



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Norddeutsche Kriegshäfen : 7. Danzig.

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

Norddeutsche Kriegshäfen.

7. Danzig.

Von allen übrigen Punkten der Ostsee, die für unsere Marine von Interesse sind, führen wir nach der Schilderung des maritimen Mittelpunktes Kiel unseren Lesern nur noch denjenigen vor, an welchem sich bisher die preußische Marine entwickelt hat und der als solcher ein bedeutenderes historisches Interesse besitzt, wie er auch künftig stets ein Constructionshafen für Holzkriegsschiffe bis zur Größe der gedeckten Corvetten bleiben wird: es ist Danzig mit der bisher einzigen königlichen Werft.

Das Delta der Weichsel, die weite, flache danziger Niederung, wird auf seiner Westseite durch ein Plateau mit steilem Abfall nach dem Strome zu begrenzt: und an dem Fuß dieser Höhen, rechts und links von einem von Westen einströmenden kleinen Niederungsflusse, der Mottlau, also zwischen dem eigentlichen Stromlauf der Weichsel und ihren Uferhöhen, liegt die alte Seestadt Gdansk oder Danzig, wenig über eine Meile von der See entfernt, und zugleich nahe der Mündung der Mottlau in den Westarm des großen Weichselstroms. In Hinsicht landschaftlicher Schönheit ist diese Lage ganz prachtvoll, so schön wie bei keiner anderen Seestadt von ganz Deutschland. Im Osten das weite grüne Wiesen- und Bruchland der Niederung (plattdeutsch Neerung), im Süden ein Meer von üppigen Gärten, aus deren Laubkronen die Gebäude kaum herauszuschauen vermögen, im Westen der schroff und steil abfallende Rand der Höhen mit den Befestigungen des Hagelsbergs, des Bischofsbergs und der Jesuiterhöhe, deren dräuende Schießcharten und scharf gerissene Konturen aus den dichten Baumkronen der Glacis malerisch hervorblicken und dominirend auf das Häusermeer herniederschauen, noch viel stolzer und unmittelbarer als etwa bei Namur; im Norden endlich die weite grüne Ebene mit dem Stromlauf der Weichsel und den malerischen Takelagen zahlreicher Seeschiffe darauf, mit Neufahrwasser und den Festungswerken von Weichselmünde, mit dem gärtenreichen berühmten Ostva und der uralten vierfachen Lindenallee nach Langfuhr, Ostva und den Ortschaften am Fuß des lieblichen Karlsberges, von dem das Auge weit in die blaue See bis gen Hela hinauschaüt — eine Umgebung, wie kaum eine andere Stadt

Norddeutschlands sie aufzuweisen hat. Und im Kranze dieser Landschaft erhebt sich links von der Mottlau, zwischen dieser und den stolzen Höhen der Forts eingezwängt, eine Stadt, die an alterthümlicher Schönheit, an hohem historischen Interesse, das in jeder Einzelheit der äußeren Erscheinung verkörpert ist, keiner andern in Deutschland etwas nachgibt; alle Perspektiven haben einen Reichthum und eine Mannichfaltigkeit in der Schönheit, die selbst Nürnberg hinter sich läßt. Die hohen, geschnörkelten alten Giebel-façaden der stolzen Patricierhäuser, wie sie nicht bloß am Langenmarkt sich zusammendrängen, der an Prag erinnernde Reichthum an kunstvollen herrlichen Thürmen und prächtigen Thoren, deren wuchtige Masse durch zahllose Thürmchen und Erker verschönert wird, die Straßen, die vermöge ihrer Windungen stets die Giebel einer Seite voll zu Schau bieten, in freundlicher Abwechslung mit den grünen Laubkronen einzelner alter Bäume und den gebrochenen Linien zahlloser „Beischläge“ und „Vorbaue“ vor den Häusern, und die stets mit dem prachtvollen Bilde eines der stolzen Thore abschließen oder den Durchblick auf das Mastengewirr der Seeschiffe eröffnen — Alles das sind Eigenthümlichkeiten, welche die Wiege der preussischen Marine dem Auge des Beschauers in bezauberndem Glanze erscheinen lassen. Und dann das bunte Gewimmel auf den Straßen mit seiner Mischung der verschiedensten Trachten, wie sie der Süden nicht reicher aufzuweisen hat, das polnische Element der Land- und Strombevölkerung, das uns stets vor Augen führt, wie Danzig eigentlich die Metropole des polnischen Seehandels am Hauptstrom Polens ist und noch mehr war, — dazwischen die knappe schmucke Tracht der preussischen Soldaten mit den leuchtenden weißen Achselklappen oder des schwarzen Husaren mit seinem Todtenkopf, dann wieder die Schwärme fremdartig aussehender Matrosen von den Handelsschiffen des Auslands — es ist ein Leben und Treiben, das den ernstesten Interessen die hier gepflegt werden, anmuthigen Schimmer verleiht.

Völlig verschieden von der Altstadt*) mit ihren ragenden Thürmen und Thoren, ihrem Artushof, ihrem Rathhaus und dem stolzen Hallenbau ihrer mächtigen Marienkirche, ihrer Schwarzmunster- (Dominicaner-) und Weißmunster- (Carmeliter-) Kirche und den anderen zahlreichen Genossinnen — völlig verschieden von diesem historisch interessantesten Theile Danzigs ist die „Speicherinsel“ in der Mottlau, mit ihren langen, an Bremens Stromfront erinnernden Giebelfaçaden unzähliger Magazine, und ebenso verschieden ist

*) Als für die Handelsmarine besonders wichtig in dieser großen über 90,000 Einwohner zählenden Stadt ist namentlich die Navigationschule hervorzuheben, außer denen zu Memel, Grabow, Stettin und Stralsund die einzige in Preußen: das gelbe Gebäude, das sie beherbergt, macht sich weithin durch seinen einer Sternwarte ähnlich sehenden Observationsthurm kenntlich. Außerdem fällt hier wie in Prag besonders die vielfache Benutzung ehemals geistlicher Gebäude zu weltlichen Zwecken auf.

der Eindruck der freundlichen grünen alleegeschnückten neueren Stadt (Langgarten), mit dem Brückenkopf auf dem rechten Ufer des Flusses, mit seinen Holzhöfen und seiner Gewehrfabrik. Alle drei Theile aber werden von einer weitläufigen bastionirten Festungseinte eingeschlossen, deren grüne Vaubansche Wälle und Bastionen den französischen Ursprung verrathen, und nach Westen die Altstadt vom Fuß des Hagelsberges, auf der anderen Seite die übrige Stadt von der weiten grünen Fläche der Niederung abschließen, wobei sie noch durch das großartige Ueberschwemmungssystem der Steinschleuse unterstützt werden können. Die Hoffnung, den ersteren Theil der Wälle fallen und so eine Erweiterung der Stadt ermöglicht zu sehen, ist zum Bedauern der Danziger nicht in Erfüllung gegangen, da man die Stadt nach Einbebnung jener Wälle auch durch die befestigten Höhen nicht für genug gesichert gehalten hat, und Danzig auf jeden Fall als Festung ersten Ranges erhalten werden muß.

Hart unter den Wällen der Nordseite, am linken Ufer der Mottlau, wo die Wege aus dem Jacobsthör und dem unteren Wasserthör sich schon etwas unterhalb des Einflusses der Mottlau in die Weichsel vereinigen, liegt nun die königliche Werft. Ein großes länglich viereckiges Grundstück, mit einer Längsfront an die Weichsel grenzend und auf den anderen Seiten durch Graben, Zaun und Mauer gegen die umgebende Wiese abgeschlossen, dehnt sie sich hart am Stromlauf dahin. Treten wir durch das Hauptthör am nördlichsten, zumeist stromabwärts gelegenen Theil der Umfassungsmauer ein, wo eine Wache etablirt ist, so stellt sich unseren Blicken zunächst eine Reihe einfacher Häuser mit den Bureaux der Werftdirection und den technischen Bureaux dar. Dahinter, weiter stromaufwärts, steht ein mächtiger Krahn mit colossal dickem Tau, und dann liegen hier mehrere langhingestreckte Schuppen und enorme Magazine mit der Ausrüstung außer Dienst gestellter Schiffe, mit Masten und Blöcken, mit Tauen, Ankerketten und allen kleineren Ausrüstungsstücken, während Kanonen und Anker, Reserveschrauben und Kessel in langen Reihen unter freiem Himmel aufgestapelt sind, neben enormen Haufen von Kohlen und Ballast. Noch weiter aufwärts am Flusse lagern, während sich in gleicher Höhe binnen eine Reihe anderer Schuppen hinzieht, die überdachten, luftigen, Eisenbahnankunftshallen ähnlichen Hellingen, auf welchen unsere gedeckten Corvetten „Arkona“, „Gazelle“, „Vineta“, „Hertha“ gebaut sind und noch die „Elisabeth“ im Bau ist, wie auch hier, auf der kleineren Helling, die Glattdeckcorvetten „Nymphen“ und „Medusa“ dereinst in Spanten standen, und ebenso die größeren Kanonenboote „Drache“, „Meteor“ u. s. w. Namentlich die Hellingen der Corvetten geben ein eigenthümliches Bild mit ihren flachen, von hohen Holzpfählern getragenen Dächern, deren Giebelfronten ganz offen

sind, wobei der First und das ganze Gebäude stark nach dem Wasser geneigt ist: darin aber erhebt sich, auf colossalen Stapelklözen ruhend, der gewaltige Bau einer Corvette mit ihren massigen Eichenstamm-Spanten und den völlig sichtbaren schönen feinen Formen, deren scharfe Schneide an den Enden allmählich mit der mächtigen Wölbung des Körpers in der Mitte verschmilzt und hinten den Schraubenbrunnen mit seinen bronzenen Führungen zum Auf- und Abwinden der Schraube zeigt. Am südlichsten Theil des Stromufers aber, gegenüber der weiter binnen liegenden Schmiede, den Keepschlägerbahnen für Anfertigung der Taue und den Segelmacherböden, lag früher das Kasernenschiff „Barbarossa“, das jetzt seinen Platz in Kiel am königlichen Schlosse gefunden hat, stationär vor Anker; dessen grotesk buntes, unkünstlerisches Gallionbild, aus den Zeiten der deutschen Flotte stammend, starrt als Holzstatue Kaiser Rothbarts noch heute in den Magazinen dem Besucher überraschend entgegen.

Unweit des südlichsten Theiles der Werft liegt endlich gegenüber einer Schanze des rechten Ufers im Strom verankert das hölzerne, schwimmende Dock des Schiffbaumeisters Klaevitter, das aber mit seinen Schleusenthoren und seiner geringen Tiefe nur Schiffen bis 15 Fuß Tiefgang Eingang gestattet, sodaß „Gefion“ und „Thetis“ erst gänzlich abrüsten mußten, um darin ausgebeffert werden zu können, und die gedeckten Corvetten sogar noch Maschinen und Kessel herzugeben gezwungen waren, obwohl eine sichere, feste Lage dieser Stücke von höchster Wichtigkeit ist. Weiter abwärts im Strom, vom Dock aus gerechnet, zieht sich ziemlich nahe dem Ufer eine ganze Kette von Kriegsschiffen hin, die allerdings vor der Verlegung der Marinestation nach Kiel noch weit zahlreicher war, theils abgerüstete Schiffe, mit dem Kumpf hoch über Wasser liegend und nur von kahlen Maststumpfen nebst den Marjen überragt, theils ausgerüstete Schiffe mit stolzer Takelage und blitzenden Kanonen in der Breitseite — gegenwärtig meist nur solche Fahrzeuge, die entweder eben ausgebeffert worden sind oder noch der Ausbesserung harren.

Trotz der Verlegung der Werftdivision und aller andren Hauptmarinebehörden nach Kiel, trotz der Einrichtung eines vollständigen Marindepots an letzterem Orte hat man es im Uebrigen doch zweckmäßig gefunden, die königliche Werft vorläufig in Danzig zu lassen; und auch für die Zukunft, selbst wenn der Kriegshafen in Kiel in der allervollständigsten Weise ausgebaut ist, wird sich dies empfehlen. Ein Abbrechen dieser Etablissements und eine Ueberführung des Materials nach Kiel würde einmal an sich überaus kostspielig sein, namentlich im Verhältniß zum Werth des Materials selber, und außerdem den Hauptwerth derselben vernichten, da dieser in der Arbeit des Aufbaues bestanden hat (bis 1864 waren schon 400,000 Thlr. auf diese

Werft verwandt): — es wäre also ohne Schaden nur ein Verkauf des gesammten Materials an eine Privatschiffbaugesellschaft möglich, die sich etwa an der Weichsel etabliren wollte. Sodann aber ist es auch von hohem Werth, gerade an einem östlichen Punkt der Küste die Möglichkeit zu umfassenden Reparaturen und Ergänzungen der Ausrüstung wenigstens für Schiffe mittlerer Größe vorzufinden, so lange in Orhöft noch kein befestigtes Marinedepot mit Dock existirt: Und wenn auch die geringe Wassertiefe in der Hafeneinfahrt von Neufahrwasser und in der Weichsel dem Einlaufen gedeckter Corvetten mit Armirung (normal 18 $\frac{1}{4}$ Fuß Tiefgang) Schwierigkeiten bietet, so können doch kleinere Schiffe stets bequem bis zur Werft gelangen. So dürfen wir denn wohl erwarten, daß für den Neubau unsrer gedeckten und Blatdeckscorvetten sowie kleinerer Holzkriegsschiffe, ja auch leichter Panzercorvetten vom Typus der französischen „Belliqueuse“ oder unsrer künftigen „Hansa“ Danzig stets im gegenwärtigen Umfange Constructionshafen bleiben wird, und seine königliche Werft behalten wird, welche gegenwärtig die einzige im Staate ist. Auch wird gegenwärtig wieder rüstig hier weitergearbeitet, nachdem im Mai d. J. zufolge des Scheiterns der Marineanleihe 200 Arbeitern gekündigt gewesen war.

Danzig verdankt indessen seine Wichtigkeit für die Kriegsmarine nicht bloß der königlichen Werft, sondern ebenso seiner Eigenschaft als strategischer Rückhalt für die Befestigung der Weichselmündungen bei Neufahrwasser und Weichselmünde, mit dem Fort von Brösen (eine Viertelstunde von Neufahrwasser, wo 2—300 Arbeiter zu thun haben) und dem Fort von Neufähr an dem Ausfluß des eigentlichen Weichselstroms in die Ostsee. Kaum eine Meile haben von der königlichen Werft aus die kleinen Dampfer zu machen, die von Danzig wie Omnibusse nach Neufahrwasser*) hinabgehen, und seit einiger Zeit allerdings die Concurrenz einer Eisenbahn bestehen müssen. Von ihrem Deck aus hat man eine entzückende Aussicht, mag man rückwärts nach den stolzen Thürmen und Giebeln über den grünen Wällen von Danzig schauen, oder rechts und links den Strom entlang mit seinen langen Reihen mächtiger, hochbordiger und stolz getakelter Barkschiffe und Klipper und der weiten grünen Niederung in der fernern Perspective. Schon von den Wällen Danzigs ab hat uns auf dem rechten Ufer ein grüner Erdwall begleitet, in mannichfachen Ecken gebrochen und hin und wieder durch geschlossene Schanzen verstärkt: er dient dazu die Verbindung Danzigs mit dem gleichfalls auf dem rechten Weichselufer gelegenen Weichselmünde herzustellen, und liegt theilweise nicht auf festem Land, sondern auf dem Holm, einer durch einen Weichselarm auch jenseits abgegrenzten Insel. Nach einiger Zeit

*) Der Danziger sagt stets bloß Fahrwasser.

kommt dann rechts das Ende dieser grünen in der grasigen Niederung schwach hervortretenden Befestigung und damit steigen zugleich die Wälle von Weichselmünde dicht vor unsern Augen empor. Während drüben auf dem linken Ufer die Conturen des Brückenkopfes sich abzeichnen, der diesen Punkt der Weichsel gegen Westen schützt, erhebt sich rechts am Strome das eigentliche Weichselmünde, im Wesentlichen ein bastionirtes Viereck mit hohen grünen Wällen, aus denen das ragende Steinmauerwerk der gleichfalls viereckigen Reduits (Citadelle) hervor und herüber schaute, während außen noch einige Raveline und „Demi-Lunen“ die Werke verstärken. In seinem Innern aber birgt das weitläufige Reduit auf einem weiten viereckigen Platze außer den Kasernen und dem freundlichen Kirchturm nur spärliche Gruppen ganz einfacher Häuser für die Unterbeamten und Magazine, die sich doch in Verbindung mit den Gärten daran und den hohen Laubkronen zahlreicher Bäume malerisch genug ausnehmen, während ein uralter dicker runder Vertheidigungsturm in seinem hellen Weiß diesen Eindruck noch verstärkt. Weichselabwärts von hier aus führt, als gedeckte Verbindung der Strandschanzen mit Weichselmünde, auf dem rechten Ufer ein langer Weg zwischen zwei hohen grünen Dämmen oder Wällen mit Saillants dahin, mit der Aussicht rechts auf flaches Gefilde und später auch auf Binnenwasserflächen, links mit dem Blick auf die Weichsel, die zunächst genau parallel läuft, plötzlich aber mit ihrem Haupttheile halblinks abbiegt, also in scharfer Biegung gen Westen, während rechts ein Nebenarm in die See geht, und durch eine Schleuse in jener Biegung mit dem Hauptstrom in Verbindung steht. Das Delta welches beide Arme bilden, ist die Westerplatte, eine reizende, größtentheils mit frischem Laubwald bedeckte Insel, deren Seefront im Kriege von 1864 mit einigen Strandschanzen bemehrt worden ist, einfachen flankirten Facen, deren Kehlen mit Pallisaden geschlossen sind, während schwere Geschütze von den Wällen auf die öden Dünen herabstarren und weite Aussicht auf die See bieten. Der östliche Weichselarm, welcher die Westerplatte, diese anmuthige, gehölzbedeckte Insel mitbildet, führt auch an mehreren Schanzen vorbei, namentlich an der starken fünfeckigen Mövenschanze, die eine gemauerte Kehle besitzt. Der westliche, der Hauptarm dagegen bietet im Gegensatz zu dem öden Ostarm ein äußerst lebensvolles Bild: hier ist der eigentliche Haupthafen Danzigs, wo sich im Strome Hunderte von Schiffen, größtentheils stolze dreimastige Barkschiffe, Klipper und Briggs aneinander drängen, aus deren schwarzem Masten- und Taugewirr bunt die Flaggen der verschiedenen Nationen flatternd hervorleuchten. Hier liegt ein Amerikaner mit stolzer Obergassell, dort eine Gruppe plumper schmutziger englischer Kohlenbriggs, hier lachen die heiteren Flaggen Frankreichs, und dort das savoyische Kreuz in der grünweißrothen Farbe des neuen Italien. Rechts, auf der Westerplatte, von dem

schattigen Laubhain derselben, dem Lieblingsspaziergang der Danziger begleitet, zieht sich ein langer Quai mit Krähen bis zur Wurzel der Ostermole, der ersten Strandschanze und den einfach eingerichteten Seebädern hin: drüben auf dem linken Ufer liegt Neufahrwasser, noch im Bereich der schweren Geschütze des Brückenkopfs von Weichselmünde. Die niedrigen neuen rothen Häuschen, um den hohen grünen Thurm ihrer verhältnißmäßig großen Kirche geschaart und von rechtwinklig sich kreuzenden, dörflichen Gassen getrennt, ganz wie in Cuxhafen oder Swinemünde und anderen Dertchen mit specifisch seemännischer Bevölkerung, schwinden gegenüber den hohen Takelagen auf dem Strom zusammen. Auf der Landseite sind sie von mehreren theilweise sternförmigen Schanzen mit verpallisadirten Kehlen umschlossen, die auch die Bahn beherrschen, und unweit des weißen auf einem kleinen Hügel gelegenen Thurmes der Lootsenstation, wo die Lootsen, durch Mützen von Form und Farbe der berliner Bauakademiker ausgezeichnet, in ihren scharfgebauten starken Booten und Kuttern liegen, geht die Westermole in die See hinaus. Jedoch zeigt diese, wie die Ostermole, welche den kleinen Leuchtthurm trägt, nicht einen flachgewölbten Rücken, gleich der Swinemündes, sondern sie ist eine ebne, beiderseits abgeschlossene Bahn für den Spaziergänger, der hier gern von den massigen Steinquadern aus das Aus- und Einlaufen der Schiffe im vollen Schmuck ihrer schwellenden Segelmassen beobachtet.

So schön dieser Hafen in malerischer Beziehung ist, so wenig genügt er in praktischer Hinsicht den Anforderungen sehr großer Schiffe der Handelsmarine und vollends denen der Kriegsmarine, namentlich hinsichtlich seiner Tiefe; denn die Geräumigkeit ist allerdings weniger zu vermissen. Bis 1840 hatte der Hafen von Danzig einen Flächenraum von 43 Morgen. Derselbe war ursprünglich die westlichste Mündung der Weichsel, und da sich diese zu verflachen drohte, ward 1673 der Eingang der Rinne von der übrigen Weichsel her durch eine hölzerne Schleuse geschlossen und die Stromrinne selbst ausgebagert. Später wurden Hafendämme von der Mündung in die See geführt und die Ufer durch Mauern und Bohlwerke befestigt. Da in einem Jahrhundert hier das Land 200 Ruthen in die See hinauswuchs, mußten die Hafendämme von Zeit zu Zeit verlängert werden. Infolge des Durchbruchs der Weichsel durch die Dünen bei Neufahr 1 $\frac{1}{2}$ Meile östlich von Fahrwasser (1. Februar 1840) und der Anlage von Schleusen daselbst gestaltete sich indessen der Hafen weit vortheilhafter, namentlich da die Sandanschwellungen sich sehr verminderten, sodaß er jetzt 300 Morgen Fläche und 16—17 Fuß Tiefe hat: durch Hinzuziehung des Casper Sees könnte noch ein großartiges Bassin gewonnen werden.

Der Seehandel hier besteht meistens aus massenhafter Ausfuhr des polnischen Weizens, in dessen hochgelben Massen die danziger Sackträger aus den

Bordings (Rechter Fahrzeugen) bis an die Knie waten, und für dessen Export Danzig nächst Odessa der bedeutendste Hafen Europas ist, während außerdem hier namentlich Holz ausgeführt und englische Steinkohle, zum Theil statt Ballast, eingeführt wird. Auch die Rhederei Danzigs ist bedeutend: sie steht mit ca. 60,000 Tons englisch neben Rostock und Stettin in erster Linie unter allen deutschen Ostseehäfen, und besitzt ca. 120 dreimastige Schiffe, von denen das größte vor vier Jahren bei Heil gebaut ist und bis vor Kurzem überhaupt das größte deutsche Handelsschiff war. Doch wir kommen auf diese Verhältnisse, die Schifffahrtsbewegung und den Export später bei Besprechung der deutschen Handelsmarine zurück.

Wenn nun die geringe Tiefe der Einfahrt in Neufahrwasser schon große Handelsschiffe von 21—28 Fuß Tiefgang in beladenem Zustande fern hält, so ist dies Verhältniß noch empfindlicher für die Kriegsmarine, deren große Schiffe nicht mit voller Ausrüstung einlaufen oder gar bis zur Werft gelangen können, was doch unbedingt gefordert werden muß, die im Gegentheil weit draußen auf der Rhede bleiben müssen und deren Ausrüstung so Monate lang dauert und Linienchiffe befreundeter Mächte wie vor einem Jahrzehnt der englische „St. George“ überhaupt nicht in den Hafen kommen können, sondern auf der Rhede den Stürmen preisgegeben liegen. Die Stromrinne*) hat hier eben bloß 14 Fuß Wasser, während schon Corvetten ausgerüstet 15—20 Fuß tief gehen, und auch bei Neufahrwasser beträgt der mittlere Wasserstand nur 18 Fuß, da er durch die geringe Fluth der Ostsee nur um 1 Zoll, bei Seewind höchstens um 3 Fuß gesteigert wird. So befand sich denn auch während des Krieges 1864 die „Vineta“ auf dieser Station in höchst peinlicher Lage. Trotz größtmöglicher Entlastung hatte sie immer noch einen Tiefgang von 19 Fuß. Der mittlere Wasserstand bei Neufahrwasser betrug aber eben 18, und so konnte das Schiff es nur bei starken nördlichen Winden, welche das Wasser in der Mündung aufstauten, und nach erlittenen Beschädigungen einen Rückzug ohne Schwierigkeiten sichern, wagen, gegen die dänische Uebermacht den Hafen zu verlassen: auf der Rhede zu bleiben durfte sie nicht riskiren, weil die Strandbatterien zu weit zurückliegen, um mit genügender Wirkung secundären zu können. Wenn es trotzdem am 30. April, wo das dänische Linienchiff „Skjold“ mit einem Raddampfer auf der Rhede lag, gelang, durch Vorausbringen der Geschütze das Schiff auf ebenen Kiel zu legen und damit (nach einem verunglückten Versuch) die Barre zu passiren, so ist dadurch noch nicht die Tauglichkeit des Hafens bewiesen. Uebrigens mußte auch, da der Wind heftiger wurde, See aufkam und es zu dunkeln begann, die „Vineta“ nach einem erfolglosen

*) Die Mottlau ist in Danzig 9—9½ Fuß, die Weichsel an der Schleuse 13 Fuß tief.

Kugelwechsel mit den dänischen Schiffen, ebenso wie am 19. April nach den Manövern gegen „Sjælland“, „Geyser“ und „Holger Danske“ wieder in den Hafen zurück, dessen Schwächen sich nach dem Urtheil eines ganz kompetenten Gewährsmannes nie nachtheiliger für die preussische Marine herausgestellt haben als eben bei Gelegenheit dieses Krieges, in welchem Danzig außer den eben erwähnten Rencontres keine Action der Marine zu sehen bekam.*)

Uebrigens ist für Danzigs Benutzung zum Kriegshafen auch der lebhafteste Verkehr der Handelsmarine äußerst störend, und selbst eine Marinestation würde aus diesem Grunde nicht hier, sondern, wie wir oben vorschlugen, in Dirschöft anzulegen sein.

Den besten Ueberblick über die ganze Gegend mit ihren Befestigungen, dem unteren Lauf der Weichsel und seinen Verzweigungen gewährt wohl der Karlsberg oder die Königshöhe bei Olwa: während man auf dem Belvedere mitten im Walde selbst in einem wahren Meere von Laub zu schweben scheint, überblickt das Auge die ganze weite grüne Landschaft, durch welche sich der Strom wie ein breites Silberband dahinzieht, bis nach dem 1½ deutsche Meilen entfernten Neufahrwasser, es erblickt den hohen hellen Thurm von Hela, übersieht fast die ganze Danziger Bucht, auf der zu Zeiten über 40 Segel, Rauffahrer und Fischerboote zu zählen sind, und verliert sich erst viele Meilen weiter da, wo der Horizont den blauen Spiegel der See begrenzt. Dann wendet sich der Blick wieder dorthin zurück, von wo wir ausgegangen sind: zu den Thürmen, der weiland Hansestadt, der späteren Handelsrepublik dem nordischen Nürnberg oder Venedig, wie man Danzig genannt hat. Und doch schließt jede solche Bezeichnung, die doch rühmen soll, eine Verkennung gerade der bedeutendsten Schönheiten des Ortes in sich. Mag auch Nürnberg an Einzelschätzen der Kunst reicher sein; im Ganzen ist der Eindruck von Danzig unendlich viel reicher und poetischer; mag Venedig, als meerumschlungene und meerdurchschlungene Marmorstadt prächtiger erscheinen, lieblicher und frischer ist gewiß Danzig im grünen Kranze seiner Umgebung und der Laubkronen auf Wällen und Straßen. Auch das „hundertthürmige“ Prag steht an Schönheit seiner architectonischen Physiognomie hinter dieser alten Metropole polnischen Handelslebens und deutschen Bürgerfleißes zurück.

*) Und doch hatten die Dänen zur Beobachtung der „Vineta“ schon im Anfang April auf der Höhe zwischen Hela und Dirschöft, dann bei Zerzhöft stets fünf Kriegsschiffe kreuzen lassen.