

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein und die Rheinfeldzüge

Cardinal von Widdern, Georg

Berlin, 1869

3. Die Festungen an Nieder-Rhein: Cöln, Wesel

[urn:nbn:de:bsz:31-241575](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-241575)

3. Die Festungen am Niederrhein.

Cöln-Deuz. Cöln liegt 11 Meilen von Coblenz in einer baumlosen Ebene, gegen die sich die den Rhein links in einem Abstände von 1—1½ Meile begleitenden Höhen des „Vorgebirges“ oder des „Biller Waldes“ in der Ferne abheben. Gleich eben, wenn auch hier und da durch flache Mulden unterbrochen, sind die Uferlandschaften rechts vom Rhein, so daß für die seit 1816 in Angriff genommenen, dem alten Plane nach vollendeten Fortifikationen sich nirgends markirte Punkte oder schwierige Verhältnisse im Vorterrain ergaben. Man legte deshalb die Werke in regelmäßigem Tracé an, indem man vor die alte, starke, mit Scharten versehene Ringmauer (mit tiefem Vorgraben), welche die Stadt in einem Bogen umfaßt, dessen Sehne 3800 Schritt lang das Rheinufer bildet, eine bastionirte Stadtwandlung baute und jenseits derselben auf einer Entfernung von theilweise 1200 Schritt einen Gürtel von 11 Forts so vorschob, daß die Flügelwerke sich oberhalb resp. unterhalb der Stadt an den Rhein lehnen. Das Schussfeld ist nirgends beeinträchtigt, die Werke sind aber einander so nahe und die beiden Enceinten so wenig von einander abgerückt, daß das ganze System weder die Fernwirkungen unserer Präcisionsgeschütze für eine möglichst umfangreiche Bestreichung des Vorterrains zur Geltung bringt — noch aber Raum genug für Lagerung von Truppenmassen gestattet. Gleichzeitig drängt die reiche, große Stadt sehr nach außen, so daß augenblicklich Verhandlungen über die Erweiterung dieser, wie der Festung schweben. Es ergibt sich daraus die Niederlegung der Stadtenceinte und die Verlegung einiger Forts vorwärts der jetzt bestehenden Vorwerke, welche letztere als erste Enceinte erhalten bleiben würden. Mit diesen neuen Forts dürfte man wohl rhein aufwärts bis zu dem Hügelterrain vorgehen, welches von der Chaussee nach Bonn in einer von der Stadtbefestigung ab gerechneten Entfernung von 3800 Schritt durchschnitten wird, während andererseits rheinabwärts die Werke bis in die Höhe der am rechten Ufer gelegenen Stadt Mühlheim vorgeschoben werden sollen (Mühlheimer Haide), um ein Angriffsfeld gegen die schwache Nordwestfront in die Befestigungslinie mit hineinziehen, welches zufolge der ungünstigen Rheinbiegung nach Osten dem Belagerer die Etablierung von Batterien zur directen Beschießung der vollständig eingesehenen Rheinbrücken gestatten würden. Das Rheinfort Nr. 11 auf dem Zuckerberg und das Fort Wilhelm (Nr. 10), welche der durch den vorliegenden Sicherheitshafen sturmfreien Nordfront vorliegen, genügen nebst den zur Nordwestfront gehörenden beiden benachbarten Forts wohl nicht, um den Belagerer zu verhindern, von den flachen Niveau-Erhebungen westlich der Mühlheimer Haide aus — die Brücken zu beschießen. Auch sind die beiden im Norden vor der Stadt gelegenen Bahnhöfe durch die bestehenden Fortifikationen nicht ausreichend gesichert.

Die Brücken führen — beide, sowohl die Eisenbahnbrücke, als die Schiffsbrücke (653 Schritt lang) — in die circa 1600 Schritt breite Mäule des Brückenkopfs von Deutz.

Der Brückenkopf schließt mit einer unregelmäßig bastionirten Umwallung die kleine Stadt Deutz ein und hat ebenfalls eine Enceinte von Vorwerken vorgeschoben, welche sich mit dem Fort Nr. 12 an den rechten Flügel der am linken Rheinufer gelegnen Werke anschließt, sich mit dem Deutzer Eisenbahn-Fort (Nr. 13) fortsetzt und in dem der Ostfront des Brückenkopfs vorgelegten Fort endigt. Die Nordfront desselben unterstützt zwar durch eine gute Artilleriewirkung bis Mühlheim dieseits und bis über die Mühlheimer Haide jenseits des Stroms die Beschießung aus der Cölnner Nordfront eben dahin, allein die ihr vorliegenden oben genannten Werke (Nr. 12 und 13) flankiren das nördliche und nordwestliche Vorterrain der Festung Cöln nicht und dieses dürfte um so mehr das vermuthliche Angriffsfeld sein, als der Feind — wie erwähnt — von hier aus die beste Wirkung gegen die Brücken hat und er — allerdings nur falls er in der Lage ist die Verbindung mit Belgien zu nehmen — sich auf die Achen-Lütticher-Eisenbahn basiren kann. Man kann erwarten, daß diese hier angedeuteten Verhältnisse und Fragen durch den neuen Umänderungs- resp. Erweiterungsplan die günstigste Lösung finden werden.

Für die Befugung des großen Brückenkopfes dient die geräumige Ravallerie-Kaserne zum Casernement, durch welche in Verbindung mit dem von den Wällen miteingeschlossenen Mindener Bahnhof im engeren Sinne ein Brückenkopf für den Ostausgang der Eisenbahnbrücke hergestellt werden kann.

Für die Aufnahme des größeren Theils der zahlreichen Dampf-, Schlepp- und Personenschiffe im Fall des Verlustes der linksrheinischen Lande ist Cöln durch den Besitz zweier gesicherten Häfen besonders geeignet. Wir brauchen außerdem kaum zu erwähnen, daß die Festung der Durchgangs- resp. Sperrpunkt von 8 Eisenbahnlinien ist, welche entweder direct oder nachdem einzelne unweit dieser Centralstation die Vereinigung unter einander hergestellt — die wichtige Verbindungsbrücke suchen.

Wesel.

Wesel liegt in der Nähe des rechten Rheinufers dicht unterhalb der Lippe-Mündung (schiffbar). Die Festung umschließt durch eine alte unregelmäßig bastionirte Enceinte mit großen Ravelinen und einigen Außenwerken eine Stadt von 15,000 Einwohnern. Der Südfront legt sich eine Citadelle vor, ein Stern mit fünf regelmäßigen Bastionen, Ravelinen, gedecktem Wege und vorgeschobenen Linetten, deren Glacisfuß die Lippe berührt. Vor deren Mündung unfließt der eingedämmte Rhein die flache, leicht besetzte Insel Rüderich, welche sowohl mit der Festung,

als auch nach dem andren Ufer durch je eine Pontonbrücke mit dem **Fort Blücher** communicirt. Letzteres gilt als Brückenkopf, hat aber keine offene Kehle, sondern ist ein vollständig geschlossenes Vierseit mit Eckbastionen. Das Vorterrain der Festung ist nach allen Seiten hin meilenweit Niederungsland ohne Hügel noch Wald.

Bis jetzt ist Wesel nur durch die rechtsrheinische Uferbahn mit dem deutschen Schienennetz verbunden, durch die neue directe Berlin-Pariser-Bahn (über Lehrte-Hannover-Festung Minden) wird aber auch hier der Rhein eine Ueberbrückung erfahren, welche die Festung zum Sperrpunkt einer eventuell sehr wichtigen Linie macht und vor allem sie in directe Verbindung mit der Weserfestung Minden (24½ Meile) und mit den deutschen Nordsee-Küsten bringt (nach Emden auf der Ernsbahn, nach der Jade über Osnabrück). Wesel ist die Nordsperr des Rheinstroms, wie Germersheim die Südsperr.

Die Mittel für den Uferwechsel am Rhein.

Indem wir in Bezug auf den Rhein als Fluß und über dessen Uebergangspunkte darauf hinweisen, was wir in den betreffenden militair-geographischen Abschnitten Seite 112 und 175 erwähnt haben, wiederholen wir hier zugleich mit einigen näheren Angaben über die Beschaffenheit derselben die stehenden Rheinbrücken.

Kehl: 700 Fuß lang, Doppelgleise, Eisenoberbau auf 6 Pfeilern (demnächst die Eisenbahnbrücken 1) über die Schutter und deren Niederung, 791 Fuß lang, Stein, 3 Pfeiler, 2) über die Kinzig 365 Fuß lang, Eisen).

Manheim: stehende Eisenbahnbrücke mit 2 Geleisen, einem Fahrweg und 3 Oeffnungen. Eisernes Fachwerk.

Mainz: eiserne Bahnbrücke für Doppelgleise und Fuhrwerkpassage.

Coblenz: eiserne Bogen-Gitterbrücke mit Doppelgleis und Personenpassage.

Essen: doppelte, horizontale Gitterbrücke mit 4 Oeffnungen; 2 Geleise, ein Fahrweg, ein Weg für Personenverkehr.

Alle diese Uferpunkte haben außerdem noch Pontonbrücken.

Die Schienenstraßen auf den Brücken sind zur Benutzung für die Passage von Wagen-Kolonnen durch einfachen Bohlenbelag schnell herzustellen, wofür wohl in den betreffenden Festungen Vorbereitungen getroffen sein dürften.

Die Eisenbahntraject-Anstalten können im Fall der Gefährdung in kurzer Zeit abgebrochen und durch Dampfer in Sicherheit nach der nächsten Festung geschleppt werden. Sollen sie irgendwo anders der Uferverbindung dienen, wie z. B. die Trajectanstalt bei Knielingen oberhalb von Germersheim, so müßten wohl ebenso vorher Vorkehrungen ge-