



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Praesent, Hans: Militärgeographische Skizze der russischen Ostseeküste

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



## Militärgeographische Skizze der russischen Ostseeküste

Von Dr. Hans Praesent



Über der kriegerischen Tätigkeit unserer Flotte an der russischen Ostseeküste liegt der Schleier geheimnisvoller Ungewißheit. Die Presse mußte allerlei Gerüchte und scheinbar große Ereignisse in der ersten Augustwoche sofort dementieren, und seitdem konnte das Kriegstagebuch der Grenzboten außer der heldenmütigen wirksamen Beschießung des Kriegshafens Libau durch den kleinen Kreuzer „Augsburg“ (2. August), dem Untergang des kleinen Kreuzers „Magdeburg“ (26. August), der bei einem mutigen Vorstoß in den finnischen Meerbusen in der Nähe der Insel Ödesholm im Nebel auf Grund geriet und den größten Teil der Besatzung unter übermächtigem feindlichen Feuer durch das Torpedoboot V 26 retten mußte und außer der Zerstörung des Panzerkreuzers „Pallada“ (11. Oktober) nichts wesentliches von diesem Kriegsschauplatz vermelden. Das unvergleichlich schöne Kriegswetter ist nun rauhen und nassen Herbststürmen gewichen, den Vorboten des nahenden Winters. Und damit taucht ein neuer unangenehmer Bundesgenosse in diesem Kriegstheater auf, Kälte und Eis, das die russischen Häfen sperren wird. Sei es nun, daß unsere ostpreußische Armee weiter nach Nordosten rückt, oder daß wir noch vor Beginn des Winters von neuen Taten unserer Ostseeflotte hören, oder daß erst im nächsten Frühling ein Vorstoß auf Rußlands Hauptstadt unternommen werden soll, es wird sich lohnen, einen Blick auf die geographischen Verhältnisse der russischen Ostseeküste zu werfen und die strategische Bedeutung der einzelnen Küstenstrecken, wenigstens skizzenhaft zu erörtern.

Die russischen Ostseeprovinzen und Finnland unterscheiden sich nach ihrem ganzen länderkundlichen Habitus beträchtlich von dem kontinentalen Rußland. Sie bilden den russischen Anteil am Ostseegebiet, jener großen geographischen Einheit, die alle die unter dem direkten Einfluß der Ostsee stehenden Gestadländer umfaßt. Ähnlich wie wir von dem Mittelmeergebiet als dem Sitz der klassischen und romanischen Kulturentwicklung zusammenfassend reden, so haben die Ostsee und ihre Küstenländer von jeher eine wichtige Rolle in der Entwicklung germanischer Kulturstaaten gespielt. Aber war die germanische Einheit vielleicht zur jüngeren Steinzeit und Bronzezeit, war der wirtschaftliche Zusammenschluß zur Hanfazeit und war einst die Schwedenherrschaft im gesamten Ostsee-

gebiet nur eine vorübergehende Erscheinung, so berechtigt uns vielmehr das physisch-geographische Ereignis der Eiszeit, das die Oberflächen des ganzen Gebietes bestimmt hat, dazu, die Ostsee und ihre Randländer Finnland, die russischen Ostseeprovinzen, Norddeutschland, Dänemark und Schweden, als ein natürliches Landschaftsgebiet zu betrachten.

Die große Vereisung, die zur Diluvialzeit den ganzen Norden Europas bis an den Saum der deutschen Mittelgebirge und bis weit nach Innerrußland hinein bedeckte und deren physische Verhältnisse wir am besten mit dem Inlandeis vergleichen können, das den antarktischen Kontinent und Grönland noch heute überflutet, hat auch auf die Oberfläche der russischen Ostseeküstenländer gestaltend gewirkt. Wir können bei dem Riesengletscher der Vorzeit, der von dem skandinavischen Hochgebirge gen Süden und Osten ausstrahlte, ein Abtragungs- und ein Ablagerungsgebiet unterscheiden, wie bei den uns wohl bekannten Talgletschern der Alpen. Finnland, das dem Eiszentrum näher gelegen war, weist mehr die Formen der Abtragung auf, vom Eise rund abgeschliffene Kuppen und glatte Felsen und ähnelt im Landschaftsbilde der Umgebung von Stockholm und der mittelschwedischen Senke, die Ostseeprovinzen dagegen tragen als Ablagerungsprodukte des Eises eine mehr oder weniger mächtige Decke fruchtbaren Geschiebelehms, der das geologische Grundgerüst der Provinzen mehr oder weniger verhüllt und darin den norddeutschen Gebieten zu vergleichen ist. Das sind mit mannigfachen Übergängen die beiden Hauptformen der Oberflächengestaltung in dem langen russischen Ostseegesteade, das vom 56. Breitenkreis aus unserem gemäßigten Klima bis fast an den Polarkreis reicht.

Doch wie viele interessante Einzelheiten und morphologische Probleme bieten sich dem Geographen, der diese Landstriche bereist! Um die verschiedenartigen Küstenstrecken, ihre strategische Bedeutung und die Lage der Häfen richtig zu erkennen, müssen wir zunächst einen Blick auf das Hinterland werfen. Geologisch gehört die nördliche Hälfte, also Finnland zu dem sogenannten baltischen Schilde. Diese Bezeichnung gab der kürzlich verstorbene Wiener Altmeister der Geologen, Eduard Sueß, den Überresten einer gewaltigen Urgebirgsmasse, die im Beginn des Alttertums der Erdgeschichte zu einem hohen Gebirge im nördlichen Schweden, in Finnland, Lappland und der Halbinsel Kola auftrug. In Jahrillionen wurde dieses Bergland durch die Wirkung der Atmosphärien zu dem heutigen Flachland abgetragen und zu der seichten Wanne, die jetzt der baltische Meerbusen füllt. Rings um dieses Gebiet liegen jüngere Schichten auf, flachgelagerte ältere paläozoische Sedimente des Kambrium und Silur, aus Sanden, Tonen und Kalksteinen bestehend, die dem Innern des Schildes einen Steilrand zugehren, den sogenannten Glimt. Diese Glimtlinie läßt sich deutlich von den Südufern des Ladogasees und des finnischen Meerbusens am nördlichen Gotland vorbei nach Schweden hinüber verfolgen. Wer von der Sumpfebene Petersburgs das Auge gen Süden wendet, erblickt die etwa 30 Meter hohe erste Stufe des Steilrandes, auf der die Schlösser Zarstoje Selo und Krassnoje Selo sowie die

berühmte Sternwarte von Bullowo gelegen sind. Während also der Untergrund Finnlands aus steil auferichteten Urgesteinen, vorwiegend Gneiß, mächtigen Granitmassen und anderen alten Eruptivgesteinen und kristallinen Schiefeln besteht, die zu einer flachwelligen Kumpffläche abgehobelt war, ehe die gestaltende Kraft des Eises die feineren Skulpturen im Gelände besorgte, sehen wir in den Ostseeprovinzen die von Norden nach Süden immer jünger werdenden, fast wagerecht gelagerten und meist ungestörten Schichten, die nach Deutschland zu allmählich in das zerstückelte mitteleuropäische Schollenland übergehen. Ein schmaler Küstenstreifen am finnischen Meerbusen besteht aus Kambrium, dann folgen südlich die Kalksteine des Unterfilur und die Dolomite des Oberfilur auf der Höhe der Insel Ösel, dann bis Riga etwa die Sandsteine des Mitteldevon und ihre Dolomitabteilungen mit großen Gipslagern im Dünagebiet und Kurland, schließlich oberdevonische Sandsteine sowie Perm und Jurakalke bis zur deutschen Grenze hin. Alle diese Sedimentgruppen, über deren Ausdehnung und Mächtigkeit uns zahlreiche Tiefbohrungen belehren, sind meist ganz von den diluvialen Ablagerungen der Eiszeit verhüllt, denen diese Provinzen ihre Ackerfrume verdanken.

Will man im einzelnen natürliche Landschaften sondern, so kann man am besten in Zonen parallel dem Ostseegestade gliedern. In einer Entfernung von 300 bis 400 Kilometer vom Meere umschließt der westrussische Landrücken die russischen Ostseeprovinzen. Er bildet die Fortsetzung des verzwickten Endmoränengebietes der ostpreussischen Seenregion, die Hindenburgs kluge Berechnung zur Vernichtung der Russen benutzte. Dieser Rücken trägt auch bis zu den Waldaihöhen südlich des Ladogasees denselben Landschaftscharakter. Nur mäßig hoch, wenig über 300 Meter, wechseln dichtgedrängte Moränenzüge mit zahlreichen buntgestalteten Wasserflächen und mit dichten Wald- und Sumpfgeländen. Streckenweise bildet er die kontinentale Hauptwasserscheide, nur Düna und Njemen durchbrechen ihn. Westlich dieses Höhenrückens folgt nun zunächst ein breiter Tieflandsstreifen vom unteren Njemen über die Düna bis zum Ladogasee, vielleicht ein Urstromtal, das einst den Schmelzwässern des zurückweichenden Eisrandes zum Abfluß diente. Im Westen reihen sich nun die eigentlichen baltischen Provinzen an mit einer Reihe von Plateaustücken, die von breiten Niederungen unterbrochen werden. Am Südufer des finnischen Meerbusens erhebt sich die schon erwähnte, nur teilweise von Gletscherschutt bedeckte Tafel altpaläozoischen Gesteins. Besonders im Westen tritt sie dicht an die Küste heran, ist stark gebuchtet und von zahllosen Felsinseln (Schären) begleitet, deren Klippen dem kleinen Kreuzer „Magdeburg“ so verhängnisvoll geworden waren. Die tiefe Senke des Peipussees teilt die Tafel in das westliche Estland und das östliche Ingermanland mit der Kewaniederung. Die filurischen flachen Inseln Dagö, Ösel und Moon engen den Eingang zu der seichten Rigaer Bucht ein. Zwischen deren niedriger Küste und dem Peipussee dehnt sich Livland aus, ein welliges, von Gletscherschutt verhülltes Devonplateau, das in der „livländischen

Schweiz“ bis zu 313 Meter Höhe erreicht. Im Süden Livlands mündet das tiefer eingegrabene Tal der Düna in weiter Niederung in die Rigaer Bucht. Kurland schließlich erhebt sich wieder zu einem fast 200 Meter hohen diluvialen Plateau.

Wie verschieden ist dagegen das Hinterland der finnischen Küsten. Hier entblöhte das Inlandeis das feste Gestein von der vormaligen Verwitterungshülle, hier hobelte es, durch die Härteunterschiede der Gesteine lebhaft unterstützt, eine verwirrende Fülle von Tälern und flachen Becken aus, die große und kleine, vielgestaltige Seen zwischen rundlichen Kuppen und Rücken bergen. Das jugendliche Wasserneß mit den Stromschnellen und Wasserfälle bildenden Flüssen und den ruhigen Seen, die nicht weniger als 12 Prozent von Finnlands Fläche bedecken, die zahlreichen Sümpfe und Moore, die dazwischen gestreuten schmucken Siedelungen eines gebildeten und arbeitsamen Volkes, und nicht zuletzt die prächtigen Waldriesen der Tannen und Kiefern, zu denen sich an der Südküste noch Eiche, Linde und Ulme gesellen, bieten uns das zauberhafte, aber ernste Schönheitsbild der finnischen Landschaft. Freilich fehlt es auch hier nicht an den Ablagerungen des zurückweichenden Eises, die hier und da das Land lückenhaft bedecken. Da liegen Tone und Sande des Meeres, das gegen Ende der Eiszeit die tieferen Landesteile überflutete, da ziehen sich langgestreckte Dsar hin, unter dem Eise in Schmelzwasserkanälen aufgehäufte Sandwälle in der Bewegungsrichtung des Gletschers, und die innere finnische Seenplatte begrenzt im Süden eine breite Schwelle, Salpau Selkä genannt, die zwei große Endmoränenwälle trägt. Es ist klar, daß in einer solchen Landschaft die fruchtbare Ackerkrume nur spärlich verbreitet ist.

Diese Betrachtungen haben den aufmerksamen Leser schon ahnen lassen, wie mannigfaltig nun die einzelnen Küstenstrecken beschaffen sein müssen. Am baltischen Busen zieht sich im nördlichen Teil ein breiter Schwemmlandsstreifen mit vielen Sümpfen entlang, aus dem einzelne Kuppen des Grundgebirges aufragen. Die meist flache Küste ist daher sehr unregelmäßig durch Buchten und Vorsprünge gegliedert. Die Urgebirgsinselgruppe der Quarken, die nach Umea in Schweden weist, und die sie verbindende Eisdecke überschritt bekanntlich im März 1809 der russische General Barclay de Tolly mit einer Armeeabteilung, bis der Befehl zur Rückkehr seinen Einmarsch in Schweden verhinderte. Von Kristinestad an beginnt das Urgebirge die Küste zu bilden, und ein dichter Schärenürtel begleitet nun das West- und Südufer Finnlands. Dieses Gewirr von Inselchen entstand infolge des Untertauchens des von den Gletschern zu Rundbuckeln abgeschliffenen Landes. Es leuchtet ein, daß die Schifffahrt in diesen Gewässern trotz vorzüglicher Seekarten nicht ungefährlich ist. Den Hintergrund des finnischen Meerbusens, die Kronstädter Bucht, umsäumt Flachküste. Aus dem Ladogasee durchströmt sie die kurze, aber breite und tiefe Nawa, auf deren teils sumpfigen, teils sandigen Deltainseln der eiserne Wille Peters des Großen eine Stadt entstehen ließ, deren heiliger und stolzer Name nunmehr in

Petrograd — Peterstadt zusammengedrumpft ist (vgl. Heft 36, S. 376). Die Südküste des finnischen Meerbusens bis zum Kap Spithamn bildet der schon öfters erwähnte Steilrand des Kalksteinplateaus mit einer durchschnittlichen Höhe von 50 Metern; zahlreiche flache Buchten und ungezählte Inseln verdanken ihren Ursprung der vordringenden abradierenden Tätigkeit der Meereswogen, so daß auch an dieser Küstenstrecke die Schifffahrt nicht leicht ist. Denselben Charakter zeigt die Westküste Estlands mit den vorliegenden Inseln Dagö und Ösel, mit vielen Klippen und Untiefen. Aber auch die flachen, oft sumpfigen Küsten der Rigaer Bucht sind der Annäherung von Kriegsschiffen nicht günstig. Der niedrigen Ostküste von der Mündung der Düna an bis zur Bucht von Pernau sind Sandbänke vorgelagert. Die geschlängelte kurische Aa, sowie Strandseen und Moore begleiten beispielsweise den Rigaschen Strand mit den bekannten Bädern Majorenhof und Dubbeln. Das letzte Küstenstück vom Kap Domesnäs bis zur deutschen Grenze, das die offene Ostsee säumt, ist meist flach und von teilweise recht hohen Dünen besetzt. Wanderdünen haben zuweilen ganze Dörfer verschüttet. Sandbänke und Untiefen erschweren auch hier das Landen feindlicher Schiffe.

Um die strategische Bedeutung dieser Küsten vollständig und klar erfassen zu können, müssen wir noch die klimatischen Verhältnisse betrachten, die gerade hier wegen des Wintereises eine wichtige Rolle spielen. So müssen sie als ein gleichwertiger Faktor den morphologischen Betrachtungen folgen. Hier interessieren uns nur die Temperaturverhältnisse, über die ein Blick auf Isothermenarten des Juli und Januar belehrt. Da Wasserflächen schwerer Wärme aufnehmen als Land, sie aber dann sehr viel energischer festzuhalten vermögen, kommt der Einfluß der Ostsee auf die Erwärmung der Küstenländer in den Herbst- und den ersten Wintermonaten im Verlauf der Isothermen deutlich zum Ausdruck. Sie zeigen alle einen auffälligen Knick nach Norden hin und selbst eine deutliche Biegung in die finnische und Rigaer Bucht hinein. Während beispielsweise die  $0^{\circ}$  Isotherme im südlichen Teil der Ostsee einen weiten Bogen nach Osten bis zum Meridian von Gotland beschreibt, an der deutschen Ostseeküste entlang läuft, und erst bei Lübeck das Festland betritt, zieht sich die  $-5^{\circ}$  Isotherme von Christiania durch Mittelschweden hoch in den baltischen Meerbusen bis zu den Quarkeninseln hinauf und läuft dann an der Küste von Finnland und des Rigaschen Meerbusen entlang nach Süden. So hat der Zug der Isothermen, der ja theoretisch den Breitenkreisen folgen sollte, durch den erwärmenden Einfluß der Ostsee im Winter eine Anordnung in nord-südlicher Richtung. Im Frühjahr und Sommer ist es umgekehrt. Besonders im Frühling wirkt die schließlich doch eintretende starke Abkühlung des Ostseewassers sehr verzögernd auf die Vegetationsentfaltung, und der Winter zeigt oft Rückfälle. Die Isothermen lassen im Juli starke Ausbiegungen nach Süden erkennen. Die  $16^{\circ}$  Isotherme geht z. B. von Stockholm über Gotland bis zum  $55^{\circ}$  hinunter, um dann wieder mit einem Knick in den finnischen

Meerbusen hinein an Finnlands Westküste hinaufzusteigen. Dabei ist also eine deutliche Abkühlung wahrzunehmen. Folgende Werte zeigen einige Durchschnittstemperaturen des kältesten Monats und zugleich den mildernenden Einfluß der offenen Ostseestationen: Saparanda (66°) — 11,8°; Petersburg (60°) — 9,3°; Helsingfors (60°) — 7,1°; Mariehamn (Ålands-Inseln 60°) — 4,3°; Stockholm (60°) — 3,3°; Wisby (Gotland 57½°) — 1,2°; Königsberg i. Pr. (54¾°) — 2,7°. Die Wintertemperatur ist also in dem 3° nördlicher gelegenen Wisby um 1,5° höher als in Königsberg.

Von der jeweiligen Lufttemperatur hängen die Eisverhältnisse ab. Zwei Quellen kommen dafür in Betracht; erstens das durch Gefrieren des Meerwassers selbst entstehende Eis und zweitens das aus den Flüssen hineingelangende, das dann wieder zusammenfrieren kann. Die Eisbildung im Meerwasser ist vom Salzgehalte desselben abhängig. Je salzreicher das Wasser ist, desto schwerer gefriert es und eine desto tiefere Temperatur ist dazu nötig; während der mittlere Salzgehalt unserer Ozeane 35 Promille beträgt, nimmt er in der Ostsee nach innen zu rasch ab. Im Kattegatt beträgt er noch 15 bis 20 Promille, bei Rügen 8 Promille, auf der Höhe von Stockholm 6 Promille und im Hintergrunde des baltischen und finnischen Meerbusens nur noch 0 bis 3 Promille. Diese starke Abnahme ist durch die geringe Verdunstung und durch die reichliche Zufuhr von süßem Flußwasser leicht erklärlich — umgekehrt liegen bekanntlich die Verhältnisse beim Mittelmeer, weshalb dort der Salzgehalt bis etwa 37 Promille steigt. An den russischen Gestaden kann es also sehr leicht zur Eisbildung kommen. Außerdem frieren die Flüsse ziemlich regelmäßig jedes Jahr zu. An der deutschen Ostseeküste erfolgt das Zufrieren im Mittel etwa im Januar. Die russischen Häfen nördlich von Riga sind dagegen bereits am 1. Dezember meist geschlossen. In Finnland gefrieren die Flüsse um den 20. November und im nördlichen Teil des baltischen Meerbusens etwa am 1. November. Auch die Zeit des Aufganges der Flüsse verschiebt sich sehr von Süden nach Norden. Im März sind die deutschen Häfen in der Regel wieder eisfrei, die am finnischen Meerbusen gelegenen im April und die innersten Teile des baltischen Meerbusens erst im letzten Drittel des Mai, so daß sich hier die Eisbedeckung über vier bis fünf Monate erstrecken kann. Unter gewöhnlichen Verhältnissen friert nur ein Streifen an der Küste zu, während die tieferen Teile des finnischen Meerbusens und der Ostsee offen bleiben und nur zeitweise von Treibeismassen gekreuzt werden. Es ist eine sehr seltene Ausnahme, wenn die ganze Ostsee, besonders im Süden zufriert; aus dem Mittelalter werden uns Angaben über einige Jahre überliefert, in denen man von Stralsund nach Dänemark zu Fuß gehen konnte. Es leuchtet ein, daß der südlichste Hafen Libau die günstigsten Eisverhältnisse aufweist, er friert nur selten ganz zu, aber auch die Nordwestecke von Estland wird lebhaft von der offenen Ostsee bespült und ihr Hafen Baltisch Port bleibt etwas länger eisfrei als Reval oder gar Kronstadt, dessen Hafen im Durchschnitt vom 13. November bis zum 9. April verschlossen sein soll.

Auch die abgeschlossene Rigaer Bucht ist im Winter auf weite Strecken hin mit Eis bedeckt und ihre engen Zugänge sind oftmals durch Eisstauungen gesperrt.

Derartig sind die topographischen und klimatischen Verhältnisse an der Ostseeküste, an der die russische Wehrmacht das Hinterland zu schützen hat. Lange Zeit grenzte Rußland nur am nördlichen Eismeer an die offene See. Wir finden daher das unausgesetzte Bestreben der russischen Fürsten, den Handel mit Westeuropa an diesen unwirtlichen Küsten zu beleben. Aber bei der Natur des Meeres, das nur vom Juni bis September völlig eisfrei zu sein pflegt, hatten diese Unternehmungen einen sehr beschränkten Erfolg. Erst Peter der Große eröffnete seinem Volke die günstigere Ostseeküste, indem er mit der Gründung St. Petersburgs 1703 „den Durchbruch eines Fensters nach Europa“ schuf, und die Entwicklung seiner Hauptstadt hat den Scharfblick des großen Zaren glänzend bestätigt. Seit dieser Zeit besteht also erst eine russische Ostseepolitik und die Notwendigkeit, die neugeschaffenen Handelsstützpunkte zu schützen. Es ist hier nicht der Ort, auf die überaus wechselvolle Geschichte dieser Politik im einzelnen einzugehen, aber es ist merkwürdig zu sehen, wie noch bis in die letzten Jahre hinein die Vorschläge für die Anlage neuer Kriegshäfen und Befestigungen geschwankt haben.

Nur der unmittelbare Schutz der neuen Hauptstadt war von Anbeginn notwendig, wie die inmitten der Stadt am rechten Newaufer gelegene, jetzt allerdings bedeutungslose Peter Paulsfestung zeigt, und auch Kronstadt, das in selten günstiger Insellage den nach Petersburg hineinführenden Seekanal schützt, verdankt schon dem genialen Blicke Peters des Großen seine Entstehung, mußte er doch auf jede Weise seiner Neuschöpfung gegen die ihm damals überlegenen Seemächte der Ostsee die nötige Sicherheit zu geben versuchen. Da die Russen scheinbar einen Landangriff auf ihre Hauptstadt nicht fürchten, so haben alle russischen Kaiser nur zur Verstärkung und Erweiterung der Kronstädter Anlagen beigetragen. Es überspannt heute 25 Kilometer westlich der Hauptstadt ein enger Kranz von Forts und Batterien den finnischen Meerbusen, der im Süden bei Oranienbaum ansetzt, über Kronstadt auf der Insel Kotlin als am stärksten armierter Mittelpunkt nach dem Kap Lissij Noß hinüberführt und aus dreißig einzelnen Werken, die teilweise im Meere selbst errichtet sind, besteht. Die neuen Befestigungen stammen teils aus der Zeit Kaiser Nikolaus des Ersten, teils wurden sie 1856 bis 1871 nach den Plänen Todtlebens angelegt, ein starker, nach russischem Urteil unüberwindlicher Schutz, und mit dem Kriegshafen in Kronstadt selbst mit Werften und Docks eine vorzügliche Basis für das baltische Geschwader.

Wenn wir von den alten vorgeschobenen Forts von Wiborg absehen, die den Landweg von Finnland auf Petersburg sperren sollen, haben eine ähnliche Aufgabe, nämlich den Schutz von Großstädten, die Festungen Sveaborg und Dünamünde. Sveaborg, der finnischen Hauptstadt Helsingfors vorgelagert, ist bestimmt, diese zu schützen sowie einen in den finnischen Meerbusen vorstoßenden

Angreifer in der Flanke zu bedrohen. Die Festung liegt auf sieben, durch Brücken verbundenen Inseln, die den Eingang in die Bucht von Helsingfors beherrschen und ist nach dem mißglückten Angriff der englisch-französischen Flotte 1855 sehr verstärkt worden.

Dünamünde, amtlich Ust-Dwinsk genannt, verteidigt als Küstenfort an der Mündung der Düna in die Rigaer Bucht die etwa 12 Kilometer stromaufwärts gelegene wichtige Handelsstadt Riga, doch scheinen diese Forts keine große Bedeutung zu haben.

Aber alle diese Häfen leiden an einer mehr oder weniger langen Eisperrre im Winter. Der Wunsch Rußlands, einen möglichst eisfreien Ostseehafen zu besitzen, ist so alt wie die russische Flotte. Das Bedürfnis trat immer schärfer im Laufe der Zeit hervor, die Ostseeflotte war zum lokalen passiven Küstenschutz verdammt und mußte noch im Krimkriege sich gegen das vereinigte englisch-französische Geschwader auf die allerengste Verteidigung der Küstenplätze beschränken, wodurch viele Geschütze und Truppen vom Hauptkriegsschauplatz ferngehalten wurden. Schon Peter der Große empfand den Mangel und nahm Baltisch Port an der von ihm erworbenen Nordwestküste Estlands als Hauptkriegshafen in Aussicht. Er wurde auch von ihm und Katharina der Zweiten mit großen Hafengebauten und einigen Befestigungen ausgestattet, aber merkwürdigerweise kam er nicht recht zur Entwicklung und man ließ ihn trotz seiner von der Natur so begünstigten Lage verfallen.

Dann richtete sich der Blick auf Libau. Als das Projekt dieses Kriegshafens 1890 festere Gestalt annahm, fand es in der Militärliteratur lebhaften Widerhall und wirbelte sogar in unserer Tagespresse erheblich Staub auf, da man darin eine deutliche Bedrohung Deutschlands erkennen wollte. Große Wellenbrecher und Molen, die den an der flachen, von Sandbänken begleiteten Dünenküste liegenden Hafen vor der Versandung schützen sollten, wurden bereits 1893 feierlich eingeweiht. Während der Vorhafen für große Schlachtschiffe bestimmt war, wurden nördlich der Stadt Bassins für die Kreuzer- und Torpedoflotte ausgehoben und Befestigungen angelegt, aber es scheint, daß auch dieser „Kaiser Alexander der Dritte Kriegshafen“ genannte Stützpunkt nicht völlig befriedigte, wohl aus der Erwägung heraus, daß er deutschen Überfällen zu leicht ausgesetzt und mit seiner offenen See und künstlichen Hafenbecken taktisch nicht günstig gelegen sei. Man las sogar von einer Auflassung des Hafens und er hat scheinbar nur noch für Torpedoboote eine Rolle gespielt, so daß die kurze Beschießung unseres kleinen Kreuzers „Augsburg“ genügte, ihn in Brand zu setzen.

Neuerdings wurde die Aufmerksamkeit wieder auf die Küsten des finnischen Meerbusens gelenkt. 1909 bereiste eine Kommission von Militäringenieuren die Küste zwischen Petersburg und Wiborg, um geeignete Punkte für Befestigungen zu suchen, die die Wirkungssphäre von Kronstadt und damit den Schutz der Hauptstadt unterstützen könnten. Aber das Hauptinteresse der russischen Marinepolitik wandte sich wieder dem Eingang zum finnischen Meerbusen zu, wo ge-

waltigen Projekten zufolge das Gebiet von Reval über die Insel Margö hinüber nach dem finnischen Vorgebirge Porkala in ein einziges Sperrfestungsgebiet verwandelt werden sollte. Reval, das ja neben Baltisch Port verhältnismäßig lange eisfrei bleibt und durch die modernen großen Eisbrecher unter günstigen Umständen den ganzen Winter hindurch offen gehalten werden kann, soll als Hauptkriegshafen mit wichtigen Werften ausgebaut werden. Gegen 200 Millionen Mark sind für diesen großzügigen Plan bewilligt worden. Der neue Stützpunkt erhält als Festung wie als Hafen den Namen „Kaiser Peter der Große“. Die Befestigungen werden imstande sein, einen großen Teil der hier nur 40 Kilometer breiten Meerenge mit ihren Geschützen zu bestreichen und sie im Verein mit der schwimmenden Verteidigung zu sperren. Da auch der Hafen Sveaborg—Helsingfors weiter ausgebaut werden soll, wird die russische Flotte an der engsten Stelle des finnischen Meerbusens einen Stützpunkt im Norden und im Süden besitzen und so seine Einfahrt bequem decken können. Wie weit diese Pläne schon verwirklicht waren, entzieht sich bei der strengen russischen Zensur seit 1913 natürlich unserer Kenntnis. Vermutlich hatten die Russen bei dem weit vorgeschobenen finnischen Hafen Hangö mit den Vorbereitungen schon begonnen, da sie diesen Hafen, wie in der ersten Kriegswoche bekannt wurde, eiligst selbst wieder zerstört haben sollen.

Es ist bekannt, daß die russische Marinepolitik im Gegensatz zu früheren Jahren, jetzt die Ostsee als das für sie seestrategisch wichtigste Meer betrachtet und entschlossen ist, die Hauptmacht der Streitkräfte an dieser Stelle zusammenzuziehen. Die starke Flotte, die sie sich hier zu schaffen im Begriff steht, verspricht bald ein wichtiges politisches Machtmittel zu werden. Nach den Angaben des kurz vor dem Kriege erschienenen „Nauticus 1914“ bestand die baltische Flotte aus 5 Linien Schiffen, 6 Panzerkreuzern, 6 geschützten Kreuzern, 77 großen und 13 kleinen Torpedoboote und 20 Unterseebooten. Im Bau sind jedoch 4 Linien Schiffe der Gangut-Klasse, die dieses Jahr in Dienst treten sollten, 4 Panzerkreuzer der Navarin-Klasse für 1916, ferner 6 geschützte Kreuzer, 36 große Torpedoboote und 19 Unterseeboote.

So ist Rußland in Staats- und zum Teil neuen Privatwerften in letzter Zeit fieberhaft tätig gewesen, das im Jahre 1912 bewilligte Flottenvermehrungsgesetz, das unter dem Namen „Kleines Schiffbauprogramm“ bekannt wurde, zu erledigen, aber auch den Vorbereitungen zu Lande, den Verkehrswegen schenkte es erhöhte Aufmerksamkeit. Eine wichtige Bahnlinie läuft längs der Südküste des finnischen Meerbusens von Petersburg über Gatschino, Reval nach Baltisch Port bzw. Hapsal. Von Reval führen südlich Verbindungen nach Pernau und Riga und von hier aus weiter nach Windau und Libau. So ist die Möglichkeit von Truppenverschiebungen längs der Küste zu den wichtigsten Häfen und landeinwärts gegeben, wenn auch die Leistungsfähigkeit der meist nur eingleisigen Strecken nicht allzu hoch anzuschlagen ist. Die Bahn längs des finnischen Busens dürfte übrigens leicht Zerstörungen durch ausgeschifft feindliche Truppen

ausgefekt sein. Von neuen Bahnprojekten erwähne ich nur die direkte Linie Moskau—Reval, die südlich des Finlensees und nördlich des Peipussees vorbeiführt, um einerseits den strategisch wichtigen Nordwesten Estlands rasch aus Innerrußland zu erreichen, anderseits die stark besetzte Strecke Moskau—Petersburg zu entlasten.

Finnland, die Landbrücke zwischen Rußland und Skandinavien ist seit seiner Erwerbung 1809 das Sorgenkind der russischen Politik gewesen. Es mußte bisher ihr möglichstes Bestreben sein, dieses vor den Toren ihrer Hauptstadt gelegene, kulturell viel weiter entwickelte und oft feindselig gesinnte Staatsgebilde zu russifizieren. Die äußere Politik Rußlands erstrebte schon oft einen eisfreien Hafen an Norwegens Westküste, und so sind die militärischen Maßnahmen in Finnland ganz auf einen Zusammenstoß mit den skandinavischen Mächten abgestimmt. Ein Schienenstrang läuft in einiger Entfernung vom Meere von Petersburg über Wiborg—Riihimäki—Tammerfors—Åleborg nach Tornea, wo er seine Fortsetzung auf schwedischem Boden findet. Ihn verbinden acht Eisenbahnlinien mit den wichtigsten Küstenplätzen, und weitere gehen nach dem Innern des Landes, und die offensichtlich gegen die schwedische Grenze gerichteten Pläne zweier neuer strategischer Bahnen durch Finnland sind wohl geeignet, in Schweden ernste Besorgnisse zu wecken.

Fassen wir kurz zusammen! Die russischen Ostseeprovinzen können recht gut der Schauplatz selbständiger Operationen werden, wenn die deutsche Ostseeflotte ihre maritime Übermacht in den baltischen Gewässern dazu benutzen wird, sich der Hauptstadt zu bemächtigen oder auch nur eine Scheinunternehmung gegen sie in Szene zu setzen, um starke russische Kräfte von Polen fernzuhalten. Sie vermag aber auch die rückwärtigen Verbindungen der Russen arg zu stören. Zu Hilfe dürfte ihr dabei die gleichgültige, oder eher freundlich gesinnte, allem russischen Wesen abholden Bevölkerung kommen, den Russen dagegen wird, wie in vielen Gebieten ihres weiten Reiches, die Natur selbst die Verteidigung erleichtern. Das Innere Finnlands kommt für unseren Krieg kaum in Betracht, doch ist es immerhin möglich, daß wir an der Südküste Finnlands Truppen landen könnten, um Petersburg von der Nordseite her zu bedrohen oder auch nur, um einen ansehnlichen Teil russischer Streitkräfte hier zu binden. Die finnischen Eisenbahnen und die verzweigten Seengebiete können nur gegen Schweden eine Rolle spielen. Vielleicht kommen wir in einem späteren Aufsatz auf die schwedisch-russische Politik und die geographischen Verhältnisse der Nordgrenze Rußlands zurück.

**Die wichtige Literatur.** Die Geographie Finnlands und der russischen Ostseeprovinzen findet man in den allgemeinen Handbüchern über Rußland behandelt, die ich im Anhang zu dem Aufsatz „Russisch Polen als Kriegsschauplatz“ (Heft 37, S. 398) zusammengestellt habe. Über die Lage zum gesamten Ostseegebiet unterrichtet vortrefflich das liebenswürdige Büchlein des Professors der Geographie in Basel Gustav Braun (Das Ostseegebiet. Sammlung: Aus Natur und Geisteswelt Nr. 367, Leipzig, B. G. Teubner 1912).

Jeder, der sich in irgendeiner Beziehung mit Finnland beschäftigen will, vermag reiches Material zu schöpfen aus der Neuauflage des „Atlas de Finlande 1910“ (55 große Karten verschiedener Darstellungen zur Landeskunde), den die geographische Gesellschaft in Helsingfors mit zwei dicken Textbänden (Fennia, Bull. de la Soc. de Géogr. de Finlande, XXX, I und II, 1910/11) herausgab, ein glänzendes Zeugnis für den wissenschaftlichen Geist in der finnischen Hauptstadt. Nur wenige Staaten können ihm ein ähnliches geographisches Werk zur Seite stellen. Auch die Hydrographie der finnischen Küstengewässer fand neuerdings eifrige Pflege. Hugo Karsten stellte kürzlich „Untersuchungen über die Eisverhältnisse im finnischen Meerbusen und im nördlichen Teile der Ostsee an (I. Beobachtungen während der Winter 1897 bis 1902. Finnländische hydrographisch-biologische Untersuchungen, Nr. 6, Helsingfors 1911).

Die Geographie der russischen Ostseeprovinzen stellte zuletzt R. N. Kupfer mit mehreren Mitarbeitern zusammen (Baltische Landeskunde, Riga 1910/11, mit Atlas).

Eine erste zusammenfassende militärgeographische Studie über „Die Küsten und Häfen des russischen Reiches in Europa und dem Kaukasus mit Rücksicht auf die Landesverteidigung“ verdanken wir dem bekannten Militärschriftsteller C. von Zepelin (Berlin, N. Bath 1896; auch in den „Jahrbüchern für die deutsche Armee und Marine“, 97. Bd., 1895, S. 184 bis 209, 293 bis 322). Die neueste „Kurze militärgeographische Beschreibung Rußlands“ von Hauptmann L. Schmidt (Berlin, Zuckerswerdt u. Co. 1913) sei auch hier genannt. Über den „Ausbau der russischen Seehandelshäfen“, den wir nicht weiter berücksichtigt haben, schrieb H. Pabst kürzlich einen Aufsatz (Weltverkehr und Weltwirtschaft, 4. Jahrg., 1914/15, S. 130 bis 136). Als ein Beispiel dafür, daß Offiziere sich nicht mit Militärgeographie befassen sollten, ohne vorher eine gründliche Ausbildung in moderner Geographie gewonnen zu haben, erwähne ich das Heft von dem R. u. R. Obersten Ritter von Urbyn-Pruszynski: Finnland. Eine militärgeographische Studie (Teichen, N. Prochaska 1910). Nicht ohne Erstaunen erfährt man darin u. a., daß „die vulkanische Hebung des Grundes im finnischen Meerbusen pro Jahrhundert 4 Meter beträgt“ und daß die Südhänge Finnlands „eine mit Vulkanen (gemeint sind wohl alte Eruptivgesteine) und knorpelförmigen Höhen besäte wellige Ebene“ darstellen.

Die Pläne für den neuen Kriegshafen Libau behandeln u. a. ein Anonymus (Libau und die russische Marine, Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Bd. 98, 1896, I, S. 336 bis 343, im wesentlichen nach der „Marinerundschau 1896“) sowie R. G. R. (Rußlands Ostseehäfen unter besonderer Berücksichtigung des neuen Kriegshafens von Libau, Kolberg, Rud. Knobloch, 1897). Über die neuesten Befestigungen am und im finnischen Meerbusen und über den Kriegshafen Neval findet sich u. a. folgende Literatur: Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten, 27. Jahrg., 1907, S. 423 und 424. — Militärwochenblatt 1911. Nr. 36. — Petermanns Geographische Mitteilungen 1914, I, S. 173 und 174. — Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, August 1914, S. 197. „Die geplante Bahn Moskau—Neval“ beleuchtete H. Graf von Pfeil (Weltverkehr und Weltwirtschaft, 1. Jahrg. 1911/12, S. 110 bis 112). Die neuesten Angaben über die russische Marine, Flottengesetze, Neubauten, Marinepolitik usw. bieten die letzten Jahrgänge des „Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen“, Berlin.

