die Uferhöhe immer stattlicher empor — es ist gerade umgekehrt wie unterhalb Hamburg, wo die Höhen rechts, die flachen Wiesen links liegen; hier, zu Füßen der Höhen des Oderufers, zwischen Berg und Strom eingezwängt, liegt Grabow mit seiner Navigationschule und mit seinen Werften, die vor neun Jahren nicht weniger als 7 Kanonenboote zugleich in Spanten trugen: wie bei Genua die Werften in den Vorstädten Sestri und La Fore, und bei Toulon in La Seyne liegen, um der eigentlichen Stadt nicht den Platz zu nehmen, so liegen auch die stettiner Werften in dem Vororte Grabow. Hier sehn wir die Maschinen- und Eisenschiffbauanstalt „Vulcan“, die sich neuerdings namentlich viel mit Locomotiven beschäftigt, aber auch den eisernen Transportdampfer „Rhein“ für die norddeutsche Kriegsmarine geliefert hat, wie schon früher die Maschine der gedeckten Corvette „Gazelle“, die als erster Versuch dieser Art ziemlich befriedigend ausgefallen ist. Unfern der Etablissements des „Vulcan“ aber winkt uns an der Höhe Frauendorf entgegen, während hart am Strom sich einzelne Häuschen in dichtem, lauschigem Grün verbergen. Immer breiter wird der Strom, immer schneller eilen wir dahin, da die Maschine jetzt mit Vollkraft arbeitet: in der weiten grünen Fläche rechts erglänzt der breite Spiegel des Damm'schen Sees, links blicken die hellen Häuser von Pölitz herüber; Stegnitz und Ziegenort erscheinen, eine Baggermaschine fliegt an uns vorbei, und in der Nähe einer großen rothen Baake ein hohes Gestell, ähnlich einem optischen Telegraphen, um das Fahrwasser anzuzeigen*), weitet sich der Oderstrom zum Papenwasser aus, dem letzten Süßwasser, wo der ausseglende Schiffer seine Tonnen füllt. Bald beginnt nun das Salzwasser des pommerschen Haffs, dieses 16 Quadratmeilen großen Beckens, das gleichsam ein Reservoir bildet, welches sich durch die Oder füllt und durch die drei, von den Inseln Usedom und Wollin getrennten Ausgänge

*) Das Schiff befindet sich im richtigen Fahrwasser, wenn zwei Baaken sich für das Auge decken, bis endlich Tonnen im Flusse die Stromrinne anzeigen.

Peene, Swine und Dievenow steten Abfluß hat. Seine größte Längenausdehnung hat das Haff etwa in der Richtung von Ost nach West, und in der Mitte dieser Linie verengt es sich etwas, sodaß sich das ganze Becken naturgemäß in zwei Theile scheidet, das kleine Haff im Westen (mit dem freundlichen Hasenörtchen Ufermünde) und das große Haff im Osten. Da wo beide Theile zusammenstoßen, ist übrigens auch die Tiefe größtentheils unbedeutend, sodaß das Project entstanden ist, hier einen Damm, mit Brückendurchlässen für die Schifffahrt an den tiefsten Stellen, aufzuschütten und auf demselben die Eisenbahn von Stettin direct nach Swinemünde fortzuführen — ein Bau, der namentlich für die Küstenvertheidigung in Swinemünde von höchstem Werthe wäre.*) Noch ist vom Damme der Bahn nichts zu sehen, noch dehnt sich die weite Wasserfläche gegen Westen nur durch den Horizont begrenzt dahin, während unser Dampfer nach Norden weiter braust, daß die Bugwellen hoch am Vorsteven emporschäumen. Wir haben auch das Feuerschiff passirt, ein festgeankertes kurzes rothgestrichenes Fahrzeug, das auf dem Mast Nachts eine Laterne trägt und als schwimmender Leuchtthurm dient. Die stolzen Vollschiffe, welche sich vom Dampfer nach Stettin hinauf bugfieren lassen, werden jetzt zahlreicher und der blaue Streifen Land, der uns von der offenen See trennt, gewinnt immer festere Gestalt, immer größere Höhe, es steigen vor uns die bewaldeten Ufer der Inseln Usedom und Wollin auf, ein kleiner, nach Misdroy bestimmter Dampfer, der uns bisher folgte, biegt rechts nach der Dievenow ab, hinter ihm sehen wir die Häuser von Wollin erglänzen, die Lebbiner Sandberge auf Wollin steigen mit ihren hellschimmernden Abhängen hervor, umrahmt und gekrönt von dunklen Baumwipfeln, und endlich präsentirt uns Swinemünde eine Reihe gelbschimmernder hoher Gebäude im Frühsonnenschein über der breiten Spiegelfläche des Wassers. Es sind die Hotels am Hauptplatz der kleinen, kaum 8000 Einwohner zählenden Stadt, welche auf der Südostecke der Insel Usedom hart an der Swine gelegen ist und von bedeutendern historischen Erinnerun-

*) Diese Bahn, auf 3,500,000 in ihren Kosten veranschlagt, würde im Ganzen etwa 8 Meilen Länge haben und auf einem Damm durch das Haff geführt werden, welcher in der Krone 96, in der Sohle 108 bez. 372' Breite, bei 8' Höhe über mittlerem Wasserstande hätte und mit gesprengten Feldsteinen und Cement gepanzert wäre. Die auszufüllenden Tiefen betragen nach den vorgenommenen Peilungen auf 1615 Ruthen Länge durchschnittlich nur 6', und auf 763 Ruthen Länge durchschnittlich auch nur 18', während der gesammte Erdbedarf auf 600,000 Schachtruthen veranschlagt ist. Der Damm soll außer festen Brücken von 12' Durchlaßweite (für die Feuersfahrt auf jeder Seite) eine auf steinernen Pfeilern ruhende eiserne Drehbrücke mit 400' Durchlaßweite erhalten, welche beim niedrigsten Wasserstand 10' Fahrwasser bietet, und die Brücke wiederum soll zu ihrem Schutze zwei 15 Ruthen lange, starke, steinerne in Cement gemauerte Molen erhalten, und um Schifffahrt und Fischerei möglichst wenig zu beeinträchtigen, nur beim Passiren der Züge geschlossen werden, sonst aber Tag und Nacht offen sehn.

gen aus älterer Zeit nichts als die Landung Gustav Adolphs mit seinen Schweden im 30jährigen Kriege aufzuweisen hat. Ausgenommen den Hauptplatz sind die Häuser, meist Seemannswohnungen, von ländlichem Aussehen, sämmtlich niedrig, wie in allen kleineren Hafenstädten, aber freundlich im Grün hoher Bäume versteckt, wie sich etliche auch längs der Swine am Bollwerk hinziehen. In der Swine selbst aber drängen sich in dichtem Gewirr zahlreiche größere Schiffe, Briggs, Barken und Bollschniffe hart am Bollwerk aneinander und ihre mächtigen Klüverbäume greifen so weit über das Land herüber, daß sie dem Beschauer hoch über das Haupt weg ragen: weiter im Strom aber und nach der Mitte des Fahrwassers zu, sowie drüben nahe dem jenseitigen Ufer mit seinen hohen Baumwipfeln, im „Nothhafen“, steigen die spitzen Masten einiger Kriegsschiffe empor. Hier nun erblicken wir auch den massigen Körper des schwimmenden Dockes mit seinen scharfen rechteckigen Kanten, und in dem Dock steht hoch über dem Wasser ein vollständig ausgerüsteter Kriegsdampfer, der uns gerade Heck und Schraube zeigt. Es ist ein prächtiger, überaus interessanter Anblick, solch ein Schiff mit voller Ausrüstung im reichen Schmuck seiner Takelage völlig außer Wasser zu sehen. Sonst behält das Schiff, wenn wir seine Ausstattung bewundern, immer den größeren und schöneren Theil seines Rumpfes unter Wasser; oder wenn wir den letzteren zu betrachten Gelegenheit haben, auf Stapel, fehlt ihm wieder die Takelage. Hier ist aber beides vereint, Steuer, Schraube und die reichen schwellenden Formen des „lebendigen Werkes“ mit ihrem Uebergang in die schneidige Schärfe der Enden sind in vollster Schönheit zu sehen, und das Takelwerk, um die volle Höhe des Tiefgangs emporgehoben, scheint ins Riesige zu wachsen, als prachtvoll stolze Krönung des ganzen Baues.

Von hier aus wälzen sich die Wasser der Swine in starkem Strom der nahen See zu, und alsbald tritt der Strom, anfänglich durch ein Paar (1829 vollendete) Molen aus colossalen Steinquadern beiderseits begleitet, in die offene rauschende Salzfluth hinaus. Die Molen, deren flach gewölbte Rücken wenige Fuß über das Wasser ragen und deren Steinkörper auf Fashinenunterlage ruht, haben, um die Versandung abzuhalten, eine starke Krümmung und sind von überraschender, allerdings ungleicher Länge (über 4000 Fuß); auf der Ostermole steht der niedrige alte Leuchthurm, jetzt als Lootsenstation benutzt, ganz ähnlich wie auch in Havre de Grace, während die Westermole leer ist. Auf dem Lande aber, nahe der Wurzel der Westermole, erhebt sich aus dichten grünen Laubkronen eine schöne, stark besetzte Defensionscaserne mit malerischen rothen Zinnen, und hinter ihr zieht sich wie ein dichter grüner Wall, die hohen Sanddünen überragend, üppiger voller Buchenwald längs des ganzen Strandes von Usedom dahin bis nach dem freundlichen Badeort Heringsdorf, der wie ein Schmuckkästchen im frischen

Buchenwald eingebettet liegt. Als Pendant zu dem erwähnten rothen Fort an der Wurzel der Westermole liegen jenseits, rechts der Swine und nahe der Wurzel der Ostermole, ein Paar grüne Erdschanzen, und hinter denselben steigt 204 Fuß hoch der schlanke gelbe Leuchtturm in die Luft, dessen Laterne dem Besucher eine prachtvolle Rundsicht auf See- und Landschaft gewährt, und auch an sich hohes Interesse bietet durch ihre parabolisch („diabolisch“ belehrt uns der Wärter) geschliffenen Gläser, die zur Verstärkung des Lichts der Flamme bestimmt sind. Sobald die Dunkelheit eingebrochen ist, beginnt das Leuchtfeuer zu strahlen und dem Seefahrer den Pfad auf der pfadlosen See zu zeigen. Und wieder strahlend und blühend im Sonnenschein steht sie bei Tage auf einsamer Höhe und eröffnet durch ihre krystallene Hülle dem Besucher ein entzückendes Panorama. Endlos und nur durch den Horizont begrenzt dehnt sich nach Norden die tiefblaue See aus, die in das Land mit einem weiten fast halbkreisförmigen Bogen hineintritt, von ihm durch die weißen Streifen der Brandung und die sandigen Dünenketten geschieden, welche das dichte Buchengrün vor der Gewalt der Wogen zu schützen suchen; unmittelbar zu unseren Füßen aber strömt die Swine zwischen den Ufern der beiden grünen Inseln dahin, und schaukelt die Kriegsschiffe, deren Masten und Wanten jetzt wie ein feines und zierliches Spielwerk zu uns emporstreben.

Nach seiner strategischen Lage wird Swinemünde, wo im Frühjahr d. J. auch der Bau eines Kriegs- und Friedenslaboratoriums angeordnet worden ist, wie wir oben auseinandersetzen, stets eine wichtige Marinestation bleiben, namentlich nach Errichtung eines vollständigen Marindepots und nach Verstärkung der jetzigen Befestigung, welche wie die des Dänholms bei Stralsund aus dem Jahre 1851 datirt. Und seine Bedeutung würde noch unendlich gewinnen, wenn einmal die oben erwähnte, für Heranschaffung von Truppen und Kriegsmaterial wichtige Haffbahn zur Ausführung käme, und wenn andererseits der Hafen dadurch Erweiterung erführe, daß man den allerdings versumpften Vieziger See mit der Swine oder auch durch einen $\frac{1}{2}$ Meile langen Canal mit der See selbst in Verbindung setzte, da eine Ausdehnung der Swine auf 30 Fuß nicht ausführbar erscheint. Dann wäre die Station selbst für die schwersten Panzerschiffe benutzbar. Die Swine ist übrigens auch für Schiffe, die 19 bis höchstens 22 Fuß Tiefgang haben, nicht immer bequem anzufegeln, da der Eingang zu den Molen zwar 90 Ruthen breit ist, aber nur 30 Ruthen tiefes Fahrwasser bietet, indem 60 Ruthen Breite durch Bänke (besonders die Johannisbänke) für schwere Schiffe unsicher gemacht werden. Trotzdem ist auch schon jetzt für leichtere Flottillen Swinemünde mit seinen 3 Ausfallsthoren nach der See der passendste Hafen, weil er seiner Lage nach die geeignetste Operationsbasis gegen Norden bildet, da er selbst

den gedeckten Corvetten mit voller Ausrüstung (und zwar allein von allen altpreußischen Häfen) bei einiger Vorsicht ungehindertes Ein- und Auslaufen gestattet, und sodann namentlich den Avisos und Kanonenbooten durch das Haff eine sichere Wasserverbindung mit Stralsund und den rügenschcn Binnengewässern sowie die Möglichkeit ganz gesicherter Vereinigung oder Detachirung nach Belieben gewährt, wie sich das alles im Jahre 1864 gezeigt hat. Aus dieser Zeit datirt denn auch seine bedeutendste historische Erinnerung seit der Zeit Gustav Adolphs: Swinemünde war während des letzten dänischen Kriegs der Hauptstationsort für unsere Kriegsschiffe und der Ausgangspunkt für jene Expedition, welche auf der Höhe von Jasmund die Dänen den deutschen Muth mehr als je respectiren lehrte, wie es auch künftighin bei seiner centralen Lage für unsere Flotillen gerade in Kriegszeiten der Punkt sein wird, von wo sie auslaufen werden, um der schwarzweißrothen Flagge frische Lorbeeren zu erkämpfen.

Aus dem Musikleben Wiens.

Diese Blätter hatten gegen Ende des verflossenen Jahres unter obiger Aufschrift die Hauptmomente der musikalischen Thätigkeit Wiens in dem Zeitraum vom 1. Juli bis 15. Nov. 1867 besprochen. Indem die nachfolgenden Zeilen die einzelnen damals berührten Punkte (Oper, Vereine, Concerte) ergänzen, reihen wir noch Bericht über jene Vereine an, welche, wie alljährlich, erst im Laufe des Winters ihre gewohnte Wirksamkeit aufnehmen.

Am Operntheater sind viele Veränderungen seit einem halben Jahre vor sich gegangen. Abgetreten ist der Veteran Erl, der als Robert vom Publikum nach fast 40 jähriger Dienstzeit Abschied nahm. Erl und Staudigl, Jenny Luher und Frau Hasselt-Barth bildeten in den 40er Jahren den Kern der wiener Oper. Fr. Carina, die in ihrem einjährigen Engagement nur selten zum Auftreten gelangte, ist vom Juli d. J. an in Leipzig engagirt, desgleichen der Tenor Zottmayer in Cassel. Die reichbegabte Sängerin Fr. Bertha Chnn, die im vorigen Sommer mit so viel Beifall gastirte, wußte ihre schwäbischen Bande zu lösen und ist seit Januar d. J. Mitglied der hiesigen Oper. Mit jeder Rolle, als Gretchen, Selica, Leonore (Favoritin), Recha, Cherubin gab sie Beweise ihres kunstbeseelten Eifers. Ihre „Julie“, in welcher Partie sie erst in den letzten Tagen auftrat, reiht sich den genannten Leistungen würdig an. Fr. Ida Benza, die als Iphigenia vor sieben Monaten plötzlich aus dem früheren kleinen Wirkungskreis mit Beifall