Rede zur Sedanfeier 1889.

Geliebte Schüler!

Wiederum sind wir am 2. September versammelt, um das Andenken an die Ereignisse von 1870/71 zu feiern, insonderheit das Andenken an den Tag von Sedan, an welchem Frankreichs Feldmacht gebrochen und das stolze Kaisertum zertrümmert wurde. Mit Freude und Genugthuung blicken wir auf die Errungenschaften, die uns und ganz Deutschland aus dem Tage von Sedan entsprungen sind, und deren größte die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches ist. Die Segnungen seiner Machtfülle, zu welcher es sich seit seinem nahezu 20jährigen Bestehen emporgeschwungen hat, werden weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus empfunden, ja man könnte fast sagen, um so tiefer empfunden, je entfernter die Orte, an denen Deutsche leben. Welche Rolle spielte der Deutsche ehedem im Auslande? Wer verschaffte ihm sein Recht, wer schützte ihn vor den Übergriffen fremder Völker? Ist es da zu verwundern, daß er, fremden Schutz suchend, sein Deutschtum aufgab und in einer fremden Nation aufging? Alles dies ist anders geworden, seit mit Erstarkung des Reichs auch seine Marine sich zu immer größerer Vollkommenheit entfaltet und die hohe Friedensaufgabe übernommen hat, die Interessen Deutschlands im Auslande zu vertreten und zu wahren. Daß der Deutsche im Auslande sich wieder als Deutscher fühlt und stolz ist auf seine Nationalität, ist nicht zum Mindesten das Verdienst unserer Flotte, und es dürfte angemessen erscheinen, einen Blick zu werfen auf die

Vorgeschichte und Entwickelung der deutschen Marine.

Die ersten Bestrebungen zur Schaffung einer Marine fallen in die Gründungszeit des preußischen Staates. Kein Geringerer als Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst, der Schöpfer des stehenden Heeres in Brandenburg und einer trefflichen Reiterei, war es, der zuerst den Plan faßte, durch Gründung einer Flotte seinem Lande auch von der Seeseite Schutz zu gewähren und den Wohlstand desselben durch Teilnahme am Welthandel zu fördern. Es darf wohl nicht bezweifelt werden, daß der Eindruck, welchen bei seinem mehrjährigen Aufenthalte in dem damals noch mächtigen, den Welthandel beherrschenden Holland der rege Seeverkehr auf ihn machte, stark genug war, einen solchen Plan in seinem Geiste reifen zu lassen. Die äußere Veranlassung aber, ihn zur Ausführung zu bringen, gab die Vertreibung der Schweden aus seinem Lande und Pommern, indem ein holländischer Schiffsherr, Benjamin Raule, ihm Schiffe gegen die Schweden zur Verfügung stellte. Kaum einen Monat nach der Schlacht von Fehrbellin im Jahre 1675 wehte der rote brandenburgische Adler von den Masten einer kleinen Flottille, die, im folgenden Jahre verstärkt, einen bedeutenden Anteil an der Eroberung der pommerschen Seestädte hatte. Im Laufe von 3 Jahren waren alle, zuletzt Stettin, Stralsund und Greifswald, und somit

ganz Pommern mit Rügen in der Gewalt des Großen Kurfürsten, ein Erfolg, dessen er sich freilich nicht lange freuen durfte. Denn bereits im folgenden Jahre 1679 mußte er im Frieden von St. Germain die Besitzungen wieder herausgeben, an die er die besten Hoffnungen für weitere maritime Bestrebungen geknüpft hatte. Indessen, die Flotte hatte sich bewährt und im Gefecht bei Bornholm durch Einbringen einer schwedischen Fregatte den ersten Triumph gefeiert; zudem hatte Friedrich Wilhelm damit begonnen, auf eigene Rechnung Kaperschiffe zum Schutze seiner Küsten auszurüsten, zu deren Bemannung niederländische Seeleute herangezogen wurden. Ein Stehenbleiben auf dem betretenen Wege oder gar ein Aufgeben des Begonnenen hätte der Energie des großen Fürsten wenig entsprochen. Pillau wird zur ersten Hafenstadt Preußens erhoben und daselbst ein Admiralitätskollegium gegründet, während mit auswärtigen Mächten Verträge behufs Schutz und Aufnahme der brandenburgischen Flagge abgeschlossen wurden. Die hierzu erforderlichen Mittel aber sollten durch Eintreibung rückständiger Subsidiengelder Spaniens aufgebracht werden, zu welchem Zwecke ein Geschwader von 6 Fregatten unter Führung von Kornelius Klaßen van Beveren gegen die westindische Silberflotte Spaniens ausgesandt wurde. Derselben gelingt es auch, im Atlantischen Ocean ein wohlbeladenes Schiff „Karolus II" und 2 weitere Schiffe im Meerbusen von Mexiko zu nehmen. Eine neue im Jahre 1680 ausgerüstete Expedition endlich führte zur Gründung der ersten überseeischen Niederlassung an der Goldküste von Guinea in Afrika, zu deren Schutz im Jahre 1683 die Erbauung der Feste Großfriedrichsburg am Kap der 3 Spitzen erfolgte; dieselbe hatte am Ende des folgenden Jahres bereits 4 gut gelegene und beschützte Forts aufzuweisen. Die ins Leben getretene afrikanische Handelskompagnie, welche der Große Kurfürst in der freigebigsten Weise unterstützte, insbesondere durch Einrichtung einer Handelsstation auf der dänischen Insel St. Thomas in Westindien, übernahm er 1686 auf eigene Rechnung, und der zum Rat und Generaldirektor der Marine ernannte Raule konnte ihm bald einen ansehnlichen Überschuß nachweisen.

In einem Zeitraume von 10 Jahren hatte somit der Große Kurfürst in vollem Maße erreicht, was mit so beschränkten Mitteln, wie sie ihm zu Gebote standen, nur erreicht werden konnte: Brandenburg war im Besitze einer wohlangelegten Kolonie, und seine Marine verfügte über ca. 35 große und 40 kleinere Fahrzeuge. Aber die Marine war nicht ein so wohlgefügtes Ganze wie das Landheer, denn von den Schiffen konnte er nur 10 seine eigenen nennen. Das Bestehende zu erhalten und weiter auszubauen, dazu gehörte nicht geringere Thatkraft, als es ins Leben zu rufen.

Eine unglückliche Wendung in den kolonialpolitischen Bestrebungen — und das Fortbestehen der Marine war in Frage gestellt. Leider sollte dieselbe auch nicht ausbleiben. Mit wachsendem Neide waren die Erfolge des Großen Kurfürsten zur See von anderen seefahrenden Mächten verfolgt worden, ja die holländisch-ostindische Kompagnie hatte es sogar gewagt, die brandenburgischen Niederlassungen in Afrika anzugreifen und zu plündern, ohne daß der Große Kurfürst für den schmählichen Verrat Rache nehmen konnte, denn er starb noch in demselben Jahre; seine letzte Parole war „Amsterdam". Mit seinem Tode war das Schicksal der Kolonie, sowie der Marine entschieden; denn wenn sein Nachfolger Friedrich III. auch Anstrengungen machte, den Kolonialbesitz zu behaupten, so war doch der Glaube an lohnenden Gewinn geschwunden, und da außerdem Raule, die Seele aller bisherigen Unternehmungen, in Ungnade gefallen war, konnte auch der Verfall der Marine nicht mehr aufgehalten werden. Zwar bewährten sich noch 2 Fregatten, der Rest der zu Kriegszwecken in Dienst zu stellenden Schiffe, im Kriege gegen Frankreich, aber die zur Rettung der Kolonie 1708 ausgesandte winzige Expedition fährt unter fremder Flagge. Von den 10 brandenburgischen Fahrzeugen erlebte nicht eins die Ehre, auf seinen Masten die Königlich Preußische Flagge wehen zu sehen.

Der mit Mühe noch gehaltene, nunmehr preußische Kolonialbesitz war ohne Flotte wertlos geworden, und König Friedrich Wilhelm I. war froh, für denselben von der holländisch-ostindischen Gesellschaft noch 4200 Dukaten und 12 Mohren zu erhalten.

Die Kunde von der stolzen Friedrichsburg tönt zu uns herüber wie eine Sage, doch zeugen ihre Trümmer von ihrem einstigen Dasein, deren Entdeckung erst der neuesten Zeit vorbehalten war. Im Jahre 1881 gelang es den Offizieren S. M. Schiff „Sophie", die Ruinen derselben aufzufinden und die Ausdehnung der Befestigungen festzustellen. Unter Schutt vergraben und von Schlingpflanzen überwuchert fanden sie 6 alte Geschützrohre, von denen eins von den Negern erhandelt wurde. Dasselbe hat als beredtes Zeugnis für die Kolonialbestrebungen des Großen Kurfürsten seine Aufstellung in der Ruhmeshalle in Berlin gefunden.

Mit dem 13. August 1720, dem Tage, an welchem eine förmliche Abtretungsurkunde der preußischen Kolonie unterzeichnet wurde, sind alle Nachrichten über das Schicksal der Überbleibsel der preußischen Marine erloschen. Es ist an Kriegsmaterial nichts mehr davon vorhanden, als Friedrich der Große im Kriege mit halb Europa sich gezwungen sieht, den Schweden zur See zu begegnen. Einige notdürftig mit schweren Geschützen armierte Handelsfahrzeuge erliegen im Kampfe der feindlichen Macht.

Demnächst begegnen wir wieder 1807 einer kleinen Flottille in der Ostsee, welche auf Veranlassung des Generals von Rüchel in Königsberg und Pillau in der größten Eile ausgerüstet wurde, als die Franzosen nach der Schlacht bei Pr. Eylau sich bis hinter die Passarge zurückgezogen hatten.

In diesen Vorgängen trat aufs klarste das Bedürfnis einer preußischen Marine hervor, und es fehlte nicht an berufenen Stimmen, welche die Gründung und Unterhaltung einer Flotte rückhaltlos forderten. Eine Kundgebung dieser Art ist das vom 5. September 1811 datierte Promemoria des damaligen Oberstlieutenant von Rauch: „Ueber die Notwendigkeit, eine kleine armierte Flottille im Frischen Haff auszurüsten und selbige beständig zu erhalten." Dieses Promemoria, welches das Marinebedürfnis auf 3 große Korvetten, 8 größere und 3 kleinere Kanonenboote und 3 bis 4 schnellsegelnde Boote festsetzt, verbreitet sich, (wie der Geheime Admiralitätsrat Wandel in seinen Beiträgen zur Geschichte der Preußischen Marine angiebt), über das Ersatzwesen der Marine, ebenso wie über die Geld- und Naturalverpflegung und über Bekleidung, es giebt Rat für die Wahl des Oberbefehlshabers im Kriege, sowie seines Stellvertreters im Frieden; es schlägt einen Oberwerftdirektor vor, rät die Anlage von Ausrüstungs- und Inventarien-Magazinen, es giebt Fingerzeige für den Schiffsbau hinsichtlich des Tiefganges, des Baues der Decke und der Schutzwände gegen Flintenfeuer, bestimmt die Armierung der Schiffe und des Personals — kurz, es enthält in nuce alles, was bei einer Defensions-Marine überhaupt zur Sprache kommen kann, unter eminenter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und der in früheren Kriegen gewonnenen Erfahrungen, und ist daher der erste Preußische Flottengründungsplan. Daß derselbe nicht zur Ausführung gekommen zu einer Zeit, da Deutschland unter französischem Joche seufzte, darf uns nicht wundern. Wir finden daher im großen Befreiungskriege als kriegerische Maßregeln zur See wieder nur vereinzelte Armierungen von Zoll- und Kauffahrteischiffen. Indessen gab die Außerdienststellung derselben Veranlassung, der Frage nach Beschaffung und Unterhaltung armierter Wachtschiffe näher zu treten, und zwar ist es wieder Generalmajor von Rauch, welcher in einem 1814 erstatteten Gutachten betont, daß die Würde eines Staates, der ein so bedeutendes Küstenland als der unsrige besitze, zum Schutze derselben solcher Schiffe erheische. Während die Unterhandlungen noch schwebten, schien es, als sollte Preußen auf einfacherem Wege zu der allseitig als notwendig anerkannten Marine gelangen, denn Schweden verpflichtete sich im Vertrage vom 7. Juli 1815, Preußen 6 Kanonenschaluppen zur Küstenverteidigung zu überlassen. Diese befanden sich aber in einem so schlechten Zustande, daß das Kriegsministerium die Instandsetzung derselben auf sich beruhen ließ, dafür aber vom Kanzler die Mittel zum Bau eines Schoners nach den Ideen des schwedischen Seelieutenants Longé*) erhielt.

---

*) Longé, am 5. Dezember 1779 zu Savolax in Finnland geboren, lernte den Seedienst von Grund aus teils in der englischen Handelsmarine, teils auf der norwegischen Scheerenflotte kennen und trat 1807 in

Der im Jahre 1816 fertiggestellte Schoner, welcher sich bei der Probefahrt vortrefflich bewährte, erhielt laut Kabinetsordre den Namen „Stralsund", zugleich wurde auf Vorschlag des Generals von Engelbrechten die Kriegsflagge mit dem eisernen Kreuz festgestellt, welches derselben bis auf den heutigen Tag verblieben ist. Wie wenig Aussicht aber vorhanden war, etwas Grundlegendes zu schaffen, beweist schon der Umstand, daß die Formierung eines Marinekorps nicht genehmigt wurde, sondern die erforderlichen Matrosen im Bedarfsfalle gemietet werden sollten. Noch weniger fand das Kriegsministerium die Mittel zur Vergrößerung der Marine, trotzdem General von Engelbrechten einen hierauf bezüglichen Plan vorlegte, und auch der Oberpräsident der Provinz Pommern vorstellig wurde, im Interesse des Handels den Plan einer Marine nicht aufzugeben. Lagen doch nach seinem Berichte aus Mangel an Schutz gegen das feindselige Verhalten Schwedens allein in Stralsund etwa 400 Schiffe müßig, um zu verfaulen.

Alles, was im Laufe der folgenden Jahre erreicht wurde, war der Bau einer Kanonenschaluppe „Thorn" nach den Angaben Longé's, welcher bei der Vorstellung des Schiffes von Sr. Majestät „aus Höchsteigener Bewegung" in Anerkennung seiner Leistungen zum Marine-Major ernannt wurde. Außerdem wurde ihm der ehrenvolle Auftrag, an einer unter dem Vorsitze des Generals von Rauch zusammentretenden Kommission: „Über das Erfordernis und die Ausführbarkeit der Bildung einer Seewehr für Preußen" teil zu nehmen. Die Kommission war, in Folge einer Anregung des Oberpräsidenten von Pommern, auf Antrag Sr. Königlichen Hoheit des Kronprinzen Friedrich Wilhelm, damaligen kommandierenden Generals des 2. Armeekorps, einberufen und unterzog sich, wie die dem Berichte beigefügten umfangreichen Beilagen beweisen, ihrer Aufgabe mit außerordentlicher Gründlichkeit, unter äußerster Beschränkung der Forderungen, nach Maßgabe der zu Gebote stehenden Mittel, für den Bau von 2 Schonern und 24 Kanonenbooten. Man kam aber nicht über den Bau der von der Kommission festgestellten Schiffstypen: Haffkanonenboot „Danzig" und Flußkanonenboot Nr. 1 hinaus, um so weniger, als wider Erwarten Se. Majestät Sich für den Bau einiger bewaffneter Fahrzeuge „von größerer Gattung" aussprachen. Dieser letztere Umstand führte zu neuen Verhandlungen über die zweckmäßigste Konstruktion und zur Einsetzung einer neuen Kommission Sachverständiger aus den verschiedenen Ministerien, unter dem Vorsitze des Generals von Rauch, welcher denselben aber ablehnte in der Voraussicht, „daß die ganze neue umfassende Beratung wiederum fruchtlos sein und ebenso wenig als die früheren mit so großer Mühe und Zeitaufwand ausführlich bearbeitete Seewehr-Angelegenheit von ersprießlichem Nutzen und Folgen sein werde".

In der That kamen die gründlich ausgearbeiteten Beschlüsse der Kommission, welche eine Preußische Abteilung von 1 Schoner, 26 Booten und 2 Dampfern, und eine Pommersche mit 1 Korvette, 34 Booten und 3 Dampfern forderte, nicht zur Ausführung. Eine Korvette „Amazone" und 2 Kanonenjollen, deren Bau in den Jahren 1841 und 42 erfolgte, waren schließlich die Errungenschaften der jahrelangen Bestrebungen, dem preußischen Staate eine seiner Machtstellung entsprechende Sicherung zur See zu geben. Daß man

---

die schwedische Flotte ein, wo er 1808 den Krieg gegen Rußland als Lieutenant 2. Klasse bei der Kanonenschaluppen-Division mitmachte und in russische Gefangenschaft geriet. Nach 1½ Jahren zurückgekehrt, kommandierte er 1810 ein Peloton Schaluppen gegen die Engländer bei Karlskrona, 1811 ein gedecktes Kanonenboot bei Stralsund, wurde dann dem Stabe des Generals Mörner als Kapitän-Adjutant zugeteilt, hatte aber das Unglück, 1812 in die Kriegsgefangenschaft der Franzosen zu geraten, von wo er erst nach 2 Jahren heimkehrte und sofort das Kommando eines gedeckten Kanonenboots in der norwegischen Kampagne erhielt. Im Jahre 1815 zum Lieutenant zur See 1. Klasse befördert, erhielt er am 2. Juli den Befehl, die an Preußen abgetretenen 6 Schaluppen überzuführen. Bei seiner Ankunft in Stralsund fand die Kommandantur seine Brauchbarkeit sofort heraus, verhandelte mit ihm wegen Übertritts, und schon am 16. August erhielt er die erbetene Entlassung von Schweden mit dem Zeugnis, 7 Jahre als Offizier „mit Ruhm" gedient zu haben. In der preußischen Marine avancierte er bis zum Marine-Oberst im Jahre 1842, und wurde 1846 nach einer Gesammtdienstzeit von 52 Jahren verabschiedet, nachdem er abwechselnd den Kommandanturen von Stralsund und Danzig attachiert gewesen war. Er starb 1863 zu Stralsund 83 Jahre alt. (Wandel, Beiträge.)

aber über jene genialen Entwürfe, von denen wir erst durch den Geheimen Admiralitätsrat Wandel in seinen „Beiträgen zur Geschichte der preußischen Marine“ Kenntnis erhalten haben, nicht hinaus kam, ist in erster Linie weniger in den finanziellen Verhältnissen zu suchen, denn mit Recht sagt General von Engelbrechten in einem seiner Berichte: „Die Summen, welche die Errichtung einer Marine erfordert, sind freilich groß, sie kann daher nur nach und nach und durch Beharrlichkeit und Ausdauer zu etwas Vollständigem sich erheben. Vieles ist im Anfang gering und unbeachtet, was nach einiger Zeit von Einfluß und großer Bedeutung wird. Wenn die Notwendigkeit oder der Nutzen einer Sache nur erst erkannt worden, so müssen auch die Hindernisse zu beseitigen sein, die sich ihrem Besitz entgegenstellen.“ Als den wahren Grund des Nichtgelingens hat vielmehr der König Friedrich Wilhelm III. in einer Kabinettsordre vom Jahre 1839 den Mangel an einer allgemein anerkannten seemännischen Autorität in Preußen angegeben. Rauch, der Hauptträger der Marine-Idee, lehnte es ab, auf dem Gebiete des Seewesens als Autorität zu gelten, Longé aber, sein bester technischer Ratgeber, war trotz seiner tiefen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen nicht mehr als ein Berater; er war eben keine maßgebende Persönlichkeit, sondern nahm eine verhältnismäßig untergeordnete Stellung ein. An entscheidender Stelle wollte man auch für so kostspielige Unternehmungen, deren Tragweite man nicht zu übersehen vermochte, die Verantwortung nicht übernehmen, vielleicht mochte auch die arge Übervorteilung, die man in dem Vertrage mit Schweden erfahren hatte, ihre Nachwirkung für weitere Entschließungen haben. Bezeichnend ist es jedenfalls, daß der Bau der Korvette „Amazone“ durch den Einfluß des Mannes zu Stande kam, der berufen sein sollte, der Gründer der preußischen Flotte zu werden, nämlich Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Adalbert von Preußen, welcher von Jugend an mit großem Interesse für die Marine erfüllt, auf Seereisen maritime Kenntnisse zu sammeln und dieselben zu erweitern bestrebt war, so namentlich auf der letzten größeren Reise nach Brasilien an Bord einer sardinischen Fregatte.

Durch sein Hervortreten erhielten die maritimen Bestrebungen Preußens eine festere Stütze, doch bedurfte es eines äußeren Anstoßes, dieselben in bestimmte Bahnen zu leiten. Das bedeutungsvolle Jahr 1848 brachte ihn, als das kleine Inselreich Dänemark es wagte, Deutschland den Krieg zu erklären, seine Häfen blockierte und den gesamten Seehandel lahm legte. Da wurde sich Preußen und mit ihm ganz Deutschland seiner Wehrlosigkeit zur See bewußt, und Prinz Adalbert veröffentlichte noch im Mai desselben Jahres eine „Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte“,*) in der am Schluß der Wunsch ausgesprochen wird, „man möge recht bald ans Werk gehen, zuvor aber erst mit sich völlig im Reinen sein über das, was man zu thun gedenkt und es dann auch konsequent durchführen“. Der ersten Mahnung hätte es kaum bedurft, denn ungesäumt bewilligte das Deutsche Parlament Millionen für eine Flotte, und die ganze Nation beteiligte sich an Sammlungen für dieselbe, aber über das „Wie“ war man mit sich nicht im Klaren. Vor allem fehlte es an einer einheitlichen Organisation, auch hatten die Leiter der damaligen Einheitsbestrebungen nicht die Kraft und Macht, auch nicht ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten, ein Unternehmen durchzuführen, dessen kolossale Größe von dem General von Radowitz im Marineausschuß mit den Worten geschildert wurde: „Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht zu schaffen, tritt in eine der größten Unternehmungen ein, die es sich überhaupt zu setzen im stande ist.“**) Es gelang weder, eine genügende Anzahl seetüchtiger Schiffe, noch die nötigen Mannschaften zur Besatzung und Offiziere zur Ausbildung des ganz rohen Personals zu schaffen. Die Bemühungen des Ausschusses schlugen gänzlich fehl, und was an deutschen Streitkräften mobil gemacht wurde, muß auf Rechnung

---

*) A. Tesdorpf, Geschichte der Kaiserlichen Marine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse, pag. 19—36.

**) Jahresbericht über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen, IX. Jahrgang: Entwickelung der Kaiserlich-Deutschen Marine.

der Einzelstaaten und einzelnen Komitees gestellt werden, welche an zahlreichen Küstenplätzen entstanden waren. Nächst Schleswig-Holstein, wo der „Kieler Ausschuß" die Angelegenheiten der Küstenverteidigung mit Umsicht und Erfolg leitete, war es Preußen, welches angesichts der Erklärung Englands, „eine deutsche Flagge nicht zu kennen und dieselbe vorkommenden Falls wie die von Seeräubern behandeln zu wollen", bereits bei den Verhandlungen zu Frankfurt den Grundsatz ausgesprochen hatte, seine Schiffe unter eigener Flagge segeln zu lassen, und auf eigene Rechnung Kriegsschiffe auszurüsten.

Als eigentliche Gründungsakte der Königlich-Preußischen Marine haben wir die Kabinettsordre vom 5. September 1848 anzusehen, welche die Angelegenheiten der Küstenflottille an das Ressort des Kriegsministeriums überwies und die Einsetzung einer Marinekommission befahl, unter dem Vorsitz des Prinzen Adalbert von Preußen, damaligen Generalinspekteurs der Artillerie, des alleinigen Trägers der maritimen Bestrebungen für die Folgezeit, mit demselben Eifer, mit welchem die Kommission sich ihrer Aufgabe entledigte, ging man an den Bau von Kanonenbooten, für dessen Fortgang der Waffenstillstand von Malmoe den 26. August 1848 sehr willkommen war. Nach Ablauf desselben waren bei Wiederaufnahme der Feindseligkeiten schlagfertig 1 Segelkorvette, 2 Dampfschiffe, 21 Schaluppen und 6 Jollen mit einer Armierung von 67 Geschützen; und der Raddampfer „Preußischer Adler" fand Gelegenheit, am 27. Juni 1849 mit der dänischen Brigg „St. Croix" in einem fünfstündigen Gefechte Fühlung zu nehmen, wodurch die junge Marine ihre erste Feuertaufe erhielt.

Trotzdem in den folgenden Jahren 1850 und 51 die preußische Flotte noch durch einige Fahrzeuge verstärkt wurde, waren die Bestrebungen hauptsächlich organisatorischer Art und nehmen erst eine bestimmtere Gestalt an, als Preußen bei der Versteigerung der weiland deutschen Flotte unter Hannibal Fischer die den Dänen bei Eckernförde abgenommene Fregatte „Gefion" und die Dampfkorvette „Barbarossa" in Anrechnung auf seine gezahlten Beiträge erwarb. Indessen konnte der Ausbau der Marine nur sehr langsam und allmählich vor sich gehen. Vor allem waren die politischen Verhältnisse an und für sich den maritimen Bestrebungen wenig günstig, und bei der drückenden Militärlast fehlte es auch nicht an einflußreichen Persönlichkeiten, welche die Marine noch für überflüssig und dem Heere Abbruch thuend hielten.

Hätten aber auch die spärlichen Mittel einen Ankauf von Schiffen im Auslande in größerem Umfange gestattet, so fehlte es an sicheren Häfen, sie unterzubringen und an leistungsfähigen Etablissements, das kostbare Material in Stand zu halten; ferner mangelte es an einem seemännisch geschulten Offizier- und Unteroffizierkorps. Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, bedurfte es der ganzen Thatkraft des Prinzen Adalbert; und seiner nie ermüdenden Thätigkeit ist es allein zu danken, daß man auf dem betretenen Wege zwar langsam aber sicher vorwärts kam. Vor allem wurde in Danzig eine Werft errichtet, sowie in Stettin und Stralsund Marinedepots, und im Jahre 1853 von Oldenburg das Jadegebiet für Anlage eines Kriegshafens (Wilhelmshaven) erworben. Bereits im Jahre 1855 wurden auf der neuen Werft die ersten Schraubenkorvetten „Arkona" und „Gazelle" auf Stapel gestellt, die 1858 und 59 ihre Vollendung fanden. Für eine einheitliche Ausbildung von Seeoffizieren, die man anfangs aus fremden Marinen anwerben, oder die, soweit sie dem Landheere entnommen waren, in fremden Marinen ausgebildet werden mußten, war die Gründung des Seekadetteninstituts in Berlin 1856 von hervorragender Bedeutung, wie anderseits die 1858 erfolgte gesetzliche Normierung des Schiffsjungen-Instituts zur Heranbildung von Unteroffizieren. Dabei war Prinz Adalbert, der durch Kabinettsordre vom 30. März 1854 zum Admiral der preußischen Küsten ernannt worden war, eifrig darauf bedacht, durch Aussenden der Schiffe auf längere Reisen ein seetüchtiges Personal heranzubilden. In den Jahren 1852 und 1853 trägt das erste preußische Geschwader, bestehend aus „Gefion", „Amazone" und „Merkur" unter Befehl des Kommodore Schröder die Königliche Flagge nach Westindien, und im Jahre 1856 finden wir den Prinzen an Bord der Dampfkorvette „Danzig" im Mittelländischen Meere in verwegenem

Kampfe mit den Riffpiraten, um dieselben für Seeräuberei an einem preußischen Handelsschiffe zu züchtigen. Von hervorragender nicht nur seemännischer, sondern auch wissenschaftlicher und handelspolitischer Bedeutung war die ostasiatische Expedition in den Jahren 1859—62, die erste überseeische handelspolitische Mission, welche den Abschluß von Handels- und Schiffahrtsverträgen zwischen den deutschen Küstenländern und Japan, China und Siam bezweckte. Leider sollte S. M. Schoner „Frauenlob" bei dieser Expedition seinen Untergang finden, am 2. September 1860. Ein noch herberer Schlag traf die junge Marine im folgenden Jahre mit dem Untergange ihres ältesten Schiffes, der Korvette „Amazone" mit 5 Offizieren, 1 Arzt, 19 hoffnungsvollen jungen Kadetten und 120 Mann Besatzung an der holländischen Küste.

Die Entwickelung der Marine in den 50er Jahren erfolgte nach einem 1855 von Friedrich Wilhelm IV. genehmigten Flottengründungsplan, welcher zu seiner Ausführung zwar einen Zeitraum von 15 Jahren, aber nur eine Summe von 12 Millionen Thalern forderte. War schon, abgesehen vom Geldpunkte, nach der angedeuteten Lage der Dinge eine Mäßigung in der Zahl der zu erwerbenden Schiffe auferlegt, so war auch andererseits in der Wahl der Modelle möglichst Vorsicht geboten zu einer Zeit, in der sich eine Umgestaltung der Verhältnisse des Seekrieges vollzog. Während Prinz Adalbert in seiner Denkschrift noch die Vorteile und Nachteile der Dampfer gegen die Segelschiffe und ihre Verwendbarkeit beleuchten konnte, war in der Folge der Kampf zwischen Segel und Maschine zu Gunsten der letzteren entschieden. Die Einführung der Dampfmaschine aber und vor allem die Entwickelung des neuen Artilleriesystems von schweren und weittragenden Geschützen hatte eine kaum geahnte Umwälzung in der Konstruktion der Kriegsschiffe, insbesondere der Schlachtschiffe hervorgerufen. Die Anwendung von Granaten führte zunächst zur Panzerung der Schiffswände, diese aber zur Benutzung der Ramme, eines mächtigen Spornes am Vorderende des Schiffes, welche wiederum in der Abwehr die Einrichtung der Kompartiments zur Folge hatte, das sind Abteilungen in dem unter Wasser befindlichen Teile des Schiffes, welche wasserdicht gegen einander abgeschlossen werden können. Zu den älteren Dampflinienschiffen und Fregatten treten Korvetten mit wenigen aber schweren Geschützen, und Avisos für den Meldedienst unter voller Ausnutzung der Maschinenkraft. So entstand eine Unzahl von Schiffstypen, von denen man noch kaum zu sagen vermochte, welcher den Vorzug vor dem anderen verdiene. Die großen Seemächte, Frankreich Nordamerika und ganz besonders England, traten in erster Linie in den Wettbewerb ein, Preußen konnte dem nicht folgen. Man wartete so lange als angängig, ohne zu bauen, indem man ein wachsames Auge auf die Erfahrungen anderer Nationen hatte. Als endlich zu einer Änderung im Prinzip für die noch zu erbauenden Schiffe geschritten werden mußte, und die Ansichten zu Gunsten von Panzerschiffen geklärt schienen, trat das Ministerium 1863 vor die Volksvertretung mit einem neuen Plane, welcher an Stelle der nunmehr aus der Reihe der Schlachtschiffe gestrichenen Linienschiffe hauptsächlich Panzerschiffe mit stärkerer Artillerie forderte. Ehe es aber noch zur Ausführung dieses Planes kam, welcher die Grundlage für alle späteren Pläne und Denkschriften blieb, brach aufs neue der Krieg mit Dänemark aus, nicht zum Nachteil für die weitere Entwickelung der aufstrebenden Marine. Bei Ausbruch des Krieges zählte die preußische Flotte:

4 Schraubenkorvetten,
2 Raddampfer,
15 Schraubenkanonenboote II. Kl.,
6 Schraubenkanonenboote I. Kl.,
1 Schrauben-Aviso,
3 Segelfregatten,
3 Briggs,
40 Ruderkanonenboote.

So ansehnlich diese Macht auch erscheinen mag, so kamen für den Kampf außer den Schraubenkanonenbooten nur die Korvetten „Arkona" und „Nymphe" und der Raddampfer

„Loreley“ in Betracht. Letztere bildeten das kleine Geschwader, mit welchem Kapitän Jachmann 5 großen dänischen Kriegsschiffen am 17. März 1864 das denkwürdige Gefecht bei Jasmund lieferte. Die Übermacht der Dänen lag nicht blos in der Mehrzahl der Schiffe, sondern ganz besonders in der vierfach überlegenen Geschützzahl. Kapitän Jachmann war sich dieser Übermacht sehr wohl bewußt, als er das feindliche Geschwader mit dem ersten Schuß von der „Arkona“ zum Kampfe einlud. Über 2½ Stunden währte das Treffen und endete mit einer großen moralischen Niederlage des Gegners, der den Kampf aufgab, ohne daß es ihm gelungen wäre, seine Übermacht zur vollen Geltung zu bringen. War dieses Gefecht auch nicht von entscheidendem Einfluß auf den weiteren Verlauf des Krieges, so hatte doch unsere Marine damit einen so bedeutenden Achtungserfolg errungen, daß König Wilhelm, unter Ernennung des Kapitän Jachmann zum Kontre-Admiral, den 17. März als den eigentlichen Stiftungstag der preußischen Marine bezeichnete. Wie bei Jasmund, so zeigten sich auch im weiteren Verlauf des Krieges unsere Schiffe den dänischen gegenüber nicht zaghaft und sorgten dafür, daß die von den Dänen über unsere Häfen verhängte Blockade gegenstandslos wurde. Schlug sich doch am 14. April das Avisoschiffchen „Grille“, mit 2 gezogenen 12-Pfündern, unter persönlicher Führung des Oberbefehlshabers Prinz Adalbert 2½ Stunden mit dem dänischen Linienschiff „Sjold“ und der Fregatte „Själland“, und vermochte sich in einer Entfernung vom Feinde zu halten, bei welcher seine Geschütze noch wirkten, während die feindlichen zu kurz gingen. Auch in der Nordsee thaten die drei kleinen preußischen Schiffe, der Aviso „Adler“ und die 2 Schraubenkanonenboote „Blitz“ und „Basilisk“, die aus dem Mittelmeer beordert waren, voll ihre Schuldigkeit. Sie unterstützten das österreichische Eskadre nach Möglichkeit in dem verhältnismäßig blutigen Treffen bei Helgoland, und das kühne Vorgehen des „Blitz“ an der friesischen Küste zwischen Sylt und Amrum ermöglichte das Einbringen einer dänischen Flottille.

Hatte somit unsere Marine im Verlauf des Krieges glänzende Proben ihrer Tüchtigkeit abgelegt, so mußte sie auch in materieller Beziehung auf eine der Machtstellung Preußens entsprechende Höhe gebracht werden. Sie mußte in den Stand gesetzt werden, „nicht nur die Küsten der Nord- und Ostsee offensiv zu verteidigen und den Seehandel Preußens und Deutschlands zu schützen, sondern auch für alle Zukunft Preußens Einfluß solchen Ländern gegenüber zu wahren, die nur zur See erreichbar sind. Das waren die unabweisbaren Forderungen, die in dem 1865 vorgelegten neuen Flottenplane ihren Ausdruck fanden; es waren weitgehende Forderungen, die an die Opferwilligkeit des preußischen Volkes gestellt wurden.

Die anfangs trüben Aussichten auf Erfüllung derselben sollten sich bald aufhellen, als in Folge des österreichischen Krieges, nach Aufrichtung des Norddeutschen Bundes, am 1. Oktober 1867 auf allen preußischen Fahrzeugen die deutsche Kriegsflagge feierlich aufgehißt wurde, und die preußische Marine in eine norddeutsche Bundesmarine überging. Mit diesem Tage tritt die von Preußen geschaffene Marine in ein neues vielverheißendes Stadium ihrer Entwickelung. Im Besitze zweier trefflicher Kriegshafenplätze, Kiel und Jadegebiet, verfügt sie nicht nur über die gesamte seemännische Bevölkerung Norddeutschlands für den Marinedienst, sondern auch über die erforderlichen Geldmittel, um den hohen Ansprüchen gerecht zu werden, die nunmehr an sie gestellt werden. Jetzt galt es, nicht nur ein erweitertes Küstengebiet zu verteidigen, sondern vor allem deutsche Interessen im Auslande mit Nachdruck zu vertreten, den ausgebreiteten Handel der deutschen Städte in fernen Meeren zu schützen und der deutschen Flagge fremden Nationen gegenüber gebührende Achtung zu verschaffen. Man verlangt daher schon im Jahre 1867 eine Erweiterung des 1865 aufgestellten Planes und fordert:

1. zum Schutz und Vertretung des Handels auf allen Meeren: Korvetten und Fregatten,
2. zur Verteidigung der vaterländischen Küsten: Kanonenboote und kleinere Panzerschiffe (Panzerfahrzeuge),
3. zur Entwickelung eines eigenen Offensivvermögens: Panzerfregatten und Avisos,
4. zur Ausbildung des Personals: 5 Übungsschiffe und 2 Artillerieschiffe,

im Ganzen an Kriegsfahrzeugen: 16 Panzerschiffe, 20 Korvetten und Fregatten, 22 Kanonenboote und 8 Avisos.

Die Ausführung dieses Planes wird auf 10 Jahre verteilt und der Norddeutsche Bund zögert nicht, die hierfür erforderlichen Gelder zu bewilligen, sowie die Mittel zu gewähren, um die Vollendung der Kriegshäfen energisch zu fördern. Ein frischer Zug geht durch die Thätigkeit der Marine. In demselben Maße, als ohne Rast an der Vervollständigung ihres Kriegsmaterials gearbeitet wird, ist sie selbst bestrebt, ihren hohen Aufgaben gerecht zu werden. Im Jahre 1867 gehen 7, im Jahre 1869 5 Fahrzeuge in See auf größere Reisen, im Kampfe gegen die elementaren Gewalten und, wenn es nötig war, gegen Rebellen Ausdauer und Mut des Personals stählend und überall den Deutschen Schutz gewährend, wo es die Umstände erheischten. Im Jahre 1868 kehrt S. M. Korvette „Vineta" von der ersten Weltumsegelung nach mancherlei Fährlichkeiten zurück. Das folgende Jahr 1869 bringt drei Ereignisse von großer Bedeutung: Die feierliche Einweihung des ersten deutschen Kriegshafens im Jadegebiet, welcher den Namen Wilhelmshaven erhält, die Formierung des ersten deutschen Panzergeschwaders und die Eröffnungsfeier des Suezkanals. Während König Wilhelm der Feierlichkeit in Wilhelmshaven durch Sein persönliches Erscheinen die rechte Weihe gab, entsandte er nach Port Said seinen erlauchten Sohn in Begleitung eines größeren Geschwaders und bekundete damit, daß Deutschland eingetreten in die Reihe der Seemächte, die fast sämmtlich ihre Vertreter zu dem hochbedeutsamen Akte entsendet hatten.

Freilich war es noch eine Seemacht im Kleinen, denn was wollten seine 41 Dampffahrzeuge*) einschließlich der 5 Panzer besagen gegen 339 Dampfschiffe der französischen Marine? Bedarf es da noch einer Rechtfertigung des streng defensiven Verhaltens unserer wenigen Panzerschiffe gegenüber der erdrückenden feindlichen Übermacht im deutsch-französischen Kriege? Daß es den Unsrigen nicht an Mut und Entschlossenheit fehlte, haben außer den zahlreichen Rekognoscierungen, das kecke Vorgehen der „Nymphe" und „Grille" in der Ostsee, das Aufbringen von 3 französischen Schiffen mit Kriegskontrebande in der Gironde durch S. M. Korvette „Augusta" und das Gefecht, welches das Kanonenboot „Meteor" mit dem französischen Aviso „Bouvet" in den westindischen Gewässern zu bestehen hatte, genugsam bewiesen.

War es nicht eine Leistung von der allerhöchsten Bedeutung, daß unsere Panzer ein Bollwerk bildeten gegen die zu erwartenden Angriffe auf den mit unendlichen Kosten hergestellten Kriegshafen an der Jade, daß die Korvetten „Hertha" und „Medusa" an den Küsten Asiens dafür Sorge trugen, daß kein einziges deutsches Handelsschiff von den französischen Kriegsschiffen gekapert wurde? In der That, wir dürfen es als eine wunderbare Fügung des Schicksals dankbar hinnehmen, daß unsere Marine aus dem drohenden Ungewitter, wenn auch nicht lorbeerbekränzt, so doch intakt und reich an wertvollen Erfahrungen für die Zukunft hervorgegangen ist.

Mit der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches beginnt die letzte Epoche in der Entwickelungsgeschichte unserer Marine, die sich nicht zum Geringsten in der allgemeinen Teilnahme kundgiebt, welche das gesamte deutsche Volk derselben entgegenbringt.

Leider sollte es dem Oberbefehlshaber der Marine dem Prinzen Adalbert, welcher nach Beendigung des französischen Krieges zum General-Inspekteur der Marine ernannt

*) 3 Panzerfregatten,
1 Panzerkorvette,
1 Panzerfahrzeug,
5 gedeckte Korvetten,
5 Glattdeckskorvetten,
1 Yacht,
8 Kanonenboote I. Kl.,
14 Kanonenboote II. Kl.,
3 Raddampfer,
7 Segelschiffe.

war, nur noch kurze Zeit vergönnt sein, in dieser Stellung „das Leben der Marine zu fördern und es mit seinem reichen Wissensschatz zu beeinflussen". Sein sehnlichster Wunsch war es, daß Deutschland das größte Kriegsschiff der Welt besitze, zu welchem Zwecke er noch 2 Monate vor seinem Tode behufs Ermittelungen eine Reise nach England unternahm. Ein Lungenschlag machte am 6. Juni 1873 seinem „stets regen" Leben in Karlsbad, wo er sich zur Kur aufhielt, ein Ende. Der ihm im Marine-Verordnungsblatt gewidmete Nachruf vom 15. Juni 1873 schließt mit den Worten: „Die Marine verliert in dem Entschlafenen ein Herz voll der treuesten Teilnahme an der Sache und an den Personen, hoch und niedrig. — Wie die Träume der Kindheit, so war die Sehnsucht des Jünglings, der Wunsch des Mannes, das Wollen und Wirken der letzten Jahrzehnte seines Lebens der eine für ihn Alles erfüllende Gedanke, die Vaterländische Marine".

Laut Kabinettsordre vom 30. November 1871 wird nunmehr zur selbständigen Leitung der Marineangelegenheiten eine Admiralität*) eingesetzt, zu deren Chef der damalige Generallieutenant von Stosch ernannt wurde, und nachdem in einer dem Reichstage am 6. Mai 1872 übermittelten Denkschrift die Notwendigkeit einer Erweiterung des Planes von 1867 dargelegt, erfolgte 1873 die Vorlage eines neuen Flottengründungsplanes, in welchem die Erfordernisse und Bedürfnisse für die nächsten 10 Jahre festgestellt wurden.

Wollten wir das Wachsen und Erstarken der Kaiserlichen Marine in den letzten 2 Jahrzehnten im Einzelnen verfolgen, wir würden auf allen Gebieten des Marinewesens dergleichen Bethätigung rastlosen Eifers, unter maßvoller Haushaltung und planvoller Verteilung der nicht allzu reichlichen Geldmittel, begegnen. Neben Vermehrung des Flottenmaterials handelte es sich vor allem um Vollendung begonnener und Herstellung neuer marinetechnischer und anderer Institute, wie der Werft- und Hafenbauten in Danzig, Kiel und Wilhelmshaven, Kasernements, Kriegsbeobachtungs- und Signalstationen und dergl. mehr. Wilhelmshaven und Friedrichsort (eine Meile von Kiel) machen heut den Eindruck großer Militärkolonien. Um besonders tüchtigen und geistig begabten Offizieren Gelegenheit für eine höhere wissenschaftliche Ausbildung zu geben, wurde durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 5. März 1872 in Kiel eine der Kriegsakademie entsprechende Marineakademie gegründet.

Bei Vermehrung des Flottenmaterials wurde wie früher, so auch jetzt, unter sorgfältiger Berücksichtigung der neuesten Fortschritte in der Technik des Schiffs- und Maschinenbaues sowie der Artillerie vorgegangen. In Bezug auf die Herstellung der Schiffe hat sich unsere Marine vom Auslande vollständig losgemacht. Nach 1872 wurden nur noch 2 Panzerfregatten und der Aviso „Zieten" aus England bezogen. Jetzt werden unsere Schlachtschiffe nur noch mit dem besten deutschen Stahl gepanzert und auf deutschen Werften erbaut. Ihre mustergültige Armierung ist ein schönes Zeugnis für die Leistungsfähigkeit deutscher Industrie und Technik. Die Torpedos, die modernste und furchtbarste Waffe für den Seekrieg, sind von deutschen Ingenieuren zur höchsten Vollkommenheit gebracht. Alle Kriegsschiffe sind mit Lanciervorrichtungen zum Absenden unterseeischer Geschosse versehen, unsere Torpedoflottille mit nahe an 100 Torpedofahrzeugen findet ihres Gleichen in keiner anderen Marine der Welt.

So ist der äußere Ausbau unserer Marine nahezu vollendet, und wenn sie an Zahl**) der Fahrzeuge auch weit hinter den ersten Flotten der Jetztzeit zurücksteht, so doch gewiß nicht in Bezug auf Armierung, Schlagfertigkeit, Manövrierfähigkeit und seemännische

---

*) Eine Trennung der Marineangelegenheiten vom Kriegsministerium und Unterstellung derselben einer Admiralität war bereits im Jahre 1853 erfolgt, doch später im Jahre 1861 wieder aufgehoben worden, wie auch die Organisation in Bezug auf Kommando und Verwaltung mehrfache Änderungen erfahren hat.

**) Nach dem gegenwärtigen Standpunkte umfaßt die Flotte abgesehen von den Torpedobooten:

13 Panzerschiffe,
14 Panzerfahrzeuge,
8 Kreuzer-Fregatten,

Tüchtigkeit ihres Personals. Der kriegsmilitärischen Ausbildung dienen in hervorragender Weise die Übungen in besonderen Schulgeschwadern und die alljährlich wiederkehrenden Flottenmanöver in großem Stil in unseren heimischen Gewässern, während in der Lösung der Friedensaufgaben die höchsten Anforderungen an die Seetüchtigkeit, Energie und Opferwilligkeit des Personals, sowie an die Umsicht und das politisch-diplomatische Geschick der Befehlshaber gestellt werden.

In welchem Umfange deutsche Interessen im Auslande vertreten werden, beweisen die 5 auswärtigen Stationen: die ostasiatische, australische, ostamerikanische, westamerikanische und die Mittelmeerstation, in deren Bereich beständig „allein fahrende" Kriegsschiffe oder mehrere in Geschwadern kreuzen. Nahezu 20 Schiffe sind jährlich in allen Meeren thätig, und bereit, deutsche Handelsbestrebungen zu unterstützen und deutsche Ansiedelungen gegen fremde Übergriffe zu schützen, wie die von Tesdorpf in seiner „Geschichte der Kaiserlichen Marine" zusammengestellten Berichte bekunden. Aber auch wissenschaftlichen Forschungen zu dienen, ist unsere Marine bereit. So war sie zur Beobachtung des Venus-Durchganges am 9. Dezember 1874 an 3 Beobachtungspunkten beteiligt, und S. M. Schiff „Gazelle", welche zu diesem Zwecke nach den Kerguelen im indischen Ozean gesandt wurde, hatte außerdem die wichtige Aufgabe, die Tiefseeforschungen der englischen Fregatte „Challenger" in Bezug auf Meeresströmungen, Tiefenverhältnisse der Ozeane, Beschaffenheit des Meeresgrundes u. dergl. m. fortzuführen und zu ergänzen. Erst im Jahre 1874 kehrte das Schiff von seiner 23monatlichen Forschungsreise zurück, deren wissenschaftliche Ergebnisse aber erst jetzt der Veröffentlichung entgegensehen. Eine zweite wissenschaftliche Expedition wurde im Jahre 1882 von S. M. Schiff „Moltke" nach Süd-Georgien in Nordamerika unternommen, bei welcher es sich besonders um magnetische Untersuchungen handelte. Kommen derartige Expeditionen nächst der Schiffahrt auch vorzugsweise der geographischen Wissenschaft zu gute, so gehen doch dabei die Naturwissenschaften gewiß nicht leer aus, und es darf erwartet werden, daß die Wissenschaft so manche Bereicherung durch die Marine erfahren wird; hat doch die Meteorologie ihre kräftigste Stütze in den vom hydrographischen Amte der kaiserlichen Admiralität geleiteten Beobachtungen und Untersuchungen. Indessen kommt die Teilnahme der Marine an wissenschaftlichen Bestrebungen nur wenig in Betracht im Vergleich zu der Bedeutung, welche sie für die kolonialpolitischen Bestrebungen Deutschlands hat. Der lang ersehnte deutsche Kolonialbesitz, welcher nur unter der energischen Mitwirkung unserer Flotte geschaffen werden konnte, bedarf zu seiner Erhaltung auch einer besonderen Kraftäußerung, wie die Vorgänge in Kamerun, in der Südsee und in Ostafrika bewiesen haben. Überall aber wußte unsere Marine der deutschen Flagge eine Achtung zu verschaffen, die ihren bezeichnendsten Ausdruck wohl darin findet, daß die ersten Seemächte es nicht unter ihrer Würde hielten, ihre Vertreter zu Vereinbarungen in die deutsche Reichshauptstadt zu entsenden.

Leider ist die Reichsmarine während ihres Bestehens nicht von schweren Verlusten an kostbarem Kriegsmaterial und heldenmütigen Kriegern verschont geblieben. Wir erinnern an den Untergang S. M. Panzerschiff „Großer Kurfürst" im englischen Kanal am 31. Mai 1878, die Strandung S. M. Brigg „Undine" an der Westküste von Jütland am 27. Oktober 1884, den Verlust S. M. Kreuzerkorvette „Augusta" im Juni 1885 und die Strandung S. M. Kreuzer „Adler" und des Kanonenbootes „Eber" vor Apia am 16. März 1889. Die Schilderungen der Vorgänge vor Apia sind noch lebendig in unser Aller Ge-

---

10 Kreuzer-Korvetten,
5 Kreuzer,
5 Kanonenboote,
6 Avisos,
10 Schulschiffe,
9 Kriegsfahrzeuge zu anderen Zwecken.

dächtnis und erfüllen uns mit Bewunderung und Hochachtung vor dem Heldenmute unserer unerschrockenen Krieger zur See; sie haben mächtig dazu beigetragen, das Ansehen unserer Marine in immer weitere Schichten des deutschen Volkes zu tragen.

Ein Ereignis von hervorragender Bedeutung für unsere Marine ist der Eintritt Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen in dieselbe am 23. April 1877, des ersten Gliedes unseres Herrscherhauses, welches seine militärische Laufbahn in der Marine begonnen. Daß sein kaiserlicher Großvater hierzu seine Einwilligung gab, „gewährt", wie General von Stosch bei der Einführung des Prinzen mit Stolz hervorhebt, „weithin das lebendige Zeugnis, daß unser Hoher Kriegsherr die Marine der sieggekrönten und bewährten Armee ebenbürtig an die Seite zu setzen wünscht, und daß auch die Marine eine starke Waffe für den großen Lauf des Hauses Hohenzollern werden soll". In der That verfolgte unser Heldenkaiser das Wachsen und Erstarken seiner Marine mit sichtlichem Interesse, und trotz seines hohen Alters konnte er es sich nicht versagen, sich persönlich von ihren Leistungen zu überzeugen.

Nachdem im Jahre 1881 in Seinem Allerhöchsten Auftrage eine Inspicierung des Panzerübungsgeschwaders durch Se. Königliche Hoheit den Kronprinzen des Deutschen Reiches stattgefunden, bei welchem die alte „Barbarossa" durch einen wohlgezielten Torpedoschuß vom Aviso „Zieten" in den Fluten versank, unternahm er im folgenden Jahre eine solche in Höchsteigener Person und gab seiner Allerhöchsten Befriedigung über die vortrefflichen Leistungen nicht nur in anerkennenden Worten Ausdruck, sondern auch durch Verleihung des Hohen Ordens vom Schwarzen Adler an den Chef der Admiralität, den General von Stosch.

Von den Gedenktagen, an welchen unsere Marine schon jetzt reich ist, dürfen wir den 3. Juni des Jahres 1887 nicht unerwähnt lassen, welcher einen hervorragenden Platz in der Geschichte derselben einnimmt. Es ist der Tag, an welchem von unserem Hochseligen Kaiser Wilhelm I. der Grundstein gelegt wurde zu einem Werke, dessen Bedeutung für Deutschlands Wehrkraft und die einheitliche Entwickelung seiner Marine in ihrem ganzen Umfange erst die Zukunft lehren wird, nämlich zu dem die deutschen Meere dereinst verbindenden Nord-Ostsee-Kanal. Dieser Tag ist aber zugleich ein hoher Ehrentag für die Marine, insofern als der Kaiser am Schluß einer glänzenden Flottenparade, bei welcher Se. Königliche Hoheit Prinz Heinrich die 2. Torpedoboot-Division befehligte, in Anerkennung der musterhaften Haltung des Marinepersonals Seinen erlauchten Enkel, den künftigen Thronerben des Deutschen Reiches, Prinz Wilhelm, à la suite des Seebataillons stellte. Er erfüllte hiermit zugleich einen Herzenswunsch des Prinzen, dessen Vorliebe für das Marinewesen keine geringere als die seines Bruders Heinrich war. — Aber die Bedeutung jenes Tages macht die Erinnerung an denselben zu einer um so schmerzlicheren, als es an demselben der Flotte zum letzten Male vergönnt sein sollte, vor ihrem greisen Kriegsherrn zu salutieren.

Es folgte das große Trauerjahr 1888, in welchem ganz Deutschland das Dahinscheiden seiner größten und edelsten Monarchen beweinte. Kaum nach Jahresfrist erfolgte der Erlaß Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm II. an Seine Marine, in welcher Er das Verhältnis Seines Hochseligen Großvaters und Vaters, sowie Sein Eigenes zu derselben berührt. Es heißt in dem Erlaß: „Soeben erst sind die äußeren Trauerzeichen für Meinen unvergeßlichen Großvater, den Kaiser Wilhelm I., abgelegt worden, der noch im vorigen Jahre bei Seiner Anwesenheit in Kiel Seine lebhafte Befriedigung und Anerkennung über die Entwickelung der Marine unter Seiner glorreichen Regierung in den wärmsten Worten aussprach, — und schon senken sich die Flaggen wieder für Meinen vielgeliebten Vater, welcher so große Freude und so lebhaftes Interesse an dem Wachsen und den Fortschritten der Marine hatte. . . . Die Marine weiß, daß es Mich nicht nur mit großer Freude erfüllt hat, ihr durch ein äußeres Band anzugehören, sondern daß Mich seit frühester Jugend in voller Übereinstimmung mit Meinem lieben Bruder, dem Prinzen Heinrich von Preußen, ein lebhaftes und warmes Interesse mit ihr verbindet".

Mit gerechtem Stolz und den besten Hoffnungen für die Zukunft durfte die Marine durch den Kaiserlichen Erlaß erfüllt werden, und sie sollte in ihren Erwartungen nicht getäuscht werden. Ihr Kaiserlicher Oberbefehlshaber, der, mit den Verhältnissen Seiner Marine aufs innigste vertraut, „den hohen Sinn für Ehre und treue Pflichterfüllung kennen gelernt, der in der Marine lebt," zögerte nicht, die völlige Gleichstellung derselben mit der Armee auszusprechen und sie auf eigene Füße zu stellen.

Nachdem bereits am 5. Juli 1888 General von Caprivi nach fünfjähriger erfolgreicher Thätigkeit in Genehmigung seines Abschiedsgesuches von der Stellung als Chef der Admiralität entbunden worden war, erfolgten am 1. April dieses Jahres die vom Kaiser Wilhelm bei seiner Thronbesteigung in Aussicht genommenen organisatorischen Änderungen in dem Oberkommando und der Verwaltung der Marine.

Laut Allerhöchster Kabinettsordre vom 30. März wird das Ober-Kommando der Marine von der Verwaltung derselben getrennt und von einem kommandierenden Admiral, mit den entsprechenden Pflichten und Rechten eines kommandierenden Generals in der Armee, geführt, während die Verwaltung der Marine unter der Verantwortlichkeit des Reichskanzlers dem Staatssekretär des Reichs-Marineamts mit den Befugnissen einer obersten Marinebehörde übertragen wird.

Wie das Ober-Kommando, so geht die oberste Verwaltung aus den Händen eines Generals in die eines Seeoffiziers über. Die Kaiserliche Marine tritt somit in eine neue Epoche ihrer Fortentwickelung ein, und wir sind mit unserem erhabenen Kaiser der festen Zuversicht, daß sie unter Seiner thatkräftigen Regierung sich als ein glorreiches Glied der allbewährten Wehrkraft Deutschlands einfügen, und ihre Zukunft zum Heile des Vaterlandes sich zu einer glanzvollen gestalten werde.

P. Schaube.