Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die norddeutschen Kriegshäfen : 3. Die künftigen Stationen der Ostsee.

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

Visual Library

ausgebildete und wohlgewogene Mittel für die großen Bühnen nicht ausreichen. Die Stadt wird ferner in ihrem neuen Prachtbau darauf verzichten müssen, der dramatischen Kunst zu einer neuen Blüthe zu verhelfen. Aber sie vermag noch auf dem Wege, der unvermeidlich geworden ist, ihre Bühne anständig und mit gutem Erfolg im Einzelnen zu erhalten, bis nach Jahren der Tag kommt, wo sie der Muse des Schauspiels ein gesondertes Haus zu neuem Gedeihen einrichten kann. Wie aber ein neuer Pachtvertrag zu vermeiden ist, so noch mehr das gefährlichste von allem, ein verwaltungslustiges Comité von Kunstfreunden.

G. F.

Die norddeutschen Kriegshäfen.

3. Die künftigen Stationen der Ostsee.

Bevor Kiel in preußischen Besitz gelangte, bestand in Norddeutschland sehr geringe Uebereinstimmung in der Frage, wo man am besten den preußischen Hauptkriegshafen anlegen solle. Da aus politischen Rücksichten eine Benutzung von Wismar mit seiner vielgerühmten Rhede, dem wohlenberger Wiek hinter der Insel Poel, kaum leichter erreichbar schien, als die Erlangung des kieler Hafens von Dänemark, und da andererseits die Ungunst der Oertlichkeit in Danzig noch viel bedeutender war als in Swinemünde, handelte sichs beim Hafenstreit hauptsächlich um zwei Punkte: die Regierung wollte den Kriegshafen auf Rügen, dem damaligen westlichen Schlußstein der preußischen Küste anlegen, die im Abgeordnetenhause herrschende Ansicht war mehr für Oxhöft im putziger Wiek bei Danzig. Beide Punkte haben aber auch jetzt, nachdem man sich definitiv für Kiel als Hauptkriegshafen entschieden hat, noch immer hohe Bedeutung. Es wird sich späterhin, nach weiterer Entwickelung unserer Flotte, aus strategischen Rücksichten als unumgänglich nothwendig erweisen, an beiden Punkten Hauptmarinestationen anzulegen: denn weder einem Geschwader, das die Ostküste der Monarchie deckt, noch auch der Flotte, welche die Ostsee beherrschen soll, vermag Kiel als genügender Stützpunkt zu dienen, weil seine Lage zu weit westlich vom Centrum der Ostseeküste, zu entfernt von den Hauptseepassagen und zu weit ins Land hereintretend ist.

Bedeutend vortheilhafter, ja wahrhaft glänzend in strategischer Hinsicht ist dagegen die Lage von Rügen, dieser größten deutschen Insel, deren Bevölkerung gegen 50,000 Einwohner und deren Flächeninhalt 11 □ Meilen,

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

mit Einrechnung der Binnengewässer sogar 20 □ Meilen beträgt. Wie eine vorgeschobene Bastion liegt diese Insel unweit des Mittelpunkts unserer Ostseeküste, und streckt sich weit in die Ostsee hinein, sodaß eine Flotte, welche auf der Höhe ihres nördlichen Vorgebirges Arkona kreuzt, die Passage durch den Sund und die beiden Belte, wie die Passage nördlich und südlich von Bornholm beherrscht, das zehn deutsche Meilen entfernte Swinemünde deckt, Kopenhagen bedroht und überhaupt die Einfahrt in die Ostsee schließt. Von hier aus ist Kopenhagen ja nur 12, der nächste Punkt der schwedischen Küste nur 15, der schwedische Hauptkriegshafen Karlskrona nur 30 deutsche Meilen entfernt, und bei der gewöhnlichen Durchschnittsgeschwindigkeit der Kriegsschiffe von 10 Knoten sind diese Punkte in 5—6, bez. 12 Stunden zu erreichen, während eine heransegelnde feindliche Flotte von den hochgelegenen Halbinseln Rügens als von natürlichen Warten oder Observatorien aus im Herannahen leicht beobachtet werden kann, sodaß Ueberraschungen bei klarem Wetter unmöglich sind. Die diesseitige Flotte kann dagegen stets sicher auf die Rhede debouchiren; ein feindliches Blokadegeschwader müßte aber auch nach der Ankunft in der offenen See liegen bleiben, da es in die schützenden Buchten der Strandbefestigungen wegen nicht kommen dürfte, was bei Kiel, so lange Eckernförde und die hochwachter Bucht nicht befestigt sind, weit eher möglich ist.

Zugleich liegt die Insel so nahe am Festlande, daß nicht blos ein Punkt ihres Strandes, sondern eine mehrere Meilen lange Strecke desselben von der Festlandsküste nur durch einen schmalen, beiderseits durch Geschütze leicht zu deckenden Meeresarm, den Strelasund getrennt ist. Da wo dieser Sund am engsten ist, liegt zum Ueberfluß noch die kleine Insel Dänholm mitten in seinem Fahrwasser; ihre Befestigungen, welche zugleich die 1848 angelegten Kanonenbootsschuppen und Hafenanlagen schützend einschließen und 1851, wie die Swinemünder Fortification, zu einem gewissen Abschluß gebracht wurden, vermögen in Verbindung mit den grünen Erdschanzen des welligen rügener Strandes im Nordosten und mit der gleichfalls in Schußweite (mit der Reiferbahn nur etwa 1000 Fuß entfernt) liegenden Festung Stralsund im Südwesten das Fahrwasser an dieser Stelle dem Feinde vollkommen zu sperren, während die eigenen leichten Fahrzeuge mit größter Bequemlichkeit den Sund benutzen und bald nach Westen bald nach Osten hervorbrechen können. Namentlich als Brückenkopf für Rügen, mit dem sie die Verbindung vom Festlande her sichert, hat die freundliche alte Stadt Stralsund*) (Strelasund) ihren größten Werth. Die detachirten Werke in dem Gefilde

*) Hier ist jetzt auch ein Marinedepot, wie sonst nur noch in Kiel und Geestemünde, — während in Danzig ein solches durch die Werft ersetzt wird. An der Spitze desselben steht schon seit mehreren Jahren ein höherer Marineoffizier als Depotdirector.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

ringsum, zum Theil erst durch den Bau des unlängst erstandenen Bahnhofs hervorgerufen, die ungewöhnlich hohen schönen grünen Wälle mit den Baumkronen darauf, die gewaltigen teichähnlichen, fast an Mantua erinnernden breiten Wasserflächen, welche als Gräben die Wälle umgeben und von der Umgegend scharf abschließen, indem sie an den drei Thoren nur auf eben so vielen langen Brückendämmen passirt werden können, bilden eine starke innere Enceinte, hinter der die alten Häuser der Stadt, die prachtvolle Marienkirche mit ihrem schlanken Säulenschmuck und das alte Rathhaus mit seinen ehrwürdigen sieben Giebeln in sicherem Schutze vor jeder feindlichen Landarmee ruhen.

Auf der Seeseite aber schneidet scharf eine crenelirte Mauer in lebhaftem Roth und scharfgezacktem Laufe nach dem Hafen hin ab und läßt die Thürme der alten Stadt nach dem Mastenwalde der geankerten Fahrzeuge, nach den Wällen der runden, etwa 2500 Fuß breiten Insel Dänholm und der Dächerreihe ihrer Kanonenbootsschuppen hinüberschauen. Auch ist die Größe der Stadt, deren Charakter noch gar manches von ihrer Stellung als Hansestadt und von der späteren schwedischen Herrschaft her sich erhalten hat, gar nicht unbedeutend: ihre 27,000 Einwohner und die Geräumigkeit ihrer baulichen Entwickelung lassen sie als einen Platz erscheinen, in dem einem Heercorps, welches die Verbindung mit Rügen decken soll, reiche Hilfsquellen aller Art gesichert sein werden.

Aber der Strelasund ist nicht blos in der Mitte, wo er ½ Stunde breit ist, durch Stralsund so gedeckt, daß die Verbindung des Festlands mit Rügen gesichert ist, sondern auch seine Fortsetzungen an beiden Enden, welche sich zunächst erweitern, werden fernerhin durch das von beiden Seiten wieder näher zusammenrückende Land so geschlossen, daß Strandbatterien den Kanonenbooten und Panzerfahrzeugen bei einer Vertheidigung des Sundes ausgiebige Unterstützung zu gewähren vermögen. Im Südosten ist diese Fortsetzung der greifswalder Bodden, dessen Ausgang durch das im letzten Kriege vielgenannte thiessower Höft (auf der rügener Halbinsel Mönchgut) und andererseits durch die Landspitze an der Peenemündung eingeengt, außerdem aber auch noch durch die kleinen Inseln greifswalder Oie und Muden mit hohen steilabfallenden dunklen Felswänden einigermaßen geschlossen wird, und somit der freundlich grünen, am Flüßchen Rieth ½ Meile von dem Bodden gelegenen Küstenstadt Greifswald und ihren Werften einen gewissen Schutz verleiht. Im Nordwesten bildet die Fortsetzung des Strelasundes das prohner Wiek, dessen Ausgang zwischen dem Lande und der Südspitze der Düneninsel Hiddensöe sich so stark verengt, daß es beiderseits vom Strande her beherrscht werden kann. Und gerade an dieser Stelle zweigt sich rechtwinklig nach Norden noch eine neue wichtige Wasserstraße, der Gel-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

lenstrom ab, der zwischen Rügen und der westlich davon lang nordwärts gestreckten Insel Hiddensöe nach Norden führt und den Kanonenbooten erlaubt, in vollkommener Sicherheit vor dem Feinde bis nach dem nördlichsten Theil Rügens zu dampfen, wo die im letzten dänischen Kriege so vielgenannte, von den Kanonenbooten und der Grille als Station benutzte Landspitze Dornbusch sich schützend vor den Eingang zum jasmunder Bodden schiebt. Die Kanonenboote und die Avisos haben sich diesen Vortheil im Kriege 1864 gar wohl zu nutze gemacht: hier, im Seegatt der rügenschen Gewässer lagen sie im Anfang April stets bereit, die Unaufmerksamkeit des dänischen Blokadegeschwaders zu benutzen und nach Schleswig vorzubrechen, um wo möglich bei Alsen dem Landheere zu secundiren. Und wenn sie auch diese Absicht nicht auszuführen vermochten, so haben sie doch die ganze disponible Seemacht des Feindes festgehalten und neutralisirt und an dieser Stelle den Dänen manches rühmliche Gefecht geliefert. Hier, bei Wittow-Posthaus jagte am 24. April 1864 die kleine „Grille" mit ihren 2 gezogenen Geschützen die dänische 34-Kanonenfregatte „Tordenskiold" in die Flucht, und ebenso fochten bei Dornbusch am 20. Juli die Kanonenboote bis zum Unbrauchbarwerden der Hälfte ihrer Geschütze gegen dieselbe dänische Fregatte und den Raddampfer „Hekla".

Es schneidet nun hier bei Dornbusch in die Nordwestecke Rügens ein Meeresarm ein, dessen natürlicher Eingang schmal und seicht ist und der durch die ganze Insel gerade gegen Osten läuft. Kurz vor dem Durchbruch durch die Ostküste Rügens biegt dieser Arm plötzlich rechtwinklig nach Süden, wo er sich zweimal zu großen Becken ausweitet, zuerst zu dem umfänglicheren „großen jasmunder Bodden", weiterhin zu dem flacheren „kleinen jasmunder Bodden", welcher zugleich sein Südende bildet.

Durch diesen rechtwinkligen Meeresarm oder vielmehr Meerbusen wird Rügen fast völlig in zwei Theile zerschnitten: der südwestliche, compakt und flach, mit leicht welligem Terrain, enthält die größte Stadt Rügens, das gemüthliche Bergen mit seinem sagenberühmten Rugardberg und ebenso den reizenden Fürstensitz Putbus, ein wahres Schmuckkästchen mit seinen weißen aus dichtem Grün hervorleuchtenden Villen und der nahen bewaldeten Doppelinsel Vilm, wie er auch durch die hohen, von schlanken Säulen herabschauenden Denkmäler Friedrich Wilhelm I. und des großen Kurfürsten in prachtvoller Statue geschmückt ist. Der andere Theil, der nordöstliche, enthält dagegen keine größeren Orte, hat aber eine ganz bedeutende Küstenentwickelung. Während Rügen im Ganzen im Westen flach und niedrig ist, steigt das Terrain in anfangs leichten, dann immer stärker gehobenen Wellen, die mit den bunten Ackerfeldern und den charakteristischen zahlreichen Laubwäldchen eine anmuthige Abwechselung bieten, nach Osten hin an, und nach der Unter-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

brechung durch den jasmunder Bodden hat es eine solche Höhe erreicht, daß sein steiler Abfall nach Osten mit seinen Felshängen nach der See hin die prachtvollsten Naturschönheiten zu Tage treten läßt. Durch zwei tiefe und breite Einschnitte der See, sowie durch die Gliederung der Bodenerhebung wird dieser östlich vor dem Haupttheil Rügens wie ein Wall daliegende und nur durch den Bodden davon getrennte breite Landstreifen in drei große Halbinsel-Plateaux zerschnitten, die Halbinseln Wittow, Jasmund und Mönchgut. Alle drei sind durch niedrige schmale Landzungen mit einander verbunden. Am südlichsten liegt Mönchgut, eine wunderbar gezackte und gespaltene Landspitze, deren bunt wechselnde Ackerstreifen durch die scharfen Kanten und Flächen der Wellen des baumlosen Geländes und durch die unzähligen Buchten der See etwas überaus Anziehendes erhalten. Hier ragt als steil abfallendes Vorgebirge das Nordpeerd heraus, an dem früher unsre Kriegsschiffe ihre Schießübungen abhielten, und nach Süden streckt sich ebenso das Südpeerd hervor, nach dem nahen Thiessow auch thiessower Höft genannt. Nahe diesem Cap, im Landtief, zum Ausfall bereit und doch durch seine Lage vor den schweren Kriegsschiffen des Feindes geschützt, stationirten vor dem Seegefecht des 17. März 1864 die Kanonenboot-Divisionen unter dem damaligen Kapitän Kuhn: nach diesem Punkte, 6 Meilen von Swinemünde, 4 Meilen von Arkona, zogen sie sich nach dem Gefecht wieder zurück, und von hier aus ging am 14. April die kleine Grille mit dem Prinz-Admiral den übermächtigen Feinden, dem Linienschiff „Skiold" (64 K.) und der Fregatte „Själland" (Seeland) (42) entgegen und schoß sich bei Jasmund kühn und flink mit ihnen herum. Den nördlichen Abschluß Mönchguts, dieser südlichsten der drei Halbinseln, bilden der prächtige Buchenwald, der Granitz mit seiner runden vollen Erhebung und dem Jagdschloß darauf, von dessen Zinnen sich eine entzückende Rundsicht über das Meer bis nach der Thurmspitze von Wolgast hin darbietet. Nördlich der Granitz, durch eine schmale Landenge, die schmale Haide, mit ihr verbunden, breitet sich diejenige der drei Halbinseln aus, welche die seltensten Naturschönheiten hat, Jasmund mit seinem prachtvollen Buchenurwald, der Stubbnitz, an deren senkrechtem Abhang nach der See die weißen Kreidefelsen blendend zu Tage treten und namentlich bei Stubbenkammer ein Bild geben, das in Europa nicht seines Gleichen hat: wo fände man Kreidefelswände von solcher Höhe, deren Fuß sich in der rauschenden See badet, während über der Stirn die üppigen grünen Locken rügenschen Buchenwaldes hoch in den Lüften spielen?

Hier, angesichts dieser steilen Felshänge, auf der Höhe von Jasmund war es, wo das bekannte Seegefecht vom 17. März 1864 geliefert wurde, das wir in einem früheren Artikel beschrieben haben. Der Theil von Rügen, dem dieser denkwürdige Punkt angehört, die Halbinsel Jasmund, wird

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

nun beiderseits von zwei tiefen und breiten Buchten eingefaßt, welche von Osten her ins Land treten und sie von den beiden anderen Halbinseln trennen: im Süden ist es das prorer Wiek, an dessen jasmunder Strande der grüne Badeort Saßnitz liegt, und wo nach dem Seegefecht 1864 am 18. und 19. März die dänischen Kriegsschiffe „Skjold" und „Själland" ihre Reparaturen vornahmen;*) im Norden ist es das gleich große tromper Wiek, welches von den Halbinseln Jasmund und Wittow, von den Vorgebirgen Stubbenkammer und Arkona flankirt, beide scheidet, und dessen Südstrand einen freien Blick auf das kahle, scharf horizontal gegen den Himmel abschneidende Plateau der letzteren Halbinsel und ihren steilen 173 Fuß hohen Abfall bei Arkona gewährt, wo die rothbraunen Kreidefelsen dieses nördlichsten Vorgebirges des früheren Deutschlands zu Tage treten und in schroffem Absturz und scharfen Umrissen sich gegen den Horizont abzeichnen. Ueber dem Absturz aber ragt der einsame Leuchtthurm, 1827 nach einem Plan von Schinkel erbaut (nur 75 Fuß hoch) nahe der Stelle empor, wo einst in grauer Vorzeit sich die alte Wendenfeste mit ihrem Heiligthum des Swantevit erhob. Das tromper Wiek schneidet nun von Osten her so tief in das Land ein, daß es fast das Binnengewässer des jasmunder Boddens erreicht und nur eine schmale Landenge, die Schaabe, übrig läßt, als eine Verbindung der Halbinselplateaux Jasmund und Wittow.

Hier nun, wo die Schaabe nur wenige hundert Schritte breit das Außengewässer des tromper Wiek und das Binnengewässer des jasmunder Boddens scheidet, ist der Platz**), wo ein Durchstich dereinst den Hafeneingang zur rügenschen Marinestation bilden wird. Glücklicherweise ist nämlich nicht blos die strategische Lage Rügens und namentlich seine Nordostspitze für Kriegshafenzwecke vorzüglich geeignet, sondern auch die locale Beschaffenheit an jenem Punkt überaus günstig, sowohl was die Tiefe der Gewässer, als was die Beherrschung derselben durch wenige Befestigungswerke und die Vertheidigung der ganzen Ostküste angeht, deren Gestaltung mit ihren die beiden Wieks beherrschenden hohen Halbinseln die Anlage vollkommen deckender Küstenbefestigungen in günstigster Weise gestattet und die bisherige Gefahr einer feindlichen Landung auf Rügen vollständig beseitigt; denn auch

*) Die „Själland" war so stark beschädigt, daß sie mit Hilfe von ein paar Corvetten kielholen, also sich ganz auf die Seite legen lassen mußte. Diese drei Schiffe waren also für einige Zeit gefechtsunfähig und auch das Linienschiff lag unweit des Landes reparirend vor Anker.

**) Da auch die genaueste, möglichst plastisch gehaltene Beschreibung von Terrainverhältnissen nie die sinnliche Anschaulichkeit eines Situationsplanes erreichen kann, und da andererseits specielle Karten dieser Art dem größeren Theile unserer Leser kaum zugänglich sein dürften, möchten wir darauf aufmerksam machen, daß in Bädeckers Reisehandbuch für Norddeutschland (S. 90) sich eine Karte von Rügen befindet, welche völlig geeignet ist, die bisher besprochenen Verhältnisse der Gestaltung von Rügen anschaulich vor Augen zu führen.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

die Westküste läßt sich durch Kanonenboote auf den Binnengewässern gegen Landungsversuche völlig schützen.

Sobald man nämlich, wie es vor der Besitznahme von Kiel Seitens der preußischen Regierung zunächst beabsichtigt war, die schmalste Stelle der Schaabe durchstochen hat, bietet der jasmunder Bodden einen vorzüglichen Binnenhafen, in welchem, namentlich am westlichen allerdings theilweise versumpften Ufer, sich Docks, Magazine, Werften und Kohlenlager ganz nahe dem tiefen Fahrwasser anlegen lassen und genügenden Raum zur Erweiterung finden. Diese Anlagen sind weit genug vom tromper Wiek entfernt, um Bombardements Seitens einer feindlichen Flotte unschädlich zu machen; das Fahrwasser ist hier tief und geräumig und durch die Schaabe gegen Wind und Brandung geschützt, und ein Angriff durch den Seezugang (das Seegatt) des Boddens von Westen her nicht zu befürchten, da die geringe Wassertiefe an jener Stelle nur kleinen Fahrzeugen das Einlaufen erlaubt und auch diese durch unterseeische Sperrungen bis auf einen engen durch Batterien vertheidigten Durchlaß leicht abzuhalten sind. Vom natürlichen Eingang des Boddens im Westen der Insel her wechselt nämlich bei einer Breite von 1/8—1/4 Meile die Tiefe meist zwischen 12 und 30 Fuß und ist nach Anlage des Hafens hier nur in der vielgewundenen Fahrstraße durchgängig auf 18 Fuß zu bringen, um für leichte Corvetten und Panzerfahrzeuge passirbar zu werden. Jetzt beträgt sie an den flachsten Stellen nach einander 14, 13, 11, 16, 10, 5, 12, 10, 12, 11, 12—18 Fuß, und dann geht sie in den eigentlichen Bodden über, wo sich in dem festen Kreidefelsen, der den Grund bildet, große Mulden von 1/2 Meile Länge, 1/8—1/4 Meile Breite und 14, 20, 20—24 und 20—30 Fuß Tiefe befinden. Am Westufer, gerade an der Stelle, die zum Flottenlager ausersehen ist, sind diese langen Mulden am häufigsten und tiefsten, 26—29 Fuß tief und getrennt durch unterseeische Plateaux, auf welchen immer noch 17—22 Fuß Wasser steht. Um das ganze Bassin von einer Meile Durchmesser nutzbar zu machen, braucht man blos diese Mulden durch ausgebaggerte Canäle von 29 Fuß Tiefe und 100—1000 Fuß Länge zu verbinden und an einigen Stellen dicht ans Land zu führen, um einen prachtvollen Binnenhafen herzustellen. Der Kalkgrund des Binnenhafens (wie der Rhede) bietet nun allerdings den Baggerungen bei der ersten Arbeit größere Schwierigkeiten als anderer Grund, aber diese Erschwerung der Arbeit steht in gar keinem Verhältniß zu dem größeren Vortheile, daß späterhin auch in einer langer Reihe von Jahren keine Versandung zu befürchten ist: wäre dies der Fall, so müßte sie schon lange eingetreten sein und namentlich könnten beim Vorhandensein von Strömungen sich nicht die scharfen Unterschiede der Bodenerhebung des Grundes in dieser Weise erhalten haben. Und wie gering ist die Arbeit des Ausbaggerns dieser Canäle gegen-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

über den colossalen Arbeiten, zu denen sich andere Nationen bei Herstellung ihrer Hauptkriegshäfen genöthigt gesehen haben! Die Bassins von Cherbourg hat man direct aus dem Felsen sprengen müssen, um von der colossalen Digue, die seit Louis XIV. Milliarden verschlungen hat, ganz zu schweigen! Und selbst das arme Schweden hat sich nicht gescheut, mit enormen Kosten die Felseninseln von Karlskrona untereinander und mit dem festen Lande zu verbinden, und die Bassins auch aus dem Fels zu sprengen, — während bei uns die Natur viel glücklicher vorgearbeitet hat.

Im Ganzen, wie gesagt, ist das Bassin des Boddens im Westen durchschnittlich 29 Fuß tief: aber eine Anzahl der in dem kalkgrundigen Boden befindlichen Mulden haben noch bedeutend größere Tiefe, und wenn sie durch ausgebaggerte Canäle verbunden sind, bilden sie einen sehr guten Binnenhafen für etwa 50 große Kriegsschiffe, namentlich da dieselben in keiner Weise durch den Verkehr eines nahen Handelshafens gehindert werden. Auch eine Eisenbahnverbindung der Anlagen an diesem Hafen wird sich ohne allzugroße Schwierigkeiten mit dem nur 4 Meilen entfernten Stralsund herstellen lassen, sodaß dieselben nach Vollendung der „Berliner Nordbahn" über Stralsund direct mit Berlin und Spandau in Verbindung stehen würden. — Der Bodden ist über eine deutsche Meile lang und eine halbe Meile breit bei einer Tiefe von 23—29 Fuß, die sich leicht auf 30 Fuß weiter austiefen läßt. Zur Verbindung dieses Binnenhafens von 28—32 Fuß Tiefe mit der hier meist 20 Fuß tiefen See ist nun zunächst ein Canal von 31 Fuß Tiefe und fast 2000 Schritt Länge auf dem Grunde des Boddens nach der schmalsten Stelle der Landenge, der Schaabe hin auszubaggern; die Schaabe selbst, welche, im ganzen 1 Meile lang und meist 700—1000 Schritt breit, hier nur 2—3 Fuß Bodenerhebung bei 1800 Fuß Breite hat, und aus einer 1/9 Meile breiten Kreidefelswand besteht, ist zu durchstechen und zum Schutz gegen Strömungen mit einer Schleuse zu versehen; und endlich müssen zur Sicherung der Einfahrt solide Steinmolen von 1000 Schritt oder etwas mehr Länge ins tromper Wiek in die See hinausgeführt werden, bis zur 31-Fußtiefe oder höchstens zur 38-Fußtiefe. Der Grund ist auch hier Kalkgrund, also nicht gerade schlecht, und auch bei Bohrungen bis auf 50 Fuß hat sich kein anderes Resultat ergeben. Ebenso ist die tromper Bucht von Eis verhältnißmäßig frei; wenigstens hat Rügen einen kürzeren Winter als Danzig. Und wenn das tromper Wiek auch eine nach Nord und Nordost offene Rhede bietet, so ist dieselbe doch gerade gegen die vorherrschenden Winde, die Nordweststürme, geschützt. Gegen eine feindliche Flotte läßt sie sich durch Strandbatterien und 5 geschlossene Forts, wie dieselben vor mehreren Jahren projectirt waren, ausreichend decken. Die Flotte hat also stets einen gesicherten Aufmarsch, eine gedeckte Entwickelung auf der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Rhede; gerade von hier aus beherrscht sie vollkommner als von irgend einem anderen Punkte Rügens oder gar der Festlandsküste die Passagen nördlich wie südlich von Bornholm, den Sund und beide Belte, und kleinere Fahrzeuge haben aus dem Hafen sogar einen doppelten Ausgang, nach dem tromper Wiek wie nach dem Gellenstrom, durch welchen letzteren sie nach Schleswig-Holstein dampfen oder in vollkommener Sicherheit vor dem Feinde Stralsund erreichen und eventuell den dortigen Hafen benutzen können. So bietet also der jasmunder Bodden in strategischer wie in fortificatorischer und in maritimer Beziehung die größten Vortheile für eine Hauptmarine station zur Beherrschung der Ostsee.

Dagegen möchten wir nicht Rügen als den eigentlichen Hauptkriegshafen betrachtet sehen, sondern Kiel, und zwar nicht blos vorläufig, sondern definitiv. Einmal liegt die kieler Bucht wegen des beiderseits vorspringenden Landes vor einer feindlichen Flotte viel geschützter, sie bietet in ihrer Föhrde einer viel größeren Flotte Raum und dann ist die insulare Lage von Jasmund, obwohl der Brückenkopf Stralsund und die Befestigungen des Strelasundes, wie wir oben erörterten, die Verbindung mit dem Festlande decken, doch gegen Landungen oder das Abschneiden der Flotte durch Frost oder den Feind nie so geschützt wie ein Hafen auf dem Festland selber, weshalb auch die Regierung ihr Augenmerk zeitweise auf den saaler Bodden gerichtet hatte. Namentlich für Constructionszwecke, für Neubauten von Kriegsschiffen scheint uns Rügen, das man 1862 zum Hauptconstructionshafen machen wollte, nicht der geeignete Ort: Kiel muß der Constructionshafen für die schweren Schiffe; Kiel muß der Hauptreservekriegshafen werden, Rügen dagegen, blos mit den Einrichtungen zu Reparaturen und zur Ergänzung von Munition, Proviant und Kohlen für das Ostseegeschwader versehen, als Hauptausfallsstation betrachtet werden, fast wie Cherbourg in Frankreich neben dem Haupthafen Brest. Es werden sich dann auch die Kosten ermäßigen, welche die Regierung vor 6 Jahren nach einem speciell ausgearbeiteten Plane auf Rügen zu verwenden gedachte. Zwar bleiben die 4,186,000 Thlr. für Herstellung der Hafeneinfahrt und die 1,083,000 Thlr. für Vertiefung des Boddens; aber die 4,233,000 Thlr. für Herstellung von Etablissements und Docks, die 2,225,000 Thlr. für Magazine und andere Hochbauten und die 700,000 Thlr. Insgemein werden sich beträchtlich ermäßigen, und statt gegen 13 Millionen würde dann die Station nur etwa 7 Millionen kosten. Gerade der Kostenpunkt war es aber, der seiner Zeit dem Regierungsproject im Abgeordnetenhause so viele Gegner erstehen ließ.

Dies war denn auch der Grund, weshalb die Commission des Abgeordnetenhauses vor einigen Jahren so große Vorliebe für Anlegung eines Kriegshafens in Oxhöft an den Tag legte. Im Süden des inneren Win-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

kels des putziger Wieks, jener Bucht westlich von Danzig, welche durch die lange schmale, nehrungartige Halbinsel Hela gebildet wird, befindet sich die ausgezeichnete Rhede von Oxhöft, wenige (3—4) Meilen von Danzig entfernt. Den Wunsch, hier einen großen Kriegshafen anzulegen, können wir indessen nicht für berechtigt erachten. Oxhöft lag schon früher viel zu weit östlich vom Centrum der Monarchie, und vollends seit der Gründung des norddeutschen Bundes, seit dem Näherrücken der Aussicht, daß ein Nordostseekanal Verhältnisse schaffen werde, bei denen der Hauptkriegshafen auch für die Nordseegeschwader in Betracht kommen könnte, läßt es sich nur als ein Glück betrachten, daß jenes Project sich nicht verwirklicht hat. Ueberdies bleibt die danziger Bucht länger als Rügen und Kiel mit Eis bedeckt, und die feindlichen Schiffe könnten sehr nahe an Oxhöft heran kommen und mit ihren Geschützen den Hafen erreichen. Auch der Kostenpunkt würde sich, nach dem Urtheil einer hierin competenten Autorität, nicht soviel billiger gestellt haben wie bei einem Hauptkriegshafen auf Rügen. Zwar brauchte die Mole höchstens eine Viertelmeile lang zu werden, aber dafür müßte der ganze Binnenhafen vollständig mitten im Lande ausgegraben werden, wie an der Jahde, und ebenso ein mindestens 4000 Schritte langer Hafencanal zur Verbindung des Binnenhafens mit der See: bei geringerer Länge des Canals wären nämlich Arsenale und Schiffe in demselben vor einem feindlichen Bombardement nicht genügend geschützt. Vollends die Befestigungen auf der Landseite würden wegen des hügligen Terrains in weit größerem Umfange nöthig werden als auf Rügen, namentlich mit Rücksicht auf eine Landung bei Zoppot in der danziger Bucht. — Für eine Marinestation ist Oxhöft dagegen der passende Ort. Hier ist eine Anlage zweiten Ranges, die weniger Werth als ein eigentlicher Kriegshafen in sich birgt, ganz unbedenklich, sie verlangt aus demselben Grunde minder umfängliche Befestigungen, und außerdem ist gerade hier im Osten der Küste eine Station nöthig, welche dem diese Strecke deckenden Geschwader einen sicheren Stützpunkt gewährt. Die örtlichen Verhältnisse begünstigen eine solche Anlage in jeder Weise. Die Rhede wird von den competentesten Auctoritäten als wahrhaft prachtvoll gerühmt, als völlig sicher vor jedem Winde (außer dem Nordost), und von seltener Geräumigkeit. Ihre Tiefe ist so bedeutend, daß Schiffe von 23 Fuß Tiefgang 500 Schritt vom Lande auf gutem, nicht zu tiefem Ankergrunde ankern können. Der Versandung am Depot durch die Stürme resp. die Strömung der Ostsee läßt sich durch Molen von nur 300 Ruthen Länge genügend steuern, da sie den Sand hauptsächlich hinter Hela absetzen, den groben in steiler Formation, den feinen aber weiter vertreibend; und diese Nothwendigkeit eines Molenbaues ist überdies gar kein besonderer Mangel dieses Punktes, da in der ganzen Ostsee wegen der flachen Küste Molen

nöthig sind. Es wären also hier in Oxhöft vor allem Befestigungen zum Schutz der Rhede, in geringerem Maße zum Schutz des Depots nach der Landseite anzubringen, wie sie ja ohnehin schon durch die Küstenvertheidigungscommission projectirt sind, endlich der Bau eines durch eine Mole gesicherten Bassins mit einem Dock und Magazinen für Munition, Proviant und namentlich Kohlen. Die Kosten für Anlage eines Vorhafens mit Mole unter dem Schutz von Batterien würden sich nach einer 1862 aufgestellten Berechnung auf etwa 2—3 Millionen Thlr. belaufen. Zu Gunsten Oxhöfts wäre noch der Umstand anzuführen, daß eine Marinestation an diesem Ort die Handelsschifffahrt von Danzig wegen der Entfernung gar nicht stören, und auch nicht von ihr gestört werden würde. Ueberhaupt ist es nicht anzuempfehlen, größere Kriegshäfen nahe an Handelshäfen anzulegen: hat ja auch England sein Portsmouth, Frankreich sein Cherbourg, sein Toulon und sein Brest entfernt von den großen Handelsemporien (Havre, Marseille und Nantes = St. Nazaire an der Loiremündung) angelegt.

Fast noch dringender als die Anlage von Marinestationen in Oxhöft und auf Rügen empfiehlt sich eine solche im wohlenberger Wiek bei Wismar, das wir schon oben erwähnten. Die Stadt Wismar hat nur 13,000 Einwohner und trotzdem lebhaften Seeverkehr; sie wird jährlich von über 300 Schiffen besucht, eben wegen der Vorzüglichkeit ihres Hafens, an dem wir darum eine Marinestation wünschen möchten. Eine Bestätigung für diese Forderung finden wir einmal in den Angaben der genauen Karte der meklenburgischen Küste, die im Jahre 1840 von dänischen Seeoffizieren unter dem damaligen Capitän Zahrtmann aufgenommen und später durch die Arbeiten unserer Küstencommission als völlig richtig befunden worden ist, und sodann in dem Urtheil eines preußischen Fachmanns, der auf dem Gebiete der Hafenverhältnisse durch eigene praktische Erfahrung in der Kriegs- wie in der Handelsmarine ganz speciell orientirt ist. Das eine Meile westlich von Wismar gelegene wohlenberger Wiek ist ein durch Land und durch Sandbänke gegen alle Winde vollständig geschütztes Bassin, von einer Quadratmeile Oberfläche und hinreichender Tiefe, um Kriegsschiffe größter Gattung bequem aufzunehmen. Das Becken ist rein von allen Untiefen, und seine Tiefe so gleichmäßig, daß man noch 300 Schritt vom Ufer 25 Fuß Wasser findet. Nicht weniger günstig sind die Terrainverhältnisse für die Anlage von Werften, Docks, Arsenalen, Werkstätten u. s. w., sowie für die Errichtung von Festungswerken. Die Einfahrt ist zwar nicht so klar wie bei Kiel, sondern sie windet sich zwischen Sandbänken durch, indessen besitzt hier das Fahrwasser eine solche Tiefe und Breite, daß es bei guter Betonnung und Befeuerung (mit Leuchtthürmen) weder bei Tage noch bei Nacht die geringsten Schwierigkeiten bietet. Wie das innere, $^3/_4$ deutsche Meile

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

lange und auch 3/4 Meile breite Bassin 25—26 Fuß Tiefe bei sehr gutem Ankergrunde mißt, so hat auch diese Wasserrinne, welche nach der offenen See führt, bei 1/4 Meile Breite überall 25—26 Fuß Tiefe, die sich westlich beim Ausgang in die See sogar auf 42 Fuß steigert, während der östliche Ausgang zwischen der Insel Poel und Redentin auch immer noch 21 Fuß Tiefe zeigt, also für gedeckte Corvetten passirbar ist. Die Einfahrt speciell wird rechts durch die Höhen der Halbinsel Wustrow (am wustrower Riff) und der Insel Poel vollständig beherrscht, während auf der anderen Seite eine große Sandbank, der sogenannte Hannibal und die Lips nicht minder vollständig dominiren, wenn auf denselben Befestigungen angelegt und mit schweren gezogenen Geschützen armirt werden. Die Nähe der offenen See erlaubt außerdem den Schiffen der Station sofortiges Auslaufen. Auch das innere Bassin ist in gewöhnlichen, nicht allzustrengen Wintern vollständig eisfrei; seine Lage ist vor Wind und Wellenschag so geschützt, daß von einem Schiffbruch in diesem Meerestheile überhaupt nichts bekannt ist, und daß auch die Hansa im 15. Jahrhundert keinen besseren Vereinigungspunkt für ihre Kriegsflotten zu finden wußte als eben diese Rhede von Wismar. — Die Verbindung mit dem Hinterlande ist jetzt durch die Wismar berührende mecklenburgische Eisenbahn hergestellt, also bleibt auch in dieser Beziehung nichts zu wünschen übrig. Auch ist Mecklenburg keineswegs, wie man wohl angenommen hat, vertragsmäßig verhindert, im wohlenberger Wiek einen Kriegshafen anzulegen oder die Anlegung eines solchen zu gestatten. Die Stadt Wismar selbst mit ihrer nächsten Umgebung ist zwar kein mecklenburgisches Eigenthum, sondern nur ein von Schweden auf die Zeit 1801—1901 erworbener Pfandbesitz aber die erwähnte Bedingung knüpft sich blos an den Hafen von Wismar speciell, nicht an das jenseits der Pfandgrenze liegende wohlenberger Wiek. Wie bei Oxhöft ist ebenfalls hier die Anlage von Befestigungen, die ja bereits durch die militärische Küstenbefestigungscommission seiner Zeit vorgeschlagen worden sind, nach zwei Seiten hin überaus wünschenswerth. Einmal ist es geboten, einer feindlichen Seemacht die Möglichkeit zu nehmen, in diesem prachtvollen Bassin ein größeres Heer auf die bequemste Weise landen zu lassen; und sodann ist es im Interesse der eigenen Flotte nothwendig, derselben einen so vorzüglichen Hafen als Zufluchtsort und als Sammelpunkt für etwaige Operationen offen zu halten. Auch im Kriege von 1864 wurden im wohlerberger Wiek, wie in Travemünde, an der holsteinischen Küste und an einigen Punkten Rügens Kohlendepots angelegt. — Wir glauben daher eine berechtigte Forderung zu stellen, wenn wir wünschen, daß das wohlenberger Wiek zwar nicht zum Constructionshafen, aber zur Marinestation mit einem Dock, mit Ma-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

gazinen für Munition, Proviant und Kohlen eingerichtet und gegen einen Flottenangriff befestigt werde.

Als letzter für die Anlage einer Marinestation durchaus empfehlenswerther Punkt bietet sich die Position Hörup-Haff-Alsensund, die von manchen Seiten her sogar als Hauptkriegshafen der Ostsee vorgeschlagen worden ist. Zwar scheint uns dieser letztere Vorschlag nicht zweckmäßig zu sein, schon weil die ganze Position zu weit nach Norden, zu weit von der künftigen Nordostseecanalmündung, und zu weit außerhalb des deutschen Machtbereichs liegt, und das Hörup-Haff sich sogar auf einer Insel, auf Alsen, befindet; zur Anlage einer Marinestation ist die genannte Bucht aber wie geschaffen. Eine Flotte in dieser Station beherrscht direct den Kleinen Belt, verhindert die Mitwirkung feindlicher Schiffe beim Vorrücken feindlicher Landtruppen an der Ostküste Schleswigs und schützt die ganze linke Flanke unserer Ostseeküstenfront in glücklichster Weise. Weiterhin beherrscht die Position auch noch den Ausgang des Großen Belt und die schleswiger Bucht mit Flensburg, der Schlei, Eckernföhrde, Kiel und Fehmarnsund. Für die taktische Entwicklung gibt der nahe belegene Alsensund (der schmale aber sehr tiefe Meeresarm zwischen der Insel Alsen und dem Festlande, d. h. der Halbinsel Sundewitt) eine günstige Rhede mit zwei Ausgängen, nach Norden wie nach Süden: dicht beim nördlichen Ausgang bieten wiederum die prachtvolle tiefe apenrader Föhrde, dicht beim südlichen Ausgang die vorzügliche flensburger Föhrde mit dem nahen, durch den Eckensund verbundenen und leicht in einen Binnenhafen zu verwandelnden gravensteiner (Nübel) Noer je einen Flankenhafen für Zuflucht oder Basis von Operationen ganzer Geschwader, der natürlich gleichfalls befestigt werden muß und dann die ganze Position zu einer der schönsten, am reichsten gegliederten der ganzen Welt machte.

Einer der größten Vorzüge des Hörup-Haffs an sich (das neuerdings speciell von der preußischen Regierung vermessen worden) ist es nun, daß diese Bucht erstens ganz windfrei ist und daß sie ihrer warmen Strömungen wegen selten gefriert: auch beim letzten großen Froste, der so heftig war wie selten einer, blieb das Hörup-Haff viele Wochen eher eisfrei als Kiel, Flensburg oder Eckernförde. In gewöhnlichen Wintern ist das Fahrwasser stets eisfrei, nur an den Rändern bildet sich etwas Eis, weil die Bucht in einen nie gefrierenden Meerbusen mündet, der diese Eigenschaft der Wärme des Beltstromes und seinem großen Salzgehalt verdankt. Die Bucht des Hörup-Haffs selber bildet einen in die Südküste Alsens hineintretenden rechten Winkel, vor dessen Oeffnung gleichsam ein breakwater, ein Damm, quer vorliegt; dieser Damm schließt im Osten an den Schenkel des Winkels an, während er

im Westen nicht an Alsen heranreicht, sondern eine Oeffnung und Einfahrt läßt. Dieser Damm ist die schmale Halbinsel Kekenis.

Innerhalb der Bucht, welche so auf allen Seiten außer nach Südwesten, geschlossen ist, zeigt sich nun eine Wassertiefe von 80—72 Fuß, die an den Rändern selbst allmählich auf 50—20 Fuß, stellenweise sogar bis auf 3 Fuß abnimmt. Die Formation der Ufer ist überaus mannichfaltig: bald steil abfallend, bald sanft ansteigend, bald kahl, bald von Wald bedeckt ziehen sie sich in kleinen Buchten vom Hörup-Haff zurück oder springen sie wie kleine Vorgebirge in einzelnen Spitzen an und bieten die günstigsten Positionen für Anlage von Batterieen, deren Zickzacklinie mit wirksamem Kreuzfeuer den Hafen vor eindringenden Feinden zu schützen vermag. Gerade in der Spitze des Winkels, im nördlichsten Theile der Bucht, tritt beim Hörupholz die See so tief in das Land hinein, daß sich hier ein vortrefflicher vor einem Bombardement sicherer Binnenhafen mit Docks anlegen ließe, der etwa 3/4 Meile von der Mündung und der mehrere Quadratmeilen großen Außenrhede entfernt wäre. Für die Befestigung der Position hat man außer den für Alsen an sich nöthigen Werken noch 3 Seeforts vorgeschlagen zur Sperrung des Beckens, dessen einzelne Theile als Wenningbund, Sonderburger Bucht und Geltingbucht bezeichnet werden und die gemeinsame Rhede mit Zugang zur flensburger Föhrde, zum Alsensund und zum Hörup-Haff bilden. Das eine Fort (für Frontalvertheidigung nach Süden) soll auf die Südostspitze der Halbinsel Broacker, das andere auf die Südseite von Kekenis (nahe dem Dorfe Söndeby), das dritte auf die gegenüberliegende Untiefe Kalkgrund kommen, welche die unterseeische Fortsetzung der Festlandshalbinseln Biek und Gelting bildet und an der Nordspitze nur 3 Fuß Tiefe hat, sodaß die Fundamentirung und der Bau eines Forts nach Art des kopenhagener Trekroner oder Prörestenen nur etwa 200,000 Thlr. kosten würde. In gleicher Weise wird man auch versuchen müssen, die gemeinsame Nordeinfahrt zum Alsensund und zur apenrader Föhrde durch Forts zu schließen, welche theils auf der Nordwestspitze Alsens, theils auf dem gegenüberliegenden Nordufer der apenrader Föhrde anzulegen sind.

Den Kern der gesammten Position bilden dann die Höhen von Düppel. Sogar eine Verbindung dieser Position mit dem Nordostseecanal, falls man letzteren bei Eckernförde in die Ostsee münden lassen sollte, würde sich später, wenn auch nicht ohne Schwierigkeiten herstellen lassen und die Vortheile bieten, daß die aus der Nordsee kommende und den Canal passirende Flotte an einer Position hervorbrechen könnte, wo ihr die Küstenbefestigungen gewaltig secundiren. Während nämlich die Eckernföhrde ebenso wie die apenrader und flensburger Föhrde doch tief und geräumig genug ist, um großen Kriegsschiffen bei jeder Witterung bequemes Ansegeln und sichere Aufnahme zu gestatten, hat sie vor den anderen Föhrden (die flensburger allein ausgenommen) noch einen Vorzug voraus. An ihrem inneren Ende liegt ein Bassin, das sich vorzüglich zum Binnenhafen eignet, das windebyer Noer. Von hier könnte man nach einem von anderer Seite gemachten Vorschlage mittelst eines Canales von 3/4 Meile Länge in das 30 Fuß tiefe Fahrwasser der Schlei bei Missunde gelangen; dann würde man auf der 20—35 Fuß tiefen Schlei bis Kappeln gehn und schließlich mittelst eines 1 1/4 Meile langen Durchstichs von Kappeln in die Geltingbucht gelangen. Ein directes Durchgehen von der Schlei nach der flensburger Föhrde, also quer durch das von diesen beiden Föhrden eingeschlossene Land Angeln, wäre wegen der großen Breite und der Terrainerhebung unausführbar. Indessen haben auch die ersteren Projecte wenig Aussicht auf Verwirklichung: sicher ist nur, daß

eine Umschaffung von Eckernförde (der kleinen Stadt, die durch das unglaublich glückliche Gefecht deutscher Küstenartillerie gegen ein dänisches Geschwader am 5. April 1849 berühmten Namen hat), zu einem befestigten Marinedepot von Kriegsmaterial nöthig ist, das wegen der Nähe Kiels nicht einmal ein Dock zu haben braucht, falls der Nordseecanal, wie wir wünschen, eine südlichere Mündung erhält.

Frankreich und der Friede.

Es war wenige Wochen vor Eröffnung des Zollparlaments, als Kaiser Napoleon an das auswärtige Amt in London die Zumuthung richtete, sich mit Frankreich zu einem Protest gegen die Uebergriffe Preußens in Süddeutschland zu vereinigen. Dem Kaiser wurde durch Lord Stanley die Antwort, daß England keine Veranlassung habe, sich in die heimischen Angelegenheiten Deutschlands zu mischen. Die wackere Antwort soll dem englischen Minister bei uns unvergessen sein. Jener Schritt des französischen Kaisers aber war deshalb so bedeutsam, weil er dadurch, soviel bekannt, zum erstenmal gegen eine auswärtige Macht die Zurückhaltung aufgegeben hat, womit er seit einem Jahr die Geschäfte des preußischen Bundesstaats betrachtete. Hatte er sich zum Protest entschlossen, so wußte er auch, daß Krieg für ihn die unvermeidliche Consequenz desselben war. Damals schwebte durch einige Wochen die Kriegsgefahr drohender über Europa, als in den Tagen der luxemburger Affaire.

Jener Refus des Kaisers blieb nicht unbekannt, aber er wurde kaum in der Presse besprochen. Als das Journal des Debats, falsch unterrichtet oder absichtlich getäuscht, vor kurzem von einem Protest erzählte, den England bei der preußischen Regierung eingelegt habe, da stellte dies Blatt das Sachverhältniß auf den Kopf, England hatte nicht protestirt, sondern die Theilnahme an einer Intervention kurz und entschieden abgelehnt.

Wenn aber auch die öffentliche Meinung Deutschlands durch die Vorgänge in den Cabinetten einmal weniger beunruhigt wurde als sonst wohl geschieht, so läßt sich doch erkennen, daß dem Präsidium des norddeutschen Bundes das volle Bewußtsein der Kriegsgefahr lebendig war. Mit großem Geschick wußte Graf Bismarck im Zollparlament den deutschen Stolz zu betonen und die Andeutungen eines Süddeutschen über mögliche Einmischung des Auslandes als unwürdig zurückzuweisen, während die Thronreden vom Anfang bis zu Ende klug darauf berechnet waren, Frankreich jeden Vorwand zur Einmischung zu nehmen, indem sie die Vertragstreue Preußens, die Souverainetät, die freundliche Mitwirkung und unabhängige Bundesgenossenschaft der deutschen Fürsten hervorhoben.

Seitdem haben die Resultate des Zollparlaments, wie wir annehmen dürfen, wenigstens für die nächsten Monate die Gefahr eines Krieges mit Frankreich beseitigt. Und wir Deutsche haben den Preis für die Fortdauer des Friedens bezahlt. Denn es ist Frankreich gelungen, durch seine Verbündeten im deutschen Zollparlament selbst zu constatiren, daß die Majorität der durch das allgemeine Wahlrecht Deputirten, ebenso wie drei unter vier Regierungen einen engern Anschluß an den Nordbund nicht wollen, daß sie

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen