



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Norddeutsche Kriegshäfen : 4. Das künftige Depostsystem und sein  
Schutz.

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

Volkess umfasst: er hat den festen Punkt gefunden, an welchem die Hebel zur Verwirklichung seiner Hoffnungen und Wünsche angelegt werden können.

Das Ziel, das den Patrioten von 1815 in den Wolken zu liegen schien, steht heute auf fester Erde und nur die Blinden können den Weg, der an dasselbe leitet, verfehlen, seit jene Irr- und Nebenwege früherer Zeit verschüttet und zerstört sind, die einzig an den Abgrund der Staatslosigkeit führen konnten. Nur zwischen dieser und der Nachfolge Preußens haben die Deutschen zu wählen, welche noch nicht am Ziel stehen. Wählen sie nicht selbst, so wird für sie gewählt werden müssen.

### Norddeutsche Kriegshäfen.

#### 4. Das künftige Depotsystem und sein Schutz.

Durch den Beschluß über die Marineanleihe, welche der norddeutsche Reichstag während der letzten Hälfte seiner Session gefaßt hat, sind die Befürchtungen glücklich beseitigt worden, welche sich in Sachen unseres Marine- und Küstenbefestigungswesens an den Conflict geknüpft hatten, der durch die Annahme des Miquelschen Amendements zum § 17. und die Stellung des Bundesraths zu demselben heraufbeschworen worden war. Indem wir unsere Besprechung der seit Jahren für nothwendig erkannten Pläne zur Befestigung unserer Nord- und Ostseeküsten neu aufnehmen, geben wir uns der Hoffnung hin, in einer nicht all' zu fernen Zukunft über die Ausführung dessen berichten zu können, was zur Zeit des Bundestages immer nur Gegenstand patriotischer Wünsche und Hoffnungen gewesen war. —

Nach den Ausführungen des vorigen Artikels hätten wir danach zu streben, daß außer dem Hauptkriegshafen Kiel noch fünf Hauptmarinestationen in der Ostsee angelegt werden, besetzte Stationen, welche zwar keine Vorrichtungen für Neubauten, aber doch einen für die größten Schiffe genügenden Liegehafen mit wenigstens einem Dock sowie Reparaturwerkstätten enthielten, um jede Beschädigung ausbessern zu können, ferner Magazine zur Ergänzung ausgegangener Vorräthe u. s. w. Diese Stationen würden sein: für Schiffe bis zu 20 Fuß Tiefgang: Swinemünde (in Verbindung mit Wolgast und rückwärts Stettin) und für Schiffe jeder Größe: Dyrhöft, der jasmunder Bodden auf Rügen (in Verbindung mit Stralsund und Greifswald), das wohlenberger Biek bei Wismar, Höruphaß-Alsensund (in Verbindung mit der apenrader und der flensburger Förde) sowie allenfalls

Geernförde. Außer diesen Hauptmarinestationen gälte es aber noch, die geeigneten größeren Flußmündungen an unseren Küsten zur sicherer Aufnahme kleinerer Fahrzeuge einzurichten und hier befestigte Marindepots anzulegen, wo die Schiffe ihre Vorräthe, namentlich ihre Kohlen ergänzen, leichte Beschädigungen der Takelage unbehelligt ausbessern und wo Kanonenboote vielleicht sogar ausgeschluppt werden könnten.

Solche befestigte Marindepots anzulegen würde sich nun an den folgenden Orten empfehlen. Zunächst wäre im äußersten Osten Memel mit seinen Befestigungen, welche den Eingang ins kurische Haff vertheidigen, zu nennen; solche Befestigungen sind hier schon von Preußen auf seine eigene Hand begonnen und während des Nothstandes im letzten Winter durch 210 Arbeiter fortgeführt worden, sodaß es nicht allzuviel Schwierigkeiten bieten würde, Memel zu einem derartigen befestigten Marindepot umzugestalten. Dasselbe gälte demnächst von Pillau, dessen Befestigung gleichfalls bereits in Angriff genommen worden ist und den Eingang ins frische Haff deckt, also mittelbar Elbing und Königsberg schützt. Die Befestigungsarbeiten und die Hafensbauten in Pillau, die im letzten Winter während des Nothstandes trotz des Frostes 75 Arbeiter dauernd beschäftigten, dauern noch immer fort: die Vordermole, aus Feldsteinen und Cement ausgeführt, wird bei 1800 Fuß Länge und bei 22 Fuß Breite in der Sohle, 10 Fuß auf der Krone sowie bei 10 Fuß Höhe über dem Wasserspiegel etwa 300,000 Thlr. kosten und im Ganzen voraussichtlich 3 Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen. Der frühere Ausfluß des frischen Haffs, das Lochstädter Tief, ist jetzt versandet, sodaß die Eisenbahn von Pillau nach Königsberg darüber geht; statt dessen ist ein neuer Hafen mit Leuchthurm angelegt. Das nächste Marindepot wäre Neufahrwasser-Weichselmünde in Verbindung mit Danzig und seiner Werft, die jedenfalls im gegenwärtigen Umfang erhalten bleiben muß und dann durch die Nähe der schützenden Station Orhöft an Werth gewänne. Besonders lebhaft hat sich für die Handelsmarine wie für die kleineren Fahrzeuge der Kriegsmarine immer der Wunsch nach einem Sicherheitshafen nahe der kassubischen Spitze von Pommern (Beeser-Hoofd) geltend gemacht, und man hat deshalb vorgeschlagen bei dem Küstendörchen Leba am gleichnamigen Küstenfluß, welcher sich westlich der Stadt zum 50,000 Morgen großen Lebasee erweitert, einen Nothhafen anzulegen. Da indessen der  $\frac{1}{2}$  Meile lange Durchbruch vom Lebasee nach der Ostsee an der Mündung bis auf 3 Fuß versandet ist und jeder andere Durchstich einer gleichen Versandung ausgesetzt wäre, so hat man projectirt, den östlich von Leba gelegenen Sarbäkersee hierzu zu benutzen, der 1 Meile lang,  $\frac{1}{4}$  Meile breit ist und sehr wenig Zuflüsse enthält, also in sehr geringem Grade der Ablagerung von Sinkstoffen ausgesetzt ist. Ein Durchstich nach der See würde nur 1000

Schritt Länge haben müssen, und eine Ausbuchtung dieses schmalen Durchstichs sowie des westlichen Theiles des Sees auf 21 Fuß würde diesen Hafen auf gleichen Werth wie den Swinemünder bringen, falls man die Einfahrt zwischen zwei 1500 Schritt langen Molen genau nördlich bis zur 4 Fadentiefe hinausführte, einen Leuchtturm erbaute und am Westufer des Sees ein Bollwerk anlegte. Da indessen allein die Molen mit Faschinenbettung 810,000 Thlr., mit Betonbettung über 1 Million kosten würden, so scheint uns das Project dieses allerdings sehr wünschenswerthen Noth- und Zufluchts Hafens zwischen Oder und Weichsel nicht viel Aussicht auf Verwirklichung zu haben. — Weiter nach Westen kommen noch drei Punkte der pommerischen Küste, an welchen man die Anlage von Nothhäfen gewünscht hat, und wo im Fall der Ausführung solcher Anlagen natürlich Marine-Depots errichtet werden müßten, obwohl gegenwärtig noch nicht einmal die flachgehenden Panzerfahrzeuge mit  $13\frac{1}{2}$  Fuß Tiefgang in die Mündung dieser Küstenflüsse einlaufen können. Stolpmünde am Küstenflüßchen Stolpe, unterhalb der gleichnamigen Stadt, Rügenwalde am Küstenflüßchen Wipper, und Colberg nahe der See an dem Küstenflüßchen Persante; jedenfalls verdient von diesen drei Punkten Colberg als die größte Stadt (13,000 Einwohner) den Vorzug, da es schon Festung ist und bereits einen, wenn auch unbedeutenden Hafen und Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande besitzt. Die unbedeutenden Strandschanzen, deren die Mündung der Dievenow zum Schutz von Cammin gegen leichte feindliche Fahrzeuge bedarf, und die Werke, welche die Peenemünde zum Schutz von Wolgast (dem Stammort der pommerischen Herzöge) und der Einfahrt ins kleine Haff bereits angelegt worden sind, können wir füglich als Flankenwerke der Marinestation von Swinemünde auffassen. Auch Greifswald und Stralsund würden in die Vertheidigungssphäre der Marinestation Rügen fallen.

Der Saaler Bodden dagegen, ein tief eingeschnittener Meerbusen einige Meilen weiter westlich, den das Marineministerium früher zur Anlage eines Kriegshafens in Rücksicht gezogen hatte, könnte möglicherweise als ein besetztes Marindepot leicht von hohem Nutzen sein, das dann auch die Stadt Barth mit ihrer bedeutenden Rhederei decken würde. Ähnliches gilt von Warnemünde am Ausfluß der Warnow, dem lebhaftesten mecklenburgischen Handelshafen, den jährlich über 700 meist große Schiffe besuchen. Warnemünde ist eigentlich der Hafenort für das 2 Meilen südlicher gelegene Rostock, einer Stadt von 27,000 Einwohnern, welche der größte deutsche Rhedeplatz der Ostsee ist und in dieser Beziehung noch über Danzig und Stettin steht, wie es auch durch seinen 420 Fuß hohen Petri-thurm als eine 5 Meilen in See sichtbare Landmarke für die Seefahrer einzig dasteht und poetische Gemüther an die Statue der Athene Polias im

alten Athen erinnert, die auch den Schiffen beim Dupliren des Cap Sunion als Landmarke diente. Die Warnow ist bei Rostock noch 8—10 Fuß tief und daher durch Kanonenboote direct zu erreichen. Als während des dänischen Krieges 1864 der Plan ventilirt wurde, von Dornbusch unsere Kanonenboote nach Schleswig oder wenigstens zunächst nach Fehmarn zu schicken und mit den Landarmeen cooperiren zu lassen, kam auch Warnemünde wie weiterhin Wismar und Travemünde als einer der drei Häfen in Betracht, in welchen die Kanonenboote während ihrer 30 Meilen langen Ueberfahrt vor überlegenen Feinden Deckung finden konnten. Bekanntlich ist die Ausführung dieses Plans unterblieben, weil die Entfernung zwischen Dornbusch und Warnemünde immer noch über 15 Meilen beträgt, die Formation der preussischen und meklenburgischen Küsten an dieser Stelle aber so steil zur See abfällt, daß zu wenig flaches Wasser übrig bleibt, in welches die Kanonenboote sich weit genug vor den Schüssen größerer tiefgehender Schiffe zurückziehen könnten. Andererseits war aber eine directe Ueberfahrt nicht zu wagen, weil die Kanonenboote höchstens 9 Knoten Schnelligkeit erreichten und behufs Zusammenbleibens mit den schlechtesten Läufern nur  $7\frac{1}{2}$  Knoten machen durften, bei westlicher Brise und Seegang noch weniger (5—6 Knoten) machten, während die größeren dänischen Schiffe von ihrer 10—11 Knoten Fahrt durch den Seegang viel weniger verleren und auch im Gebrauch der Geschütze nicht gehindert werden wie die Kanonenboote. — Da Wismar vollständige Marinestation werden muß, wäre das nächste besetzte Marindepot in Travemünde, dem Hafen der schönen alten Hansestadt Lübeck anzulegen, wo sich ja im letzten dänischen Kriege (ebenso wie in Wismar und an verschiedenen Punkten Nügens und Holsteins) ein Kohlendepot befand. Dagegen würde, falls der Nordostseecanal in der neustädter Bucht seinen Ausgang erhält und dann durch den hämelsdorfer See als Binnenbassin geführt wird, Travemünde zu einer bloßen Flankenbefestigung für die große Marinestation werden, welche an der östlichen Canal-mündung anzulegen wäre und ihren sicheren Binnenhafen eben im hämelsdorfer See erhielte. Vorläufig aber, vor der Vollendung des Nordostseecanals ist hier an der Mündung der Trave mit ihrer Erweiterung zum portnitzer Wiek und ihrem (2 Meilen von Lübeck entfernten) Leuchtthurm auf jeden Fall ein besetztes Marindepot zu etabliren, um so mehr, als Travemünde jetzt von der Handelsmarine weniger in Anspruch genommen ist wie früher, wo die Trave nur 14 Fuß tiefgehenden Schiffen Eingang gestattete. Seit der Anlage umfassender Wasserbauten kommen aber große Schiffe bis zur Stadt Lübeck, die natürlich durch die Befestigung des Depots in Travemünde gegen feindliche Flottenangriffe mit gedeckt würde.

Da die tiefer Fährde selber Hauptkriegshafen ist, Eckernförde zur Ma-

rinstation werden dürfte, und die flensburger Förde — die sich übrigens nach dem Urtheil kompetenter Marineofficiere ebenso wie Kiel oder das wohlensberger Wiek binnen zwei Jahren in einen vollständigen Kriegshafen verwandeln ließe und deshalb noch im Anfang d. J. behufs Anlage einer Flottenstation in Betracht gezogen wurde — ebenso wie die apenrader Förde in die Vertheidigungssphäre der Station Höruphaff-Alsensund fallen, bliebe als einziger Punkt zur Anlage eines Marindepots und zwar als westlichstes Depot dieser Art noch die Schlei mit Kappeln übrig, das den Zugang zur Stadt Schleswig beherrscht und sich namentlich gut zur Stationirung eines Theils unserer Kanonenboote eignet, während allerdings die Nordsee mit ihren Watten das für Fahrzeuge dieser Classe bestbeschaffene Terrain ist.

Die Anlegung derartiger besetzter Kohlenstationen für kleinere Schiffe nördlich von Apenrade in der gjenner Bucht hinter der Insel Barsöe, in der haderslebener Förde und in Heilsmünde bei Christiansfeld dürfte bei der Nähe der Alsensundposition nicht gar zu nöthig sein: überdies wären dieselben wegen der Nähe Fühnens stets gefährdet, wenn man nicht Befestigungen von einer Stärke anlegen will, deren Kostspieligkeit zu ihrer Wichtigkeit in gar keinem Verhältniß steht.

Die Befestigung der ganzen, mehr als 180 Meilen langen Küstenstrecke Norddeutschlands von Memel bis Emden war in den letzten Jahrzehnten schon mehrfach Gegenstand von Ermittlungen und Verhandlungen zwischen den einzelnen Regierungen der deutschen Küstenstaaten und der ehemaligen deutschen Bundesversammlung gewesen, ohne daß es zur Feststellung, geschweige denn zur Ausführung eines gemeinsamen und einheitlichen Vertheidigungssystems gekommen wäre. Preußen erkannte damals nur zu deutlich, daß an dem Schutz der großen Handels- und Stapelplätze der norddeutschen Flüsse und Ströme nicht nur die Küstenstaaten, sondern auch die Binnenstaaten Deutschlands wesentlich interessiert seien, sowie daß die Zerstörung eines Hafens und eine feindliche Landung an der Küste den Handel und die Gewerbethätigkeit bis tief in das Innere zu gefährden im Stande sei. Infolge dessen ergriff Preußen 1859 die Initiative zu einer gemeinsamen Behandlung der Sache durch Einsetzung einer Commission, welche zunächst die allgemeinen für die Vertheidigung der Küste anzuwendenden Principien feststellte. An diese Commission schlossen sich dann unmittelbar auf Anregung der preussischen Regierung zwei andere Commissionen, von denen die eine mit Zustimmung der deutschen Bundesversammlung arbeitete, indem sie, aus Vertretern der sämtlichen norddeutschen Küstenstaaten bestehend, eine gründliche Reconnoissance der ganzen Küstenstrecke vornahm und demnächst die Bearbeitung der generellen Entwürfe für die erforderlichen fortificatorischen Anlagen ausführte. Die zweite jener Commissionen ward von der deutschen

Bundesversammlung selbst niedergesetzt und am 12. April 1862 nach Hamburg berufen, um als Specialcommission eine nochmalige Prüfung der genannten Vorschläge vorzunehmen. Obgleich diese Arbeiten ein reiches Material zur Beurtheilung aller auf die Küstenvertheidigung und speciell die Küstenbefestigung bezügl. Verhältnisse lieferten, so konnte die Verwirklichung der aufgestellten Projecte doch nicht erzielt werden, da die Verhandlungen der Specialcommission sehr bald den Boden der rein militärischen Suppositionen verließen und die Separatinteressen einzelner Küstenstaaten in den Vordergrund zogen.

So strebte namentlich Hannover dahin, den von ihm mit schwerem Gelde künstlich geschaffenen, aber wegen der geringen Tiefe, der Verschlickung und der gewundenen Eingangschleuse zum Kriegshafen für schwere Schiffe doch nicht geeigneten Hafen Geestemünde zum Bundeskriegshafen der Nordsee zu machen und sich die 1½ Millionen zur Einrichtung desselben von Bundeswegen zusichern zu lassen. Die Mehrheit der Regierungen war, aus Besorgniß vor preussischen „Machtgelüsten“ diesen Wünschen geneigt, obgleich Preußen seinen Kriegshafen an der Jahde, der von allen genannten Mängeln frei ist, und dessen Vollendung damals für das Jahr 1864 in Aussicht stand, mit weit geringeren Kosten anbot. Es geschah das zu derselben Zeit, wo man über die Erbauung eines Werkes bei der Jungfernbrücke in der Wesermündung (für 5—600,000 Thlr.) und ebenso über Aufstellung einer Nordseeflotte von 6 Panzerfahrzeugen und 3 Kanonenbooten nur mit Mühe schlüssig geworden war und verfügt hatte, daß die Ostseeflotte nur 2 Panzerfahrzeuge erhalten sollte. Früher, vor dem Aufkommen der Panzerschiffe hatte man, wie wir in einem früheren Artikel erwähnten, sogar nur hölzerne Schraubenkanonenboote erbauen wollen, 70 für die Ostsee (davon 20 für die preussische, 40 für die pommerische, 10 für die mecklenburgische und lübische Küste) und 40 mit 2000 Mann Besatzung für die Nordsee (10 für die Elbe, 10 für die Weser, 15 für die Jahde, 5 für den Dollart d. h. Emden), und zwar 10 solche zu 3, 20 zu 2, 10 zu 1 Geschütz, letztere bei 4 Fuß Tiefgang, während von der Gesamtzahl, 110, überhaupt 20 Boote je 3 Geschütze, 50 je 2, 40 je 1 Geschütz führen und bei einer Gesamtstärke von 200 Geschützen 5 Mill. Thlr. kosten sollten. Nun hat sich zwar seitdem und namentlich im letzten dänischen Kriege gezeigt, daß Kanonenboote dieser Art nicht so viel Schnelligkeit und Fähigkeit zu Offensivstößen haben, als man früher annahm, aber wir glauben doch, daß man gegenwärtig den Werth dieser Fahrzeuge im allgemeinen zu sehr unterschätzt. Gerade auf ihrem eigentlichen Terrain, in den Watten der deutschen Nordseeküsten mit ihrer wechselnden und stets geringen Wassertiefe, werden sie gegenüber tiefer gehenden Schiffen eine große Ueberlegenheit zeigen, während im letzten dänischen Kriege, der nur Actionen in tiefem Fahrwasser bot,

umgekehrt die großen Schiffe durch ihre Schnelligkeit und die Fähigkeit, ihre Geschütze auch bei Seegang ruhig zu bedienen, entschieden das Uebergewicht hatten und die Kanonenboote an den Küsten fest legten. Anders ist es bei einem Angriff feindlicher Schiffe auf unserm rügenschen Binnengewässer oder unsern Nordseeküsten, namentlich wenn die Kanonenboote von Offizieren geführt werden, die seit den neuerdings ausgeführten Vermessungen an dieser Küste eine vollkommene Kenntniß aller jener vielverschlungenen Canäle haben, welche sich zwischen den Inseln, dem Festlande und den für den Feind so gefährlichen Sandbänken hinziehen. Hier gilt immer noch, was man früher an den Kanonenbooten gerühmt hat: da, wo es sich um die genaue Kenntniß des Eintritts von Ebbe und Fluth handelt oder um die Benutzung der tieferen Rillen wird selbst der beste feindliche Seeoffizier bei aller Vorsicht seine leichtesten Schiffe oft aufsitzen und dem Vertheidiger zur Beute werden sehen. Die deutschen Kanonenboote aber, bei Fluth über die Bänke wegdampfend, bei Ebbe sich in die tieferen Canäle zurückziehend werden ihm dermaßen zu thun machen, daß er von dem Gedanken ablassen muß, seine eigentlichen Landungsboote auszusetzen. Ueberdies ist der Feind gezwungen, nur bei Fluthzeit zu operiren: sobald die Ebbe eintritt, haben seine Operationen ein Ende und etwa gelandete Truppen würden von seiner Flotte abgeschnitten sein. Gute mit schweren gezogenen Geschützen bewaffnete Kanonenboote können selbst der außenliegenden Flotte manchen Schaden thun.

Man denke sich z. B. eine feindliche Fregatte, oder wenn die Kanonenboote je einen 300 Pfünder führen, selbst ein Panzerschiff, von mehreren Kanonenbooten angegriffen. Die schwere Fregatte bietet eine große, leicht zu treffende Zielscheibe dar, während ihre Gegner mit dem niedrigen Rumpfe schwer zu treffen sind, wenn sie sich in gehöriger Distanz halten: das Feuer des großen Schiffs ist excentrisch, während das seiner Gegner concentrisch ist und leicht wird es dem letzteren möglich sein, ein paar Granaten in der Wasserlinie so richtig anzubringen, daß das große Schiff gezwungen ist, den Kampf aufzugeben. Das beste praktische Beispiel hierfür liefert das Seegefecht von Helgoland aus dem Jahre 1864, wo unsere Kanonenboote „Bliz“ und „Basilisk“ ohne Schaden zu nehmen die dänischen Schiffe beschossen und mit ihren Sprenggeschossen die beiden dänischen 44 Kanonenfregatten „Niels Juel“ und „Thylland“ (Jütland) so beschädigten, daß die erstere den Kampf ganz abbrechen mußte. Vor allen Dingen ist aber für diese Aufgabe bei der Küstenvertheidigung, Panzerschiffen gegenüber, ein ganz schweres Kaliber nöthig. Neuerdings hat man in England ein kleines Kanonenboot, die „Staunch“, gebaut, das im Bug einen 300-Pfünder trägt und bei seiner niedrigen Lage über Wasser, obwohl es nicht gepanzert ist, dennoch Panzerschiffen sehr gefährlich werden kann. Während wir für den auswärtigen

Dienst größere Kanonenboote (600 Tons) vorschlugen, finden wir speciell für die Küstenvertheidigung in der „Staunch“ das Modell, nach dem man fortan die Kanonenboote für Küstenvertheidigung zu bauen hat, sobald es nicht Panzerboote wie „Arminius“ sind. Zwar ist die „Staunch“-Classe nicht seefähig — aber unsere jetzigen Kanonenboote zweiter Klasse sind es auch nicht, und überdies ist es nicht nöthig, weil bei schlechtem Wetter auch der Feind in den Watten keine Landungsboote aussetzen kann. Eine größere Schnelligkeit als die von  $7\frac{1}{2}$  Knoten, wie die „Staunch“ sie hat, erscheint für specifische Küstenvertheidigungs-Kanonenboote, wenn sie nicht gepanzert sind, kaum nöthig, da sie doch keine Offensivstöße in die offene See machen können. Unsere bisherigen Kanonenboote 2. Classe machen nicht über 8 Knoten. Dafür hat aber die „Staunch“ zwei Eigenschaften, die gerade für das Gefecht im flachen beschränkten Fahrwasser von allergrößtem Werthe sind: geringen Tiefgang (vollständig beladen nur 6 Fuß) und eine staunenswerthe Beweglichkeit, da ihre ganze Länge nur 79 Fuß beträgt und außerdem ihre 25-Pferdekraftmaschine von 2 Zwillingsschrauben getrieben wird. Ein anderer günstiger Umstand für solche Kanonenboote besteht darin, daß, wenn eines sinkt, die nächsten ihm leicht Beistand leisten können. Ueberdies haben gerade Kanonenboote der „Staunch“-Classe den Vorzug, daß sie sich bei Fluthzeit über die Watten hinweg fast bis an die Mündung der Siele unter Land zurückziehen, oder aber sich in die Flüsse soweit aufwärts flüchten können, daß selbst ein Feind im Besitz der Strandbatterien sie nicht belästigt.

In Verbindung mit Kanonenbooten dieser Classe und mit schnellen Avisos, welche bei Helgoland oder an der holländischen Küste bei Helder stationirt, so zeitig die Ankunft des Feindes melden könnten, daß man durch den Telegraphen aus den Binnenseftungen auf der Eisenbahn Truppen nach den bedrohten Punkten zu werfen vermöchte, werden unsere Küstenbefestigungen erst ihren vollen Werth erhalten. Zwar haben gerade in den letzten Jahren die Fortschritte der Technik Aenderungen nöthig gemacht, wie z. B. eben in der Construction der Kanonenboote, der Erdschanzen mit Panzerung statt der Steinforts oder mit Einrichtung unterseeischer Sprengminen, die sich im amerikanischen Kriege bewährt haben und hinsichtlich deren umfassende Versuche noch im Gange sind, da sie gegenüber den verbesserten Angriffsmitteln fremder Flotten durchaus nothwendig erscheinen, — aber im Großen und Ganzen haben die Arbeiter jener Küstenvertheidigungscommissionen aus den Jahren 1859—1862, an denen unser berühmter General v. Moltke bedeutenden Antheil hat, unschätzbaren Werth, und wenn sie auch zur Zeit ihrer Entstehung keine Aussicht auf Verwirklichung hatten, so werden sie jetzt unter der Herrschaft des Nordbundes ihre Früchte tragen.

Als sich während der Berathungen jener Commissionen zeigte, daß es

doch nicht zu einem einträchtigen Zusammenwirken der verschiedenen Regierungen kommen würde, sah Preußen sich genöthigt, allein vorzugehen, und zwar an derjenigen Strecke, wo es allein Gebiet besaß, an der Ostseeküste, unter Zugrundelegung der ursprünglich von der Küstenvertheidigungscommission gemachten Vorschläge. Die erforderlichen fortificatorischen Bauten sind seitdem ausgeführt worden und dauern noch theilweise fort in Memel, (Einfahrt ins kurische Haff), Pillau (Einfahrt ins frische Haff), Swinemünde (Einfahrt ins große Haff), Peenemünde (Einfahrt ins kleine Haff), Stralsund (rügenische Binnengewässer — Hafenetablisement), während nach den Anordnungen des Bundespräsidiums nunmehr zunächst an der Fortführung der Bauten in Memel und Pillau gearbeitet und zur Befestigung der Elbmündung und der Wesermündung nach den von der Commission bereits angefertigten speciellen Voranschlägen, in zweiter Linie zur Befestigung der Ems- und Travemündung sowie einiger mecklenburgischer Punkte (namentlich Wismar) geschritten werden soll. — Diese sämmtlichen Befestigungsanlagen sind im Ganzen auf  $3\frac{1}{2}$  Mill. Thlr. veranschlagt, deren Beschaffung sich übrigens auf eine Reihe von Jahren vertheilt, da eine übermäßige Beschleunigung der Bauten nur auf Kosten ihrer Solidität stattfinden könnte; eine halbe Million jährlich wird genügen. Hierzu kämen nach den Erläuterungen der Regierung für die 1868 beabsichtigte Marineanleihe noch 1 Mill. Thlr. für Beschaffung schwerer gezogener Reservegeschütze in den Jahren 1868—71, und für unterseeische Hafenvertheidigung mittelst Seeminen oder Torpedos einem 10 jährigen Zeitraum 190,000 Thlr., also jährlich etwa 20,000.

Man könnte nun allerdings bei Betrachtung der beabsichtigten Küstenbefestigungsbauten die Frage aufwerfen, ob nicht durch die fortificatorischen Anlagen aus früherer Zeit, z. B. die von Seiten Hannovers ausgeführten Bauten, bedeutend vorgearbeitet sei. Aber das war eben das Uebel der deutschen Kleinstaaterie, daß von Seiten der Einzelregierungen nie Maßregeln getroffen oder auch nur gebilligt wurden, die das Interesse des großen Ganzen im Auge hatten: selbst unter dem Drange kriegerischer Ereignisse, wie im letzten Jahrzehnt, wurden nur an einzelnen Punkten und bloß unbedeutende Befestigungen ausgeführt, die ohne Zusammenhang untereinander lediglich nach momentanen und localen Bedürfnissen bemessen und deshalb für die Gesamtvertheidigung fast ganz ohne Werth waren. So baute Hannover das Fort William, ein kleines halbrundes Steinfort an der Weser, und zwar nicht etwa unterhalb Bremerhafens, um dieses vor einer feindlichen Flotte zu schützen, sondern oberhalb desselben, zwischen dieser Stadt und Geestemünde, sodas nur letzteres einigermaßen geschützt, ersteres aber dem Feinde schutzlos preisgegeben war. Vielleicht war es Abßicht, die Concurrentin bei Gelegenheit der Vernichtung durch die feindlichen und auch die eigenen Ge-

schosse zu weihen: erst der preußischen Besitznahme blieb es vorbehalten, von allgemein deutschen Interessen ausgehend auch Bremerhafen durch Schanzen unterhalb zu decken. Ueberhaupt ist nach Begründung des norddeutschen Bundes und einer einheitlichen Bundeskriegsmarine die baldige Ausführung der Küstenbefestigungen nach einheitlichem System zur unabweisslichen Nothwendigkeit geworden, wie dies die Regierung bei der Motivirung ihrer letzten Marinevorlagen mit Recht betonte. Die durch Zusammenwirken der Land- und der Seemacht ermöglichte active Vertheidigung der Küsten kann ihre volle Wirksamkeit für den Küstenschuß erst entfalten, wenn sie durch die locale Küstenvertheidigung unterstützt wird.

Selbstverständlich sind die Hauptkriegshäfen an der Jahde und in Kiel am wichtigsten. Durch ihre Zerstörung würde der Kriegszweck des Feindes, die Vernichtung der diesseitigen Streitmittel und Vorräthe auf directem Wege erreicht werden; diese Hauptkriegshäfen sind deshalb zunächst zu befestigen. Ferner handelt es sich noch um Sicherung der Mündungen der größeren Flüsse und Ströme Norddeutschlands, in deren Nähe die Haupt-handelsstädte und die eigentlichen Hilfsquellen für den Wohlstand des Landes und die Erhaltung seiner Streitkräfte liegen. Diese Depotplätze gegen die Unternehmungen einer mit den Angriffsmitteln der Neuzeit ausgerüsteten Seemacht zu schützen, ist weder die Landarmee noch die Flotte ohne Befestigungen im Stande. Landtruppen können wohl eine feindliche Landung verhindern, gegenüber einer Flotte, welche sich die Zerstörung eines Hafens zur Aufgabe stellt, sind sie aber ohne alle wirksamen Vertheidigungsmittel. Die maritimen Streitkräfte dagegen würden, wenn ihnen der Schuß der Küste ohne Fortificationen anheimfielen, in ihren Operationen völlig gelähmt sein.

Um ein genügendes Eingreifen der Landtruppen in die Küstenvertheidigung, eine rasche Heranschaffung von Kriegsmaterial an jeden bedrohten Punkt zu ermöglichen, um also die Küstenvertheidigung, auf deren Einzelheiten wir später eingehen werden, nachhaltig zu unterstützen, ist endlich noch directe Telegraphen- und Eisenbahnverbindung dieser Punkte unter sich und mit dem Hinterlande nothwendig. Für die Marineetablissemens der Ostsee sind die Verhältnisse in dieser Beziehung schon jetzt ziemlich günstig: das Telegraphen- wie das Eisenbahnnetz an der Ostseeküstenlinie wird bald bis auf wenige Punkte den Hauptanforderungen entsprechen. Zwar fehlt noch eine Eisenbahn von Memel über Tilsit (und womöglich über Labiau statt über Insterburg) nach Königsberg; aber von Pillau führt bereits die Ostbahn über Königsberg, Elbing und Dirschau nach Danzig; von Danzig ist neuerdings die Herstellung einer Eisenbahn nach Cöslin (mittelbar auch Colberg) und weiter nach Stettin gesichert worden, eine Eisen-

bahn, deren Hauptstrang man nach Möglichkeit über Orhöft legen sollte; ist dies aber nicht ausführbar, so wird man sie wenigstens später durch eine Zweigbahn mit Orhöft verbinden müssen. Von Stettin führt bereits die vorpommersche Bahn (mit einer Zweigbahn nach Wolgast und der Peenemündung) über Greifswald nach Stralsund. Weniger günstig steht es mit der ferneren Fortsetzung der Küsteneisenbahn, sobald dieselbe das altpreussische Gebiet verläßt: die Strecke von Stralsund über eine Station am saaler Bodden nach Rostock (Warnemünde) fehlt gänzlich, Rostock und Wismar sind nur in einem weiten Bogen verbunden, und die Bahn von Wismar nach Lübeck (Travemünde), sowie von hier nach Kiel fehlt wiederum, wenn auch durch die Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg das Bahnetz der Ostseeküste mit dem der Nordseeküste bereits verknüpft ist. Von Kiel aus ist eine Linie über Eckernförde, Schleswig (Arnis, Kappeln) und Flensburg zwar noch nicht sicher gestellt, aber doch projectirt und von der Regierung sichtlich begünstigt; von Flensburg endlich führt bereits die Eisenbahn nach Apenrade, während ihre Verbindung mit der Nordsee durch die Bahn von Schleswig nach Husum und Tönning sowie von Kiel nach Glückstadt auf mehreren Wegen hergestellt wird.

Die Verbindung der Hauptmarinstationen mit den größeren Waffenplätzen des Hinterlandes ist dagegen schon weit vollkommener als die Küsteneisenbahn selbst: Pillau ist mit Königsberg direct verbunden, ebenso Neufahrwasser mit Danzig und weiterhin in directer Verbindung mit Posen und Thorn; Swinemünde wird hoffentlich bald durch die Haffbahn mit Stettin in Verbindung gebracht sein und dieser Hauptwaffenplatz hat wieder directe Bahnen nach Posen, Thorn und Glogau einerseits, nach Berlin und Spandau andererseits; auch Stralsund wird durch die Berliner Nordbahn bald direct mit Berlin verbunden sein. Endlich können Wismar, Kiel und Lübeck sowie die übrigen schleswigschen Plätze ohne allzugroße Schwierigkeiten über Hamburg aus Berlin oder Magdeburg Verstärkungen und Kriegsmaterial beziehen. Es bleibt also für die Vollendung der Küstenbahn nicht mehr allzuviel zu thun übrig: aber das Fehlende muß bald ausgeführt werden, wenn anders eine wirksame Küstenvertheidigung überall möglich sein soll.

### Die Auswanderung unter dem Schutze des norddeutschen Bundes.

Die Antwort, welche Präsident Delbrück in der Reichstags-Sitzung vom 17. Juni auf die Interpellation von Löwe, Harfort und Genossen wegen