



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Küsten am Kanal La Manche vom militärischen Standpunkt. : 1. Der
Kanal von Dover bis Brighton.

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

trieben, matt leuchtet der Mond, die Schrecken der Finsterniß stehen ihnen bevor. Geistreich ist bei der Schilderung der ersten Menschen nach der Vertreibung dem Wasser, dem wahren Elemente der Thätigkeit und des beweglichen Lebens ein größerer Raum gegönnt, vollendet vor allem Abrahams Einzug in die lachenden Gefilde des gelobten Landes geschildert. Schirmer's vollständige Gewalt über die landschaftlichen Formen, die Anmuth seiner Linien, die Schönheit seiner Gruppen sind so bekannte Züge, daß es nicht nöthig erscheint, darauf noch aufmerksam zu machen. Obnehin lassen sich solche Eigenschaften durch Worte nicht verdeutlichen.

Gleich vollendet, vielleicht weniger geistreich, aber durch die einfache Größe noch ergreifender sind Prellers homerische Landschaften. Gleich den Helden, deren Leben und Leiden sie schildern, erscheint die Natur noch größer und mächtiger, als sie seitdem uns gewöhnlichen Menschenkindern entgegentritt. Die Stürme brausen gewaltiger, die Bäume wölben sich höher, die Zweige breiten sich reicher und breiter aus, das Meer birgt größere Schrecken in sich, aber auch der Genuß der Natur lockt süßer. Alle Formen des Auftretens der landschaftlichen Natur finden sich in Prellers Bildern verkörpert, die furchtbarste Leidenschaft und die selige Ruhe und die ganze Scala von Eindrücken, die dazwischenliegt, wird offenbar, überall aber fühlt man sich vom Hauche einer classischen Phantasie angeregt und von der edlen Wahrheit der Schilderung ergriffen. So weit es der Landschaftsmalerei möglich ist, einen epischen Ton anklingen zu lassen, ist es hier geschehen. Wirft man einen Blick auf die in der Nähe von Prellers Illustrationen aufgestellten Zeichnungen von Olivier und Johr, so erkennt man, daß Schirmer und Preller hier eine Richtung eingeschlagen haben, welche die Landschaftsmalerei schon vom Anfange des Jahrhunderts beherrschte; man erkennt aber auch, daß, wenn die Kunst der jüngsten Tage einen Fortschritt aufweist und Vorzüge über die Werke der ältern Generation besitzt, sie hier zu suchen und auch zu finden sind. Der poetische Geist ist geblieben, die Gewalt über die Formen ist gewachsen.

Springer.

Die Küsten am Kanal La Manche vom militärischen Standpunkt.

1.

Der Kanal von Dover bis Brighton.

Frühere Kriegereignisse hatten allenthalben und namentlich bei den Engländern den Glauben verbreitet, daß nur in den seltensten Fällen Festungen

den Angriffen von Flotten mit Erfolg widerstehen könnten, und daß diese, um es zu können, auf das Solideste erbaut sein müßten. Von dieser Idee ausgehend, befestigte England seine Seehäfen am mittelländischen Meer auf das stärkste, hielt aber keine Seefestung, welche andern Nationen angehörte, für fähig, sich auf die Dauer gegen die Angriffe seiner Flotte zu halten — eine einseitige Ansicht und Ueberschätzung der eignen Kräfte, welche ihm im orientalischen Kriege vor Sweaborg, Kronstadt und Sebastopol bittere Früchte trug. Nun kam man auf eine andere Idee. Mit tiefgehenden großen Schiffen ließen sich gut befestigte Häfen, wegen der Schwierigkeit das Fahrwasser zu finden, wegen der Leichtigkeit, mit der es unfahrbar gemacht werden konnte, nicht forciren, erbaute man daher eine ganze Flotille von eisernen Kanonenböten, die, mit wenigen schweren Geschützen bewaffnet, nur geringen Tiefgang hatten und mit Dampfmaschinen versehen wurden. Von diesen erwartete man bedeutende Erfolge, als unerwartet, und bevor man noch Gelegenheit gehabt hatte, sie in Masse vor den Feind zu bringen, und so deren praktischen Nutzen zu erproben, der Friede kam. Nur auf Offensivunternehmen richteten die Engländer der Hauptsache nach ihre Aufmerksamkeit und auf den Schuß der isolirten Seefesten des Mitterlandes, für die Befestigung der eignen Landesgrenzen geschah unendlich wenig, man verließ sich in dieser Beziehung wie früher auf die Unüberwindlichkeit seiner schwimmenden Festungen. Die gefährdeten Grenzen Englands sind die, welche dem Festlande am nächsten liegen, und am leichtesten von diesem aus erreicht werden können, mithin die am Kanal. Bisher waren die vorherrschenden Winde und Strömungen ein ganz besonderer Schuß derselben, der durch Anwendung der Dampfkraft bei Schiffen nur zu viel von seinem Werthe verloren hat. Beide gehen vorherrschend von Osten nach Westen, folglich mußte England daran denken, im Osten einen großen Kriegshafen zu haben, um mit Benutzung jener Naturkräfte Meister des Kanals zu bleiben. Hierzu eignete sich die Mündung der Themse am besten, und Sheerness ward zum Depotplatz erhoben, der vollständig günstig gelegen war, um den oben angedeuteten Zweck zu erfüllen; nur das Vorland brauchte umschifft zu werden, um durch die Straße von Calais in den Kanal selbst zu gelangen. — Der Central- und Haupthafen durfte aber kein andrer als Portsmouth werden, dessen geschützte Lage hinter der Insel Wight es den Angriffen feindlicher Flotten sowol, als dem Andrang von Wind und Wellen entzog. Dies ward auch der Hauptdepotplatz für die Kanal- und Mittelmeerflotten, und von hier segelten die Geschwader aus, welche einst die spanische Armada, später die Holländer und dann die vereinigten Spanier und Franzosen schlugen. Die Engländer waren mit diesen Festungen so vollständig Herren des Kanals, daß die Franzosen es in den letzten Kriegen kaum mehr wagten, ihre befestigten Häfen zu verlassen. Da drohte 1808 Napoleon mit

einer Landung von Boulogne aus; zwar hatte er nicht über eine große Kriegsflotte zu gebieten, immerhin war aber eine Invasion, wenn Wind und Wetter den Transport von Truppen auf flachen Schiffen erlaubten, denkbar, und einmal mit einer Armee auf englischem Boden, würde er sich schon zu helfen gewußt haben. Damals suchten die Engländer ihre Küsten durch Befestigungen zu schützen, die Zeit drängte, und es entstand rasch jene Uferbefestigung, die heute noch existirt. — Dover, der erste der sogenannten „fünf Häfen“ (Cinque ports), ist der östliche Flügelpunkt derselben. Ein altes, auf einer steilen Höhe liegendes römisches Castell ward aufs neue befestigt, und auf den jenseitigen Höhen, getrennt von einer Straße, die durch eine Einsattelung nach der unmittelbar am Ufer liegenden Stadt führt, mehre geschlossene Redouten aufgeführt; auch legte man einige Batterien am Meeresufer selbst an und errichtete dergleichen auf dem Hange des Berges, auf dem das Castell liegt, nach Osten zu. Von der offenen Stadt selbst, die nicht einmal einen einfachen Wall hat, führt eine kleine in den Felsen gehauene Wendeltreppe nach dem Hafen, deren Eingang von einem kleinen Werke vertheidigt ist; diese und jener oben erwähnte Weg sind die einzigen Communicationen zwischen der Stadt und den Festungswerken. Um dem nicht sehr geräumigen Hafen eine größere Ausdehnung zu geben, hat man vom Westen der Stadt aus, wo die Felsen sich schroff in das Meer herabsenken, einen hohen Molo (breakwater) vorgetrieben, welcher den Fehler hat, daß er das Feuer der im Osten gelegenen Uferbatterien und die Umsicht aus denselben sehr beschränkt, und der einzige Punkt, wo eine Batterie mit Vortheil anzulegen wäre, ein kleines Plateau, das gleich einer Bastion vorspringt, ist nicht zur Anlage einer solchen, sondern zum Bau des ersten Gasthauses der Stadt, „Lord Wardens Hotel“ genannt, benutzt worden. Infolge dieser Uebelstände hat eine von Westen kommende angreifende Flotte von den Uferbatterien so lange nichts zu fürchten, als sie hinter den Molen bleibt, und ist dort nur dem Feuer des Castells und der Redouten ausgesetzt, da dies aber nicht anders als bohrend sein kann, weil diese hoch über dem Wasserspiegel liegen, so bringt es eben keine zu große Gefahr. Der Weg, welcher nach dem Hafen führt, ist fast nirgend bestrichen, und liegt fast überall im todten Winkel. Die Hauptverbindung, die Eisenbahn, welche von London kommt, geht von Follstone aus oft dicht am Ufer hin, und kann an einzelnen Stellen von Schiffen aus beschossen werden. Dieser Flügelpunkt ist nach dem, was wir gesehen und hier gesagt haben, zu schwach, um als Anlehnungspunkt gelten zu können, die Stadt ist ohne Mauer, und würde sofort durch Landung von Truppen in Bötten genommen werden können; diese würden dann auf dem eben beschriebenen Wege die Häfen hinter den Redouten zu erreichen suchen, die, trotzdem daß sie letztere im Bereich des Büchenschusses dominiren, doch nicht in das Festungsnetz gezogen sind, weil man an einen derar-

tigen Angriff von der Landseite nie gedacht hat. Küstenbefestigungen allein, ohne derartige Sicherungen sind immer fehlerhaft, namentlich bei irgend wichtigen Punkten, deren Verlust große Nachtheile bringen könnte. Das Terrain um Dover ist von der Art, daß man mit Leichtigkeit eine Festung ersten Ranges aus ihm machen könnte, was auch seine strategische Lage, als der französischen Küste am nächsten, als Stütz- und Flügelpunkt der ganzen Befestigung der Südküste Englands gebieterisch zu fordern scheint. Keine Festung liegt zwischen hier und London, der Weg dahin ist für eine hier gelandete feindliche Armee vollständig offen. Dover hat ohne ein befestigtes Lager keinen Werth, denn wie es ist, kann es mit wenig Truppen beobachtet und unschädlich gemacht werden, sobald diese westlich gelandet sind und festen Fuß gefaßt haben. Von Dover aus beginnt die 1808 errichtete Uferbefestigung, bestehend aus einer Reihe kleiner runder Kasemattirter Thürme, die sich längs der ganzen Südküste hinziehen. Diese Thürme liegen bald unmittelbar am Strande, bald auf den Höhen oder den Hängen, welche erstere begrenzen, und sind in beiden letzteren Fällen von Gräben mit crevetirten Escarpen und Contreescarpen umgeben, über welche eine Zugbrücke führt. Sie fassen höchstens 60 bis 100 Mann, und können nur mit wenigen Geschützen armirt werden. In Friedenszeiten sind sie meist ohne Garnison, und nur von einem Wächter bewohnt. Die Entfernung, in welcher sie voneinander stehen, ist verschieden, doch jedenfalls zu groß, als daß sie einer Landung irgend ernstern Widerstand entgegensetzen könnten. Sie sind rein verlorne Posten, und würde, im Fall der Feind vordränge, ihre Garnison allemal kriegsgefangen werden. Derartige Werke können für die Vertheidigung des Landes nur von Vortheil sein, wenn sie an Sperrpunkten liegen und nicht umgangen werden können, oder wenn hinter ihnen ein Centralwerk liegt, von dem aus sie Unterstüzung erhalten können. Ein solches fehlt aber gänzlich, und überall sind sie sich vollständig selbst überlassen, und ihr Werth kann in Folge dessen nicht höher angeschlagen werden, als der von Warttürmen überhaupt. Auf der Distanz zwischen Dover und Hythe, das als der zweite der Cinque ports einige Uferbatterien besitzt, welche jetzt mit schweren Geschützen bewaffnet werden, liegt der Hafen von Follstone, der nur von einigen jener Thürme beschützt wird, während er sich Boulogne gegenüber sieht und einen bedeutenden Handel treibt. In Boulogne haben die Franzosen ein stehendes Lager. Ein gleiches legten die Engländer auf den rückwärtigen Höhen zwischen hier und Dover an (Shorncliffe) — da es aber nicht befestigt ist, hat es keinen andern Werth für die Küstenvertheidigung, als den, daß man von hier aus die vom Feinde zunächst bedrohten Punkte mit Truppen verstärken kann. Wenn die Engländer meinen, mit diesem Lager denselben Zweck zu erreichen, als die Franzosen im Ernstfalle mit dem von Boulogne, so irren sie sich vollständig. Zuerst hat Frankreich nie eine Lan-

dung englischer Truppen zu besorgen, bedarf also zum Schutze seiner Küsten der großen Lager nicht, diese haben hier keinen defensiven, sondern einen offensiven Zweck, wenn sie auch strategisch betrachtet nach Defensivgrundsätzen d. h. in unmittelbarer Nähe von Festungen angelegt sind. - Betrachten wir die kleine, obenerwähnter gegenüberliegende Strecke von Dünkirchen bis zum Ausfluß der Somme, also bis zu der an diesem Flusse liegenden Festung Abbeville, so würde es nur einem sehr zahlreichen Feinde möglich sein, auf dieser Fortschritte zu machen, wenn er auch glücklich gelandet wäre; denn er würde bei seinem Vorrücken in ein Netz von Festungen gerathen, die ihn so lange aufhalten würden, bis bedeutende Verstärkungen aus dem Innern Frankreichs herangezogen worden wären, die ihn zum Rückzuge zwingen würden. Der Flügelpunkt dieses Abschnittes ist das stark fortificirte Dünkirchen mit einem besetzten Lager. Von Calais aus kann der Feind nicht vorgehen, weil er sonst von ersterem aus flankirt ist und auf die Festungen St. Omer, Aire, Douai und Arras treffen würde, die wieder das mächtige Lille in der rechten und Amiens in der linken Flanke haben. Aus diesem ergibt sich die Unmöglichkeit einer feindlichen Invasion auf dieser Strecke, folglich — da man der Truppen in dem Lager von Boulogne zur Vertheidigung derselben nicht bedarf — sein Offensivzweck. Betrachten wir nun aus demselben Gesichtspunkte die Küsten der Grafschaft Kent von Dover bis Hythe, so ist letzterer Platz auch nur schwach von Küstenbatterien vertheidigt, und das Lager von Shorncliffe, das einen reinen Defensivzweck haben muß, ist, wie bemerkt, gar nicht besetzt, nur in seiner Fronte nach dem Meere zu befinden sich zwei jener eben geschilderten Thürme, auch in seinem Rücken oder seinen Flanken hat es keine Festungswerke, mithin hat es gewiß keinen höheren Werth, als den von uns ihm früher beigelegten. Eine Eisenbahn geht von Brighton, weiter östlich gelegen, nach London, der Weg, der von hier dorthin führt, ist der kürzeste und gefahrloseste, um nach der letztern Stadt, dem Centralpunkte des Reiches zu gelangen und diese nebst der Themse in seine Gewalt zu bekommen. Kein Fluß, kein Gebirge tritt hier den Operationen eines Invasionsheeres nur irgend hemmend entgegen, keine Festung, kein besetztes Lager versperrt den Weg, und die Gegend ist so reich, daß eine Armee sich rein von Requisitionen erhalten kann, ohne wegen ihrer Existenz an die Flotte gebunden zu sein, wie es z. B. die englisch-französische Arimarmee war.

Das Lager von Aldershot, das in der Nähe liegt, ist nicht besetzt und kann nur als concentrirtes Cantonnement betrachtet werden, das insolge seiner Bauart unendlich leicht in Brand geschossen werden kann, so daß die Truppen gezwungen sind, es zu verlassen. Gehen wir nun an der Küste weiter, so kommen wir auf die Seefestung Portsmouth. Die Entfernung zwischen hier und Dover beträgt ungefähr 40 Meilen, und diese ganze Strecke läge, da sie

nicht von Festungen geschützt ist, einer feindlichen Invasion ziemlich offen, wenn man nicht auf andere Weise für Schutz gesorgt hätte. Diesen Schutz erhält sie in hohem Grade von zwei Flotten, deren eine in Sheerness, die andere in Portsmouth stationirt ist, die ein feindliches Geschwader flankiren, und jeden feindlichen Versuch hier zu landen durch einen concentrischen Angriff von beiden Seiten vereiteln würden. Dagegen trafen die Franzosen Vorkehrungen, sie mußten eine Seefestung schaffen, deren Hafen geräumig genug war, um eine Flotte bergen zu können, die an Schiffszahl den beiden obigen die Spitze bieten konnte, wo nicht überlegen war, und zu einer solchen Festung ward Cherbourg ausersehen, das, in dem eingehenden Winkel einer weit vorspringenden Landspitze der Bretagne gelegen, in der neuesten Zeit eine Bedeutung erhalten hat, die England nicht verkennen sollte. Denn handelt es sich vor der Hand auch nicht um eine Invasion seitens Frankreichs, so handelt es sich ganz gewiß darum, im Kanal und den angrenzenden Meeren Mittherrscher zu sein. Wenn die Mitglieder des Unterhauses, die bei Gelegenheit des Besuchs der Königin Victoria in Cherbourg waren, die Gefahr, welche diese Festung England bringen kann, die ganze Wichtigkeit des Places nicht erkannt haben, so ist das eine Blindheit, die man nur beklagen kann. Bei einem Meeting sagte Lindsay, er habe wol einen bedeutenden Hafen, eine große Festung, aber keine Schiffe gesehen. Das mag richtig sein, aber mehr wollte der Kaiser vermuthlich auch den Briten nicht zeigen; sie sollten eben nur die Festung und ein Prachtschiff sehen; die Flotten, die wahrlich nicht unbedeutend sind, liegen in andern Häfen. Sie können jedoch, wenn nöthig, sehr rasch concentrirt sein, da sie nicht gleich der britischen in allen Meeren zerstreut sind, und die des mittelländischen Meeres können mit Anwendung der Dampfkraft, und da sie von Gibraltar nicht abgesperrt werden können, (dieses ist bloß nach dem Hafen, nicht nach der Meerenge zu befestigt) binnen fünf Tagen im Kanal erscheinen. Die Erinnerung an die Schlacht von Trafalgar wird sie nicht daran hindern, und der Trost, daß die Franzosen keine so guten Seeleute seien als die Briten, ist ein sehr leidiger. England hat die Seeleute, welche Nelsons Schlachten schlugen, auch nicht mehr, es wird ihm ungemein schwer, seine Flotten zu bemannen, weil die Matrosen den Dienst auf Kauffahrern vorziehen. Man kann das aus den darüber jüngst gepflogenen Parlamentsverhandlungen ersehen, und die Vorgänge an den Küsten der Krim sollten der Regierung mindestens Vorsicht lehren. An den Schlangeninseln waren die Franzosen eher concentrirt als die Engländer, bei Cupatoria rascher ausgeschifft, bei dem Angriff auf Kinburn kamen die mit ihnen gleichzeitig abgesegelten englischen Kriegsschiffe grade zwei Stunden nach beendetem Bombardement an. Sich selbst zu überschätzen, und seinen Gegner zu gering zu achten, führt immer zu verhängnißvollen Resultaten. Daß man seit der

Militärs die Sache etwas anders ansieht, beweist die schleunige Bewaffnung der oben geschilderten englischen Batterien und Befestigungen mit Geschützen des schwersten Kalibers, von denen wöchentlich mehre Batterien von Woolwich abgesendet werden. Es ist dem l'empire c'est la paix einmal nicht vollständig zu trauen, und dem Kaiser stehen gegen England ganz andere Mittel zu Gebote, als ehemals seinem Oheim. Die Vervollkommnung im Maschinenwesen muß einen überwiegenden Einfluß auf die Kriegführung überhaupt ausüben, Dampfwagen und Dampfschiffe kürzen alle Entfernungen ab, letztere überwinden widrige Winde und Strömungen, sie gestatten Seegefechte zu engagiren und abzubrechen, ohne vom Wetter sehr abhängig zu sein, sie begünstigen ein rasches, selbstständiges Manövriren, und eine Schlacht wie die war, wo die spanische Armada von den Engländern zerstört wurde, dürfte so leicht nicht wieder vorkommen.

Steirisches Almleben.

Die Alm hat ihre unvergänglichen Zauber, und wer aus den Thälern einmal hinauf kann, dem wird die Mühe des Bergsteigens reichlich belohnt. Es weht doch eine andere Luft da droben, es erweitert doch die Brust, einmal den Bergriesen Aug in Aug gegenüberzustehen, in reinerer Atmosphäre all die lieblichen Farbenspiele des kommenden oder scheidenden Gestirns im weiten Umblitz zu überschauen, fern von dem summanden Geschwirr des Dorf- oder Feldlebens sich mit dem Gefühl des Allein- und Geborgenseins zu durchdringen, aufzuathmen, in großartiger Naturumgebung sich selbst zu vergessen.

Ein Duzend, oder weniger, Holzhäuschen stehen umher. Sie sind noch leer, denn die Schneewetter sind noch nicht ganz vorüber. „Mailüsterl“ wehen im Thal, aber droben gibts noch alle Morgen glitzernde Silberdecken. Vor Ende Mai kommt kein Leben in die Almhütten und mit dem Anfang oder Ende September ist das Almleben schon wieder vorüber. Um so einsamer und feierlicher ist noch hier zwischen den leeren Häuschen. Ein jedes hat seinen umzäunten Krautgarten, seinen hölzernen Anbau für zehn bis zwölf Kühe, für etliche Schweine und Ziegen, auch wol für Hühner. Viereckige, übereinandergelegte Fichtenbalken, an den Winkeln des Hauses mittelst Ausschnitten