

# Danziger Zeitung.



Nr. 18432.

Die „Danziger Zeitung“ erscheint täglich 2 Mal mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag früh. — Bestellungen werden in der Expedition, Kettnerhagergasse Nr 4, und bei allen Kaiserl. Postanstalten des In- und Auslandes angenommen. Preis pro Quartal 3,50 Mk., durch die Post bezogen 3,75 Mk. — Inserate kosten für die sieben-gepaltene gewöhnliche Schriftzeile oder deren Raum 20 Pfg. — Die „Danziger Zeitung“ vermittelt Insertionsaufträge an alle auswärtigen Zeitungen zu Originalpreisen.

1890.

## Ueber die Bedeutung Helgolands.

Die Abtretung Helgolands seitens Großbritanniens an das deutsche Reich, wie sie in dem deutsch-englischen Colonial-Abkommen festgesetzt war, ist nunmehr durch den englischen Parlamentsbeschluß endgiltig besiegelt. Es erscheint daher angemessen, die Bedeutung dieser Nordseeinsel für das deutsche Reich, namentlich für die Kriegsmarine und für die Handelschiffahrt, den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend ins Auge zu fassen. Die nachstehenden Zeilen, welche wir durch eine Karte der Lage Helgolands zu den Strommündungen der Nordsee erläutern, sollen diesem Zwecke dienen.

In allererster Linie ist Helgoland für unsere Vertheidigung zur See in einem jeden zukünftigen Kriege, in welchem uns irgend eine Seemacht gegenübersteht, von hoher Bedeutung; dies lehrt sofort der erste Blick auf unsere beifolgende Karte. In dieser ist die deutsche Nordseeküste mit den Strommündungen der Eider, der Elbe nebst der in dieser Richtung befindlichen Ausmündung des Nord-Ostsee-Kanals, der Weser und des Fahrwassers der nach unserem Kriegshafen Wilhelmshaven führenden Jade wieder gegeben. Im Mittelpunkt dieses südöstlichen Winkels der Nordsee liegt Helgoland, auf unserer Karte oben links zu finden. Diese Lage der Insel, die nahezu gleich weit von den genannten Ausmündungen der Flußläufe und Fahrwasser in die Nordsee entfernt ist, sichert einer jeden bei ihr ankernden feindlichen Flotte die volle Beherrschung dieser Mündungen. Das ist eine Thatsache, die unumstößlich mit der Lage von Helgoland gegeben ist.

Der Besitz einer solchen Insel ist für eine Flotte daher von besonderem Werth; denn sie bedarf für ihre Operationen und die Erhaltung ihrer Schlagfertigkeit einer Basis, d. h. eines nahe gelegenen Stützpunktes (Hafens), von welchem aus sie mit allem Kriegsbedarf, namentlich mit Kohlen, versehen werden, und woselbst sie bei stürmlichem Wetter gesicherte Unterkunft finden kann. Helgoland in Englands Händen hätte also beispielsweise England, falls dieses im Kriege mit uns befindlich gewesen wäre, oder seinen Verbündeten gegen uns als Operationsbasis für eine unsere Nordseeküste bedrohende Flotte dienen können. Diese Sachlage konnte für uns immerhin als von minderm Belang erscheinen angesichts unserer politischen Beziehungen zu England. Sobald jedoch eine feindliche Flotte unter Duldung englischerseits sich der Lage Helgolands als Operationsbasis bediente, war die Sache eine wesentlich andere. Bekanntlich war dies 1870 der Fall, wo die von dem Admiral Fournier befehligte französische Flotte von 12 Panzerschiffen innerhalb der Neutralitätsgrenze von Helgoland sich im Südhafen (südöstlich zwischen Insel und Düne) in völkerrechtswidriger Weise mit Kohlen versehen konnte. Damals ist diese den Franzosen vorübergehend leistende Duldung allerdings dank der raschen Siege unserer Landarmee in Frankreich und der späten Ankunft der französischen Flotte in der Nordsee von keinen praktischen Folgen gewesen, denn die für die Nordseeküsten bestimmten französischen Landungsstruppen wurden, ohne daß es zu irgend einem Landungsversuche kam, mit der Flotte schon Anfang September nach Frankreich zurückberufen; aber die Bedeutung der Thatsache, daß diese unseren Küsten so unmittelbar benachbarte Insel in den Händen eines Feindes für uns eine ernste Bedrohung bildete, war doch recht eindringlich vor Augen geführt. Mit den fortschreitenden Wandlungen in der Schiffbautechnik, dem völligen Vorrücken der Dampfkraft bei den Schiffschiffen ist in der Neuzeit der Werth einer Operationsbasis für Kriegslotten erheblich gestiegen. Denn die Schiffschiffe der Gegenwart, ebenso wie auch die Torpedoflotillen, sind ausschließlich auf ihre Maschinenkraft angewiesen, um irgendwelche Bewegungen zu vollführen. Der hohe Kohlenverbrauch nöthigt die Schiffe, nach etwa 8 Tagen unter dem Zwange einer gebieterischen Nothwendigkeit an den Ersatz der Kohlen zu denken, nach 10—12 Tagen sind die Schiffe schon ohne Kohlen, also ohne Bewegungskraft, d. h. wehrlos. Nur wenn der Feind einen gesicherten Liegeplatz, Schutz unter Land und ruhige See hat, kann er seine Schiffschiffe, sei es von einem Landvorrathe, sei es von Transportschiffen aus, mit Kohlen versehen. Helgoland bot einem

Feinde diese Möglichkeit in nächster Nähe unserer Küste.

Wie sehr unsere Strommündungen in der Nordsee von Helgoland aus bedroht sind, geht aus den in unserer Karte enthaltenen Distanzangaben deutlich hervor. Der deutschen Nordseeküste sind in breiten Streifen zunächst die bei Ebbe trockenen Sandbänke, welche auf unserer Zeichnung durch schräge Schraffurung dargestellt sind, vorgelagert. Vor diesen Sandbänken, den „Watten“, ist das Hochwasser durch sich weit in See hinein erstreckende Untiefen, die in unserer Zeichnung durch punktirte Flächen hervorgehoben sind, beengt, und erst dort, wo bei Ebbe eine Wassertiefe von 10 Metern bleibt, ist die Schiffsahrt für die großen Kriegsschiffe eine sichere. Diese Gegend ist in unser Zeichnung durch eine Strichlinie an dem Außenraume der Sandbänke entlang angedeutet. Aus dem solchergestalt entstandenen Bilde ergibt sich nun, daß sich der freie Seeraum zwischen unserer Nordseeküste und Helgoland auf die Hälfte der Entfernung der Insel von der Küste vermindert, und hieraus folgt dann weiter, daß deutsche Flottenabtheilungen, die sich zwischen Elbe und Jade vereinigen

Aus dem Gesagten geht hervor, daß durch den Erwerb Helgolands erst eine wirkliche, unter allen Umständen gesicherte Vereinigung der deutschen Flottenstreitkräfte aus Nord- und Ostsee, wie sie durch die Schaffung des Nord-Ostsee-Kanals erstrebt worden, möglich gemacht wird. Die Wirkung des Nord-Ostsee-Kanals wird also erst jetzt gesichert resp. noch potentirt.

Die hierin schon ein beträchtlicher Vortheil für uns, so wird derselbe noch gesteigert durch die Thatsache, daß wir unsererseits mit der Insel einen weit in See vorgeschobenen Posten als vortreffliche Operationsbasis gewinnen, von der aus wir dem Feinde den Aufenthalt in offener See jederzeit möglichst schwierig machen können. Nicht nur, daß wir von der Insel aus mit einzelnen Geschwadern oder Schiffen zu Streifzügen aufbrechen und uns vor einer Uebermacht jederzeit auf Helgoland in gesicherter, dem Feinde schon durch die Fahrwasserhältnisse gefährliche Position zurückziehen können; sondern Helgoland giebt uns, da bei dieser Situation ein Eindringen feindlicher Geschwader zwischen Helgoland und unsere Küste ausgeschlossen erscheint, die Möglichkeit, mit unserer gesammten Nord- und Ostsee-

in einer Abkürzung des Seeweges (um Skagen) von 500 Seemeilen, in der ungeheuren zu bewerkstelligenden Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal und der Verdoppelung unserer Flottenmacht in einem der beiden Meere auspricht, er wird erst unter allen Umständen uns gesichert, nachdem der Erwerb von Helgoland uns die ungehinderte Bewegung unserer Flotte in der Nordsee gewährleistet.

Ein Object solch hoher strategischer Bedeutung, wie die Insel Helgoland, erheischt selbstredend auch eine militärische Sicherung. Hierbei ist jedoch der Gedanke an Herrichtung von Kriegshafenanlagen oder gar Werften ausgeschlossen; auch hat die Insel nicht als actives Kampfmittel nach Art der Festungen auf dem Lande für uns ihren Werth, sondern derselbe besteht nur in ihrer strategisch vorzüglichen Lage. Diese wird nutzbar gemacht durch Verbesserung der natürlichen Hafenverhältnisse, Errichtung einer Kohlenstation in großem Maßstabe und fortificatorische Sicherung mit weittragenden Geschützen. Das militärische, für die Kriegführung zur See in Betracht kommende Moment liegt in der Möglichkeit, von der Insel aus mit gesammelter starker Flottenmacht sowohl wie auch zu kleineren Streifzügen vorzugehen, überhaupt einen weit vorgeschobenen Ausgangspunkt für alle Operationen zu haben. Die Flotte selbst würde die wirksamste Vertheidigung dieser ihrer Position zu übernehmen haben.

Ein so weit in See vorgeschobener Ankerplatz, wie Helgoland mit seiner Umgebung, hat in einem so außerordentlich lebhaft befahrenen Meerestheile, wie die Nordsee hier nahe den Strommündungen, einen bedeutenden Werth für die Handelschiffahrt. Alljährlich scheitern zahlreiche Schiffe in diesem Theile der von Wind und Strömung stark beeinflussten Nordsee; so sind in vier Jahren bei Neuwerk an der Elbmündung nicht weniger wie 52, bei Cuxhaven sogar mehr als 120 Schiffe gescheitert, eine Zahl, die nach Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals noch eine erhebliche Vermehrung erfahren dürfte. Viele Schiffe würden, falls geeignete Hafenanlagen bei Helgoland vorhanden wären, das frequente Fahrwasser der Elbmündung vermeiden und in Fällen der Gefahr bei Helgoland gesichertes Unterkommen gegen die auf die Küste gerichteten zahlreichen Nordweststürme finden können. Was nun die gegenwärtigen Hafenerhältnisse Helgolands anlangt, so existiren zwei Häfen, ein Nordhafen und ein Südhafen. Helgoland mit seiner ca. 3/4 Seemeile östlich gelegenen Sandinsel (Düne) streicht der Länge nach in nordwestlicher Richtung, in der sich auch im wesentlichen die Tidewegungen der Nordsee vollziehen. Im Süden und namentlich im Norden dieser Inseln weit vorgelagerte Riffe und Sandbänke gestalten das Fahrwasser zwischen den Inseln und ihrer Nähe zu einem sehr beengtem. Die ca. 3/4 Seemeile breite, zwischen den Inseln hindurchführende Straße hat nach außen (im Norden und im Süden) eine große Wassertiefe, die sich allmählich bis auf



wollen, ihren Weg nur nahe an Helgoland vorbei nehmen können. Die Entfernung von Helgoland zur Elbmündung beträgt nur 15 Seemeilen, eine Distanz, die in etwas mehr als einer Dampfstunde abgelaufen werden kann; die Entfernung von Helgoland nach der Jade-Mündung beträgt nur 20 Seemeilen, nach der Eider 25 und nach der Emsmündung 60 Seemeilen. Wenn man also erwägt, daß ein von der Jade, aus unserem Kriegshafen Wilhelmshaven, aufbrechendes Geschwader sich auf 20 und ein von der Elbe auslaufendes, also eventuell das durch den Nord-Ostsee-Kanal gekommene Ostseegeschwader, sich auf ca. 15 Seemeilen Helgoland nähern muß, um sich durch Flankenmarsch mit dem Wilhelmshavener Geschwader zu vereinigen, so liegt hierin klar die Wichtigkeit Helgolands ausgedrückt. Denn ein bei der Insel liegendes feindliches Geschwader kann das Debouchiren der beiden Flotten aus der Jade und aus der Elbe, woselbst sie sich in beengtem, die Entwicklung ihrer Kräfte hindernenden Fahrwasser befinden, durch rechtzeitiges Vorgehen hindern und diese Flottentheile einzeln schlagen. Die in unserer Karte im Fahrwasser der Elbe und der Jade eingezeichneten dicken schwarzen Strichlinien, welche die Fahrt der deutschen Flottentheile bezeichnen, lassen die Situation deutlich hervortreten.

flotte der feindlichen Flotte einer erheblich größeren Seemacht eventuell mit Ueberlegenheit gegenüberzutreten, und mit ihr eine regelrechte Seeschlacht mit Aussicht auf Erfolg einzugehen. In diesem Sinne bietet Helgoland ebenfalls eine Steigerung der Wirkung des Nord-Ostsee-Kanals. Der südöstliche Winkel des deutschen Meeres zwischen den Mündungen unserer bedeutendsten Wasserstraßen in die See ist jetzt effectiv in unserem gesicherten Machtbereich, und keine Flottenmacht der Welt kann uns hindern, unsere gesammte actionsfähige maritime Kraft hier zu energischer Offensivoperation gegen jeden unsere Nordseeküste bedrohenden Feind zu concentriren. Was dies bedeutet, lehrt ein Blick auf die in unserer Karte enthaltene kleine Nebenzeichnung unten rechts, welche eine Uebersicht über die Nord-Ostsee-Verbindung giebt. Während bisher die deutschen Seestreitkräfte aus Nord- und Ostsee sich nur auf dem, durch fremdes Gebiet führenden weiten Umwege um Jütland (Skagen) herum und durch den Sund beziehungsweise den kleinen Belt untereinander vereinigen können, bietet der Nord-Ostsee-Kanal die Möglichkeit, daß die von Wilhelmshaven, Kiel oder Danzig ausgehenden Flottentheile sich in der Nord- oder Ostsee sammeln, um hier oder dort mit geschlossener Kraft zu operiren. Aber dieser Vortheil des Nord-Ostsee-Kanals, der sich

4 1/2—5 Meter (bei Ebbe gemessen) zwischen den Inseln reducirt. Hier war bekanntlich früher eine Landverbindung der Insel mit der Düne vorhanden. Die nördlich und südlich dieses flachen Streifens liegenden Theile der Wasserstraße bilden mit 7 Meter Tiefe und mehr die genannten „Häfen“, sie sind aber eigentlich nichts als offene Röhren. Als weitere offene Röhre dient die 12 bis 16 Meter tiefe Wasserfläche östlich der Düne, welche unter Sandfuß der Inseln hier den größten Schiffen das Anker gestattet. Geeignete Schutzhafenanlagen bei der Insel würden für die Handelschiffahrt von erheblichem Nutzen sein.

Neben der militärischen Aufgabe bietet sich also hier auch eine solche wirtschaftlicher Art dar, für deren Lösung in der Vergangenheit seitens Englands nicht das Mindeste geschah, da man der mächtig erstarkenden deutschen Concurrenz zur See selbstredend keine Unterstützung bieten wollte. Während also Helgoland in Kriegszeiten für uns von eminentem, sofort scharf hervortretendem Nutzen sein wird, kann es auch während der hoffentlich stets recht lange dauernden Friedensperioden einen zwar weniger prägnant hervortretenden, darum aber um so nachhaltigeren Schutz und Nutzen für unsere Handelschiffahrt und die stets nach Millionen zählenden, in derselben thätigen Werthe bieten.

### Das Räthsel einer Nacht.

Roman von Emil Peschka.

(Fortsetzung.)

IV.

Es liegt nicht in meiner Absicht, über alle Einzelheiten der Untersuchung zu berichten, und ich werde hier nur erzählen, was für die Beurtheilung des Folgenden von Werth sein kann.

Die ersten am Platz waren Herr Mollenkopf und der Hausmeister. Als sie herbeikamen, lag Herr Wolfert auf der nach dem Dachstuhl führenden Steintreppe, mit dem Kopf nach unten, als wäre er aus der Höhe herabgestürzt worden. Aus der

klaffenden Schädeldunde schloß das Blut in mächtigem Strome hervor, der fremde Mensch aber, der seine Absichten vereitelt sah, that nun, als ob es ihm darum zu thun sei, Hilfe zu leisten.

Herr Lichtblau erklärte, daß es sich zweifellos um ein Complot handelte. Herr Wolfert war Hausbesitzer, Privatier, er galt als sehr reicher Mann. Im zweiten Stock wohnte niemand außer ihm, und vom Dachstuhl aus ließ sich die Gesellschaft ja ganz bequem machen. Nur hätten eben geschilderte Leute dazu gehört — so meinte Herr Lichtblau.

Herr Mollenkopf bestätigte diese Aussage und verbreitete sich dann noch darüber, daß es ein Schandtal sei, wenn in einem solchen Hause so

etwas geschehe, und daß es das Beste wäre, „Stricke“ vorzugehen und alle Lagediebe ohne viel Federlesens aufzuhängen. Gätte ihn der Polizeicommissar nicht ungeduldig unterbrochen, so wäre der Strom seiner Rede kaum so bald verstopft.

Den ersten Wachmann hatte die Hausmeisterin in der Nähe des Hauses auf der Straße gefunden. Dann war sie nach dem Commissariat gelaufen. Weiter wußte sie nichts zu sagen und sie bemerkte nur noch, daß sie gleich einen „Aberglauben“ gegen die „Person“ gehabt und daß Herr Wolfert derselben, wie sie bestimmt wisse, unterlagt habe, ihren Liebhaber im Hause zu empfangen.

Als der Commissar Dittke fragte, ob sich das

so verhalte, erwiderte sie, daß Herr Wolfert immer sehr freundlich gegen sie gewesen und daß er nie ein solches Wort zu ihr gesprochen. Inbezug habe sie selbst eine eigene Scheu empfunden, wenn Gerhild zu ihr kam, und zwar erst, seitdem sie hier wohnte. Anfangs habe sie Freude an der stillen, netten Wohnung gehabt, mit der Zeit aber sei ihr das Haus geradezu unheimlich geworden, und es war ihr, als ob nicht bloß die Menschen, sondern auch die Mauern sie hier mit argwöhnischen Augen verfolgten.

Der Commissar betrachtete sie aufmerksam und sagte dann kühl:

„Sie haben also wirklich nichts davon gewußt, daß Ihr Geliebter im Hause war?“





