



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Norddeutsche Kriegshäfen : 5. Kiel, seine Förhrde und deren Befestigung.

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

Die Lehren, die ihnen dieser „für sie wenig befriedigende Feldzug“ gegeben hat, sind einleuchtend. Die englische Position an der Grenze ist unsicher und strategisch ungünstig; sie hat vor sich ein hohes, von Feinden besetztes Gebirge, unmittelbar im Rücken einen mächtigen Strom, muß durch eine ganze Reihe von Befestigungen gesichert und fortwährend abpatrouillirt werden. Einem gemeinsamen Andrängen der Gebirgsvölker gegenüber ist also das linke Indusufer schwer zu halten. Nunmehr aber scheint man entschlossen, den Gegnern allen Ernstes Versöhnlichkeit zu zeigen, ihnen vielleicht sogar Subsidien zu zahlen und den Versuch zu machen, ob sich auf diese Weise Einfluß über die Grenzwächter Indiens gewinnen läßt. Schwerlich! Hier liegt immer der wunde Fleck der englischen Herrschaft über Indien, hier ist das Thor, das einem energischen Feinde offen stehen wird, wenn dieser es versteht, sich den Völkerschaften als Befreier von der englischen Gewalt darzustellen und wenn er über Mittel genug gebietet, um Kabul zur dauernden Basis seiner Operationen zu machen.

J. Fr.

Norddeutsche Kriegshäfen.

5. Kiel, seine Fährde und deren Befestigung.

Nachdem wir von den Plätzen aller künftigen deutschen Marineetablissements in der Ostsee eine Uebersicht gewonnen haben, ist nur noch übrig, vom Hauptkriegshafen selbst, von Kiel, ein anschauliches Bild zu entwerfen, das um so größerem Interesse begegnen dürfte, als die Extrasahrt des Zollparlamentes am Schlusse seiner ersten Session die allgemeine Aufmerksamkeit noch mehr als vorher auf Kiel gelenkt hat.

Wie wir schon früher ausführten, ist Kiel durch seine Lage wenig dazu geeignet, die Ostsee zu beherrschen, während dies vom Jasmunder Bodden, nahe dem weit vorspringenden Vorgebirge Arkona auf Rügen im höchsten Maße gilt. Dafür ist es aber eben durch diese zurückgezogene Lage weit besser gegen feindliche Angriffe gedeckt und zum Haupt-Reservekriegshafen der Ostsee wie geschaffen. Ja, nach Vollendung des Nordostseecanals*)

*) Namentlich wenn derselbe in der Neusädter Bucht mündet und einen Verbindungs-Schlussencanal mit Kiel erhält, sodas die Flotte aus Kiel nie genöthigt ist, Angesichts eines feindlichen Blockadegeschwaders um die gefährlichen Untiefen von Büll herum nach Edeinförde zu gehn.

wird Kiel mit Nothwendigkeit Hauptkriegshafen für die ganze norddeutsche Küste werden. Ist dieser Canal fertig, so liegt Kiel (die südlichste von allen Föhrden) ziemlich in der Mitte der ganzen Küstenlinie, im Centrum unserer ganzen Nordostseefront. Die Geräumigkeit der Kieler Föhrde, welche alle anderen deutschen Häfen weitaus übertrifft, gestattet Flotten von jeder beliebigen Größe aufzunehmen, während der Raum an der Jahde, soweit auch dort die künstlich hergestellten Bassins durch Nebenbassins erweitert werden mögen, ebensowenig wie der Jasmunder Bodden, nie auch nur annähernd die Geräumigkeit Kiels wird erreichen können. Ferner wird Kiel Haupt-Reservekriegshafen für die ganze Küste sein, während in der Ostsee der Jasmunder Bodden, in der Nordsee der Jahdebusen die beiden Hauptausfallshäfen bilden.

Außerdem liegt der Ausfluß der Kieler Föhrde trotz ihrer verhältnißmäßigen Zurückgezogenheit insofern noch immer strategisch günstig, als er die Mündung des großen Belts beherrscht, da sein rechter Flügelposten, die Hochwacher Bucht, in dessen gerader Verlängerung liegt. Uebrigens ist, um Kiel gegen feindliche Angriffe völlig zu sichern, nicht bloß eine Befestigung der Föhrde selbst und namentlich ihres Eingangs nöthig, sondern auch noch die Anlage besetzter Flügelstationen auf beiden Flanken. Wenn man von der Mündung der Föhrde nach der offenen See hinausgeht, hat man zur Linken die Eckernförde mit dem windehyer Noer, deren Befestigung (namentlich ein Fort bei Noer) wir als nothwendig betrachten, und ebenso hat man rechts (auf dem holsteinischen Ufer) die Hochwacher (Hohenwacher) Bucht, welche gleichfalls besetzt werden muß. Sie hat ihren Namen von einer Gruppe Strandgehöfte auf dem Kiel-Lütjenburger Wege erhalten und liegt zwar dem Nordostwinde und dem herrschenden Nordwest ganz offen, besitzt aber von Hochwacht bis zwei Meilen weiter östlich, vermöge der Ausbühlungen durch Seeströmungen solche Tiefe, daß die schwersten Kriegsschiffe wenige hundert Schritt vom Lande ankern und in kürzester Zeit zahlreiche Landtruppen an den Strand werfen können. Die letzteren finden in dem sehr coupirten und namentlich sehr wasserreichen Terrain, die beste Sicherung gegen übermächtige Streitkräfte und bedrohen so ungefährdet Kiel, Lübeck und die Verbindung Holsteins mit Fehmarn — Kiel können sie sogar in einem Tagesmarsche erreichen. Ist dagegen die Hochwacher Bucht genügend durch sturmfreie, schwer armirte einander secundirende Forts besetzt, so wäre ein Angriff auf Kiel nur noch von Landtruppen möglich, die in der Neustädter Bucht, etwa zwischen Hasskrug und Niendorf gelandet, sich über Blön dirigiren, oder aber Lübeck bedrohen können. Im ersten Fall böte aber schon der lange Landweg Schwierigkeiten, und falls hier in der Neustädter Bucht, wie zu wünschen ist, die besetzte Nordostseecanal-mündung ihre Stelle findet, wird

natürlich die Brandung überhaupt vereitelt, die außerdem lange vorher signalisirt werden würde. Auf der linken Flanke Kiels bei Eckernförde würde, wie bemerkt, ein recht starkes Fort bei Noer in Verbindung mit anderen Strandschanzen zur Abhaltung einer Landung genügen, während für ausreichenden Schutz einer hier anzulegenden Nordostseeanalnmündung (die wir auch aus anderen Gründen nicht wünschen) selbst die größte Häufung von Strand- und Binnenforts nicht genügen könnte — die Mündung der Föhrde ist eben zu breit und läßt keinen vollständigen fortificatorischen Abschluß zu, selbst nicht bei so colossalen Anlagen, wie sie früher für den vollständigen Schutz eines Kriegshafens im windebyer Noer projectirt waren, aber der großen Kosten halber aufgegeben wurden.

Die Befestigung beider Flankenstationen ist also nöthig, um einer vor der Kieler Föhrde manövertrenden diesseitigen Flotte in diesen beiden tiefen Buchten ausreichende Stützpunkte zu sichern. Noch nothwendiger wird dies durch den Umstand, daß die große Tiefe beider Buchten selbst sehr schweren feindlichen Schiffen gestatten würde, hart an das Land zu kommen und Truppen auszusehen, welche Kiel von der Landseite bedrohten. Dem gegenüber würde sich die diesseitige Flotte stets unter die Kanonen dieser Punkte zurückziehen und sich mit vollster Sicherheit an die Befestigungen anlehnen können. Für sie ist dann die ganze Kieler Bucht, welche zwischen der Schlei- mündung und Fehmarn liegt, und von welcher die Eckernförde, die Kieler Föhrde und die Hochwächter Bucht nur Theile bilden, vollkommen sicheres Terrain. Und wenn die Vollendung dieser Fortificationen große Summen kosten werden, so wird man mit denselben doch binnen viel kürzerer Zeit einen genügenden Kriegshafen schaffen, als wenn man nach dem früheren Plane Rügen hätte zum vollständigen Kriegshafen ausbauen wollen — in dieser Beziehung ist die Erwerbung Kiels durch den dänischen Krieg und den Kampf mit Oesterreich auch in pecuniärer Beziehung ein ganz enormer Gewinn.

Wir finden es, wie gesagt, den augenblicklich gegebenen Verhältnissen entsprechend, daß die Regierung zunächst mit vorläufigem Verzicht auf Rügen alle Mittel auf zwei Kriegshäfen concentrirt, auf einen Kriegshafen in der Nordsee, den Jahdebusen, und einen in der Ostsee, den in der Kieler Föhrde. Die letzere ist derjenige Punkt, welcher durch seine örtlichen Eigenthümlichkeiten alle anderen Häfen Deutschlands in den Schatten stellen und kaum von einem anderen Hafen der ganzen Erde übertroffen werden dürften. Die Kieler Föhrde ist eine weit in das Land hineinreichende Bucht, lang und schmal, wie die norwegischen Fjorde (Fjord ist dasselbe Wort wie Föhrde), d. h. sie hat, abgesehen von dem Salzwasser, völlig das Ansehen eines Flusses, der von dem inneren Ende nach Nordnordosten fließt und eine Länge von

etwa zwei Meilen bei einer Breite, welche zwischen einigen tausend Schritt und einer halben Stunde Ausdehnung variirt. Ueber die Vorzüglichkeit der Föhrde gibt es keine Verschiedenheit der Ansichten. In diesem Bassin vereinigen sich alle Eigenschaften, die ein guter Kriegshafen bieten muß: frei von Untiefen, läßt es sich ungefährdet mit den größten Schiffen bei dem schwersten Wetter ansegeln. Während die äußere Föhrde eine prachtvolle Rhede bildet und die Aufstellung der Flotte gestattet, kann der innere Hafen bei einer Tiefe von 32—40 Fuß eine Flotte ersten Ranges aufnehmen und ist dabei gegen alle Winde geschützt. Batterien auf Friedrichsort und dem gegenüberliegenden Ufer schließen den Hafen völlig gegen jeden feindlichen Angriff, und es bedarf nur der Anlage von Werften und sonstigen Etablissements, um Kiel zu einem Kriegshafen zu machen, der allen Anforderungen entspricht. Ja, noch mehr, nach Vothungen, die vor einiger Zeit angestellt wurden, ward uns mitgetheilt, daß man in geringer Entfernung vom nordwestlichen Ufer des inneren Theiles der Föhrde die wahrhaft erstaunliche Tiefe von 140 Fuß gefunden habe; die durchschnittliche Tiefe an den betreffenden Stellen beträgt nicht weniger als 10 Faden (60 Fuß), während die größten Kriegsschiffe höchstens 30 Fuß Wasser brauchen. Diese enorme Tiefe, wie sie kaum ein anderer Hafen Europas hat, gewinnt noch dadurch an Bedeutung, daß sie an vielen Stellen fast hart ans Land heranreicht; die 6 Fadentiefe (36 Fuß) geht dicht an die Stadt, weil das Ufer selbst ganz steil zum Grunde abfällt — die größten Schiffe der englischen Flotte konnten ganz nahe anlegen. Wie uns alte Schiffer an Ort und Stelle erzählten, hatte die Ostseeflotte der Engländer und der Franzosen, welche während des Krimkrieges gegen Kronstadt operiren sollte und auf Kiel ankam, sich nur mit großem Mißtrauen in die Föhrde hineingewagt. Die Franzosen waren die ersten gewesen, die unter fortwährenden Vothungen langsam in den Hafen hereingedampft kamen, und zu ihrem größten Erstaunen ohne Schwierigkeit immer weiter und weiter vordrangen; schließlich aber legte sich das englische Flaggschiff, der Schraubendreidecker „Duke of Wellington“ von 131 Kanonen und (damals) 28 Fuß Tiefgang (25 Fuß 9 Zoll normal) sogar dem Kieler Schloß gegenüber vor Anker, und bei einer späteren Kreuzfahrt der englischen Ostseeflotte kam die englische Panzerfregatte „Defence“ (Schwesterschiff der *Resistance*“, 25 Fuß 5“ normaler Tiefgang) dicht an das Land.

Endlich ist auch die Breite der Föhrde so groß, daß die Schiffe nicht bloß unter Dampf einlaufen, sondern auch unter Segel einkreuzen können. Gerühmt wird auch der Ankergrund und es ist nur besonders unglücklichen Umständen zuzuschreiben, daß einmal unter den Wogenschwall eines heftigen Nordoststurmes, der das Wasser zu ungewöhnlicher Höhe aufstaute, einige

preußische Kriegsschiffe mit ihren Ankern ins Treiben kamen. Uebrigens treffen derartige Ueberschwemmungen weniger die Ostküste bei Ellerbeck, wo das Flottenlager projectirt ist, als die Westküste, auf welche der Wind von der Einfahrt her gerade zusteht, die aber bei ihrem steilen Abfall auch nicht viel zu leiden hat. Unschätzbar ist außerdem der Vortheil, daß keine Strömung herrscht, welche Versandung herbeiführen oder die Schifffahrt und die Hafenarbeiten stören könnte, und eben so wichtig ist es gegenüber allen übrigen Nordseehäfen, daß der Wasserstand in gewöhnlichen Zeiten wenig variiert — man kann immer auf einen bestimmten für die größten Schiffe stets genügenden Wasserstand zählen, was bei Häfen mit Ebbe und Fluth nicht der Fall ist, und selbst Portsmouth, der Hauptkriegshafen Englands, hat eine Barre, für deren Passage die schweren Panzerschiffe immer erst den täglich wechselnden Zeitpunkt der Fluth abwarten müssen, ein Umstand, durch welchen kurz vor der großen Revue vor dem Sultan im vorigen Jahre die Panzerfregatte „Valiant“ (25 Fuß 8" Tiefgang) beinahe fest gerathen wäre. Auch friert die Föhrde im Winter viel schwerer zu, als die meisten übrigen deutschen Häfen; es läßt sich in ihr, wenn gerade das Offenhalten des Fahrwassers nothwendig erscheint, mit Eisbrecherfahrzeugen, wie man sie in Schweden hat, im Nothfall mit einem Panzerschiff, immer Bahn brechen.

Seit diese Föhrde die ganze Kriegsmarine des norddeutschen Bundes zu ihrem Stützpunkte ersehen hat, läßt sich der Stadt Kiel eine glänzende Zukunft prophezeien. Statten wir ihr jetzt einen kurzen Besuch ab, um von der ganzen Localität und der Art und Weise, wie sich dieselbe als Hauptkriegshafen des norddeutschen Bundes künftig entwickeln wird, ein Bild zu gewinnen.

Von Hamburg-Altona her hat uns der Eisenbahnzug durch freundliche Landschaften mit vorherrschend welligem Terrain geführt, in welchem nach der einförmigen, baum- und gebüschlosen Scenerie der nordostdeutschen Landschaft mit ihren weiten Ebenen vor Allem der Anblick der Acker erfreut, jener freundlichen Buchenhecken, die auf einem kleinen Erdaufwurf längs der Gräben gepflanzt sind und die Physiognomie der Landschaft mannigfaltig beleben. Ungefähr in der Mitte unserer Fahrt hat sich das Terrain auf seine höchste Höhe gehoben, und wir haben jenen wenig fruchtbaren, halbreichen Höhenzug überschritten, der, gleichsam das Rückgrat der cimbrischen Halbinsel, die Nordseelandschaft von der Ostseelandschaft trennt. Von da ab bleibt man fortwährend im Absteigen; die Wellen des Terrains, meist von freundlichen Buchenwäldchen gekrönt, haben eine immer bewegtere Gestalt angenommen und durch ihren Wechsel freundliche Ueberraschungen hervorgebracht. Am Schluß der Fahrt sehen wir zu unserer Rechten zwischen einzelnen Gebüschgruppen und den Hügeln von Dorfsgaarden hindurch einen

breiten Wasserspiegel erglänzen: das ist der innerste Theil der Kieler Förde. In wenigen Minuten ist diese uns ganz nahe gerückt, der Zug hält in dem stattlichen Bahnhof hart am Ufer und wir gewahren, daß der Kriegsgott sich diesmal seinen Sitz in einer wirklich idyllisch schönen Landschaft ausgesucht hat. Zwar fehlt ihr die stolze Majestät von La Spezzia, dem oberitalienischen Hauptkriegshafen. Dafür ist das Bild mit den sanft schwellenden Wellenformen der umrahmenden Hügel, mit dem saftigen Grün des jungen Buchenlaubes, weit lieblicher und frischer als es die gewaltigen Farbencontrastse des Südens sind.

Wir treten vom Bahnhof aus sogleich an den Quai, und werfen von hier einen Blick zur Orientirung nach rückwärts herauf. Hinter uns, „stromaufwärts“, wenige hundert Schritt zurück, findet der meergrüne Strom der Förde, einer Quelle in einer sanften Einbuchtung zwischen freundlichen Hügeln seinen Abschluß, und ganz nahe an diesem Binnenzipfel erhebt sich einerseits der hochgelegene Kirchhof von Kiel, andererseits Gaarden mit der in kräftiger Entwicklung begriffenen Eisenschiffbauanstalt, aus welcher dereinst unsere Panzerschiffe hervorgehn sollen.

Von Gaarden ab zieht sich, das ganze jenseitige (rechte) Ufer der Förde bis nach der Mündung hin begleitend, eine freundliche Hügelkette, bald ganz nahe an den Saum des Wassers herantretend, bald demselben ferner bleibend. Reizend wechseln Gelb, Grün und Roth der Ackerstreifen auf den Hügeln, deren Begrenzung wegen der verschiedenen Terrainwellenlinien die anmuthigste Mannigfaltigkeit zeigt, und überall sind die heiteren Farben der Ackerbeete durch saftiggrüne hohe Buchenknicke und kleine Wäldchen unterbrochen oder durch Obstpflanzungen, aus deren Laub das lebhafteste und doch trauliche Roth neuer Ziegeldächer hervorleuchtet, und so das Vorhandensein halbversteckter wohlhabiger Dörfer verräth. Besonders zwei derselben, außer Neumühlen, nämlich Wilhelminenhöhe (auch Sandkrug genannt) und Ellerbeck fallen uns in die Augen: dicht bei ihnen (also auch nicht weit von dem jetzigen Marindepot und andererseits von der Schiffbauanstalt bei Gaarden) werden sich künftig die mächtigen Arsenalen unserer Kriegsmarine mit ihren Docks, Magazinen und Werkstätten erheben, während dahinter die eben erwähnten Höhenzüge ansteigen. Und wenn wir den kleinen Dampfer besteigen wollten, der vom Bahnhof aus die ganze Förde hinab bis in die offene See Luftfahrten unternimmt, oder wenn wir im Segelboot die Förde hinabkreuzen wollten, würden wir weiterhin und näher der Mündung auf demselben rechten Ufer die Strandschanzen von Moltkenort und Labor in nächster Nähe zu sehen bekommen — außerdem sind hier noch zwei andere Forts im Entstehen und für dieselben ist noch ein großes Kernwerk als Deckung auf der Landseite projectirt.

Weniger idyllisch, aber noch weit reicher wäre das Bild, welches das linke Ufer böte, auf dem wir jetzt stehn. Da erhebt sich, nahe einem stattlichen Privatgebäude, einer Mühle, und der imposanten Rohbaustructur des neuen preussischen Postgebäudes, zunächst dem inneren Ende des Busens, der Bahnhof als Abschluß des neuen Stadttheils, hart am Wasser, sodas die Schienenstränge auf dem Quai selbst dahinlaufen, und ein directes Löschen (Ausladen) der Güter vom Seeschiff auf die Eisenbahnwagen gestatten, ein Vortheil, wie er am vollständigsten in Havre de Grace geboten ist, welches in dieser Beziehung Hamburg, Bremerhaven, Stettin und Danzig weit in den Schatten stellt. Kiel braucht trotz seiner Kleinheit in dieser Beziehung den Vergleich mit den mächtigeren deutschen Schwesterstädten nicht zu scheuen: der Handelshafen hat hart am Lande 30—40 Fuß Tiefe, während bei Düsternbrook stellenweise sogar 140 Fuß sind, und der Untergrund, dessen Sand man erkennt, sehr weich ist. Ein langer Quai, das „Bollwerk“, wo das niedrige Ufer bei seinem steilen Abfall nach dem Meeresgrund zu durch Pfahlwände und Breterverschälungen abgestützt ist und somit den Handelsschiffen directes Anlegen gestattet, zieht sich vom Bahnhof aus längs des neueren und dann längs des älteren Stadttheils hinab und trägt auf dieser Uferstraße (der „Dammstraße“) einen doppelten Schienenstrang von ganz bedeutender Länge. In reicher Zahl liegen hier die Seeschiffe hart am Lande und strecken die Enden ihrer Kaaien oder den ragenden Klüverbaum weit über das Ufer herein. Massen von Fässern und Ballen lagern hier, Eisenbahn- und Kollwagen stehn dazwischen herum; hier häufen sich Berge von Kohlen, dort liegt eine mächtige für ein Kriegsschiff bestimmte Reserveschraube, dort wieder ein paar Kanonenröhren und in all dieser Unordnung tummeln sich Matrosen und Eisenbahnarbeiter herum, während Steueroffizianten und Kaufleute dazwischen ihre Befehle ertheilen. Dort finden wir auch eine Menge der kleinen einmastigen Schlupen, hier Jachten genannt, welche die in Ellerbeck geräucherten Kieler Sprotten nach den dänischen Inseln führen und mit diesen den Verkehr vermitteln.

Das Innere der Stadt, die gegen 20,000 Einwohner zählt, mit seiner Universität, dem schmucken niedlichen Museum, dem Markt vor dem altherkömmlichen Rathhaus und der von hier aus gehenden echt niedersächsischen Hauptstraße, der Holstenstraße, mit ihren Giebelfronten, endlich die Stadtmauer und die Stadthore haben etwas so Unheimelndes, daß man den Ort wirklich lieb gewinnt. Charakteristisch für Kiel ist auch die weite Salzwasserfläche eines Binnensees, des „kleinen Kiel“, welcher mit der Förde durch einen Canal in Verbindung steht und auf der, der Förde abgewandten Seite die Altstadt von den neuen Vorstädten trennt, die ihrerseits auf sanften Höhen wie in einem Kranze um das alte Kiel herumliegen und in Norden bis an das

Thor am Schlosse, im Süden bis an den Bahnhof, also beiderseits fast bis an die Föhrde hinanreichen. Den nördlichen Theil dieser Vorstädte bildet der Flecken Brunswiek, der jetzt auch administrativ mit Kiel vereinigt werden soll und wo die neuen Kasernen für die Marine angelegt werden, deren Bau hoffentlich die Schönheit des Weges nach Düsternbrook nicht beeinträchtigen wird. *)

Auf der Sehne des Kreisbogens nun, den die Vorstädte um die Altstadt beschreiben, d. h. auf dem Bollwerk am Ufer der Föhrde, finden wir nicht bloß die Anstalten für Handel und Verkehr, sondern auch am nördlichen Theile die Werften, auf denen verschiedene neue Kauffahrteischiffe auf Stapel stehen. Dicht hinter den Werften erhebt sich ein mächtiger weißer Steincoloss, im Grundriß bis auf einen Flügel ziemlich ein Quadrat bildend, und von einigen kleinen Thürmen mit Kuppel gekrönt: es ist das Schloß, früher Siz der Regierung, jetzt des Commandos der 17. Division unsrer Armee und der Verwaltung. Von hier, dem nördlichsten Ende der Stadt aus, zieht sich nun längs der Föhrde einer der entzückendsten Spaziergänge, die wir in Deutschland kennen, in der Richtung auf die See hin, nach dem Badeorte Düsternbrook. Freundliche Blumenanlagen schmücken von Anfang den Platz vor dem Thore am Schloß: und von hier führt der reizende Spaziergang hart am Ufer hin. Links behalten wir stets üppige Gärten, malerisch durch niedrige Feldsteinmauern und duftige Hecken abgeschlossen und am Hange der belaubten Hügel gelegen, welche auch auf diesem, dem linken Ufer die Föhrde begleiten; und rechts eröffnet sich uns das köstliche Panorama mit den Durchblicken auf den blanken breiten Spiegel der Föhrde, welche malerisch die jenseitigen Höhen klar wiederschimmern läßt, und die Kriegsschiffe auf ihren Wellen schaukelt, in weiterer Ferne auf die freundlichen bunten Hügelketten des jenseitigen Ufers! Ganz nahe der Wasserallee und längs derselben liegen die Rümpfe der außer Dienst gestellten Kriegsschiffe, nur von den kahlen drei Maststumpfen überragt aber jetzt ohne Belastung weit höher aus dem Wasser gehoben als sonst, sodaß sich auch mehr von ihren schönen schlanken Formen erkennen läßt. Gleich das erste nahe dem Schloß an einer Landungsbrücke ist die große Kasernenbrigg „Barbarossa“ mit ihrer dürftigen Takelage und den Ausprägungen an den Seiten für die Radkasten aus der Zeit wo sie noch Dampfschiff war: weiter in der Mitte der Föhrde hin die ausgerüsteten Kriegsschiffe mit ihren drohenden Kanonen-

*) Hier sollen sich später vier Kasernen für die vier „Marinetheile“ erheben, unfern des am Düsternbrooker Weg gelegenen Admiraltätsgebäudes, und zwar eine Kaserne für die Flottenstammdivision d. h. die Matrosen, die andere für die Werstdivison, eine dritte für das Seebataillon und die vierte für die Seeartillerie bestimmt, die jetzt in Friedrichsort liegt. Dazu noch ein Gerichts- und Gefangenenhaus, sowie ein Marinehospital, dessen gesunde Lage nahe dem schönen Park den Reconvalescenten sehr zu Statten kommt.

reihen, und hoch streben aus den schönen Körpern die mächtigen stolzen Masten mit ihrem Stengengewirr empor. Besonders reizend ist dieser Anblick in der Pflingzeit, wenn unsere schönen Schraubencorvetten auf den Stocken, den Enden der Raaen, ihrer schlanken Takelage Maien aufgepflanzt haben, junge Birkenbäume, die aus der Höhe wie riesige Sträucher von den Zweigen eines Christbaums festlich hernieder winken. Unter diesen in Dienst gestellten Schiffen, die also stets fast vollständige Ausrüstung haben, pflegt namentlich diejenige Fregatte ins Auge zu fallen, die als Flaggschiff des Hafensadmirals und Stationschefs die kleine weiße, von eisernen Kreuzen getheilte Commandoflagge am Kreuztop führt und vor Sonnenuntergang beim Streichen der Flagge den donnernden Abendschuß abgibt. Die anderen abgerüsteten d. h. außer Dienst gestellten Schiffe dagegen, welche wir zuerst erwähnten, haben weder Geschütz noch Bemannung, noch Vorräthe an Bord, und ebenso ist ihre Takelage abgenommen, sodaß bloß noch die kahlen Untermasten, die bloßen Stumpfen mit den Marsen stehen geblieben sind, von Stengen, Raaen, Segeln oder Tauen aber nichts mehr zu sehen ist.

Noch ein ganzes Stück hinter der Reihe der Kriegsschiffe führt unsere Allee im Laubgewölbe zwischen Berg und Meer mit steten Durchblicken auf das letztere dahin: dann öffnet sich eine freiere Richtung und zeigt uns die reizenden Anlagen und die niedlichen Häuschen von Düsternbrook.

Das linke Ufer hebt sich mächtig und fällt trotz reicher Laubholzbeleidung steil zur Förde hinab. Da, wo es bei einer bedeutenden Erweiterung der Förde nach links hin plötzlich zurücktritt, liegt auf dem Vorsprung und zugleich auf einer der höchsten Höhen Bellevue, der berühmte Aussichtspunkt, dessen Siebel aus dichtem Laubwald aufsteigend einige hundert Fuß hoch über den Gewässern der Förde hängt, und lezthin den Abgeordneten des Zollparlaments so gastliche Aufnahme gewährte. Von hier aus tritt, wie erwähnt, das Land immer weiter zurück wie eine gewaltige Bucht in weitem Halbkreis, sodaß die Breite der Förde außerordentlich zunimmt, und im fernsten Hintergrunde, in der Nähe von Holtenau, von welchem unten eingehender die Rede sein wird, nimmt dann die Förde die Mündung des (1777—1784 gegrabenen) Eidercanales auf, der, allerdings nur für kleine Fahrzeuge von 8—9 Fuß Tiefgang schiffbar und $4\frac{1}{2}$ Meilen lang, von hier nach Rendsburg führt, um dann durch die Eider, die Ostsee mit der Nordsee zu verbinden. Freilich kann er auch wegen seiner unsicheren westlichen Einfahrt zwischen den fortwährend wechselnden Sandbänken und Untiefen vor Tönning nie als vollkommene Verbindung beider Meere gelten, und ein ordentlicher Nordostseecanal zwischen der Eidermündung und einer Ostseebucht bleibt deshalb immer noch nöthig.

Erst am Ende der Förde tritt das linke Ufer wieder mehr an das

rechte heran, und es nähert sich demselben schließlich mit einer vorspringenden Spitze auf Gewehrschußweite. Auf dieser Spitze ist die kleine Festung (die „alte Seebatterie“) Friedrichsort gelegen, die unter der dänischen Herrschaft, soviel sich bei einem kurzen Ueberblick erkennen läßt, aus einem einfachen bastionirten Viereck oder Fünfeck mit Ravelinen, einigen Contregarden und hohen rasenbedeckten Erdwällen nebst einem nassen, theilweise durch die See ersetztten Graben bestand und deren Inneres außer Pulvermagazinen nur kleine Gruppen einfacher niedriger, einstöckiger Häuser enthält, die eben nur für die Garnison und die dazu gehörigen Civilfamilien ausreichen, und einen ähnlich dürftigen Eindruck machen, wie z. B. das Innere von Weichselmünde oder von Peschiera am Ausfluß des Mincio aus dem Gardasee. Uebrigens hat man von hier aus einen reizenden Rückblick auf die blanke Förhde mit Kiel und seinem malerischen alten spitzen Thurm am äußersten Ende. Hier bei Friedrichsort kann die Hafeneinfahrt durch Batterien in Verbindung mit unterseeischen Sperrungen vollständig geschlossen und gesichert werden: von diesem Punkte aus entfernen sich die Ufer wieder sehr schnell von einander und gestatten den freiesten Blick nach dem Feuer von Büll und in die offene Ostsee hinaus; beim Leuchthurm von Büll ist das Fahrwasser bei 9—10 Faden Tiefe eine Viertelmeile breit.*) Drüben liegen auf den am meisten vorspringenden Landspitzen in geringer Entfernung die Strandforts von Möltenort und Labö, die erst unter preussischer Herrschaft angelegt, aber bereits vollendet und mit gezogenen 72 Pfündern (210 Pfd. Geschossgewicht) armirt sind. Bei den drei genannten Orten (aber nicht auf dem Braunen Berge — vgl. unten) waren schon im ersten schleswig-holsteinischen Kriege 1848—1851 kleinere Schanzen aufgeworfen worden, die jetzt durch die weit stärkeren Werke ersetzt sind. Diese beiden Forts bekommen außerdem, wie bemerkt, durch zwei andere (namentlich auch eins bei Schrevenborn) und wohl auch noch durch ein starkes Kernwerk, Rückendeckung. Dann hat das rechte Ufer der Förhde am Eingang fünf starke Werke: das linke Ufer aber wird nicht minder stark besetzt durch die Erweiterung und Verstärkung von Friedrichsort und dann namentlich durch das mit 12 gezogenen 72 Pfündern armirte, auf dem Braunen Berge, der von Friedrichsort seewärts liegt und das letztere gegen die umliegenden dominirenden Höhen deckt. Dieses 1864 begonnene Fort, an welchem immer noch gearbeitet wird, erhielt wie Friedrichsort seine Armirung meist aus Magdeburg, von wo die Geschütze auf der Bahn kamen, und vom Bahnhof durch das Kanonenboot „Habicht“ nach den Hafensbesetzungen gebracht wurden. Dieses Fort auf

*) Natürlicherweise wird die Hafeneinfahrt bei Friedrichsort nicht bloß auf dem linken, sondern auch auf dem rechten Ufer der Förhde durch Forts gesperrt.

dem Braunen Berge*) hat man auch mit richtigem Blick als denjenigen Punkt erkannt, wo außer den erwähnten 12 schweren Geschützen, Krupp's 1100 Pfünder, der auf der vorjährigen Pariser Ausstellung so viel Aufsehen machte und nachher vom Fabrikanten dem König von Preußen geschenkt wurde, am passendsten seinen Platz finden und am meisten wird leisten können.

Da diese Kanone als Geschütz für Küstenverteidigung einzig in ihrer Art dasteht, sind unsern Lesern vielleicht einige genauere Notizen darüber erwünscht. Es ist überhaupt bei Weitem das größte welches existirt. Das eigentliche Centralrohr ist von ausgeschmiedetem Gußstahl hergestellt, und wiegt 400 Centner: dagegen betrug das ursprüngliche Gewicht des Gußstücks, aus welchem dieses Rohr geformt worden ist, nicht weniger als 840 Cent., sodaß über hundert Procent Metall durch die Bearbeitung verloren gegangen sind. Das Rohr ist durch drei übereinandergetriebene Stahlringe von nach außen abnehmender Länge verstärkt, sodaß es in der Gegend der Pulverzündung am stärksten ist. Der äußerste dieser Ringe trägt die Schildzapfen, mittelst deren das Geschütz in der Lafette hängt, und alle drei Ringe, aus massiven Gußstahlplatten ohne Schweißung hergestellt, haben das Gewicht von 30 Tons, sodaß das ganze Rohr 1000 Centner wiegt; das schwerste englische Geschütz, der schmiedeeiserne Armstrong 600 Pfünder, hat trotz der größeren Leichtigkeit des gleichstarken Gußstahls nur 22½ Tons. Die einzelnen Theile des Riesengeschüzes sind sämmtlich unter dem 1000 Centner schweren Dampfhammer, dem größten der Welt, gehämmert, welchen Krupp sich mit einem Kostenaufwand von 600,000 Thlr. in Essen construirt hat. Die Lafette ist ebenfalls von Stahl gemacht, und wiegt 300 Centner: sie findet auf einer 500 Cent. schweren stählernen Drehscheibe die in Paris aus Mangel an Raum nicht mit ausgestellt war, ihren Platz. Die Herstellung dieses Geschüzes hat eine bei Tag und Nacht ununterbrochene Arbeit von 16 Monaten erfordert und der Preis incl. Lafette und Drehscheibe beläuft sich auf 145,000 Thlr., wovon 105,000 Thlr. allein auf das Rohr kommen. (Für den Transport nach Paris mußte ein eigener Eisenbahnwagen aus Eisen und Stahl construirt werden, welcher auf 6 paar Rädern läuft und leer 464 Centner wiegt: die Nothwendigkeit einer so schweren localen Substruction, auf die wir schon früher gelegentlich der Thurmschiffe hinwiesen, macht solche Geschütze auf Schiffen nicht leicht anwendbar.) Das Geschützrohr hat bei seinen 1000 Centnern Gewicht 210¼ Zoll Länge, da wegen eines Gußfehlers der vordere Theil, der ursprünglich länger sein sollte,

*) Die Lage aller bisher genannten Punkte kann sich der Leser leicht mittelst der sehr hübschen Uebersichtskarte über die Kieler Förde und des Planes von Kiel die sich in Bäckers Reisehandbuch für Norddeutschland S. 52 befinden, veranschaulichen.

abgeschnitten werden mußte, und das verhältnißmäßig große Kaliber von 14 Zoll Englisch. Es ist als Hinterlader construirt, schon weil sonst eine besondere Maschinerie nöthig gewesen sein würde, um das 1000 Pfd. schwere Geschöß in das Lager zu schieben. Der Verschuß ist ziemlich derselbe wie beim gezogenen 4 Pfünder der Feldartillerie: doch ist im Keil keine Ladeöffnung, da das Vorschieben zu schwer sein würde. Vielmehr wird der Keil ganz herausgeschraubt, das 10 Centner-Geschöß wird mittelst einer besonderen Trage emporgehoben, und von der dem Keilauzug entgegengesetzten Seite hereingebracht und dann mit Schrauben nach vorn geschoben. Nachdem die Ladung von 1 Centner Pulver eingebracht ist, wird der Keil hineingeschraubt und fest angezogen, wobei ein im Rohr liegender Stahlring den dichten Verschuß bewirkt. Die Richtung des Geschüzes wird wie gewöhnlich genommen, während zwei verticale Schrauben mit Kurbelrädern die Elevation geben. Die Seele hat 40 Züge, welche nach der Mündung zu enger werden. Das Vollgeschöß von Stahl wiegt 1100 Pfd., die Granate 981 Pfd., während das Gewicht des Bleimantels 200 Pfd., das der Pulverladung 100—200 Pfd. beträgt. Das Hohlgeschöß wird von einem länglichen Gußstahlkern mit massiver Spitze gebildet, und in dasselbe wird hinten, nachdem es aufgeschraubt ist, ein Beutel mit 16 Pfd. Pulver als Sprengladung eingesetzt und darauf der Boden zugeschraubt und festgenietet: eine besondre Zündungsvorrichtung für die Sprengladung ist nicht nöthig, da schon die Friction beim Aufschlagen allein die Explosion bewirkt. Jeder Schuß kostet 800 Thlr. und die Kosten des Geschüzes betragen nach dem Obigen bedeutend mehr, als die Unterhaltung eines Infanterieregiments während eines ganzen Jahres. Der Rahmen (Dreh Scheibe) bewegt sich beim Gebrauch das Geschuß leicht und gestattet auch den Rücklauf zu hemmen: indessen ist die Bedienung, obwohl 4—6 Mann zur Handhabung genügen, doch zu langsam, um ein rasch vorbeifahrendes Panzerschiff sicher zu treffen, obwohl es, wenn es trifft, auf 5000 Schritt auch 6zöllige Platten durchschlagen soll. Da also Handhabung und Richtung der ungeheuren Masse auf ihrer Dreh Scheibe nicht leicht genug ist und stets längere Zeit erfordert, so wird es sich empfehlen, wenn der Feind eine Forcierung des Hafeneinganges versuchen sollte, nicht zielend den feindlichen Panzerschiffen zu folgen, sondern die Kanonen auf denjenigen Punkt des Einganges zu richten, wo man den einlaufenden Feind am besten zu fassen vermag und dann für den Schuß genau den Moment abzupassen, wo das Panzerschiff diese Stelle passirt und die Entfernung natürlich ganz genau bekannt ist.

Im Fall eines feindlichen Angriffs auf Kiel würde sich vor Allem eine mehrfache Sperrung der Passage durch eine unterseeische Flosßwand empfehlen, oder besser noch durch mehrere solche, parallel hintereinander angebrachte

Barren aus eisernen, unter Wasser schwimmend erhaltenen und fest verankerten Kästen, die durch Ketten verbunden sind. Zwar sind im amerikanischen Kriege, wo ähnliche, aber aus hölzernen Materialien hergestellte Sperrungen mehrfach angewandt wurden, keine vollständig befriedigenden Resultate zu erzielen gewesen: bei der Anwendung von Eisen aber dürfte dies gelingen und auf jeden Fall wird man den Vortheil erreichen, daß die feindlichen Panzerschiffe beim Einlaufen genöthigt sind, an dieser Stelle längere Zeit zu verweilen und sich so dem Feuer der schweren Geschütze von den Forts zu exponiren. Gerade hierbei würde auch der neue gezogene Mörser, auf den wir später zurückkommen, die Decks der Panzerschiffe zu durchschlagen, und furchtbare Verheerungen anzurichten im Stande sein.*) Nach Einrichtung solider Sperrungen aber wird es möglich sein, die ganze furchtbare Gewalt unserer Artillerie zur Geltung zu bringen und praktisch eine Bestätigung für die Ansicht der Times zu erhalten, die schon jetzt bei ihren Artikeln über die Panzerschiffe zur Genugthuung jedes Deutschen die Artillerie nur dreier Flotten, der Englischen, der Französischen und der Prussian navy als maßgebend hinstellt.

Die Armenengesetzgebung des preussischen Staats.

Im jetzigen Gebiete des preussischen Staats war ursprünglich die Armenpflege in den Händen der Kirche und hatte den Grundsatz des kanonischen Rechts, daß ein Viertel des Zehnten zur Armenpflege zu verwenden sei, Geltung gehabt. Die geordnete kirchliche Armenpflege hatte jedoch schon vor der Reformation aufgehört und an ihre Stelle war eine weltliche Armenpflege getreten, die, soweit sie nicht in den Händen milder Stiftungen war, überall den Ortsbehörden oblag.

Bis zu Ende des siebzehnten Jahrhunderts war nun diese Armenpflege im Gebiete des brandenburgisch-preussischen Staats eine sehr mangelhafte.

Die Gemeinden waren allerdings, wie es in der Verordnung vom 18. November 1684 (Mylus Corpus Constit. Magdeburgicarum P. I S. 93) heißt, angewiesen, „soviel immer möglich“ für ihre Armen zu sorgen, allein sehr oft genügten die Gemeinden dieser Pflicht nicht; es blieb dann den Armen überlassen, sich selbst durch Betteln oder Stehlen vor dem Hungertode zu schützen. Sie zogen dann schaarenweise bettelnd durch das Land.

*) Sperrungen durch versenkte Schiffe, wie sie bei Sebastopol und Charleston bestanden, sind nicht anzurathen, weil sie erstens das Auslaufen der eigenen Flotte für etwaige Ausfälle oder andere Offensivzwecke hindern, und dann das Fahrwasser für lange Zeit verderben.