

Dieser Sammelband beschreibt den wechselvollen Weg, den deutsche Marinen von ihren historischen Wurzeln im Mittelalter bis zur Gegenwart eingeschlagen haben.

Die Entstehung einer ersten Marine 1848, die Konfrontationen in beiden Weltkriegen sowie im Kalten Krieg des 20. Jahrhunderts und die gegenwärtige internationale Kooperation werden aus unterschiedlicher Perspektive betrachtet.

Das Spektrum der Beiträge reicht von Detailuntersuchungen bis zu übergreifenden Analysen zum strategischen und machtpolitischen Denken der jeweiligen Marineführung. Dabei wurden inhaltliche Überschneidungen bewußt in Kauf genommen, um unterschiedliche Interpretationen vorzustellen.

Zum Herausgeber:

Dr. Werner Rahn, Jahrgang 1939, Kapitän zur See a. D., von 1960 bis 1997 Angehöriger der Bundeswehr (Marine), letzte Dienststellung: Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes (MGFA).

DEUTSCHE MARINEN IM WANDEL

Deutsche Marinen im Wandel

Beiträge zur Militärgeschichte

Herausgegeben vom
Militärgeschichtlichen Forschungsamt

Band 63

R. Oldenbourg Verlag München 2005

Deutsche Marinen im Wandel

Vom Symbol nationaler
Einheit zum Instrument
internationaler Sicherheit

Im Auftrag des
Militärgeschichtlichen Forschungsamtes
herausgegeben von

Werner Rahn

R. Oldenbourg Verlag München 2005

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei der
Deutschen Bibliothek erhältlich.

© 2005 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München
Rosenheimer Str. 145, D-81671 München
Internet: <http://www.oldenbourg-verlag.de>

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigen Papier (chlorfrei gebleicht).

Satz: Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam
Druck und Bindung: R. Oldenbourg Graphische Betriebe Druckerei GmbH, München

Vordere Umschlagbilder:

H. Leitner: Gedeckte Korvette »Hertha« vor Konstantinopel 1878

(Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam)

Deutscher Marine-Einsatzverband im Golf von Aden April 2002: Einsatzgruppenversorger »Berlin« bei der Versorgung der Fregatten »Bayern« und »Köln«

(Foto: Flottenkommando, Glücksburg)

Hinteres Umschlagbild:

Zwei Jagdbomber F-104 G in den Farben des Marine-Demonstrationsteams »Vikings« über der Marineschule Mürwik 1987 (Foto: Axel Ostermann)

Weitere Bildgeber:

Archiv für Kunst und Geschichte, Berlin (akg-images)

Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin (bpk)

Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik, Flensburg (MSM/WGAZ)
WZ-Bilddienst, Wilhelmshaven

Falls nicht alle Rechteinhaber ermittelt wurden, bitten wir gegebenenfalls um Mitteilung.

ISBN 3-486-57674-7

Inhalt

Geleitwort des Inspektors der Marine.....	IX
Widmung.....	XI

Werner Rahn	
Einführung	1

I. Historische Wurzeln

John B. Hattendorf	
Deutschland und die See: Historische Wurzeln deutscher Seestreitkräfte bis 1815.....	17
Dieter Hartwig	
Maritime Aspekte im Denken und Handeln Friedrichs des Großen	41

II. Von der ersten deutschen Flotte zur Kaiserlichen Marine

Günter Moltmann	
Die deutsche Flotte von 1848/49 im historisch-politischen Kontext.....	63
Bernhard R. Kroener	
Die Deutsche Flotte 1848/49 – »das Schmerzenskind der deutschen Revolution«?.....	81
Jörg Duppler	
Die Anlehnung der Kaiserlichen Marine an Großbritannien 1870 bis 1890.....	91
Herbert Graubohm	
Historische Wurzeln der Ausbildung in der Marine	113
Holger H. Herwig	
Der Einfluß von Alfred Th. Mahan auf die deutsche Seemacht	127
Rüdiger Bergien	
Flotte und Medien im Kaiserreich	143
Rolf Hobson	
Die Besonderheiten des wilhelminischen Navalismus	161

III. Die Zeit der Weltkriege

Werner Rahn	
Strategische Optionen und Erfahrungen der deutschen Marineführung 1914 bis 1944: Zu den Chancen und Grenzen einer mitteleuropäischen Kontinentalmacht gegen Seemächte	197
Wulf Diercks	
Der Einfluß der Personalsteuerung auf die deutsche Seekriegführung 1914 bis 1918	235
Thomas Scheerer	
Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg	269
Gerhard P. Groß	
Eine Frage der Ehre? Die Marineführung und der letzte Flottenvorstoß 1918	287
Jörg Hillmann	
Maritimes Denken in der Geopolitik Karl Haushofers.....	305
Walter Schwengler	
Marine und Öffentlichkeit 1919 bis 1939	331
Michael Epkenhans	
»Clio« und die Marine	363
William Michaelis	
Tirpitz' strategisches Wirken vor und während des Weltkrieges.....	397
Gerhard Schreiber	
Thesen zur ideologischen Kontinuität in den machtpolitischen Zielsetzungen der deutschen Marineführung 1897 bis 1945 – Rückblick und Bilanz	427
Michael Salewski	
Das maritime »Dritte Reich« – Ideologie und Wirklichkeit 1933 bis 1945.....	451
Heinrich Walle	
Marineoffiziere im Widerstand gegen Hitler und das NS-Regime.....	485
Werner Rahn	
Winkelriede, Opferkämpfer oder Sturmwikinger? Zu besonderen Einsatzformen der deutschen Kriegsmarine 1944/45	503
Herbert Kraus	
Karl Dönitz und das Ende des »Dritten Reiches«	525

IV. Die Zeit des Kalten Krieges, 1946–1990

Dieter Krüger	
Das schwierige Erbe. Die Traditionsansprache des Kapitäns zur See Karl-Adolf Zenker 1956 und ihre parlamentarischen Folgen.....	549
Peter Monte	
Die Rolle der Marine der Bundesrepublik Deutschland in der Verteidigungsplanung für Mittel- und Nordeuropa von den 50er Jahren bis zur Wende 1989/90	565

Frank Nägler	
Baudissin, die Innere Führung und das Beharrungsvermögen der Marine in der Aufbauphase der Bundeswehr	599
Knut Eckstein	
Die Volksmarine im Kalten Krieg	615
Hans Ehlert	
Vom Matrosen zum Admiral – Theodor Hoffmann und die Volksmarine der DDR.....	633
Dirk Horten	
Erfahrungen im deutschen Einigungsprozeß. Die Auflösung der Volksmarine 1990/91.....	657

V. Vor neuen Herausforderungen, 1991–2004

Gottfried Hoch	
Einsätze am Horn von Afrika. Die Flotte im neuen Einsatzspektrum 1994 bis 2002	675
Hans Frank	
Von der Landesverteidigung zum Kampf gegen den Terror.....	705

VI. Schlußbetrachtung

Werner Rahn	
Zwölf Thesen zur Entwicklung deutscher Marinen im 19. und 20. Jahrhundert.....	729
Dank des Herausgebers	735
Die Autoren.....	737

Geleitwort des Inspektors der Marine

Liebe Leserinnen und Leser!

Moderne deutsche Marineeinheiten stehen derzeit Seite an Seite mit unseren Bündnispartnern in See, um der Bedrohung durch einen weltweiten Terrorismus zu begegnen. Die veränderten Rahmenbedingungen nach dem Zusammenbruch der bipolaren Weltordnung haben den deutschen Streitkräften neue Aufgaben zugewiesen. Im Rahmen der politischen Vorgaben tragen wir diesen heute Rechnung. Diese Aufgaben stellen besondere Herausforderungen an die Menschen und das Material und spiegeln einen Wandlungsprozeß in gesellschaftlicher und in technischer Hinsicht. Dieser Wandel wird in der Marine besonders dann deutlich, wenn wir die heutige Entwicklung mit der vergangener Zeitläufe unserer Marinegeschichte vergleichen. Dieser Vergleich erfüllt uns zunächst mit Dankbarkeit, daß es uns möglich war, jahrzehntelang in der Bundesrepublik Deutschland in Frieden und Freiheit zu leben und unsere Kinder und Kindeskiner zu erziehen und auszubilden. Hieran wird aber auch unsere besondere Verpflichtung für unser notwendiges Handeln heute sichtbar. Der Blick in unsere Geschichte, und als Teil dessen in unsere Marinegeschichte, verdeutlicht die Komplexität dieses Wandlungsprozesses.

Der ehrliche und kritische Blick in die Vergangenheit hilft, unsere heutige Marine zu gestalten und optimistisch in die Zukunft zu blicken, denn eine Lehre der Vergangenheit muß auch lauten, daß der unzufriedene, teilweise sogar »jammervolle« Blick in die Vergangenheit die Chancen für die Zukunft verstellt. Ich bezweifle sehr ernsthaft, ob früher – als Begriff sehr standort- und personengebunden – »alles besser« war; es war anders. Jede Zeit hat ihre eigene Identität und entwickelt ihre Forderungen. Diese zu ergründen, darf weder ideologischen noch dogmatischen Gründen folgen, sondern muß sich an historischer Offenheit und Aufrichtigkeit, vor allem aber an Wissenschaftlichkeit orientieren.

Die Marine hält daran fest, ihre Historiker nach einer angemessenen Zeit in Truppenverwendungen aus eigenen Reihen zu rekrutieren. Dabei geht es nicht um eine »Blaufärbung« der deutschen Marinegeschichte wie in einigen Vorgängermarinen zu beobachten war, sondern folgt den Zielen, ausgewählten Offizieren Weiterbildungs- und Qualifikationsmöglichkeiten zu eröffnen und sich professionell Fragen der deutschen Marinegeschichte zu widmen sowie die Unterschiede auf der Grundlage des eigenen beruflichen Werdeganges zwischen unserer heutigen Marine und den Vorgängermarinen einordnen und vermitteln zu können. Zugleich

sollen unsere Historiker in der zivilen Wissenschaftslandschaft präsent sein und sich mit ihren Fachkollegen auseinandersetzen können. Dieser wissenschaftliche Austausch belebt und erweitert unsere Kenntnisse der nationalen und internationalen Marinegeschichte. Ich begrüße deswegen die Initiative von Kapitän zur See a.D. Dr. Werner Rahn, genau dieses Bestreben in dem vorliegenden Sammelband abzubilden.

Ich verfolge mit viel Interesse die Forschungsergebnisse zu unserer Geschichte und weiß um das Engagement unserer Historiker, die sowohl in zivilen wie in eigenen Reihen nicht immer leichte Wege zu gehen hatten und haben. Ich halte jedoch Auseinandersetzungen zu unserer Marine-Vergangenheit für erforderlich und wichtig. Ich will aber auch gewährleistet wissen, dass diese Diskussionen mit unserem Führungsnachwuchs auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen geführt werden, damit wir gerade in der historisch-politischen Bildung die erforderlichen geistigen Schlüsselqualifikationen schulen. In der Verbindung zwischen Forschung und Lehre können wir diesem Anspruch in besonderer Weise Rechnung tragen. Nur so kann gewährleistet werden, daß wir auch in der historisch-politischen Bildung am »Puls der Zeit« bleiben. Diesem Bestreben folgt das Militärgeschichtliche Forschungsamt mit seinen Publikationen und Tagungen seit Jahren und bietet Angebote und Möglichkeiten, die historisch-politische Bildung in den Streitkräften zu beleben und zu optimieren. Diese Angebote gilt es zu nutzen, und sich mit ihnen kritisch auseinanderzusetzen. Auch dies stellt eine Schlüsselqualifikation dar und ist damit Verpflichtung für jeden von uns. Die Auseinandersetzung mit unserer Geschichte ist Teil unserer menschlichen und beruflichen Identität.

Der vorliegende Band wurde Kapitän zur See Dr. Jörg Duppler zugeeignet, der zum 1. Dezember 2004 in den Ruhestand tritt. Ich danke Dr. Duppler an dieser Stelle für sein unermüdliches Engagement, die historisch-politische Bildung in der Marine und auch in den Streitkräften zu beleben und stetig voranzutreiben.

Liebe Leserinnen und Leser! Ihnen wünsche ich eine anregende Lektüre und hoffe auf lebhafte und konstruktive Diskussionen. Möge das vorliegende Buch eine hohe Verbreitung finden.

Lutz Feldt
Vizeadmiral

Widmung

»Germania auf dem Meere. Bilder und Dokumente zur deutschen Marinegeschichte 1848 bis 1998« ist der Titel einer nach wie vor sehr gefragten Wanderausstellung des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes (MGFA), welche – 1998 erstmalig gezeigt – die wechselvolle Geschichte deutscher Marinen über 150 Jahre behandelt.

Die Initiative zu dieser Präsentation ging von Kapitän zur See Dr. Jörg Duppler aus, der die Ausstellung auch erarbeitet und den dazugehörigen Begleitband verfaßt hat. Das Thema der Ausstellung korrespondiert auf das engste mit dem hier vorliegenden Band »Deutsche Marinen im Wandel« – zusammen umreißen sie das wissenschaftliche Spezialgebiet von Jörg Duppler. Das MGFA widmet ihm, der von 2001 bis 2004 als Amtschef die Forschungseinrichtung geleitet hat, diesen Band aus Anlaß der Beendigung seiner aktiven Dienstzeit.

Geboren am 9. November 1944 in Bauschlott/Baden trat Jörg Duppler 1966 als Offizieranwärter in die Bundesmarine ein. Nach Abschluß der Ausbildung zum Marineoffizier und einer Reihe von Verwendungen in der Flotte, die für ihn mit seiner Kommandantenzeit auf dem Schnellboot S 43 »Luchs« gekrönt wurde, begann er – von der Marine für die Laufbahn als Historiker ausgewählt – 1976 sein Studium an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. Gefördert durch seinen Lehrer Prof. Dr. Walther Hubatsch wandte er sich bald Fragen der deutschen Marinegeschichte zu. 1983 wurde er mit der Studie »England und die Entwicklung der deutschen Marine 1848–1890« promoviert. Wie der Titel der Dissertation zu erkennen gibt, richtete sich das Forschungsinteresse auf die Frühzeit deutscher Marinen, die noch nicht durch den britisch-deutschen Gegensatz belastet war. So hatte er noch vor seinem Studienabschluß in der »Information für die Truppe« (1979, Heft 7, S. 115–124) einem breiten Leserkreis »Die Gründung der ersten deutschen Marine« – so der Titel des Aufsatzes – im Zeichen der liberalen, nationalen Revolution von 1848/49 in Erinnerung gerufen. Diese Veröffentlichung weist nicht nur auf Jörg Dupplers historiographisches, sondern auch auf sein Vermittlungsinteresse hin: Denn ebenso wie er immer wieder auf die Anfänge und die ersten Jahrzehnte zurückkommen sollte, blieb er seiner Akzentsetzung treu, weit über den Kreis der Fachkollegen hinaus gerade auch die Soldaten und die interessierte Öffentlichkeit mit den Ergebnissen geschichtswissenschaftlicher Studien vertraut zu machen.

Seine weiteren Verwendungen eröffneten den besonderen Interessen von Jörg Duppler ein breites Wirkungsfeld. Nach kurzer Zeit als Hörsaalleiter an der Marineschule Mürwik wurde er dort als Lehrstaboffizier für Wehrgeschichte einge-

setzt, woran sich nahtlos die Tätigkeit als Dozent für Wehrgeschichte an der Führungsakademie anschloß. Hier stand die Unterrichts- und Lehrtätigkeit vor Bundeswehrangehörigen im Vordergrund seines Wirkens. Von 1992 bis 1995 betreute er als Referent im Bundesministerium der Verteidigung die Militärgeschichte. 1995 wurde er zum Stellvertretenden Amtschef und Leiter der Abteilung ›Ausbildung, Information, Fachstudien‹ im MGFA ernannt, die u.a. Materialien zur historischen Bildung erarbeitet und sich mit der Betreuung der beiden militärgeschichtlichen Museen und den Ausstellungen des Amtes nicht nur den Angehörigen der Bundeswehr, sondern auch einer breiten Öffentlichkeit zuwendet.

Nach Abschluß seines Studiums war Jörg Duppler in besonderer Weise mit der alljährlich zu Jahresbeginn stattfindenden ›Historisch-taktischen Tagung der Flotte‹ verbunden, wobei er vortragende Marineoffiziere als Mentor betreute. Darüber hinaus hat er regelmäßig die jeweiligen Befehlshaber der Flotte bei der Auswahl der Tagungsthemen und der Festlegung der Referate beraten. Sodann stand er über lange Jahre der seit 1989 einzigen deutschsprachigen maritimen Fachzeitschrift ›MarineForum‹ als fachkundiger Historiker zur Verfügung. Während seiner Verwendung an der Marineschule Mürwik hat er die didaktische Aufbereitung der Geschichte deutscher Marinen durch Planung und Einrichtung des neuen ›Wehrgeschichtlichen Ausbildungszentrums‹ nachhaltig vorangetrieben und auch später als Mitglied des ›Freundeskreises‹ weiterentwickelt. Parallel dazu konnte er sowohl an der Marineschule als auch an der Führungsakademie mit der Redaktion bzw. Herausgabe von aufwendig gestalteten Sammelbänden zu besonderen Aspekten der Geschichte deutscher Marinen das Interesse der Öffentlichkeit wecken. Zu nennen sind hier ›Marineschule Mürwik, hrsg. vom Deutschen Marine Institut, Herford 1985‹, ›Marineflieger. Von der Marineluftschiffabteilung zur Marinefliegerdivision, hrsg. vom Deutschen Marine Institut, Herford 1988‹ und ›Hamburg zur See. Maritime und militärische Beiträge zur Geschichte Hamburgs, hrsg. von Jörg Duppler, Herford 1989‹. Sein Engagement im Dienste der Vermittlung der Geschichte deutscher Marinen in der Bundeswehr und der Öffentlichkeit mündete in die von ihm erarbeitete Ausstellung ›Germania auf dem Meere‹, auf die einleitend schon Bezug genommen wurde. Mehr an die Fachöffentlichkeit gerichtet war schließlich der Tagungsband zu der von ihm konzipierten 38. Internationalen Tagung für Militärgeschichte, der unter dem Titel ›Seemacht und Seestrategie im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Jörg Duppler‹ 1999 erschien.

Hatte er bei seiner Lehrtätigkeit sowie im Rahmen der erwähnten Tagungs-, Ausstellungs- und Publikationsprojekte sich zwangsläufig der gesamten Spanne der neueren Geschichte deutscher Marinen zuzuwenden, kehrte er doch immer wieder zu seinem besonderen Interesse an den ersten Jahrzehnten zurück. So trug er im September 2004 in Oxford zum ›Honorary Admiral of the Fleet: Kaiser Wilhelm II.‹ vor. Auch Prinz Adalbert von Preußen, jener konzeptionelle Vordenker der ersten deutschen Marine, der später gerne zitiert wurde, fand wiederholt das historiographische Interesse von Jörg Duppler, etwa in einer eigenen biographischen Skizze, die er mit der Edition einer ›Gründungsdenkschrift‹ verbunden hat: ›Prinz Adalbert von Preußen. Gründer der Deutschen Marine, Herford 1986‹. Seine gefragte

marinegeschichtliche Expertise wußte man auch außerhalb der Bundeswehr zu nutzen, so im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, dessen wissenschaftlichem Beirat er seit 1998 angehört. In gleicher Weise steht er seit Jahren dem Deutschen Marine Museum Wilhelmshaven als Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums zur Seite.

Neben diesen zahlreichen Aktivitäten hat Jörg Duppler sich ein weiteres Forschungsgebiet rund um Seeoffiziere wie Admiral von Knorr und Konteradmiral Bromme bewahrt, denen er sich gewiß auch nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst noch widmen wird.

Kapitän zur See Dr. Jörg Duppler hat fast zehn Jahre seiner Dienstzeit als Abteilungsleiter und Amtschef im MGFA gewirkt. In diese Zeit fallen vielfältige Initiativen und wichtige Beiträge, nicht zuletzt in seiner Funktion als Präsident der Kommission für Militärgeschichte der Bundesrepublik Deutschland. Die Aufgabe, die Interessen der deutschen Militärgeschichtsschreibung innerhalb und außerhalb der Bundeswehr zu vertreten, stets vor Augen, hat er sich durch vorbildlichen Einsatz für »sein« Forschungsamt und die beiden unterstellten Museen große Verdienste erworben.

Das MGFA bedankt sich bei Kapitän zur See a.D. Dr. Werner Rahn als Herausgeber für die überzeugende Konzeption und umsichtige Betreuung dieses Bandes; ohne seinen unermüdlichen Einsatz wäre es nicht möglich gewesen, das Projekt zeitgerecht fertigzustellen. Ein besonderer Dank gilt dem Inspekteur der Marine, Herrn Vizeadmiral Lutz Feldt, der für den Band das Geleitwort verfaßt hat.

Dr. Hans Ehlert
Oberst i.G. und
Stellvertretender Amtschef

Potsdam, im November 2004



*Kapitän zur See Dr. Jörg Duppler
Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes
2001–2004*

»Die Geschichtsschreibung der Marine ist komplizierter als der Außenstehende ahnt. Wenn man bei der Wahrheit bleiben will und doch die alte Waffe schonen muß!.«
(Vizeadmiral a.D. Eberhard von Mantey, 1932)

»Es bedarf vielmehr eines ständigen Bemühens, der Wahrheit nahe zu kommen. Nur die Wahrheit, wie schwer sie auch zu ergründen und zu ertragen sein mag, kann uns die Sicherheit eines tragfähigen Fundaments liefern, von dem aus wir selbstbewußt in die Zukunft hinein handeln können!.«
(Vizeadmiral Günter Fromm, 1985)

Werner Rahn

Einführung

Die deutsche Marine steht in dem Ruf, ein lebendiges Interesse für ihre wechselvolle Geschichte, aber auch ein besonderes Verhältnis zu ihr entwickelt zu haben, zumal der Weg von der Gründung einer ersten deutschen Marine bis zur Gegenwart durch tiefe Einbrüche und gravierende Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen gekennzeichnet ist, aus denen jeweils sehr unterschiedliche Marinen entstanden. Deutsche Marinen mußten in ihrer relativ kurzen Geschichte häufig um Anerkennung und wiederholt sogar um ihre Existenz ringen.

Mit diesem Sammelband soll der Versuch unternommen werden, den wechselvollen Weg von den historischen Wurzeln deutscher Seestreitkräfte im Mittelalter über die Entstehung einer ersten deutschen Marine in der Mitte des 19. Jahrhunderts, über die Konfrontationen in beiden Weltkriegen sowie im Kalten Krieg des 20. Jahrhunderts bis zur internationalen Kooperation in der Gegenwart aus unterschiedlicher Perspektive zu betrachten. Dabei werden Historiker und auch einige Zeitzeugen zu Wort kommen. Das Spektrum der Beiträge reicht von Detailuntersuchungen, z.B. über Medien und Öffentlichkeitsarbeit, bis zu übergreifenden Analysen zum strategischen und machtpolitischen Denken der jeweiligen Marineführung. Dabei wurden inhaltliche Überschneidungen bewußt in Kauf genommen, um unterschiedliche Interpretationsansätze vorzustellen. Unter den 30 Beiträgen sind acht Erstveröffentlichungen. Alle übrigen Beiträge wurden von den Autoren bzw. vom Herausgeber für die erneute Veröffentlichung durchgesehen

und zum Teil aktualisiert. Der älteste, bislang unveröffentlichte Beitrag entstand 1934 auf Wunsch des damaligen Leiters des Marine-Archivs. Der Autor, William Michaelis (1871–1948), setzte sich mit dem strategischen Wirken von Tirpitz auseinander und konnte dabei als Zeitzeuge eigene Erfahrungen einbringen³. Andere Autoren, die sich mit der Zeit des Kalten Krieges und mit den neuen Herausforderungen nach 1991 befassen, haben bei ihren Untersuchungen ebenfalls auf eigene Erfahrungen zurückgegriffen (siehe die Beiträge von Peter Monte, Knut Eckstein, Dirk Horten, Gottfried Hoch und Hans Frank).

Als das erste frei gewählte deutsche Parlament in Frankfurt am 14. Juni 1848 beschloß, die Bundesversammlung zu veranlassen, sechs Millionen Taler für den Aufbau einer Flotte bereitzustellen, war dies der erste Schritt zur Bildung einer deutschen Marine, die ein Machtinstrument für die Zentralgewalt des noch zu schaffenden Reiches werden sollte. Doch die historischen Wurzeln deutscher Seestreitkräfte reichen weit in das Mittelalter zurück, wie noch heute aus den Namen der Hansestädte Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Stralsund und Wismar zu erkennen ist. Die Hanse war der Zusammenschluß von über 100 Städten zu einem Städtebund, von dem in seiner Blütezeit im 14. Jahrhundert durch die Beherrschung des Nord- und Ostseehandels eine wirtschaftliche Macht ausging, die bei Konflikten von Fall zu Fall auch militärische Dimensionen erreichte. Macht und Einfluß der Hanse gingen allerdings in dem Maße zurück, wie deutsche Territorialfürsten und Staaten Nord- und Westeuropas ihre Machtposition ausbauen konnten. Von den deutschen Territorialstaaten war es nur Brandenburg, das unter seinem Kurfürsten Friedrich Wilhelm I., genannt »der Große Kurfürst« (1620–1688), im ausgehenden 17. Jahrhundert für einige Jahrzehnte maritime Machtansprüche entfaltete, die zum Aufbau staatlich organisierter Seestreitkräfte führten. Dieser maritime Ehrgeiz war eng verbunden mit einer eigenständigen Kolonialpolitik in Übersee, die jedoch nach anfänglichen Erfolgen aus Mangel an Ressourcen und Seestreitkräften scheiterte. Demgegenüber verzichtete Preußen im 18. Jahrhundert unter der Herrschaft seines strategisch denkenden Königs Friedrich II., genannt »der Große« (1712–1786), bewußt auf den Aufbau von Seestreitkräften und beschränkte seine maritimen Aktivitäten auf die Förderung des Seehandels, der sich unter dem Schutz der verbündeten Seemacht England entwickeln sollte (siehe die Beiträge von John B. Hattendorf und Dieter Hartwig).

Die Befreiung Europas von der napoleonischen Vorherrschaft hatte zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einem wachsenden Nationalbewußtsein in Deutschland geführt, das bei vermeintlich berechtigten Territorialansprüchen auch kleinerer Nachbarstaaten heftige Reaktionen auslösen sollte. Dies geschah im Frühjahr 1848, als der Konflikt um das Herzogtum Schleswig zum Krieg mit Dänemark führte. Der dänischen Blockade hatte der Deutsche Bund nichts entgegenzusetzen, der Seehandel lag brach. Dieses Dilemma löste eine nationale Flottenbegeisterung aus, die auch – wie bereits erwähnt – die gerade erst zusammengetretene Nationalversammlung in Frankfurt erfaßte. Die Marine galt als Symbol für die bewaffnete Macht der erhofften Reichseinheit. Dabei fand der Flottengedanke besonders im liberalen Bürgertum breiten Rückhalt: »Die Marine erschien den Zeitgenossen als

geeignetes Instrument zur Erreichung revolutionärer Ziele wie nationale Geschlossenheit und Souveränität, wirtschaftlicher Entfaltungsmöglichkeit, sozialer Sicherheit, internationaler Partnerschaft, moralischer Höherentwicklung, schließlich auch zu Selbstbestätigung, Macht und Imperium⁴.«

Eng verbunden mit den frühen maritimen Planungen ist Wilhelm Adalbert Prinz von Preußen (1811–1873). Im Mai 1848 legte er eine Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte vor⁵. Diese Denkschrift gilt als erste Marinekonzeption, da sie die seestrategische Lage Preußens und Deutschlands treffend analysierte und für den Aufbau von Seestreitkräften verschiedene Optionen vorschlug: von der reinen Küstenverteidigung bis zur Entwicklung einer selbständigen Seemacht. Prinz Adalbert rechnete mit Dänemark, Frankreich und Rußland als möglichen Gegnern. Er sah in einem Bündnis mit England eine denkbare Lösung der strategischen Probleme und hob warnend hervor, daß der Schritt in Richtung selbständige Seemacht nicht ungefährlich sei.

In den Vereinigten Staaten hatte man die liberale deutsche Revolution mit großer Aufgeschlossenheit verfolgt. Die deutschen Wünsche um Unterstützung beim Flottenaufbau fanden daher ein positives Echo. Bereits im Herbst 1848 wurde in Bremerhaven eine amerikanische Fregatte als Sendbote eines erhofften Verbündeten begeistert aufgenommen. Die materielle Unterstützung konzentrierte sich auf die Bereitstellung einer Fregatte, die im Sommer 1849 nach Europa überführt wurde. Auch wenn diese erste Militärhilfe für Deutschland nach Dauer und Umfang bescheiden blieb, so führten doch auf beiden Seiten des Atlantiks gemeinsame Ziele und wechselseitige Sympathie der liberal-demokratischen Kräfte zu Ansätzen einer Kooperation⁶.

Die damalige deutsche Flotte muß allerdings auch als ein politisches Instrument gesehen werden. Sie verkörperte Ansprüche, die unterschiedliche Entwicklungstendenzen in sich bargen: einmal die liberale Zielsetzung, die auf freien Zugang zur Welt und Ausdehnung des Handels gerichtet war, und zum anderen die mehr machtpolitische Ambition, die das Recht des Stärkeren in Anspruch nahm und auf Hegemoniebestrebungen hinauslief. Es waren allerdings nüchternes Denken und auch Selbstkritik gefordert, »wenn der qualitative Sprung vom konstruktiven zum destruktiven Konzept unter Kontrolle bleiben« sollte⁷ (siehe die Beiträge von Günter Moltmann und Bernhard R. Kroener).

Die erste deutsche Flotte führte die Flagge Schwarz-Rot-Gold und existierte noch bis 1853, als der Traum von der Reichseinheit längst vorbei war und im Deutschen Bund – neben Österreich – nur noch Preußen eine eigene, 1849 gegründete Marine unterhielt. Es war Prinz Adalbert, der die Königlich-Preussische Kriegsmarine gegen andauernd starke Vorbehalte in Politik und Familienkreis, aber mit Unterstützung weiter Volkskreise aufbaute. Er entwickelte die Marine in bewußter Abhebung von den operativen und geistig-sozialen Führungsansprüchen der Armee und suchte in den Ausbildungsprinzipien seemännischen Drill, Maneszucht und die militärpädagogischen Maximen der preussischen Reformer zu vereinen⁸ (siehe den Beitrag von Herbert Graubohm).

Mit der Reichsgründung von 1871 entstand aus der Norddeutschen Bundesmarine, die 1867 aus der Königlich-Preussischen Marine hervorgegangen war, die »Kriegsmarine des Reiches«. Gemäß Artikel 53 der Reichsverfassung unterstand sie direkt dem Kaiser und ist daher besser als »Kaiserliche Marine« bekannt. Im Gegensatz zur Armee, die organisatorisch an die Einzelstaaten gebunden blieb, war die Kaiserliche Marine ein reichsunmittelbares Machtinstrument. Das Marinepersonal rekrutierte sich daher aus allen Teilen des Reiches. In der damaligen nationalen Euphorie galt die Flotte als »Schmelztiegel des Deutschtums«⁹, was in dienstlichen Unterrichtsleitfäden auch stolz hervorgehoben wurde:

»Man kann keinem deutschen Seemann ansehen, welchem Königreiche oder Herzogthume Deutschlands er angehört, man erkennt nur, daß er dem deutschen Reiche in der Marine dient [...] Und diese gemeinsame Theilnahme an dem, was Deutschland durch seine Marine thut, ist geeignet, ein starkes Einigungsband aller deutschen Stämme zu bilden¹⁰.«

Am 1. Januar 1872 übernahm der vom Armeedienst suspendierte Generalleutnant Albrecht von Stosch (1818–1896) die Führung der »Kaiserlichen Marine« als Chef der Admiralität¹¹. Als Staatsminister unterstand er mit der Marineverwaltung dem Reichskanzler, während er bei der militärischen Führung der Marine der Befehls- und Kommandogewalt des Kaisers unterworfen war. Bei dieser doppelten Unterstellung blieben Reibungen nicht aus¹². Stosch führte die Marine nach straffen militärischen Richtlinien, verlor dabei jedoch nicht ihren Auftrag aus den Augen, nämlich laufende Praxis in der Seefahrt und Ausbildung zum Seegefecht. Das Ausbildungssystem der Marine erreichte aufgrund seiner Initiative einen im Zeitmaßstab beispielhaften Stand. Der hohe Leistungsstand des längerdienenden Personals erlaubte eine enorme Ausweitung des Auslandsdienstes der Kriegsschiffe mit oft jahrelanger Abwesenheit von der Heimat.

Mit Leo Graf von Caprivi (1831–1899) trat 1883 als Nachfolger Stoschs der zweite Armeegeneral an die Spitze der Marine, obwohl Stosch für den Vizeadmiral Carl Ferdinand Batsch (1831–1898) plädiert hatte. Die Gründe für diese Personalentscheidung lagen einmal in dem gespannten Verhältnis zwischen Bismarck und Stosch, und zum anderen in dem Zweifel der Reichsleitung, ob die Marine schon aus ihren Reihen einen qualifizierten Nachfolger für Stosch stellen konnte. Da das Marineoffizierkorps die Ernennung von Batsch zum Chef der Admiralität erhofft hatte, stand es Caprivi reserviert gegenüber. Dabei gelang diesem Chef der Admiralität und späteren Reichskanzler noch, was nach ihm für lange Zeit ausbleiben sollte, nämlich der Marine einen sinnvollen Platz in einem gesamtstrategischen Zusammenhang anzuweisen. Im Falle des stets erwarteten Zweifrontenkrieges gegen Frankreich und Rußland sollte sie in der Lage sein, eine Nahblockade zu brechen. Gegen die durchaus für möglich gehaltene völkerrechtswidrige Fernblockade blieb allerdings nur die Hoffnung auf die Intervention der dadurch ebenfalls betroffenen mächtigen Neutralen. Vor diesem Hintergrund erscheinen der verstärkte Torpedobootbau bei reduziertem Auslandsdienst und die Ausgleichsbemühungen gegenüber Großbritannien als zwei Seiten der einen maritimen Sicherheitsvorsorge des Reiches¹³.

Über Jahrzehnte hinweg erfolgte der Aufbau der Kaiserlichen Marine nach dem Vorbild der Royal Navy, die quasi als Lehrmeisterin empfunden wurde. Ihren Höhepunkt erreichten die deutsch-britischen Marinebeziehungen am 2. August 1889, als Queen Victoria ihren Enkel, den jungen Kaiser Wilhelm II. (1859–1941), zum »Honorary Admiral of the Fleet« ernannte. In Fehleinschätzung der Bedeutung dieses Ehrentitels nutzte Wilhelm II. wenige Monate später diesen Rang, um im Mittelmeer für einen Tag persönlich das Kommando über einen Verband von deutschen, britischen und italienischen Einheiten zu übernehmen (siehe den Beitrag von Jörg Duppler).

Im ausgehenden 19. Jahrhundert blieben die Thesen des amerikanischen Seeoffiziers Alfred Th. Mahan (1840–1914) über die Grundlagen einer Seemacht auch in Deutschland nicht ohne Wirkung. Nachdem Wilhelm II. 1897 den damaligen Konteradmiral Alfred Tirpitz (1849–1930) zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes ernannt hatte, setzte der zielstrebige Ausbau einer Schlachtflotte ein. Tirpitz sah in Großbritannien den gefährlichsten potentiellen Gegner, gegen den Deutschland nach seiner Auffassung ein gewisses Maß an Flottenmacht haben müsse. Die Schlachtentscheidung galt nunmehr als die natürliche Bestimmung einer Flotte (siehe die Beiträge von Holger H. Herwig und Rolf Hobson).

Der Ausbau der Flotte erfolgte auf der Grundlage von Gesetzen, die den Sollbestand an Schiffen und die Dauer ihrer Indiensthaltung festlegten. Tirpitz erkannte frühzeitig die Bedeutung der öffentlichen Meinung für die Durchsetzung und spätere Novellierung der Gesetze. So gelang es ihm nicht zuletzt mit einer geschickten Öffentlichkeitsarbeit, seine Flottenpolitik im Reichstag stets durchzusetzen. Sobald jedoch kritische Stimmen aus der Marine diese Politik zu gefährden drohten, scheute sich Tirpitz nicht, diese abweichenden Meinungen durch rigide Maßnahmen zu unterdrücken (siehe den Beitrag von Rüdiger Bergjen).

Die Schlachtentscheidung in einem künftigen Seekrieg stand ab 1898 im Mittelpunkt aller operativen Überlegungen und der praktischen Flottenausbildung der Kaiserlichen Marine. Dementsprechend waren Kenntnisse und Erfahrungen in Waffentechnik, Taktik und Seemannschaft und weniger Bewährung in Stabsverwendungen die ausschlaggebenden Faktoren für die Karriere der Seeoffiziere, was sich langfristig auf die Personalauswahl für Führungsverwendungen auswirken sollte. Dies hatte zur Folge, daß im Seeoffizierkorps der Blick für die umfassenden seestrategischen Dimensionen eines Seekrieges gegen Großbritannien wenig geschärft war (siehe die Beiträge von Wulf Diercks und Thomas Scheerer).

Beim Ausbruch und im Verlauf des Ersten Weltkrieges sollte sich zeigen, daß die Konzeption der Marineführung untauglich war: In der Julikrise 1914 versagte die in den Vorkriegsjahren immer wieder propagierte Abschreckungswirkung der Flotte, Großbritannien trat in den Krieg ein. Die Einsätze der Flotte hatten bis 1918 kaum Einfluß auf die Gesamtkriegführung, sie wirkte vor allem durch ihre Existenz, indem sie Kräfte des Gegners band, die eigenen Küsten und vor allem die Ostsee sicherte. Die einseitige und militärisch unzureichende Konzeption des U-Boot-Krieges trug maßgeblich zum Kriegseintritt der USA bei. Ende Oktober 1918 wurde die Marine nicht zuletzt aufgrund ihrer eigenmächtigen und riskanten

Operationsplanung, die eine Revolte bei den Mannschaften auslöste, zum Ausgangspunkt des politischen Umsturzes im Reich (siehe den Beitrag von Gerhard P. Groß). Die Marine stand somit am Ende des Ersten Weltkrieges trotz hervorragender Einzelleistungen vor dem Desaster, daß nicht nur ihre Konzeptionen für den Einsatz der Hochseeflotte und für den Handelskrieg mit U-Booten versagt hatten, sondern daß sie auch die Führungsprobleme des inneren Dienstes nicht hatte bewältigen können, was schließlich nach Gehorsamsverweigerungen auf den großen Schiffen im November 1918 zum Zusammenbruch der Marine und letztlich auch des Reiches führte.

Die neue, kleine Reichsmarine entstand 1919/20 aus den Strukturen der Kaiserlichen Marine. Ihr Umfang war durch den Friedensvertrag von Versailles drastisch begrenzt, U-Boote und Flugzeuge waren verboten. In den ersten Jahren der Weimarer Republik hatte das Marineoffizierkorps erhebliche Probleme, sich mit der neuen republikanischen Staatsform abzufinden. Dies zeigte sich besonders beim Kapp-Lüttwitz-Putsch im März 1920, als die Marineführung nicht loyal zur verfassungsmäßigen Reichsregierung stand, sondern mit den Putschisten sympathisierte, was eine schwere Existenzkrise der Reichsmarine zur Folge hatte. Als diese Krise nicht zuletzt durch das geschickte Wirken des zeitweilig mit der Führung der Marine beauftragten Konteradmirals William Michaelis überwunden war, kam es in den folgenden Jahren der Marineführung, d.h. den Admiralen Paul Behncke (bis 1924), Hans Zenker (bis 1928) und Erich Raeder (bis 1943) darauf an, einmal durch eine gründliche Auswertung der Kriegserfahrungen aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen, zum Beispiel aus der unzureichenden Führungsorganisation der Kaiserlichen Marine (siehe den Beitrag von William Michaelis), und zum anderen die Erfolge und Leistungen im Kriege in der Öffentlichkeit hervorzuheben. Es galt, das 1918 und 1920 verlorenen gegangene Ansehen wieder zurückzugewinnen, um so nicht nur das politische Klima für den gemäß Friedensvertrag erlaubten Neubau von modernen Kriegsschiffen zu verbessern, sondern darüber hinaus im Rahmen einer langfristigen marinepolitischen Zielvorstellung das Fundament für den Wiederaufbau einer hochseefähigen Marine zu schaffen. Die Reichsmarine verstand sich zunächst als ein unverzichtbares Element der Landesverteidigung, doch sie hoffte auch auf bessere Zeiten, um ohne Rüstungsbeschränkungen wieder eine Flotte aufbauen zu können, die der vermeintlich angemessenen Machtposition des Reiches entsprechen sollte. Diese langfristigen Zielvorstellungen wurden allerdings eher verschleiert als offen ausgesprochen (siehe die Beiträge von Michael Epkenhans, Jörg Hillmann, Gerhard Schreiber und Walter Schwengler).

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Januar 1933 spielte die Marinerüstung im Kalkül von Adolf Hitler zunächst nur eine untergeordnete Rolle, auch wenn bald der Versailler Vertrag gebrochen wurde. Mit dem deutsch-britischen Flottenabkommen vom Juni 1935 schien der weitere Aufbau der Marine zu einer Seemacht zweiten Ranges gesichert zu sein. Aus der Reichsmarine wurde in diesem Jahr die Kriegsmarine. Ihr Oberbefehlshaber, der damalige Generaladmiral Erich Raeder (1876–1960), war sich allerdings der Totalität eines künftigen

Krieges bewußt, was er auch gegenüber Hitler am 3. Februar 1937 deutlich machte: der nächste Krieg werde nicht nur ein Kampf der Soldaten, sondern »Volk gegen Volk« sei. In diesem Zusammenhang machte Raeder auf die möglichen negativen Auswirkungen für Deutschland aufmerksam, dessen Kriegsfähigkeit stark von Rohstoffimporten abhängig sei¹⁴. Damit wies Raeder frühzeitig auf eine fundamentale Schwäche des Reiches hin, ohne allerdings damit die Politik Hitlers im geringsten beeinflussen zu können.

Eine grundlegende Wendung setzte im Frühjahr 1938 ein, als Hitler die Weisung erteilte, neben Frankreich und Rußland auch Großbritannien als möglichen Gegner zu berücksichtigen. Eine erneute Konfrontation mit der britischen Seemacht zeichnete sich ab. Raeder folgte diesem gefährlichen Kurs bereitwillig und ohne Widerspruch, offensichtlich in der irrigen Annahme, daß der Marine noch mehrere Friedensjahre für die weitere Aufrüstung zur Verfügung stehen würden.

Es entstand ein Flottenplan, der als »Z-Plan« in die Geschichte eingegangen ist. Ab 1944/45 sollte eine Flotte mit Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und U-Booten für die Seekriegführung im Atlantik einsatzbereit sein. Nachdem Hitler im Januar 1939 befohlen hatte, daß der Flottenbau gegenüber der Aufrüstung der beiden anderen Wehrmachtteile Vorrang habe, zeichnete sich in Umrissen der gigantische Aufbau einer Marine ab, mit der Hitler und die Marineführung nach der Kündigung des deutsch-britischen Flottenabkommens am 28. April 1939 eine Seemachtstellung des Reiches anstrebten, die langfristig die britische Vorherrschaft zur See ablösen sollte (siehe die Beiträge von Michael Salewski und Gerhard Schreiber).

Am 1. September 1939 führte die Konfrontationspolitik Hitlers die Marine in einen Krieg, auf den sie in keiner Weise vorbereitet war. Raeder trat nicht zurück, sondern stellte nur in einem Anflug von Resignation fest, daß den wenigen Überwasserstreitkräften nichts anderes übrigbleibe, als »mit Anstand zu sterben« und damit »die Grundlage für einen späteren Wiederaufbau zu schaffen«¹⁵.

Eine neue Ausgangslage ergab sich ab Sommer 1940, als Deutschland nach der Eroberung Norwegens und Dänemarks und der überraschenden Niederlage Frankreichs, Belgiens und der Niederlande die europäische Festlandküste vom Nordkap bis zu den Pyrenäen beherrschte und damit über eine sehr gute geographische Basis für einen Seekrieg gegen Großbritannien verfügte. In der Euphorie des unerwarteten Erfolges entstanden im Oberkommando der Kriegsmarine Pläne, die den Z-Plan weit in den Schatten stellten und als Fernziel eine Flotte anvisierten, mit der nach der vermeintlich bald absehbaren Niederlage Großbritanniens der Kampf mit den USA um die Weltherrschaft aufgenommen werden sollte (siehe die Beiträge von Michael Salewski und Gerhard Schreiber). Allerdings mußte die Marineführung davon ausgehen, daß eine offensive Seekriegführung im Atlantik zur Ausschaltung der britischen Seemacht eine Gegenreaktion der USA auslösen würde. Dies zeichnete sich bereits im Juli 1940 ab, als Washington den Ausbau seiner Marine mit dem Ziel forcierte, sowohl im Atlantik als auch im Pazifik als überlegene Seemacht auftreten zu können. In realistischer Einschätzung der eigenen Ressourcen sah die deutsche Seekriegsleitung bereits im Dezember 1940 of-

fenbar die Gefahr, daß das Reich einen langen Abnutzungskrieg gegen beide atlantische Seemächte kaum durchstehen könne. Die daraufhin von Raeder geforderte Schwerpunktbildung der Kriegführung gegen England unterblieb jedoch, da Hitler bereits sein zentrales Kriegsziel, die Vernichtung der Sowjetunion im Auge hatte.

Mit den U-Booten verfügte die Marine zwar bis 1942 über eine sehr wirksame Waffe zur Bekämpfung der Seetransporte, doch der strategische Ansatz des U-Boot-Krieges scheiterte bereits im Herbst 1942, d.h. etwa ein Jahr nach Pearl Harbor und der daraufhin erfolgten deutschen Kriegserklärung an die USA im Dezember 1941. Vor allem die enormen amerikanischen Kapazitäten und Fertigungsmethoden im Schiffbau führten dazu, daß der vom Befehlshaber der U-Boote, Admiral Karl Dönitz (1891–1980), favorisierte Tonnagekrieg, d.h. das »Wettrennen« zwischen Neubauten und Versenkungen, nicht mehr zu gewinnen war. Es ist daher eine immer noch weit verbreitete Legende, daß Großbritannien im März 1943 auf dem Höhepunkt der Atlantikschlacht am Rande einer Niederlage gestanden habe.

Mit Großadmiral Dönitz stand ab Januar 1943 ein Offizier an der Spitze der Kriegsmarine, der einerseits eine charismatische Führerpersönlichkeit war, und andererseits eine enge innere Bindung an Hitler und die NS-Ideologie hatte, was er in öffentlichen Reden und internen Vermerken auch drastisch zum Ausdruck brachte. Als im Mai 1943 der U-Boot-Krieg im Nordatlantik wegen der hohen Verluste eingestellt werden mußte, war Dönitz nicht bereit, das an sich militärisch »vernünftige« Ziel der Kräftebindung beim Gegner mit dem sparsamsten Einsatz einsatzbereiter Boote zu erreichen, bis neue, modernere U-Boote zur Verfügung stehen würden. Im Wissen um ihre geringen Erfolgs- und Überlebenschancen opferte Dönitz quasi zahlreiche Boote mit ihren Besatzungen, nur um Hitler den ungebrochenen Angriffsgeist seiner Waffe zu demonstrieren¹⁶.

Aber nicht alle U-Boot-Kommandanten glaubten noch an den Sieg. Sie erfüllten zwar ihre soldatische Pflicht, doch etliche verabscheuten gleichzeitig das NS-Regime, was ihren Kameraden nicht verborgen blieb. Für einen Kommandanten endete diese Haltung im Frühjahr 1944 mit dem Todesurteil, da er sich gegenüber seinen Offizieren kritisch über Hitler und das NS-Regime geäußert hatte¹⁷. Als Ob.d.M. hätte Dönitz sehr wohl die Möglichkeit gehabt, die Vollstreckung des Urteils zu verhindern und auf eine Bewährungsstrafe im Fronteinsatz zu dringen. Doch er unternahm nichts. Hier versagte Dönitz nicht nur in seiner Verantwortung als Oberbefehlshaber eines Wehrmachtteils, sondern auch als Kamerad. Indem er einen seiner Offiziere fallen ließ, der nur durch die perfide Denunziation eines »Kameraden« vor Gericht gekommen war, agierte er als willfähriger Erfüllungsgehilfe eines Regimes, das zwar stets »Kameradschaft« propagierte, jedoch keine Kritik ertrug und seine Gegner brutal ausschaltete. Auch in diesem Fall kam es Dönitz offenbar darauf an, Hitler erneut seine bedingungslose Vasallentreue unter Beweis zu stellen. In diesem Sinne blieb Dönitz nur konsequent, wenn er die Attentäter des 20. Juli 1944 als »gedungene Helfershelfer« der Gegner beschimpfte und sich auf »die Vorsehung« berief, die »das deutsche Volk und seine Wehrmacht vor unvorstellbarem Unglück« bewahrt habe¹⁸.

Im August 1944 versuchte Dönitz seinen höchsten Flaggoffizieren klar zu machen, daß die Wehrmacht Schiffbruch erleiden werde, wenn sie nicht fanatisch an dem Mann hänge, »dem sie Treue geschworen« habe. Teile des Generalstabes seien deswegen gescheitert, weil sie »nicht mit ganzer Seele an dem Führer gehangen« hätten. Daher gab es für ihn »in diesem bitterernsten Schicksalskampf nur die fanatische Anhängerschaft an diesen Mann« und jedes Abweichen sei »eine Lockerung und ein Verbrechen«. Mit Blick auf die Jahre der liberalen Weimarer Republik, als »Systemzeit« verunglimpft, brach dann beim Ob.d.M. ein fest verwurzelter Antisemitismus hervor: »Lieber möchte ich Erde fressen, als daß meine Enkel in dem jüdischen Geist und Schmutz erzogen würden und vergiftet werden und daß die Sauberkeit der heutigen öffentlichen Kunst, Kultur und Erziehung [...] wieder in jüdische Hand kommen soll¹⁹.« Dönitz mußte allerdings zugeben, daß die Argumente der Widerstandsbewegung auch Stabsoffiziere der Seekriegsleitung erreicht und überzeugt hatten, so den Ic der Operationsabteilung, Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder, und den Bruder des Attentäters, den Marine-Oberstabsrichter Bertold Schenk Graf v. Stauffenberg, die beide noch im August hingerichtet worden waren. Weitere Offiziere, die mit dem Widerstand sympathisierten oder sogar Kontakt zu Widerstandskreisen hatten²⁰, blieben unerkannt oder nach kurzer Haft von der weiteren Verfolgung verschont (siehe den Beitrag von Heinrich Walle).

Erst nach dem Tode Hitlers scheint die suggestive, ja dämonische Wirkung, mit der Hitler über Jahre hinweg das Denken und Handeln des Ob.d.M. beeinflußt hatte, plötzlich abgefallen zu sein. Dönitz wandelte sich schnell »vom nahezu blinden Werkzeug eines Verbrechers zum verantwortungsbewußten Soldaten traditioneller preußischer Schule«²¹, der jetzt Realismus und Verantwortungsbewußtsein zeigte, indem er den längst verlorenen Krieg beendete und dabei in den letzten Kriegstagen bis zur Kapitulation noch soviel Menschen wie möglich über die Ostsee nach Westen evakuieren ließ (siehe den Beitrag von Herbert Kraus).

Nachdem die deutsche Wehrmacht am 8. Mai 1945 bedingungslos kapituliert hatte, übernahmen die vier Siegermächte, USA, Großbritannien, Sowjetunion und Frankreich, die oberste Gewalt in Deutschland. Damit endete auch die Geschichte der Kriegsmarine. Was in den nächsten Jahren folgte, war keine Marine im eigentlichen Sinne, sondern nur eine Organisation zur Liquidation der Kriegsfolgen. Deutsche Minensucheinheiten unter britischem Befehl mußten die zahlreichen Minensperren in Ost- und Nordsee räumen. Doch die Einigkeit der Siegerstaaten sollte nicht lange dauern. Der »Kalte Krieg« zwischen Ost und West eskalierte in Deutschland. Aus den Besatzungszonen entstanden 1949 zwei deutsche Staaten. Der erste Bundeskanzler, Konrad Adenauer, bemühte sich schon früh um die Sicherheit Westeuropas, das er durch das sowjetische Militärpotential und die Aufrüstung in der sowjetischen Besatzungszone bedroht sah. Daher forderte er bereits im August 1950 eine Verstärkung der westalliierten Truppen und bot zugleich an, »im Falle der Bildung einer internationalen westeuropäischen Armee einen Beitrag in Form eines westdeutschen Kontingents zu leisten«²².

Nach dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur NATO im Mai 1955 begann in einer bereits gefestigten Demokratie der Aufbau neuer Streitkräfte, zu

denen auch eine Teilstreitkraft Marine gehörte. Diese war nach Entstehung, Struktur und Auftrag nicht mit früheren deutschen Marinern zu vergleichen. Allerdings blieben zunächst noch Schatten der Vergangenheit, als der kommissarische Leiter der Abteilung Marine im Bundesverteidigungsministerium, Kapitän zur See Karl-Adolf Zenker (1907–1998), am 16. Januar 1956 bei seiner Ansprache zur Begrüßung der Marine-Lehrkompanie in Wilhelmshaven auch auf den Zweiten Weltkrieg einging und im Hinblick auf die benötigten Freiwilligen aus der früheren Kriegsmarine wohl auch eingehen mußte. Er kritisierte die Urteile des Internationalen Militärgerichtshofes von Nürnberg und erwähnte in diesem Zusammenhang, daß die Marine unter den beiden Großadmiralen Raeder und Dönitz »sauber, anständig und ehrenhaft geführt worden« sei²³.

Diese Ansprache führte, ausgelöst durch eine Große Anfrage der SPD, am 18. April 1956 im Deutschen Bundestag zu einer längeren, auf hohem Niveau geführten Grundsatzdebatte über die Frage, welche soldatischen Vorbilder für die neuen deutschen Streitkräfte zu akzeptieren seien und welche nicht. Dabei ging es im Ansatz auch um die Frage der historischen Wahrheit über den Zweiten Weltkrieg und die Verbrechen des NS-Regimes, denn alle Redner hatten den Zweiten Weltkrieg bewußt miterlebt und fühlten sich als kompetente Zeitzeugen, die allerdings die verbrecherischen Dimensionen des NS-Systems kaum oder nur begrenzt wahrgenommen haben wollten (siehe den Beitrag von Dieter Krüger).

In den folgenden Jahren bemühte sich die Marineführung darum, die neuen Grundsätze der Inneren Führung so zu interpretieren und anzuwenden, wie es ihren bisherigen Erfahrungen in der Menschenführung zu entsprechen schien. Nicht ohne Stolz wurde dabei betont, daß man doch diese Grundsätze bereits in der Reichsmarine weitgehend erarbeitet habe und damit dem Heer um Jahre voraus gewesen sei²⁴. Bei dieser Argumentation wurde allerdings übersehen, daß die Innere Führung nicht nur die Komponente »zeitgemäße Menschenführung« umfaßt, sondern von jedem Soldaten auch fordert, sich als Bürger mit seinem demokratisch verfaßten Staat zu identifizieren (siehe den Beitrag von Frank Nögler).

Die neue Marine, »Bundesmarine« genannt, war von Anfang an eine Marine im Bündnis, und die Bündnispartner waren auch darum bemüht, ihren Aufbau materiell und personell zu unterstützen. Dies galt besonders für die U.S. Navy, die frühzeitig erkannt hatte, daß verbündete Streitkräfte ihren Auftrag nur dann gemeinsam erfüllen können, wenn ihre Zusammenarbeit von Offenheit und gegenseitigem Vertrauen getragen wird²⁵. Mit viel Geschick gelang es dem ersten Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Friedrich Ruge (1894–1985), diese Vertrauensbasis aufzubauen, die in den folgenden Jahren weiter gefestigt wurde und heute eine Selbstverständlichkeit ist. Die Einbindung der Bundeswehr in das atlantische Bündnis bedeutete für die Marine, daß erstmalig in der Geschichte deutscher Seestreitkräfte Auftrag, Konzeption und Umfang so aufeinander abgestimmt waren, daß eine deutsche Marine in enger Kooperation mit den großen Seemächten nur das leisten muß, was sie auch leisten kann (siehe den Beitrag von Peter Monte).

Parallel zum Eintritt der Bundesrepublik Deutschland in die NATO erfolgte auch die Einbindung der DDR in den Warschauer Pakt. Aus der bereits 1950 auf-

gestellten Volkspolizei (See) entstanden noch vor der offiziellen Etablierung der Nationalen Volksarmee leichte Seestreitkräfte, die 1960 in Erinnerung an revolutionäre Traditionen von 1918 die Bezeichnung »Volksmarine« erhielten. Diese Marine, strikt eingebunden im ideologischen Führungsanspruch einer sozialistischen Partei, zeigte nach Entstehung, Struktur und Auftrag keine Kontinuitätslinien zu früheren deutschen Marinen. Sie entwickelte sich innerhalb des Warschauer Paktes zu einer offensiven Randmeermarine (siehe die Beiträge von Hans Ehlert und Knut Eckstein).

Beide deutsche Marinen wiesen bis 1990 starke Unterschiede auf. Jede Marine sah die andere als Gegner im Militärpotential eines Bündnissystems. Doch es blieb ihnen erspart, ihre jeweilige Kampfkraft unter Beweis zu stellen. Mit der Vereinigung beider deutscher Staaten wurden im Herbst 1990 Teile der Volksmarine in die Marine der Bundeswehr integriert (siehe den Beitrag von Dirk Horten).

Die nunmehr als »Deutsche Marine« bezeichnete kleinste Teilstreitkraft der Bundeswehr hatte sich nach Auflösung des Ost-West-Gegensatzes frühzeitig auf die neuen sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen eingestellt. Der bisherige Verteidigungsauftrag im Nordflankenraum der NATO verlor erheblich an Bedeutung, was in wenigen Jahren dazu führte, daß bei den See- und Seeluftstreitkräften die Waffensysteme nahezu halbiert wurden. Da es jedoch rechtzeitig gelungen war, eine konsequente Verjüngung und Modernisierung der wichtigsten Überwassereinheiten und auch der U-Boote einzuleiten, war die Marine für die künftigen Aufgaben im Rahmen der internationalen Krisenbewältigung gut vorbereitet. Dies zeigte sich bereits 1991 beim Einsatz des Minenabwehrverbandes Südflanke im Nordarabischen Golf²⁶ und im Frühjahr 1994 bei der Rückführungsoperation des Heereskontingentes aus Somalia.

In eine Phase der erneuten Umstrukturierung und Personalreduzierung der Bundeswehr kam es am 11. September 2001 zu den kaum für möglich gehaltenen brutalen Terrorattacken von New York und Washington, die aus der Sicht der USA der Beginn eines asymmetrischen Krieges waren und sind. Im Rahmen der Unterstützung der internationalen Bekämpfung des Terrorismus beteiligte sich die Bundesrepublik Deutschland mit Spezialeinheiten des Heeres an militärischen Einsätzen gegen die Führungs- und Ausbildungszentren in Afghanistan und mit Einheiten der Marine an der Unterbrechung der logistischen Verbindungslinien am Horn von Afrika. Die Überwachung und teilweise auch Kontrolle des Seeverkehrs wurde inzwischen auf die Straße von Gibraltar ausgedehnt²⁷ und hält zur Zeit (Herbst 2004) noch an (siehe die Beiträge von Gottfried Hoch und Hans Frank).

Die Gründung einer ersten deutschen Marine vor mehr als 155 Jahren erinnert daran, daß erstmalig deutsche Streitkräfte ihre Legitimation von einem frei gewählten Parlament erhielten, daß die Flagge dieser Flotte mit den Farben Schwarz-Rot-Gold als Symbol für Einheit in Freiheit galt und gilt. Nachdem deutsche Marinen bis 1945 vor allem als Machtinstrumente für nationalstaatliche Konflikte konzipiert waren, entstand vor etwa 50 Jahren, nach einer zehnjährigen Pause ohne deutsche Seestreitkräfte, in der Bundesrepublik Deutschland eine Bündnismarine, die sich inzwischen zu einem Instrument internationaler Sicherheit entwik-

kelt hat. Es ist ein Instrument, das mit seinen Fähigkeiten zur Seekontrolle, Aufklärung, Transport und Waffenwirkung einen wichtigen Beitrag zur Krisenbewältigung und Terrorbekämpfung leisten kann und wird.

Die Aufsätze dieses Bandes sollen dazu beitragen, daß die Liebe und das Interesse der Deutschen für die See nicht nur »bis etwa zwei Meter Wassertiefe und bis zum Horizont mit Sonnenuntergang« reicht²⁸, und sollen daran erinnern, daß die historischen und globalen Dimensionen internationaler Sicherheit stets auch eine maritime Komponente enthalten, zumal oft eine elementare geographische Tatsache verdrängt wird: die Erdoberfläche besteht zu mehr als 70 Prozent aus Wasser!

Anmerkungen

- ¹ VAdm a.D. Eberhard von Mantey an Adm a.D. Georg von Müller, 19.10.1932 (Original im Nachlaß von KptzS a.D. Helmut von Mantey, Kopie im Besitz des Verfassers).
- ² Vizeadmiral Günter Fromm, Schlußbemerkungen, in: Die deutsche Flotte im Spannungsfeld der Politik 1848–1985. Vorträge und Diskussionen der 25. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 1985, hrsg. vom Deutschen Marine Institut und vom MGFA, Herford 1985 (= Schriftenreihe des Deutschen Marine Instituts, Bd 9), S. 223.
- ³ Siehe dazu die Einführung zum Beitrag Michaelis in diesem Band.
- ⁴ Zit. aus dem Beitrag von Günter Moltmann, Die deutsche Flotte von 1848/49 im historisch-politischen Kontext (in diesem Band).
- ⁵ Adalbert Prinz von Preußen, Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte, Potsdam 1848. – Reprint als Anhang 1 in Jörg Duppler, Prinz Adalbert von Preußen. Gründer der deutschen Marine, Herford, Bonn 1986, S. 79–115.
- ⁶ Siehe dazu Günter Moltmann, Atlantische Blockpolitik im 19. Jahrhundert. Die Vereinigten Staaten und der deutsche Liberalismus während der Revolution von 1848/49, Düsseldorf 1973.
- ⁷ Nach Moltmann, Die deutsche Flotte (wie Anm. 4). Siehe in diesem Zusammenhang auch die Diskussion über den Beitrag in der Erstveröffentlichung in: Die deutsche Flotte (wie Anm. 2), S. 42–51.
- ⁸ Nach Herbert Graubohm, Die Ausbildung in der deutschen Marine von ihrer Gründung bis zum Jahre 1914. Militär und Pädagogik im 19. Jahrhundert, Düsseldorf 1977, passim.
- ⁹ Alfred Tirpitz, Erinnerungen, Leipzig 1920, S. 127.
- ¹⁰ Leitfaden für den Unterricht in Geographie und Geschichte für die Schiffsjungen der Kaiserlichen Marine, gedruckt auf Veranlassung der Kaiserlichen Admiralität, Kiel 1884, S. 213–215, zit. nach Graubohm, Die Ausbildung (wie Anm. 8), S. 21. – Die Schreibweise des Originalzitats wurde im Hinblick auf die aktuelle Diskussion der Rechtschreibreform bewußt beibehalten.
- ¹¹ Die folgenden Ausführungen über Stosch und Caprivi in Anlehnung an Kurztexzte von Herbert Graubohm, 1977 dem Wehrgeschichtlichen Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik (WGAZ/MSM) zur Verfügung gestellt.
- ¹² Siehe in diesem Zusammenhang Ekkhard Verchau, Von Jachmann über Stosch und Caprivi zu den Anfängen der Ära Tirpitz, in: Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871–1914, hrsg. vom MGFA durch Herbert Schottelius und Wilhelm Deist, 2. Aufl., Düsseldorf 1981, S. 54–72.
- ¹³ Zum seestrategischen Denken in der Kaiserlichen Marine von 1871 bis 1895 siehe jetzt die grundlegende Untersuchung von Rolf Hobson, Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914, aus dem Englischen übersetzt von Eva Besteck, hrsg. vom MGFA, Potsdam, und dem Institut für Verteidigungsstudien, Oslo, München 2004 (= Beiträge zur Militärgeschichte, Bd 61), hier besonders S. 119–163. – Ich danke in diesem Zusammenhang Fregattenkapitän Dr. Frank Nägler für wichtige Hinweise.

- ¹⁴ Vortrag Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, 3.2.1937: »Grundsätzliche Gedanken der Seekriegführung«, in: Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), RM 6/53. Vgl. dazu Jost Dülffer, Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920–1939, Düsseldorf 1973, S. 435 f.
- ¹⁵ »Gedanken des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine zum Kriegsausbruch«, 3.9.1939, in: Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939–1945, hrsg. von Gerhard Wagner, München 1972, S. 19–21.
- ¹⁶ Siehe dazu Karl Silex in einer Rezension über Karl Dönitz, Zehn Jahre und zwanzig Tage. Erinnerungen 1935–1945, 1. Aufl. 1958, 11. Aufl., Bonn 1997: »Der Großadmiral ließ sich für diesen ungeheuerlichen Entschluß die Rückenstärkung, die er in seinem Stab nicht finden konnte, von den schnell zusammengerufenen jungen Flottillenchefs geben.« (Der Tagesspiegel, Mai 1959). – Silex (Crew 1914) war ab Herbst 1939 als Reserveoffizier im OKM eingesetzt, blieb aber gleichzeitig auf Wunsch Raeders Chefredakteur der »Deutschen Allgemeinen Zeitung«, bis er Anfang 1943 nach einem Konflikt mit Goebbels ein Bordkommando übernahm. Im Frühjahr 1944 nahm er als Korvettenkapitän z.V. für einige Monate an den Lagebesprechungen des Ob.d.M. teil. Siehe Karl Silex, Mit Kommentar. Lebensbericht eines Journalisten, Frankfurt a.M 1968, S. 211–247.
- ¹⁷ Es handelte sich um den Oberleutnant zur See Oskar Kusch, siehe dazu im Detail Heinrich Walle, Die Tragödie des Oberleutnants zur See Oskar Kusch, Stuttgart 1995, sowie dessen Beitrag in diesem Band.
- ¹⁸ Zit. nach Lagevorträge (wie Anm. 15), S. 603 (20./21.7.1944). Zum gesamten Vorgang detailliert Michael Salewski, Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945, Bd 2: 1942–1945, München 1975, S. 432–448. Zur späteren Sichtweise und Rechtfertigung von Dönitz, siehe Dönitz, Zehn Jahre (wie Anm. 16), S. 392–396. Vgl. jetzt auch die materialreiche Studie von Jörg Hillmann, Der 20. Juli 1944 und die Marine. Ein Beitrag zu Ereignis und Rezeption, Bochum 2004.
- ¹⁹ Ansprache des Ob.d.M. am 24.8.1944 bei der Tagung der Oberbefehlshaber der Marine, vollständig publiziert bei Salewski, Die deutsche Seekriegsleitung, Bd 2 (wie Anm. 18), S. 640–648. Zur Überlieferung und Interpretation des Textes siehe ebd., S. 437–442; siehe auch Hillmann, Der 20. Juli 1944 (wie Anm. 18), S. 68–74 mit Auszügen aus der Ansprache des Ob.d.M.
- ²⁰ Zu den Offizieren, die Kranzfelder vorsichtig angesprochen hatte, gehörte der damalige Referent für Minenkriegführung in der Operationsabteilung, Fregattenkapitän Karl-Adolf Zenker, von 1961 bis 1967 Inspekteur der Marine, der erst 1985 zu erkennen gab, warum er sich nicht am Widerstand beteiligt hatte: siehe Diskussionsbeitrag Vizeadmiral a.D. Karl-Adolf Zenker in: Die deutsche Flotte (wie Anm. 2), S. 218. In diesem Band erneut veröffentlicht bei den Diskussionsbeiträgen zum Beitrag von Michael Salewski.
- ²¹ Salewski, Die deutsche Seekriegsleitung, Bd 2 (wie Anm. 18), S. 552.
- ²² Memorandum des Bundeskanzlers über die Sicherung des Bundesgebietes nach innen und außen vom 29.8.1950, in: Hans-Jürgen Rautenberg und Norbert Wiggershaus, Die »Himmeroder Denkschrift« vom Oktober 1950, Karlsruhe 1977, S. 35 f. (Dokument 1), Zitat S. 36.
- ²³ Zit. nach Jörg Duppler, Germania auf dem Meere. Bilder und Dokumente zur deutschen Marinegeschichte 1848–1998, Hamburg 1998, S. 203 f. (Dokument 7).
- ²⁴ Werner Rahn, Menschenführung in der Reichsmarine, in: Menschenführung in der Marine, Herford, Bonn 1981 (= Vorträge zur Militärgeschichte, hrsg. vom MGFA, Bd 2), S. 69–82, hier S. 80 f.
- ²⁵ Siehe Arleigh Burke, Fred Ruge – My Friend, in: Seemacht und Geschichte. Festschrift zum 80. Geburtstag von Friedrich Ruge, hrsg. vom Deutschen Marine Institut, Bonn-Bad Godesberg 1975, S. 29–38.
- ²⁶ Siehe Klaus-Peter Hirtz, Bewährung im Nordarabischen Golf. Bericht über den Einsatz des Minenabwehrverbandes Südflanke, in: Marineforum, 66 (1991), H. 9, S. 283–288.
- ²⁷ Siehe Gerald Heuer, Schnellboote in Gibraltar. Der deutsche Beitrag zur NATO-Operation Active Endeavor, in: Marineforum (2004), H. 9, S. 26–28.
- ²⁸ Zit. nach einem Diskussionsbeitrag von Dieter Hartwig 1985 in: Die deutsche Flotte (wie Anm. 2), S. 169.

I.

Historische Wurzeln

John B. Hattendorf

Deutschland und die See: Historische Wurzeln deutscher Seestreitkräfte bis 1815

Die im Herzen Europas entspringenden großen Flüsse Deutschlands münden in das Meer und sind somit Verbindungswege zur Welt der Seefahrt. An den Mündungen dieser Flüsse in die Nord- und Ostsee und an den nahe gelegenen Küsten haben die Archäologen Funde gemacht, die den Seehandel, Fischfang und Schiffbau in längst vergangenen Zeiten belegen. Solche Funde zeugen von den vielen maritimen Verbindungen zwischen den nordeuropäischen Meeren und dem Herzen des Kontinents, die schon Jahrhunderte vor unserer Zeitrechnung bestanden haben. Somit umfaßt der geographische Raum, in dem die heutige Bundesrepublik Deutschland liegt, viele Regionen mit einer langen Bindung zur See, die mittelbar und unmittelbar durch die See und die Aktivitäten auf See beeinflusst worden sind.

Wie in allen anderen Teilen der Welt ist die Geschichte der Seestreitkräfte eng mit den übrigen maritimen Aktivitäten verbunden. Die Seeleute sind – unabhängig von der Art ihres Einsatzes – alle mit den Gefahren der Seefahrt vertraut und beherrschen die wissenschaftlichen, technischen und handwerklichen Grundkenntnisse auf dem Gebiet der Navigation, der Seemannschaft und des Schiffbaus. Sie teilen viele Erfahrungen des Lebens auf und mit der See. Die Seestreitkräfte stehen für eine spezielle Form der Aktivität auf den Meeren, die aus einer umfassenderen maritimen Erfahrung hervorging und von dieser abhängt. Zugleich haben Seestreitkräfte Anteil an anderen Traditionen und Aktivitäten: in kulturellen, wissenschaftlichen und geschichtlichen Bereichen der Waffenentwicklung, der Streitkräfte und der Kriegführung. Diese beiden Aspekte, d.h. der maritime und der militärische, sind Schlüsselfaktoren, um das Entstehen der Seestreitkräfte der einzelnen Länder verstehen zu können. Wenn ihre geschichtliche Entwicklung über gewisse Zeiträume auch unterschiedlich verlief, so gab es doch wiederholt Überschneidungen. Das maritime Erbe Deutschlands reicht viel weiter in die Vergangenheit zurück als das seiner Seestreitkräfte, aber die frühesten Ereignisse, bei denen bewaffnete Kräfte auf See zum Einsatz kamen, sind Teil einer umfassenden Entwicklung sowie deren Folge. Es ist eine verwickelte Geschichte, die – was für die Geschichte der Seefahrt ganz allgemein gilt – die konventionellen Grenzen der nationalen Geschichte und akademischen Spezialgebiete überschreitet.

Die Zeit der Wikinger

In der Geschichte der Seefahrt reichen die Anfänge des friedlichen Schiffsverkehrs auf den Nordmeeren in die Jungsteinzeit und die Bronzezeit zurück. Mit der Entwicklung des Handels jedoch erschienen bewaffnete Schiffe zur Begleitung und zum Schutz sowie zum Angriff auf den feindlichen Handelsverkehr und auch zu rein kriegerischen Zwecken. Es gibt Zeugnisse kleiner bewaffneter Auseinandersetzungen zwischen Römern und Germanen im Mündungsbereich der Ems um die Zeitenwende. Es liegen Berichte über ähnliche Ereignisse in den folgenden Jahrhunderten vor. Unter den frühesten großen Kriegsflotten auf den nördlichen Meeren nennt uns Tacitus im 1. Jahrhundert nach Chr. die mächtigen Flotten der »Suiones«, der Svear aus Mittelschweden. Solche Wikingerflotten bildeten sich und tauchten vielerorts auf, als die Wikinger zwischen dem 9. und 11. Jahrhundert den Gipfel ihrer Macht erklommen hatten und schließlich die Nordsee, die Ostsee und die Irische See beherrschten. Obwohl den Wikingern oft Brutalität, Zerstörungs- und Schändungswut nachgesagt wird, war ihr Einfluß auf Nordeuropa nicht nur nachteilig. Skandinavische Händler waren an vielen Orten anzutreffen, unter anderem am Rhein. Sie bauten wichtige Handelszentren auch in anderen Regionen wie in Truso bei Elbing und in Wollin an der Odermündung auf. Mit dieser Entwicklung kam der Handel in Gang, durch den Nordeuropa in unmittelbare Verbindung mit dem Westen und den westlichen Kulturen und auch mit dem Osten kam. Der Einfluß der Wikinger machte sich bei den ersten wichtigen maritimen Aktivitäten bemerkbar, die sich auf die Küsten der Ost- und Nordsee auswirkten. Deutsche Kaufleute und Seefahrer trafen mit Kauf- und Seeleuten aus vielen anderen Ländern in Birka, dem Zentrum der Wikinger in Schweden während der nordischen Blütezeit im 9. und 10. Jahrhundert, zusammen. Dort beteiligten sich die Deutschen am Warenaustausch mit der damals bekannten Welt. Eine der Hinterlassenschaften der Wikinger, die mit verschiedenen Völkern und einer Anzahl von Ländern in Berührung gekommen waren, sind Ausdrücke der Seefahrersprache und Kenntnisse über die Seefahrt und den Schiffbau, die sie an andere Völkergruppen weitergegeben haben und von denen viele jahrhundertlang Anwendung fanden¹.

Nach dem Ende der Wikingerzeit, d.h. zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert, entwickelten sich aus den ursprünglichen Wikingerschiffen die mittelalterlichen nordeuropäischen Schiffe, da für den verstärkten internationalen Warenaustausch größere Schiffe benötigt wurden. Bei der Entwicklung dieses als »knaar« bezeichneten Schiffstyps lag das Hauptdeck im Lauf der Zeit immer höher über dem Wasserspiegel, und es war zum Schutz der Fracht gedeckt. Piratenüberfälle und Kriegseinwirkungen führten bald zum Bau von erhöhten Plattformen auf dem Vor- und Achterschiff, um von dort aus kämpfen zu können². Parallel dazu entwickelte sich ein anderer Schiffstyp aus örtlichen Traditionen heraus, die Kogge, ein Schiff mit flachem Rumpf, bauchigen Bordwänden und spitzem Bug und Heck³. Dies waren die Schiffe, die in der frühen Zeit der Seefahrt den geographischen Raum beherrschten, den die heutige Bundesrepublik Deutschland einnimmt.

In der Wikingerzeit und im Mittelalter hatte das Schiff nicht nur praktische Funktionen in Krieg und Handel, sondern auch eine symbolische, weshalb Abbildungen von Schiffen auf Münzen und Runensteinen, in Kirchen und mittelalterlichen Stadtsiegeln zu finden sind. Die meisten bildlichen Überlieferungen dieser frühen Schiffe haben sich nur in solchen symbolischen Darstellungen erhalten. Symbole hatten in der Geschichte stets eine soziale Funktion und beeinflussen weiterhin unser historisches Verständnis. In der Wikingerzeit war das Schiff ein Symbol für das Schenken und konnte auch als Denkmal gelten, das die kulturelle Identität unterstrich. Es war sogar Zeichen der Aggression. Im Mittelalter wurden Abbildungen antiker Schiffe Teil der christlichen Symbolik. Im politischen Bereich wurde das Schiff schließlich auch zu einem Symbol, das Macht und Einfluß legitimieren sollte⁴.

Diese frühen maritimen Aktivitäten berührten und beeinflussten den geographischen Raum des heutigen Deutschland, lagen jedoch am Rande der Hauptströmungen der politischen und kulturgeschichtlichen Entwicklung des Landes, wie wir es heute kennen. Es ist eher üblich, als Anfang seiner neueren historischen Ära die Krönung Karls d. Großen im Jahr 800 anzusetzen, und die Auswirkungen von Aufstieg und Niedergang des karolingischen Reiches auf die östlichen Regionen dieses Reiches zu verfolgen. In dieser Entwicklung spielten die Nord- und Ostseeküsten eine untergeordnete Rolle, weshalb die Geschichte der Seefahrt zuweilen aus dem Blickfeld entschwindet. Gleichwohl bildet die allmähliche Inbesitznahme der Küstengebiete durch die Deutschen den Anfang der deutschen Seefahrtsgeschichte.

Während der Lebenszeit Karls des Großen hatten die Wikinger schon mit ihren Angriffen begonnen. Von einem Stützpunkt auf der Insel Walcheren aus verwüsteten sie Friesland, bis sie von König Arnulf 891 bei Löwen geschlagen wurden⁵. Die Wikingerüberfälle waren jedoch weniger gefährlich als die Bedrohung durch die Magyaren im Osten. Angesichts dieser Invasionen zerfiel der östliche Teil des Karolingerreiches in fünf große Herzogtümer, aus denen sich in groben Umrissen die Territorien und Grenzen der deutschen »Nationen« ergaben, die früher der fränkischen Herrschaft unterstanden hatten. Die Grenzziehung war jedoch nicht volks- oder stammesbedingt, sondern beruhte auf militärischen Überlegungen. Unter diesen fünf Herzogtümern, d.h. Bayern, Franken, Sachsen, Schwaben und Thüringen erreichte Sachsen zuerst an verschiedenen Stellen Zugang zu den deutschen Küstengebieten zwischen der Ems und der Ostgrenze an der Elbe. Im Winter 928/29 schuf Herzog Heinrich I. von Sachsen die Voraussetzungen für die deutsche Expansion nach Osten über die Elbe und Saale hinweg, indem er die Havel überquerte, Brandenburg als Garnison aufbaute und dann im Jahr 934 nach seinem Sieg über die Dänen die Mark Schleswig gründete. Unter Heinrich I. und seinem Nachfolger, Otto I., entwickelte sich die erst hundert Jahre zuvor im Jahr 834 gegründete Stadt Hamburg rasch zu einem Zentrum des deutschen Einflusses und wurde für den Norden so bedeutend wie Magdeburg an der Elbe für den Osten. Durch den slawischen Aufstand ein halbes Jahrhundert später wurde diesen expansionistischen Tendenzen entlang der südlichen Ostseeküste bis zum 12. Jahrhundert Einhalt geboten.

Anstatt ihr Augenmerk auf die nahen Küsten zu richten, wandten sich die Deutschen nach Ottos Wahl zum Kaiser den Vorgängen in Südeuropa zu. So bestand unter anderem über lange Zeit ein kaiserliches Interesse am Mittelmeer. In diesem Zusammenhang erschien mit der Thronbesteigung von Kaiser Otto III. im Jahr 983 erstmals der Titel eines »Oberst Admiral« auf der Liste der hohen Ämter am Kaiserhof. Durch diese Verknüpfungen nahm auch eine Reihe friesischer Schiffe am Ersten Kreuzzug im Jahr 1097 teil. Ihrem Beispiel folgend beteiligten sich Schiffe aus Friesland und vom Niederrhein in den Jahren 1147 bis 1149 am Zweiten Kreuzzug. Zum Dritten Kreuzzug brachen im Jahr 1189 Schiffe von der Weser aus auf, für die Friesland, Bremen und Lübeck die Besatzungen gestellt hatten.

Der Aufstieg deutscher Städte

Wenn während der Regierungszeit der Hohenstaufenkaiser auch der Mittelmeerraum im Mittelpunkt der politischen Aktivitäten stand, so fanden damals doch einige entscheidende Weichenstellungen an den Küsten der Nord- und Ostsee statt. Zu Beginn des 12. Jahrhunderts kam eine langdauernde Entwicklung in Gang, die zu einer grundlegenden Umschichtung der politischen Macht in Deutschland führte. Dabei erhielten die Fürsten zu Lasten des Reiches mehr Rechte und politische Macht. Da das Hohenstaufengeschlecht seine ganze Aufmerksamkeit den Vorgängen in Italien widmen mußte, ließ sein Machteinfluß in den deutschen Landen nach. Zu jener Zeit setzte auch der schon lange spürbare Expansionsdrang der deutschen Fürsten nach Osten ein. Deutsche Siedlungsvorhaben wurden erneut jenseits der östlichen Reichsgrenzen, die entlang der Elbe verliefen, bis zur Weichsel und dann entlang der Süd- und Ostküste der Ostsee vorangetrieben, bis schließlich der Finnische Meerbusen erreicht war. Zu dieser Zeit zerfielen die alten Herzogtümer, auf denen die alte Machtstruktur gründete, in kleinere Einheiten.

1180 waren beispielsweise aus dem Herzogtum Sachsen die Fürstentümer Westfalen, Anhalt und Braunschweig hervorgegangen. Besonders die Teilung Sachsens wirkte sich nachhaltig auf die künftige Entwicklung der deutschen Seefahrtsgeschichte aus. Die Rivalität um die sächsischen Ländereien zwischen Albrecht dem Bären von Brandenburg, Adolf von Holstein und Heinrich dem Löwen von Sachsen führte zu einer Aufteilung des Territoriums. Der Erwerb des wagrischen Seengebietes ermöglichte Adolf von Holstein die Gründung der Stadt Lübeck im Jahr 1143 und – was noch bedeutsamer war – Siedler zur Niederlassung in diesem weithin menschenleeren Gebiet anzuwerben. Die Besiedlung dieses einst slawischen Gebietes war ein kleiner, aber wichtiger Auftakt zu einer Entwicklung, die sich in größerem Stil fortsetzte. Danach folgte der viel aggressivere wendische Kreuzzug Heinrichs des Löwen in Mecklenburg und Pommern. Bedeutsam für die damalige Seefahrt war vor allem Heinrichs gleichzeitig verfolgtes Interesse am Handel und an der Entwicklung von Handelsbeziehungen im Ostseeraum. Daran

beteiligten sich zu jener Zeit Kaufleute aus Köln, Schleswig und Nowgorod. Diese Handelsbeziehungen wurden jedoch weitgehend von den Bewohnern der Insel Gotland beherrscht⁶.

1158 zwang Heinrich der Löwe Adolf von Holstein zur Herausgabe von Lübeck, worauf er unverzüglich die Entwicklung der Stadt vorantrieb. Eine Maßnahme von grundlegender Bedeutung, die seinen eigenen Sturz und die darauffolgende Zeit der dänischen Hegemonie im Ostseeraum überlebte, war die Entsendung von Gesandtschaften nach Dänemark, Norwegen, Schweden und Rußland mit einem Friedensangebot unter der Bedingung, Handel mit Lübeck zu treiben. In Lübeck richtete er eine Münzanstalt und eine Zollverwaltung ein und gab den Bürgern praktische Anreize, Handel zu treiben. Die Stadt erlebte einen Aufschwung und nahm im ersten Jahrhundert ihres Bestehens eine Monopolstellung im Handel zwischen dem Osten und Westen ein, bevor der Seeweg zur Nordsee durch dänische Gewässer offenstand.

Als wichtigster Handelsplatz zwischen dem Westen und der Ostsee gab Lübeck den Anstoß zur Gründung einer Reihe deutscher Städte wie Wismar 1228, Rostock 1218, Stralsund 1234 und Danzig 1238. Dazu kamen noch Greifswald, Cammin und Kolberg. Beim Größerwerden benutzten einige dieser neuen deutschen Städte das Schiff als Symbol ihrer Legitimation und führten es in ihrem Siegel. Es ist bezeichnend, daß Lübeck – an der Spitze dieser Städte stehend – 1280 auf eine viel ältere Abbildung zurückgriff und damit seine neue Handelstätigkeit an die einstige Wikingerzeit in der Seefahrtgeschichte des Ostseeraums anknüpfte (siehe Abbildung des Lübecker Siegels von 1280)⁷.

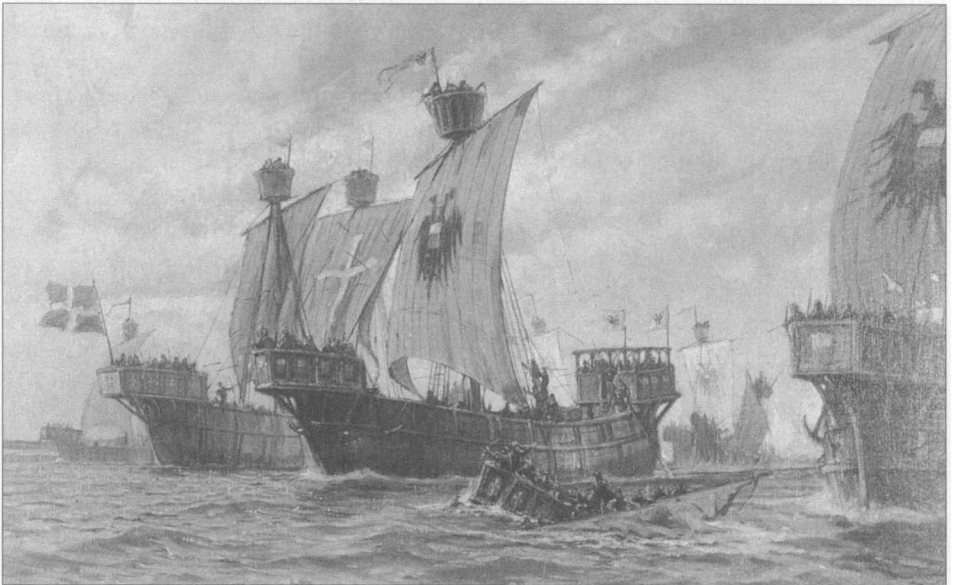


*Siegel von Lübeck aus dem Jahr 1280
Grafik J. Schmidt / DSM*

Neben dem Aufbau dieser Handelsbeziehungen beteiligten sich die Deutschen an der Christianisierung der Slawen. Zuerst wurde der militärische Orden der Schwertritter zur Durchführung dieses Vorhabens gegründet. Dieser wurde 1237 mit dem Deutschen Orden verschmolzen, der schon mit der Unterwerfung Preußens begonnen hatte. In der Folgezeit wurden deutsche Städte in Reval, Dorpat

und Narwa gegründet. Währenddessen erhielten Kaufleute der wiedergegründeten Stadt Riga das Recht zur Schifffahrt auf der Dwina, wodurch sie eine Zeitlang Handelsbeziehungen bis nach Smolensk pflegen konnten.

Die fortschreitende deutsche Ostsiedlung schaffte städtische Märkte, die auf den Seehandel abgestützt waren und Gelegenheit zur Ausfuhr überschüssiger Güter boten. So entstanden die Voraussetzungen, unter denen sich allmählich die Hanse entwickeln konnte. Es begann damit, daß Kaiser Friedrich I. 1189 der Stadt Hamburg einen Freibrief mit wirtschaftlichen Privilegien zum Schutz des deutschen Seehandels auf der Nord- und Ostsee ausstellte. Die aufstrebenden Städte in diesem Raum begannen, ihre eigenen Handelsinteressen zu verfolgen, die über den politischen Machtbereich der verschiedenen regierenden Landesfürsten hinausgingen. Im Jahr 1226 erhob der Kaiser Lübeck zur Reichsstadt. Dadurch gewann die Stadt so an Macht und Prestige, daß sie die Führung in diesem Raum übernehmen konnte. Schon 1230 gingen Hamburg und Lübeck ihr erstes förmliches Bündnis ein, und einige norddeutsche Kaufleute bildeten eine Genossenschaft zur Förderung und zum Schutz des Handels, den sie mit ihren unterschiedlichen Schiffen tätigten⁸.



Sieg der Hanse über die Dänen vor der Warnow-Mündung 1234

MSM

Bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts hatte sich diese Kaufmannsgenossenschaft zu einem Städtebund entwickelt, dessen Hauptzweck der Schutz seiner Kaufleute im Ausland und die Ausweitung des Handels war. Mit dem Nachlassen des politischen Einflusses der deutschen Fürsten in diesem Raum konnte sie auch erhebliche politische Macht an sich ziehen und Kriege in Nordeuropa führen. Im Jahr 1356 fand die erste Hauptversammlung der offiziellen Vertreter der Städte, der

Hansetag, statt. Der Hansetag wurde das Leitungs- und Steuerungsforum der Hanse in allen die Gesamtheit der Städte betreffenden Angelegenheiten, worunter diplomatische Aufgaben und Beschlüsse über Krieg und Frieden und maritime Wirtschaftsblockaden fielen. Die Hanse wuchs über die nächsten zweihundert Jahre, bis ihr schließlich zwischen 180 und 200 Städte angehörten, die über Privilegien für den Handel mit dem Ausland verfügten. Den Kern der Hanse bildeten etwa 70 Städte. Die wichtigsten Hansestädte gruppieren sich um Lübeck, wie die nahegelegenen Städte Hamburg, Stralsund und Rostock. Das Territorium der Hanse erstreckte sich auch nach Süden und Westen, wo ihr Städte wie Braunschweig, Bremen, Dortmund und Deventer angehörten, rund um die Ostsee bis nach Visby, Stockholm, Reval, Riga und Danzig sowie entlang der Flüsse bis Köln und Krakau. In Bergen, London, Brügge und Nowgorod gründeten die im Ausland lebenden deutschen Kaufleute Kontore zur Förderung ihrer Handelstätigkeit. Ein aus diesem Rahmen fallendes, aber äußerst gewichtiges Mitglied der Hanse war der Großmeister des Deutschen Ordens, der wichtige Küstenabschnitte in der östlichen Ostsee unter seiner Kontrolle hatte.

In dieser Zeit war der Handel in der Ostsee für Europa von größter Bedeutung, da dieser Raum wichtiger Lieferant von Holz und das für den Schiffbau benötigte Zubehör sowie von Weizen, Eisen, Kupfer und Fisch war. Der Güteraustausch stützte sich vorwiegend auf die Seefahrt ab, jedoch auch auf Verbindungen mit Überlandrouten und auf Binnengewässer. Die Nutzung schiffbarer Flüsse war von ausschlaggebender Bedeutung für den Transport von Waren aus dem Herzen Deutschlands in andere Länder. Dies führte zum Ausbau von Hafenanlagen und Wasserstraßen und zum Bau von Kanälen. In dieser frühen Zeit war der Bau des Stecknitzkanals, der Hamburg mit Lübeck und damit die Nordsee mit der Ostsee verband, ein wichtiger Schritt. Dieser Kanal wies eine bedeutende technische Errungenschaft auf: die erste Schleuse, mit der Schiffe einen Höhenunterschied überwinden konnten⁹.

Bei der Verfolgung ihrer Handelsziele stießen die Kaufleute der Hanse bisweilen auf große Schwierigkeiten. In einigen Regionen wurden Handelsschiffe durch Piraten bedroht, in anderen wurde Widerstand durch politische und wirtschaftliche Kräfte geleistet. Als Wirtschaftsgruppe bildete die Hanse eine frühe Form der kaufmännischen Zusammenarbeit über politische Grenzen hinweg, wobei jedoch ihre eigene politische Macht beschränkt blieb. Dennoch verfügte die Hanse über drei Verfahren zur Bewältigung kritischer Situationen. Zuerst einmal wurde eine Lösung auf dem Verhandlungswege gesucht. Beim Scheitern von Verhandlungen wurde der Handel mit dem Gegner durch Verhängen einer Seehandelsblockade eingestellt, und wenn alle Mittel versagten, dann wurde Krieg geführt. Im Verlauf ihrer langen Geschichte führte die Hanse mehrere Kriege: gegen Dänemark 1426 bis 1435, gegen Holland 1438 bis 1441, gegen England 1470 bis 1474, gegen Dänemark und Holland 1509 bis 1512, gegen Dänemark 1523 bis 1524 und gegen Dänemark, Norwegen und Schweden 1534 bis 1536. Lübeck nahm von 1563 bis 1570 auch am siebenjährigen Nordischen Krieg teil.

Als ein Zusammenschluß von Kaufleuten unterhielt die Hanse keine eigenen Streitkräfte und mußte mit den Kräften und Mitteln improvisieren, die von den Mitgliedsstädten sowie dem Deutschen Orden und den Verbündeten zur Verfügung gestellt wurden¹⁰. Wahrscheinlich verfügte die Hanse im 15. Jahrhundert über die stärkste seetüchtige Flotte in Europa, die mit Gewißheit größer als die englische oder holländische Flotte und vielleicht auch stärker als die Flotten der Spanier und Franzosen war. Zwar fehlen genaue Zahlenangaben, aber nach Schätzungen umfaßte diese Flotte im 15. Jahrhundert ohne die Küstenschiffe 1000 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 30 000 Lasten oder 90 000 Tonnen. Ein Drittel dieser Schiffe gehörte Hamburg und Lübeck¹¹. Für den Bau und die Unterhaltung dieser großen Zahl von Schiffen wurden zahlreiche Seeleute wie auch Werften und Arbeiter in zuarbeitenden Handwerksbetrieben benötigt. Die für die Beschaffung von Waffen und Munition erforderlichen Gelder wurden in Kriegszeiten durch Erheben von Warenzoll, den sogenannten Pfundzoll, beschafft. In Kriegszeiten heuerten die Hansestädte private Schiffe an, die sie ausstatteten und bemannten. Damals unterschieden sich die Schiffe nur nach ihrer Größe, aber noch nicht durch eine spezielle funktionsbedingte Konstruktion. Deshalb waren die großen Kriegsschiffe der Hanse kaum von den üblichen seetüchtigen Handelsschiffen dieser Region zu unterscheiden. Es gab die Kogge, und ab dem 15. Jahrhundert die Hulk und die Karavelle. Kleinere Transportschiffe wie die Schnigge und die Peyte wurden auch zu Kriegszwecken eingesetzt, während andere Schiffstypen wie Ewer, Busse und Barke als Kaperschiffe Verwendung fanden. In der ganz frühen Hansezeit wurden Kampfhandlungen gewöhnlich von einzelnen Schiffen geführt, wobei bewaffnete Seeleute von Deck zu Deck kämpften. Um die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert führte der Einsatz der Kogge als typisches Hanseschiff zu innovativen Entwicklungen in der Seetaktik, die in anderen Teilen Europas noch unbekannt waren. Große, rudergesteuerte Segelschiffe kämpften im Verband¹². Außerdem entwickelten Seeleute der Hanse einschlägige Verfahren für die Seeblockade, die Seeherrschaft und das Konvoileit zum Schutz des Schiffsverkehrs¹³.

Im 15. Jahrhundert setzte die Hanse ihr Wirken als kommerzielles Transportunternehmen im Ostseeraum fort, wo sich weite, früher dem Kaiser unterstehende Gebiete entweder immer mehr vom Reich lösten oder nur durch sehr schwache Bande mit dem Reich verbunden waren. Gleichzeitig verstärkten benachbarte Fürsten ihren Machtanspruch auf Städte und ihre wirtschaftlichen Verbindungen. Den ersten unübersehbaren Schritt unternahm Kurfürst Friedrich II. von Brandenburg mit seinem Sieg über Berlin-Cölln im Jahr 1442 und die Unterwerfung von Mainz im Jahr 1462. Im weiteren Verlauf untersagte Brandenburg seinen Städten jede Art von Beziehung zu Genossenschaften und Verbänden außerhalb der Mark, durch welche die herrschaftlichen Rechte des Kurfürsten hätten beschnitten werden können. Aus diesem Grund wurden die Städte in Brandenburg ab 1442 allmählich gezwungen, sich aus der Hanse zurückzuziehen. Diese Entwicklung verstärkte sich durch eines der politischen Ergebnisse der Reformation, nämlich die Entstehung eines Systems von Landeskirchen, die nach dem Grund-

satz »cuius regio, eius religio« dem regionalen Herrscher unterstanden. All diese Entwicklungen trugen zur Schwächung der Städte und insbesondere zur Auflösung der Hanse bei. Gleichzeitig begann sich der Einflußbereich anderer Mächte über die Grenzen und Küstenregionen ins Reich hinein auszudehnen. Durch den Frieden von Thorn im Jahr 1466 wurde der inzwischen geschwächte Deutsche Orden zum Vasallen des polnischen Königs, und Holstein, das damals in Personalunion von Dänemark regiert wurde, befand sich nun im dänischen Herrschaftsbereich.

Solche sich in ganz Deutschland abzeichnenden Entwicklungen läuteten den wirtschaftlichen Niedergang der Hanse ein. Außerdem mußte sich die Hanse unmittelbar dem Wettbewerb mit dem englischen, flämischen und skandinavischen Seehandel stellen, hinter dem die Regierungen dieser Länder standen. Im 16. Jahrhundert war die Zahl der Hansestädte drastisch zurückgegangen, auch wenn es einer kleinen Zahl bedeutender Hafenstädte im Herrschaftsbereich von Landesfürsten – wie Rostock und Wismar, Stralsund und Greifswald – weiterhin gelang, sich ein beträchtliches Maß an Unabhängigkeit zu sichern.

Vom Ende des 14. Jahrhunderts bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts herrschte in Nordeuropa politisches Gleichgewicht, wobei die Küsten der Ostsee von drei Mächten beherrscht wurden. Die Hansestädte und ihr Handel hatten das Sagen auf See, aber im Westen und Norden hatten sich Dänemark, Norwegen und Schweden 1397 im Rahmen der Kalmarer Union zusammengeschlossen und wurden vom dänischen König regiert, der nicht nur Herr über die Seewege zwischen der Ost- und Nordsee, sondern auch über die ganze skandinavische Halbinsel bis zur Karelichen Landenge zwischen dem Ladogasee und dem Finnischen Meerbusen war. Die polnisch-litauische Union unter der Jagellondynastie erstreckte sich von der südöstlichen Ostseeküste bis zum Schwarzen Meer und von der Donau bis zum Dnjepr. Weiter im Osten nahm im 15. Jahrhundert die Macht des Großfürstentums Moskau zu, als Iwan III. 1470 weite Teile von Nowgorod unter seine Herrschaft brachte und damit die Moskauer Grenzen westwärts nach Litauen, Livland und Finnland hinein verschob. Die Schwäche und Zerbrechlichkeit der Kalmarer Union sowie der polnisch-litauischen Union hatten voneinander unabhängige Ursachen, die jedoch beide im Zusammenhang mit der Seeherrschaft im Ostseeraum und dem aufstrebenden Rußland gesehen werden müssen.

Aus dem Blickwinkel der Geschichte der Seefahrt gesehen war das erste wichtige Ereignis das Ende der Kalmarer Union und die Entstehung des heutigen Königreichs Schweden durch die Wahl von Gustav Vasa zum König am 6. Juni 1523¹⁴. Als Schweden unabhängig wurde, lag die schwedische Wirtschaft noch ganz in den Händen der Hanse. Im Jahr 1523 machte der Handel mit Schweden 15 % des Gesamthandelsvolumens der Stadt Lübeck aus, wobei 80 % des eingeführten Eisens aus Schweden kam. Wenn man die Handelswege betrachtet, so liefen die meisten für den deutschen, englischen und niederländischen Markt bestimmten schwedischen Waren durch Lübeck, selbst wenn nennenswerte Mengen über Danzig und Reval verfrachtet wurden. In dieser Zeit begann man in Lübeck in wachsendem Maße den holländischen Einfluß im Ostseeraum zu fürchten und

unternahm alles, um den eigenen Vorteil zu wahren. 1523 leitete Lübeck erste maritime Gegenmaßnahmen ein und entsandte eine Flotte bewaffneter Schiffe nach Stockholm, Kopenhagen und Malmö. In der Hoffnung, den Einfluß auf Dänemark aufrechterhalten zu können, setzte sich Lübeck Anfang 1524 für die Wahl des der Hanse freundlich gesinnten Friedrich I., und nicht für Christian II. als König von Dänemark ein. Durch Unterstützung von Gustav Vasa und eines selbständigen schwedischen Staates unternahm Lübeck Schritte zur Sicherung seiner außergewöhnlichen Privilegien. Schweden verschloß sich allen anderen ausländischen Handelsbeziehungen und überließ diese gänzlich Lübeck und jenen anderen Hansestädten, deren Beteiligung Lübeck zuließ. Als Gegenleistung für die finanzielle Unterstützung des neuen Regimes wurde den Lübecker Kaufleuten zollfreier Handel in Stockholm, Kalmar, Söderköping und Abo zugestanden, und schwedische Kaufleute durften nur mit der Hanse Geschäfte tätigen. Außerdem war den schwedischen Schiffen ausdrücklich untersagt, den Sund in westlicher Richtung zu durchfahren.

Während des ersten Jahrzehnts von Gustav Vasas Regierungszeit war die Steuerung der schwedischen Angelegenheiten für Lübeck zunehmend mit Ärger und Aufwand verbunden. Wenn Schweden auch kein reiches Land war, so gelang es der neuen Dynastie doch, Ressourcen nutzbar zu machen und Institutionen zum Aufbau des neuen Staates zu schaffen, insbesondere mit dem Ziel, dem politischen und wirtschaftlichen Druck der Hanse und Dänemark-Norwegens zu entrichten. Einer der ersten Schritte war, daß Gustav Schiffe erwarb, die nach zehn Jahren den Kern der dem König unterstehenden und mit Steuergeldern unterhaltenen schwedischen Marine bildeten¹⁵. Da Lübeck und die Hanse den schwedischen Außenhandel dominierten, gab es nur wenige schwedische Schiffe, die sich zum Einsatz als Kriegsschiffe eigneten¹⁶. Die neue schwedische Marine mußte einige ihrer ersten Schiffe kaufen, wobei die besten aus Lübeck kamen. In der Tradition der Hanse handelte es sich dabei unter anderem um ehemalige Handelsschiffe. Schweden beschaffte jedoch bald speziell für bewaffnete Auseinandersetzungen auf See gebaute Schiffe, die dem Staat gehörten und von diesem unterhalten wurden. Schwedens Aufbau der ersten staatlich organisierten Seestreitkräfte im Ostseeraum war der Anfang eines bedeutsamen Wandels.

Während sich diese Entwicklung in Schweden vollzog, scheiterte die von Lübeck in Dänemark verfolgte Politik. Friedrich I. verstarb 1533, worauf im Land ein Bürgerkrieg ausbrach, der sog. »Herzogkrieg«, der von 1534 bis 1536 dauerte. In einer großen Anstrengung mit dem Ziel, sich in Skandinavien gegen die Holländer zu behaupten, entfaltete Lübeck unter dem neuen Bürgermeister Jürgen Wullenwever eine neue, ehrgeizige Außenpolitik. Er versuchte, dem katholischen König (und Schwager von Kaiser Karl V.) Christian II. wieder auf den Thron zu verhelfen. Dabei wurde Lübeck von jenen Kräften unterstützt, die nicht mit der Unabhängigkeit Schwedens einverstanden waren. Angesichts dieser Bedrohung kam Schweden unter Gustav Vasa den Oppositionskräften in Dänemark zu Hilfe, an deren Spitze bald ein Lutheraner, Christian von Holstein, der spätere König Christian III., stand. Dazu stieß auch bald Albrecht von Brandenburg-Ansbach, der etwa zehn Jahre zuvor als

Großmeister des Deutschen Ordens abgedankt hatte, zum Luthertum übergetreten war und jetzt von Königsberg aus Preußen als polnisches Lehen regierte.

Im Laufe dieses Konflikts brachten die hanseatischen Kräfte die Herrschaft über den Sund an sich, und zogen sogar für einige Zeit den Sundzoll ein. So konnten sie auch die holländischen Schiffe an der Einfahrt in die Ostsee hindern. Als Vergeltung belegten die Seestreitkräfte der dänischen Opposition Lübeck mit einer Blockade. In einer ersten größeren Auseinandersetzung vernichtete am 9. Juni 1535 ein schwedisches Geschwader vor den Küsten von Bornholm ein Geschwader aus Lübeck. Eine Woche später errang eine gemeinsame Flotte unter dem dänischen Admiral Peder Skram, zu der auch ein von Reinhold Sachs geführtes preußisches Geschwader sowie vierzehn dänische und zehn schwedische Schiffe gehörten, einen Sieg über die hanseatische Flotte¹⁷.

Lübecks wiederholte Niederlagen führten schließlich zu Wullenwevers Sturz und hielten die Hansestadt davon ab, sich weiter um die Wiederherstellung der alten hanseatischen Größe zu bemühen. Die Hansestädte schlossen 1536 mit Dänemark-Norwegen in Malmö und im darauffolgenden Jahr mit Schweden Frieden. Obwohl Kaiser Karl V. weiter Widerstand gegen Christian III. von Dänemark leistete, schloß er schließlich mit dem Vertrag von Speyer im Jahr 1544 Frieden. Durch diesen Vertrag erhielten die holländischen Untertanen des Kaisers offiziell das Recht zur Einfahrt in die Ostsee, wobei Dänemark weiterhin der Einzug des Sundzolls zugestanden wurde¹⁸.

In den Jahrzehnten nach dem Rückzug Lübecks wurde die Ostsee nur von den beiden noch nicht lange bestehenden Flotten Schwedens und Dänemarks beherrscht. In dieser Lage konnte sich die Hanse nicht behaupten und schien der Auflösung nahe. Damals haben jedoch weder Dänemark noch Schweden den Versuch unternommen, gewaltsam eine Monopolstellung zu erzielen, sondern waren vielmehr bemüht, den jeweils anderen an der Ausübung eines Monopols im einst von Lübeck und der Hanse gepflogenen Stil zu hindern. Dänemark wie auch Schweden hatten erkannt, daß sie den umfangreichen und bedeutenden Ostseehandel nicht beherrschen, aber niedrigere Import- und höhere Exportpreise durch freie und offene Abwicklung des Handels erzielen konnten. Schweden und Dänemark gingen dabei unterschiedlich vor, ergänzten sich jedoch in ihren Bestrebungen. Sie setzten sich für den Zugang von Kaufleuten aus anderen Ländern in den Ostseeraum ein und hinderten die deutschen Städte am Südufer der Ostsee am Eingreifen. Sie gingen im wesentlichen so vor, daß sie den Zoll und die Gebühren für das Passieren der Meerengen in Schutzmaßnahmen für die Handelsschifffahrt investierten. Die Dänen nutzten den Sundzoll unmittelbar zur Unterstützung und zum Aufbau ihrer königlichen Marine, der wiederum als Hauptaufgabe der Schutz des Handels oblag. Schweden, das anfänglich weniger Möglichkeiten als Dänemark zum wirkungsvollen Einzug von Zöllen hatte, setzte seine Marine ebenfalls zur Sicherung des Handels ein¹⁹.

1557 machten die Hansestädte einen Anlauf, sich neu zu organisieren und die einstige Machtstellung wiederzuerlangen. In jenem Jahr gab sich der Hansetag eine neue Verfassung, deren Bestimmungen auch den Schutz der Land- und Seehan-

delswege sowie ein gemeinsames bewaffnetes Vorgehen gegen Angreifer vorsah. Diese Verfassung blieb bis zum Dreißigjährigen Krieg in Kraft, konnte jedoch nicht die einstige Macht und Stärke der Hanse wiederherstellen. Die Struktur der internationalen Politik und Wirtschaft, unter welcher die Hanse einst gediehen war und eine Blütezeit erlebt hatte, hatte sich dramatisch verändert²⁰.

Nicht nur Dänemark und Schweden waren so zu konkurrierenden Mächten im Ostseeraum geworden, sondern eine Bedrohung der alten Ordnung erwuchs auch noch aus einer anderen Ecke. Iwan IV. (»der Schreckliche«) bemühte sich plötzlich erneut um eine Ausweitung des Großfürstentums Moskau und griff Livland im Jahr 1558 an. Die Russen besetzten Narwa und zerstörten Dorpat, ließen nur Riga und Reval unbehelligt. In dieser Lage wurde das letzte Überbleibsel des Deutschen Ordens, der Orden der Livländischen Ritter und ihr Gebiet im Jahr 1561 unter polnischer Mitwirkung als Herzogtum Kurland säkularisiert. Dieser Destabilisierung folgten weitere Veränderungen. Dänemark erwarb die Insel Ösel, während Schweden Reval seinem Einflußbereich einverleibte. Die Russen bauten Narwa wieder auf und schufen unter ihrer Herrschaft einen florierenden Hafen. In der Zwischenzeit hatten die Engländer sehr aktive Handelsbeziehungen mit den Russen in Archangelsk aufgenommen und sich durch Handelsniederlassungen in Hamburg, Emden und Stade vermehrt in den Ostseehandel eingeschaltet.

Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs nahm Lübeck schnell wieder Handelsbeziehungen mit Narwa auf, traf jedoch bald auf den Widerstand der Schweden, die sich als Beschützer von Reval sahen und diesen Hafen deshalb ausbauen und gleichzeitig die Vorherrschaft im Finnischen Meerbusen ausüben wollten. 1565 kaperte Schweden 32 Lübecker Handelsschiffe, die von Narwa aus Handel tätigten. Im darauffolgenden Jahr brach der siebenjährige Nordische Krieg aus, in dem Lübeck ganz selbstverständlich die Verteidigung der Hanse übernahm und sich zusammen mit Dänemark den schwedischen Bestrebungen widersetzte. Die anderen Hansestädte waren nicht willens, durch einen Krieg mit Schweden auf ihren Handel zu verzichten und verweigerten Lübeck die Gefolgschaft, das sich dadurch politisch isoliert sah.

Die Frage des *Dominum Maris Baltici*

Aus Sicht der Schifffahrtsgeschichte stellte sich in diesem Konflikt erstmals die Frage, welche Macht Anspruch auf die Vorherrschaft in der Ostsee habe und zwar in der Form, in der diese Frage bekannt ist: *dominum maris Baltici*. Insgesamt sind aufgrund der Ereignisse drei wesentliche Perioden zu unterscheiden: die Anfangszeit zwischen 1558 und 1621, der mittlere Zeitraum der schwedischen Vorherrschaft zwischen 1621 und 1700 und der abschließende Zeitraum zwischen 1700 und 1725. In jeder dieser Perioden fanden eine Reihe von Kriegen statt, die sich auf die deutsche Seefahrt auswirkten.

Bald nach Ausbruch des siebenjährigen Nordischen Krieges (1563 bis 1570) begannen die Schweden, eine Blockade über die Russen in Narwa zu verhängen,

wozu sie ihre Marine in der Art einsetzten, wie es üblicherweise in dieser Zeit geschah. Für den Widerstand gegen Schweden rüstete Lübeck vier Kriegsschiffe aus, darunter das ungewöhnlich große Kriegsschiff »Der Adler« mit 68 Kanonen. Dieser Krieg war in vielerlei Hinsicht der erste moderne Krieg, der in Nordeuropa von Segelschiffen geführt wurde. Er gab den Anstoß zum Aufbau staatlich organisierter Seestreitkräfte, die sich in den ersten drei Kriegsjahren sieben größere Schlachten lieferten, um die Bedrohung durch feindliche Flotten auszuschalten. In diesen Schlachten ging es um das Recht, wessen Handelsschiffe auf der Ostsee verkehren durften, und um die Nutzung des Meeres für kriegerische Zwecke, d.h. für den Transport von Invasionskräften²¹. Entgegen den Auslegungen des 19. Jahrhunderts vertritt der schwedische Historiker Jan Glete die Auffassung, daß es im Fall von Schweden und Dänemark möglicherweise um »eine kompensatorische Handlung unterentwickelter Länder gegen die »wirkliche«, durch große Frachtschiffe verkörperte Seemacht ging«²².

Nach der Beendigung des Krieges durch den Friedensvertrag vom 13. Dezember 1570 von Stettin kam der in Speyer zusammengetretene Reichstag zur Überzeugung, daß staatlich organisierte Seestreitkräfte in der Nordsee aufgebaut werden müßten. Im darauffolgenden Jahr prüften zwei von Kaiser Maximilian II. berufene Ausschüsse die Möglichkeit, Küstenverteidigungskräfte mit zwanzig Schiffen in der Nord- wie auch in der Ostsee aufzubauen. Diesem Vorschlag folgten erst einmal keine Taten, aber Dänemark wie auch Schweden waren beide bestrebt, die Aufstellung von irgendwelchen anderen staatlich unterhaltenen Seestreitkräften in der Ostsee zu verhindern, obwohl sie sich gegenseitig nicht trauten und sich gegenseitig bekämpften. Keine andere Seemacht zeigte Interesse, in diesem Raum zu intervenieren, so daß sich Schweden und Dänemark tatsächlich in den Jahren von 1570 bis 1640 das *dominium maris Baltici* teilten. Durch dieses Gleichgewicht war ein Zustand geschaffen, in dem sich zwei Mächte diese Vorrherrschaft teilten und andere Seemächte am Eingreifen hinderten, jedoch die Ostsee für den friedlichen Handelsverkehr offenhielten. Besonders die Holländer machten von dieser Möglichkeit für den Ausbau ihres Frachtverkehrs mit den Ostseehäfen Gebrauch.

In diesen siebzig Jahren, in denen sich Dänemark und Schweden in die Herrschaft über die ganze Ostsee teilten, vollzogen sich in den deutschen Territorien mehrere die Schifffahrt betreffende Entwicklungen. 1601 unternahm Preußen den ersten Schritt zum Bau und zur Ausrüstung mehrerer Hilfskriegsschiffe, um das Pillauer Tief und Königsberg im Falle eines schwedischen Angriffs auf polnisches Territorium verteidigen zu können. Lübeck blieb das führende Seehandelszentrum, obwohl sich sein latenter Abstieg abzeichnete, auch wenn die Stadt weiter ihre traditionelle Rolle wahrnahm und versuchte, wieder enger mit anderen Hansestädten zusammenzuarbeiten. Der Dreißigjährige Krieg setzte dieser Wiederaufstiegsphase ein Ende.

In dem Krieg, der zwischen dem Reich, Dänemark, Schweden und Polen ausbrach, bemühte sich jede Seite, die potentiell mächtige Unterstützung der von Lübeck geführten Hanse zu erhalten. Lübeck, das angesichts dieser unterschiedli-

chen und widersprüchlichen Avancen neutral zu bleiben versuchte, konnte seine Neutralität nicht aufrechterhalten und keine konsequente Politik verfolgen. Deshalb schlossen andere Hansestädte zum Schutze ihrer eigenen Interessen selbständige Verträge, wodurch sie die Daseinsberechtigung der Hanse untergruben.

Sogar schon vor Kriegsausbruch bestanden Streitigkeiten zwischen Hansestädten und Dänemark. 1617 gründete König Christian IV. die Stadt und Festung Glückstadt nahe der Elbemündung, um den Hamburger Handel zu stören, und zwei Jahre darauf besetzten die Dänen die Stadt Stade. Trotz dieses Vorgehens gelang es den Dänen nicht, den Zugriff auf den über die Elbe abgewickelten Handel sicherzustellen²³. 1623 gründete Hamburg eine eigene Admiralität zum Schutz des Handels und beauftragte diese auch mit der Überwachung des Hafens und der Unterelbe, mit der teilweisen Durchsetzung des Seerechts und der Ernennung von Konsuln in ausländischen Häfen. Die Hamburger Admiralität hatte bis 1811 Bestand, d.h. bis zu ihrer Auflösung während der französischen Besetzung der Stadt.

Der Aufstand der böhmischen Länder im Jahr 1618 löste einen Krieg aus, der in den nächsten drei Jahrzehnten ganz Europa in seinen Bann zog. Im Grunde waren von diesem Konflikt früher oder später alle Teile Deutschlands betroffen, aber erst Ende der 1620er Jahre fanden im norddeutschen Raum bedeutendere Ereignisse auf See statt.

Die mittlere Periode hinsichtlich der Frage des *dominum maris Baltici* begann 1621. In jenem Jahr war das militärische Vorgehen von Kaiser Ferdinand II. in Böhmen von Erfolg gekrönt. Zusammen mit Philipp IV. von Spanien und der Katholischen Liga plante er die Vernichtung der Holländer und einen Schlag gegen den protestantischen Fürsten von Braunschweig-Wolfenbüttel und seinen Verbündeten, Christian IV. von Dänemark. Um dieses Ziel zu erreichen, planten Philipp IV. und Ferdinand II. die Ausschaltung der Holländer und Dänen und die Wiedererrichtung der kaiserlichen Macht in Norddeutschland. Ihr besonderes Interesse galt den Häfen in Ostfriesland und im Mündungsbereich der Elbe, wobei der Hanse und Polen eine Schlüsselstellung in einem Plan zukam, welcher die vollkommen neue, die ganze Welt umspannende strategische Sicht des spanischen Staatsministers, des Herzogs von Olivares, widerspiegelte²⁴.

Nach einer Reihe von Schlachten besiegte die kaiserliche Armee unter Albrecht von Wallenstein die Protestanten und besetzte 1627 schnell das Gebiet nördlich der Elbe, einschließlich des größten Teils von Jütland. Als Belohnung für diesen Erfolg ernannte der Kaiser Wallenstein zum Herzog von Mecklenburg und verlieh ihm zusätzlich den Titel eines »Generals des ozeanischen und baltischen Meeres« und eines »Generalkapitäns« der Habsburger Schlachtflotte, die in diesem Raum aufgebaut werden sollte. Der Abgesandte des Kaisers schlug 1628 dem Hansetag vor, Lübeck solle einer privilegierten deutsch-spanischen Gesellschaft unter kaiserlichem Schutz beitreten, um sich gemeinsam für die Sicherheit des Seehandels und die Förderung des Handelsverkehrs zwischen den deutschen Städten und den spanischen Niederlanden und Spanien einzusetzen. Lübeck und elf weitere Hansestädte, die die Zunahme der kaiserlichen Macht auf Kosten der Hanse fürchteten, und sich auch gegen ein Zusammengehen mit den katholischen Mächten gegen die

Protestanten wehrten, gingen nicht auf den kaiserlichen Vorschlag ein, wodurch sie selbst von einem unmittelbaren und sofortigen Angriff der Schweden verschont blieben.

Trotz des fehlgeschlagenen Planes, der Hanse eine maritime Schlüsselrolle in der Habsburger Strategie zur Vernichtung der Niederlande und anderer Protestanten in Nordeuropa zu übertragen, machte sich Wallenstein an die Verwirklichung einer Schlachtflotte in diesem Raum²⁵. Unter Einsatz der von Polen erworbenen und sechs von Lübeck gemieteten und in Wismar liegenden Schiffe griff Wallenstein zuerst Stralsund an. Er belagerte die Stadt in der Hoffnung, aus dem dortigen Hafen einen festen Habsburger Marinestützpunkt machen zu können.

Der schwedische König Gustav II. Adolf, bei dem die Habsburger Absichten gleich auf Argwohn gestoßen waren, hatte sich schon zuvor heimlich die Erlaubnis von einem Ausschuß des Riksdag geben lassen, jede von ihm als angemessen erachtete Maßnahme gegen das Habsburger Vorgehen ergreifen zu dürfen. Nachdem er ein Bündnis mit Dänemark geschlossen hatte, kamen den Verteidigern von Stralsund vereinte schwedisch-dänische Truppen zu Hilfe. Kurz darauf wurde der schwedische Truppenführer *de facto* Gouverneur der Stadt, wodurch die Schweden ihren ersten Stützpunkt auf deutschem Boden hatten. Erst im Juli 1630 traf der König mit dem ganzen schwedischen Heer auf dem Seeweg in Peenemünde ein, aber in der Zwischenzeit hatte Gustav Adolf und der schwedische *rad* begonnen, klar umrissene Pläne für die Verwirklichung des schwedischen *dominium maris Baltici* zu schmieden und somit die Sicherheit des schwedischen Herrschaftsbereiches weiter zu festigen²⁶. Während dieser Zeit war die schwedische Marine auf Seeherrschaft und Machtprojektion ausgerichtet. In Ausübung dieser fundamentalen Marinefunktionen schützte sie den schwedischen Seeverkehr und blockierte die unter polnischer, russischer und habsburger Kontrolle stehenden Häfen. Sie hinderte deren Schiffe durch Beschuß und amphibische Landungen am Auslaufen, während sie eigene Truppen und Material über die Ostsee transportierte. Die Größe ihrer zweckmäßig gebauten Kriegsschiffe erlaubte es den Schweden, sie auch als bewaffnete Versorgungsschiffe einzusetzen, um den Bedarf der auf deutschem Boden befindlichen schwedischen Truppen zu decken. Da Schweden über die Rohstoffe Eisen und Kupfer verfügt, nutzte die schwedische Marine diesen Vorteil für Innovationen beim wirksamen Einsatz von Geschützen²⁷ und entwickelte die verhältnismäßig neue Konzeption von staatlich organisierten Seestreitkräften weiter.

Für den Rest des 17. Jahrhunderts übte Schweden die Vorherrschaft im Ostseeraum aus. Die Macht und der Einfluß Schwedens auf See waren gefestigt durch die Kontrolle weiter Küstengebiete, die von der Provinz Trondheim entlang der norwegischen Nordseeküste über die ganze nördliche Ostseeküste, d.h. vom Sund über die wichtigen Inseln Öland, Gotland, Aland und Ösel bis zu den Ufern des Bottnischen Meerbusens und bis nach Finnland und Riga reichte. Diese Kontrolle war eigentlich nur durch die Vorherrschaft und den Einfluß Schwedens in Deutschland möglich, der sich im Westen auf den Abschnitt zwischen Weser und Elbe (Bremen – Verden) erstreckte. Die ehemaligen Hansestädte am Südufer der Ostsee, darunter Wismar, Stralsund, Greifswald, Cammin und Stettin unterstanden

den Schweden unmittelbar. Angesichts dieser Lage ließ die Hamburger Admiralität unter ihrer herausragendsten Persönlichkeit, Berend Karpfanger, in den Jahren 1668/1669 zwei mächtige Konvoischiffe, »Wappen von Hamburg« und »Leopoldus Primus«, zum Schutz ihres Handelsverkehrs bauen. Unter Leitung der Hamburger Admiralität wurden fünf weitere solche Schiffe in Dienst gestellt, die den Konvoischutz bis 1747 aufrechterhielten²⁸.

Kurland an der östlichen Ostseeküste florierte damals eine Zeitlang, vor allem während der ersten Hälfte der vierzigjährigen Regierungszeit von Herzog Jakob, die 1640 begann. Er trieb den Schiffbau voran und vergrößerte die Seestreitkräfte und die Handelsflotte. Durch die Pflege freundschaftlicher diplomatischer Beziehungen mit den führenden Mächten konnte er 1645 die Insel Tobago (Westindische Inseln) und 1651 eine Kolonie in Gambia in Westafrika erwerben. Als Kurland in den Jahren 1655 bis 1660 zwischen die Fronten der kriegführenden Polen und Schweden geriet, gingen allerdings die kurz zuvor erlangten Vorteile wieder verloren.

Der mittlere Zeitabschnitt bezüglich der Frage der Vorherrschaft im Ostseeraum, in dem Schweden eindeutig dominierte, trat 1700 in seine letzte Phase. Damals drangen in diesen Raum fremde Seestreitkräfte ein, und es brach der Große Nordische Krieg aus, in dem der schwedische König Karl XII. durch gemeinsames Vorgehen der Dänen, Polen und Russen besiegt wurde. Obwohl die niederländische Marine schon 1656 in der Ostsee zum Schutz der niederländischen Handelsinteressen in Danzig interveniert hatte, nahm an der ersten dieser neuen Auseinandersetzungen ein englisch-niederländisches Geschwader unter Admiral Sir George Rooke teil, das sich der schwedischen Marine in einem Versuch anschloß, negative Auswirkungen eines Konfliktes in der Ostsee und in Nordeuropa auf das allgemeine Kräftegleichgewicht im restlichen Europa zu verhindern. Ähnliche Motive waren der Grund für das wiederholte Eingreifen der englischen Marine in der Ostsee, was 1721 zum Frieden von Nystad und später zur Aufrechterhaltung des regionalen Mächtegleichgewichts in Nordeuropa führte. Im Jahr 1725 war das *dominium maris Baltici* in der internationalen Politik kein wichtiges Thema mehr. Im Ostseeraum hatte Schweden die wichtigsten Teile seines jenseits der Ostsee liegenden Reiches eingebüßt, und das Erbe war weitgehend Rußland zugefallen, obwohl andere Mächte eingegriffen hatten, um Rußland daran zu hindern, den schwedischen Einfluß vollkommen auszuschalten.

Der Zeitraum, in dem das *dominium maris Baltici* eine wichtige seefahrtpolitische Frage war, verdeutlicht, daß maritime Angelegenheiten üblicherweise grenzüberschreitend sind und mit einer ganzen Reihe von Fragen in Verbindung stehen, die oft in einem anderen, getrennten Rahmen betrachtet werden. Damals beteiligten sich die Deutschen an den maritimen Herausforderungen ihrer Zeit als Seeleute auf Handels- und Kriegsschiffen, als Schiffbauer und als Arbeiter in einer Vielzahl von der Seefahrt abhängiger Gewerbebetriebe in Zuarbeit für die Hanse, aber auch im historischen Kontext dessen, was als die Geschichte Schwedens, Dänemarks, Polens, Österreichs oder der baltischen Staaten zu sehen ist. Bisweilen unterstanden Territorien des heutigen Deutschland der Herrschaft dieser Staaten. Selbst in

Zeiten, in denen dies nicht der Fall war, machte sich der Einfluß anderer in der Ost- und Nordsee präsender Seestreitkräfte bemerkbar.

Seestreitkräfte, der Nationalstaat und die Rivalität der Reiche

Diese Vorgänge in der Ost- und Nordsee fanden zu einer Zeit statt, in der die Seefahrt für ganz Europa an Bedeutung gewann. Von 1688 an setzten die europäischen Großmächte ihre Seestreitkräfte anders ein als in früheren Zeiten. In der Folgezeit – bis 1815 – wurde erkennbar, daß die staatlich organisierten Seestreitkräfte in der europäischen Politik schlechthin eine wichtigere Rolle zu spielen begannen. Einerseits wurden sie nun eindeutig als Instrument des Nationalstaates betrachtet, und ihre Präsenz wurde Teil der allgemeinen Bürokratisierung der organisierten Gewalt, die die staatliche Entwicklung im gesamten 18. Jahrhundert kennzeichnete²⁹. Andererseits machte sich diese Entwicklung für Europa als Ganzes am nachhaltigsten durch eine Reihe von Kriegen bemerkbar, die Folge der politischen und maritimen französisch-englischen Rivalität in den Jahren zwischen 1688 und 1815 waren. Eine Auswirkung dieser Entwicklung ist auch in den deutschen Staaten, vor allem im Aufstieg Brandenburgs, erkennbar.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Seestreitkräften blieben jene, die im 18. Jahrhundert den Ostseeraum dominierten, also die russischen, dänischen und schwedischen, größtmäßig weitgehend unverändert³⁰. Es gab nur einen ungewohnten Aspekt in der Entwicklung der Seestreitkräfte in diesem Raum, und das war das Interesse von Brandenburg-Preußen am Ausbau seiner Kriegs- und Handelsflotte. Vergleichbar mit den kurzlebigen Ambitionen des Herzogs Jakob von Kurland begann Brandenburg unter der Herrschaft des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm maritime Interessen zur Stärkung des absolutistischen Staates und zur Schaffung eines Instruments für einen leistungsstarken wirtschaftlichen Wettbewerb mit den Engländern, Dänen, Niederländern, Franzosen und Russen zu zeigen. Wie im Fall von Kurland wurde die freie Entwicklung durch die anderen, die Ostsee dominierenden Mächte behindert. Brandenburg konnte seine maritime Präsenz anfänglich nur durch Kaperei im Nordseeraum und erste Seehandelsbeziehungen demonstrieren. Bei Beendigung des Dreißigjährigen Krieges hatte Brandenburg durch den Westfälischen Frieden Magdeburg und damit unmittelbaren Zugang zum schiffbaren Teil der Elbe bekommen. Da die Schweden die Odermündung bei Stettin und Cammin unter ihrer Kontrolle hatten, öffnete die Elbe neue Möglichkeiten für die wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs. Zur Nutzung dieser Möglichkeiten machte sich der Große Kurfürst an den Ausbau der Binnenwasserstraßen und des Fernhandels. Nach mehrjährigen Verhandlungen schloß er 1651 einen Vertrag zum Kauf von Fort Dansborg und zwei benachbarten Orten in Tranquebar an der Koromandelküste von der dänischen Ostindiengesellschaft. Als für eine private Finanzierung unter Einbeziehung der Hanse nicht die erforderlichen Mittel für den Kauf aufgebracht werden konnten, wurde der Vertrag im Jahr 1653 annulliert.



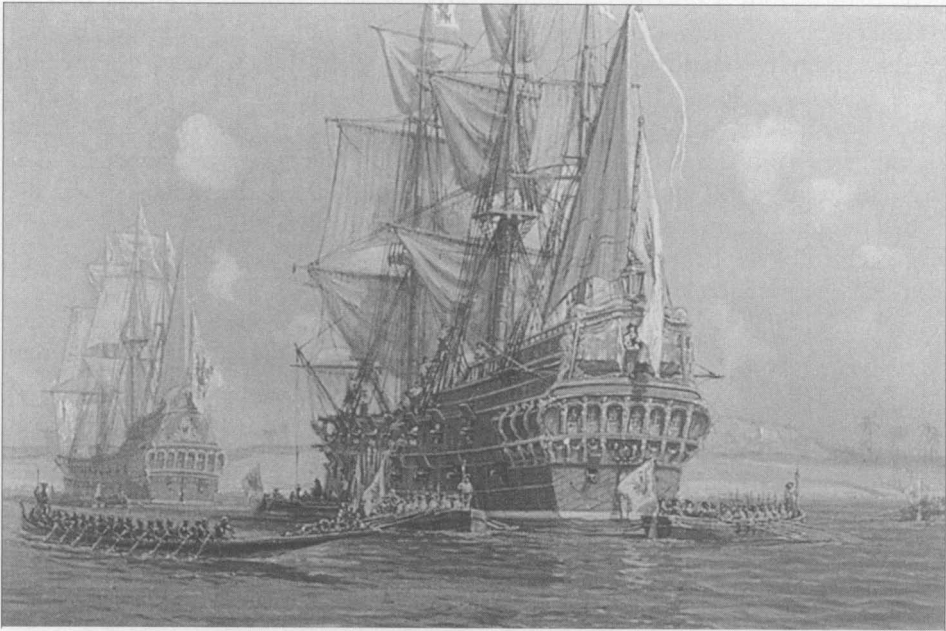
*Friedrich Wilhelm, der
Große Kurfürst
(1620–1688)*

MSM

Als Brandenburg die schwedischen Invasionskräfte 1675 bei Fehrbellin besiegt hatte, kam der Große Kurfürst auf seine Pläne zur Förderung des brandenburgischen Handels zurück. Zu diesem Zeitpunkt war ihm vor allem an der Entwicklung des brandenburgischen Überseehandels gelegen. Der Große Kurfürst sah auch die Notwendigkeit, diesen Überseehandel mit begrenzten Seestreitkräften zu unterstützen. Deshalb setzte er sich für die private Ausstattung einer kleinen Zahl von Kriegsschiffen ein und ernannte Benjamin Raule, einen Kaufmann und Schiffseigner holländischer Abstammung, zum Befehlshaber. 1680 war diese kleine Flotte von Kriegsschiffen auf 28 Einheiten angewachsen. Die Schiffe wurden vor allem zum Angriff auf feindlichen Seehandel, zu Blockaden und zur Unterstützung militärischer Operationen eingesetzt und beteiligten sich an Gefechten mit gegnerischen Kriegsschiffen³¹. Der im Februar 1681 zum Generaldirektor der Marine beförderte Raule wurde bald zur Schlüsselfigur in der Entwicklung einer umfassenden brandenburgischen Seefahrtspolitik, bei der Beschaffung staatseigener Schiffe, beim Ausbau Emdens zum wichtigsten brandenburgischen Marinestützpunkt an der Nordsee im Jahr 1683 und bei der Gründung der Brandenburgischen Afrikanischen Handelskompanie. In der Folgezeit errichtete die Afrikanische Handelskompanie das Fort Großfriedrichsburg mit mehreren Außenstellen an der Goldküste und auf der Insel Arguin vor der mauretanischen Küste. Von diesen Außenstellen übernahmen brandenburgische Schiffe Sklaven und transportierten sie nach Westindien zur Insel St. Thomas (Jungfern-Inseln), die damals zu Däne-

mark gehörte. Brandenburg hatte mit Dänemark vertraglich vereinbart, daß die Afrikanische Handelskompanie dort Sklaven anlanden und verkaufen durfte.

Daneben gründete der Große Kurfürst am 1. Oktober 1684 offiziell die brandenburgisch-preußische Marine. Fünf Jahre später erließ sein Sohn und Nachfolger, Kurfürst Friedrich III., organisatorische Vorschriften und richtete Admiraltätsämter in Berlin, Emden und Pillau ein, die auch Agenten in Hamburg und an der afrikanischen Küste hatten. Außer Schiffen, Offizieren und Matrosen umfaßte die Marine auch eine Kompanie Marineinfanteristen. Nachdem es nicht gelang, die Marine durch Außenhandelsgewinne zu finanzieren und nachdem Schiffe von feindlichen Piraten gekapert worden waren, wurde die Marine 1701 aufgelöst, und der Kolonialbesitz 1721 verkauft³².



Besitzergreifung der brandenburgischen Kolonie an der Westafrikanischen Küste 1683

MSM

In Hannover hatte Kurfürst Georg im Jahr 1714 zusätzlich den Titel »King George I of Great Britain« verliehen bekommen. Sechs Jahre später erhielt Hannover im Vertrag von Nystad, der den Großen Nordischen Krieg beendete, das einst schwedische Gebiet Bremen-Verden zwischen Weser und Elbe. Dies hatte zur Folge, daß zur Erhebung des Elbezolls eine Fregatte in Dienst gestellt und ein Wachschiff auf der Weser eingesetzt werden mußten. Obwohl die Schiffsbesatzungen deutsch waren, wurden die Schiffe von der Admiralität in London unterhalten und verwaltet³³.

Derselbe Vertrag, durch den Hannover maritime Aufgaben bekam, brachte Preußen in den Besitz von Vorpommern. Während Schweden Stralsund und Rügen

gen behielt, erwarb Preußen das Gebiet zwischen Stettin und Swinemünde. So erhielt Preußen seine ersten Häfen mitten an der Südküste der Ostsee. 1733 prüften brandenburgisch-preußische Beamte erneut die Frage des Seehandels und kamen zu dem Schluß, daß es für das Königreich ausreichend sei, sich weiter hauptsächlich auf ausländische Schiffe abzustützen.

Während seiner Regierungszeit von 1740 bis 1786 konzentrierte sich Friedrich II., der Große, auf den Aufbau schlagkräftiger Truppen, zeigte aber wenig Interesse am Aufbau einer Marine. Während des Siebenjährigen Krieges fanden jedoch einige kleinere Kampfhandlungen auf See statt. Von 1758 bis 1759 war Generalleutnant Herzog von Braunschweig-Bevern Gouverneur von Stettin. Als Teil seiner Stadtverteidigung stellte er provisorisch Seestreitkräfte mit einem Dutzend Schiffe zum Schutz des Stettiner Haffes an der Odermündung auf und bewaffnete die »Zösefähne« genannten örtlichen Fischerboote sowie die als »Kopenhagenerfahrer« bezeichneten örtlichen Holzhandelsschiffe. Am 10. September 1759 griff ein kleiner schwedischer Marineverband an und besiegte die Stettiner »Flottille«. Im selben Jahr begann ein preußisches Kaperschiff, die »Prinz Ferdinand«, seinen Einsatz im Mittelmeer und kaperte innerhalb eines Jahres 14 Handelsschiffe, während ein anderes Kaperschiff, die »Lissa«, die Nordsee und den Kanal befuhr und dreimal erfolgreich zuschlug. Schließlich stellte Stettin 1760 eine neue »Flottille« als Ersatz für die im Vorjahr verlorenen Schiffe in Dienst, die bis zum Kriegsende ihre Aufgaben wahrnahm.

Obwohl Preußen eine gewisse Aktivität auf dem Meer entfaltet hatte, konnte sich Friedrich der Große nicht für den Aufbau einer eigenen Marine erwärmen. Trotzdem unterschätzte er die Wichtigkeit maritimer Angelegenheiten nicht. Im Hinblick auf den Schutz der preußischen Seefahrt verließ er sich auf seine Bündnispartner, die Neutralität im Ostseeraum und das Völkerrecht und förderte andere maritime Aktivitäten³⁴. 1751 ernannte er Emden zum Freihafen. Nachdem das erste preußische Handelsschiff, die »König von Preußen«, nach China gesegelt war, gründete er im Jahr 1752 die Königlich Preußische Bengalische Handelskompanie. In den folgenden Jahren wurden weitere ähnliche Kompanien zur Pflege weiterer Handelsbeziehungen gegründet. In anderen Gebieten hat er 1772 auch die Seehandlungs-Sozietät zur Förderung des Überseehandels mit preußischen Schiffen angesiedelt, und 1777 begann er mit dem Bau des Eiderkanals zwischen Nord- und Ostsee als Verbindungsweg für kleine Schiffe. Eine solche Förderung blieb nicht ohne Wirkung. Im Jahr 1782 eröffnete die erste preußische Seemannsschule in Emden.

Nordeuropa war von den Kriegen zur Zeit der Französischen Revolution und des Kaiserreiches weitgehend verschont geblieben. Im Oktober 1805 brach Schweden die Neutralität des Nordens und erklärte Frankreich den Krieg. Im darauffolgenden Jahr traf Napoleon eine Reihe politischer Maßnahmen zur Stärkung seines Einflusses in Nordeuropa. Er hatte etwa sechzig kleinere Herrschaftsbereiche gezwungen, dem unter französischem Protektorat stehenden Rheinbund beizutreten. Durch diesen Zusammenschluß zwang er Österreich, das Ende des Hl. Römischen Reiches anzuerkennen. Er ging noch weiter und überzeugte Preußen,

sich Hannover, also die kurfürstlichen Ländereien des englischen Königs, anzueignen und alle Küsten Brandenburg-Preußens für die britische Schifffahrt zu sperren. Großbritannien reagierte darauf mit einer Kriegserklärung an Preußen und der Beschlagnahmung von etwa 300 preußischen Handelsschiffen in der ganzen Welt. Um Hannover zu besetzen, hatte Preußen seine Truppen durch das am Ostufer der Elbe liegenden Herzogtum Lauenburg marschieren lassen, wo schwedische Truppen stationiert waren. Die Schweden, die diese Truppenverlegung als unmittelbare Bedrohung auffaßten, reagierten mit der Blockade der preußischen Ostseehäfen und legten die preußische Schifffahrt völlig lahm³⁵. Zu diesem Zeitpunkt kam König Friedrich Wilhelm III. schließlich zu der Überzeugung, daß Preußen durch Napoleon aufs äußerste bedroht sei. Er gab die zehnjährige Neutralität auf und mobilisierte seine Streitkräfte. Im Oktober 1806 gelang Napoleon jedoch bei Jena und Auerstedt ein schneller Sieg über die preußischen Truppen. Die preußische Königsfamilie suchte Zuflucht in Ostpreußen, und Napoleon marschierte daraufhin mit seinen Truppen in Berlin ein.

Während seines Aufenthaltes in Berlin gab Napoleon eine der weitreichendsten Erklärungen für die Auseinandersetzungen auf See in diesem Krieg ab: es handelte sich um das Berliner Dekret vom 21. November 1806. Napoleon, der Großbritannien hiermit den Wirtschaftskrieg erklärte, kündigte eine Kontinentalsperre an, um den gesamten britischen Handel und Seehandel mit dem Kontinent zu unterbinden. Dieses Dekret ging sogar noch weiter, denn es regelte die wirtschaftlichen und maritimen Aktivitäten für ganz Europa, und damit auch in Deutschland³⁶. Am gleichen Tag befahl Napoleon, Mecklenburg und die Hansestädte an der Küste zu besetzen, um die Kontinentalsperre durchsetzen zu können. Im Januar 1807 reagierte Großbritannien mit den *Orders in Council*, die zum Ziel hatten, den gesamten Handel zwischen dem Napoleonischen Reich und dem Rest der Welt zu unterbinden.

Im Juli 1807 ernannte Napoleon einen seiner Marschälle, Jean Baptiste Bernadotte, zum Gouverneur der Hansestädte. Dieser hatte seinen Sitz in Hamburg, denn diese Stadt war das führende Verschiffungs- und Finanzzentrum während des ersten Teils des Krieges. Bernadotte erkannte, daß die strikte Durchsetzung der Kontinentalsperre den Niedergang der Hansestädte bewirken würde, weshalb er nichts unternahm, um den verbotenen Handel über kleinere Häfen in diesem Gebiet abzustellen³⁷.

Anfang 1807 versuchten mehrere regionale Truppenführer in Preußen, provisorisch Seestreitkräfte zur Bekämpfung der Franzosen aufzustellen. Drei bewaffnete Fischerboote wurden in Kolberg eingesetzt. Vier bewaffnete Handelsschiffe unterstützten die Truppen in Danzig. Im Frischen Haff bewaffnete Generalleutnant von Rüchel 16 Handelsschiffe, mit denen er eine »Königliche Flottille« bildete. Im Juli 1807 beendete der Tilsiter Friede den Krieg zwischen Frankreich und Preußen. In diesem Vertrag wurde Nordeuropa verpflichtet, die Napoleonische Kontinentalsperre in vollem Umfang zu respektieren, wodurch Großbritannien in seiner Existenz gefährdet werden sollte. Beinahe gleichzeitig kam Beamten in London zu Ohren, daß die dänische Flotte zur Unterstützung Frankreichs mobil

machte. Admiral James Gambier, der einem solchen Vorgehen zuvorkommen wollte, segelte schnell mit einer der größten Flotten, die Großbritannien in diesem Krieg zusammenzog (es waren mehr als 50 Linienschiffe!), zum Sund und griff Kopenhagen an. An dem Tag, an dem sich die Stadt ergab (7. September 1807) und Großbritannien die Führung über die dänischen Seestreitkräfte übernahm, besetzte das britische Nordseegeschwader auch Helgoland als Schlüsselposition für die Überwachung der Seewege, zur Leitung der Blockade vor der Elbemündung und Einschleusung britischer Güter nach Kontinentaleuropa³⁸. Großbritannien behielt für die nächsten 80 Jahre die Hoheitsrechte über diese Insel.

Während der restlichen Jahre der Napoleonischen Kriege hatte kaum einer der deutschen Staaten die Möglichkeit, Seehandel zu treiben oder Seestreitkräfte einzusetzen. Die Lage in diesen Jahren war vergleichbar mit früheren Erfahrungen der deutschen Territorien. Kriegs- und Handelsmarine konnten nur eingesetzt werden, wenn keine anderen stärkeren Mächte die Küsten Nordeuropas und die angrenzenden Meere beherrschten. Trotzdem wurden 1811 in Preußen ernsthafte Überlegungen angestellt, staatlich organisierte Seestreitkräfte aufzubauen. Damals legte Oberstleutnant von Raul einen Plan zur Schaffung einer Flotte mit 16 Schiffen vor. Die Schiffe wurden dezentral bewaffnet, d.h. 1812 in Kolberg und 1813 in Stettin und Danzig.

Im Rückblick auf zwei Jahrtausende ist festzustellen, daß Deutschlands Verbindung zum Meer von den geographischen, politischen und wirtschaftlichen Beziehungen der deutschen Städte und Staaten zur Küste und zu den Häfen der Nord- und Ostsee abhing. Die Flüsse und Binnenwasserstraßen in Deutschland, die den Kontinent mit diesen beiden Meeren verbinden, waren ebenfalls wichtig für den Seehandel im Warenaustausch mit dem Hinterland. Der Fernhandel über See vermittelte die einschlägigen Fertigkeiten und Kenntnisse, die für die spezielle Form maritimer Aktivitäten benötigt wurden, die auf die Anwendung militärischer Gewalt hinauslaufen. Die unmittelbare Notwendigkeit, deutsches Territorium zu verteidigen, führte zur improvisierten Aufstellung von Seestreitkräften beispielsweise im Siebenjährigen Krieg und erneut in den Jahren 1806 bis 1813. Jedoch keiner dieser Faktoren reichte aus, um ein deutsches Königreich oder Fürstentum zur Unterhaltung staatlich organisierter Seestreitkräfte, also einer Marine, zu veranlassen.

Die Tatsache, daß kein deutscher Territorialstaat über organisierte Seestreitkräfte verfügte, besagt jedoch nicht, daß kein Seekrieg geführt worden wäre oder die einschlägigen Kenntnisse oder die maritimen Traditionen zur Aufstellung von Seestreitkräften gefehlt hätten. Den deutschen Staaten fehlte zur Unterhaltung staatlicher Seestreitkräfte vor 1815 ein Küstenstaat, der die Leitung und den fest geregelten Einsatz der Seestreitkräfte übernommen hätte und mächtig genug gewesen wäre, um die damit verbundenen, sich daraus ergebenden und in Wechselwirkung damit stehenden wirtschaftlichen, industriellen, politischen, bürokratischen und fachlichen Interessen wahrzunehmen. Deutschland verfügt über ein weit zurückreichendes und umfangreiches maritimes Erbe, aber bis zum Jahr 1815 hatten die deutschen Territorien weder den erforderlichen Zusammenhalt zur Unterhal-

tion von Seestreitkräften gefunden noch deren wiederkehrenden Einsatz als notwendig erachtet.

Anmerkungen

- ¹ Geoffrey V. Scammell, *The World Encompassed: The First European Maritime Empires, c. 800–1650*, Berkeley, Los Angeles 1981, S. 27–31.
- ² Es sei hier verwiesen auf Richard W. Unger, *The Ship in the Medieval Economy, 600–1600*, London 1980, und John B. Hattendorf, *Ships of the late Middle Ages*, in: *Maritime History: The Age of Discovery*, Malabar, FL 1966, Bd 1, S. 35–44; Owain T.P. Roberts, *Descendants of Viking Ships*, in: *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000–1650*, ed. by Richard W. Unger, Annapolis 1994 (= *Conway's History of the Ship*), S. 25–26, 28; Jan Bill, *Ships and Seaman-ship*, in: *Oxford Illustrated History of the Vikings*, ed. by Peter Sawyer, Oxford 1997, S. 182–201.
- ³ Timothy Runyan, *The Cog as Warship*, in: *Cogs* (wie Anm. 2), S. 47–58.
- ⁴ Björn Varenius, *Det Nordiska Skeppet: Teknologi och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid*, Stockholm 1992 (= *Studies in Archeology*, 10), S. 128–133.
- ⁵ Die kurze Darstellung in diesem und in den nachfolgenden Abschnitten stützt sich auf Geoffrey Barraclough, *The Origins of Modern Germany*, New York 1964, S. 18, 37, 41, 250 f., 262, 265 und 310 sowie auf Albert Röhr, *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, Oldenburg, Hamburg 1963, S. 14–16.
- ⁶ Diese frühe Entwicklung ist beschrieben in Hugo Yrwing, *Visby: Hansestad på Gotland*, Stockholm 1986.
- ⁷ Nach Varenius, *Det Nordiska Skeppet* (wie Anm. 4).
- ⁸ Einen allgemeinen Überblick über dieses Thema gibt Philipp Dollinger, *The German Hanse*, Stanford 1970. Einige weitere bibliographische Anmerkungen sind enthalten in Scammell, *The World Encompassed* (wie Anm. 1), S. 83–85. Die Schiffe werden beschrieben durch Ole Crumlin-Pedersen, *The Vikings and the Hanseatic Merchants, 900–1450*, in: *A History of Seafaring, Based on Underwater Archaeology*, ed. by George F. Bass, New York 1972, S. 181–204 und in jüngerer Zeit in: *Die Hanse-Kogge von 1380: Geschichte, Fund, Bergung, Rekonstruktion, Konservierung*, hrsg. von Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall, 2., verb. Aufl., Bremerhaven 1989, sowie Paul Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, 2., verb. Aufl., Köln 1986; die Kogge und ihre Fracht beschreibt Günter Krause, *Der hansische Schiffbau im Spiegel seiner Produkte*, in: *Nordeuropa-Studien*, 16 (1990), S. 35–43.
- ⁹ James E. Vance, Jr., *Capturing the Horizon: The Historical Geography of Transportation since the Technological Revolution of the Sixteenth Century*, Baltimore 1990, S. 44.
- ¹⁰ Bezüglich kriegerischer Auseinandersetzungen der Hanse siehe Dollinger, *The German Hanse* (wie Anm. 8), S. 111; Paul Heinsius, *Die Seefahrt in Nordeuropa bis zum Ende der Hansezeit*, in: Elmar B. Potter und Chester W. Nimitz, *Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart*, deutsche Fassung hrsg. von Jürgen Rohwer, München 1974, S. 12–23 sowie Konrad Fritze und Günter Krause, *Seekriege der Hanse*, Berlin (Ost) 1989.
- ¹¹ Dollinger, *The German Hanse* (wie Anm. 8), S. 144; Fritze/Krause, *Seekriege* (wie Anm. 10), S. 37–38; die beiden Arbeiten zitieren aus Walter Vogel, *Geschichte des deutschen Volkes*, Berlin 1915, Bd 1, und *Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit*, in: *Hansische Geschichtsblätter*, 55 (1930), S. 34–66.
- ¹² Paul Heinsius, *Zur Entwicklung der Seetaktik und des Seekriegswesens im Ostseeraum während des 13. Jahrhunderts*, in: *Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag*, hrsg. von Otto Brunner, Hermann Kellenbenz, Erich Mascke und Wolfgang Zorn, Wiesbaden 1965, S. 274–302.
- ¹³ Günter Krause, *Das Seekriegswesen in der Geschichte der Hanse*, in: *Nordeuropa-Studien*, 27 (1990), S. 76–84.
- ¹⁴ Dieser Abschnitt basiert auf Michael Roberts, *The Early Vasas: A History of Sweden, 1523–1611*, Cambridge 1964, S. 33–34, 93–107.

- ¹⁵ Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500–1860*, Bd 1, Stockholm 1993, S. 110–114, 134–136.
- ¹⁶ Einen Überblick über die Geschichte der schwedischen Marine vermittelt Jan Glete, *The Swedish Navy in the Baltic, 1500–1809*, in: *In Quest of Trade and Security: The Baltic in Power Politics, 1500–1990*, hrsg. von Göran Rystad, Klaus-R. Böhme und Wilhelm Carlgren, Bd 1, Lund 1994, S. 9–59.
- ¹⁷ Jørgen H. Barfod, *Christian 4.s Flåde: Den Danske Flådes Historie, 1533–1588*, København 1995 (= *Marinehistoriske Skrifter*, 25), S. 19–34.
- ¹⁸ Zusammenfassend sind die Auswirkungen dieses Vertrages auf die holländische Politik und das holländische Vorgehen in der nachfolgenden Zeit dargestellt von Anja Tjaden, *The Dutch in the Baltic, 1544–1721* in: *In Quest (wie Anm. 16)*, S. 61–136.
- ¹⁹ Glete, *Navies and Nations (wie Anm. 15)*, Bd 1, S. 112.
- ²⁰ Dollinger, *The German Hanse (wie Anm. 8)*, S. 332.
- ²¹ Glete, *Navies and Nations (wie Anm. 15)*, Bd 1, S. 113. Hinsichtlich neuerer Studien über diesen Krieg wird verwiesen auf Günter Krause, *Der Flotteneinsatz im Nordischen Siebenjährigen Krieg von 1563 bis 1570 (1)*, in: *Nordeuropa-Studien*, 21 (1987), S. 59–69, und *Der Flotteneinsatz im Nordischen Siebenjährigen Krieg von 1563 bis 1570 (2)*, in: *Nordeuropa-Studien*, 22 (1988), S. 31–40; Barfod, *Christian (wie Anm. 17)*, S. 163–240.
- ²² Glete, *Navies and Nations (wie Anm. 15)*, Bd 1, S. 113.
- ²³ Niels M. Probst, *Christian 4.s Flåde: Den Danske Flådes Historie, 1588–1660*, København 1996 (= *Marinehistoriske Skrifter*, 26), S. 144–145.
- ²⁴ John H. Elliott, *The Count-Duke of Olivares: The Statesman in an Age of Decline*, New Haven 1986, S. 216, 218 f., 272, 332–235, 360 f., 681.
- ²⁵ Fr. Mares, *Die maritime Politik der Habsburger in den Jahren 1625–1628*, in: *Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung*, Teil I, Bd 2 (1880), Nr. 1, S. 541–578 und Teil II, Bd 2 (1881), Nr. 2, S. 49–82.
- ²⁶ David Kirby, *Northern Europe in the Early Modern Period: The Baltic World, 1492–1772*, London und New York 1990, S. 170–180.
- ²⁷ Glete, *Navies and Nations (wie Anm. 15)*, Bd 1, S. 113.
- ²⁸ Peter Tamm, *Hamburgs Konvoi-Schiffe*, in: *Hamburg zur See. Maritime und militärische Beiträge zur Geschichte Hamburgs*, hrsg. im Auftrag der Führungsakademie der Bundeswehr von Jörg Duppler, Herford 1989, S. 45–52 mit Verweis auf Ernst Baasch, *Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen*, Hamburg 1896.
- ²⁹ William H. McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*, Chicago 1982, Kap. 5.
- ³⁰ Glete, *Navies and Nations (wie Anm. 15)*, Bd 1, S. 295–305.
- ³¹ Neueste Forschungsergebnisse bei Hans Georg Stetzler, *Mit herrlichen Häfen versehen. Brandenburg-preußische Seefahrt vor dreihundert Jahren*, Frankfurt a.M., Berlin 1981, und Ulrich von Heyden, *Rote Adler an Afrikas Küste: Die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg an der westafrikanischen Küste*, Berlin 1993. Es wird ebenfalls verwiesen auf Hermann Kirchhoff, *Seemacht in der Ostsee: Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert*, Bd 1, Kiel 1907, S. 147–161.
- ³² Wolfgang Petter, *Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz*, in: *Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648–1939*, hrsg. vom MGFA, Bd 4, Abschn. VIII, München 1977, S. 23–28.
- ³³ Paul Heinsius, *Deutsche Flotten im 17. und 18. Jahrhundert*, in: *Potter/Nimitz, Seemacht (wie Anm. 10)*, S. 52.
- ³⁴ Siehe den Beitrag von Dieter Hartwig, *Maritime Aspekte im Denken und Handeln Friedrichs des Großen in diesem Band*.
- ³⁵ H. Arnold Barton, *Scandinavia in the Revolutionary Era, 1760–1815*, Minneapolis 1986, S. 268–270.
- ³⁶ Paul W. Schröder, *The Transformation of European Politics, 1763–1848*, Oxford 1994, S. 308.
- ³⁷ Alan Palmer, *Bernadotte: Napoleon's Marshal, Sweden's King*, London 1990, S. 144.
- ³⁸ Zu den offiziellen Dokumenten über die Besetzung von Helgoland 1807 siehe *Offizielle Dokumente über die Besetzung von Helgoland, 1807*, in: *The Naval Miscellany. Publications of the Navy Records Society*, ed. by John Knox Laughton, vol. 20, London 1902, S. 379–386.

Dieter Hartwig

Maritime Aspekte im Denken und Handeln Friedrichs des Großen¹

Vor fast 100 Jahren wurde sachlich richtig festgestellt: »Der Große Kurfürst hat eine Kriegsflotte gehabt ohne Handelsflotte. Friedrich der Große hatte eine Handelsflotte ohne Kriegsflotte².« Fraglich ist allerdings, ob damit auch das unterschiedlich gerichtete Interesse der beiden Herrscher richtig beschrieben wurde: der eine nur für den militärischen, der andere allein am zivilen Aspekt maritimen Handelns interessiert? Hat sich denn Friedrich II. von Preußen neben all den anderen Interessens- und Aufgabengebieten wirklich auch noch um maritime Fragen gekümmert? Und wenn – hat er sich nicht vielleicht nur auf die ökonomische Seite beschränkt, eingedenk seiner ständig stark beanspruchten Staatskasse, und das hieß vor allem Kriegskasse? Umgekehrt betrachtet: Preußen war im Siebenjährigen Krieg mit der Seemacht England verbündet, was allerdings auch damit begründet gewesen sein kann, daß England des Königreichs Hannover wegen klare Interessen auf dem Kontinent hatte, Friedrich II. sich also mit dem König von Hannover, nicht mit dem König von England verbündet fühlte. Wie bestimmend für das Bündnis war der Charakter Englands als Seemacht?

Die marinehistorische Literatur gibt nicht von vornherein Antwort auf die Frage, ob sich Friedrich der Große überhaupt, geschweige denn wie intensiv mit maritimen Fragen befaßt hat. In der jüngeren Literatur äußert sich hierzu noch am ausführlichsten Heinsius³, was angesichts sonstiger Knappheit sehr relativ zu betrachten ist! Auch Bidlingmaier⁴ bietet Ansatzpunkte, vor allem aber weitergehende Literatur, aus der hervorgeht, daß vor allem zum 200. Geburtstag Friedrichs II. die »Marine-Rundschau« sich des preußischen Königs ganz außerordentlich angenommen hat: fast das gesamte Februar-Heft des Jahrgangs 1912⁵ widmete sich ihm. Aber auch schon 1911⁶ und 1904⁷ veröffentlichte die »Marine-Rundschau« umfangreiche Aufsätze, die sich mit besonderen Aspekten im Denken und Handeln Friedrichs des Großen befaßten. Die letzte große Arbeit in der »Marine-Rundschau« erschien 1940⁸. Ganz im Gegensatz dazu enthält zwar das Marineforum 7/8 (1986)⁹ zum 200. Todestag Friedrichs des Großen einen Artikel. Dieser aber setzte sich mit der Frage, ob und eventuell wie sich der preußische König auch mit maritimen Fragen befaßt hat, überhaupt nicht auseinander. – An der Führungsakademie der Bundeswehr allerdings wurden Studien »Zum Begriff »Seemacht« in den politischen und militärischen Vorstellungen Friedrichs des Großen« angefertigt, die den wohl besten Einblick in spezielle Fragestellungen im an-

stehenden Zusammenhang gegeben – hätten. Leider blieben diese Jahresarbeiten der Heeresoffiziere (!) Abel, Altekrüger und Schubart unveröffentlicht und somit nur einem kleinen Leserkreis zugänglich¹⁰.

Im Gegensatz zur landläufigen Meinung, Friedrich II. habe sich mit maritimen Fragen überhaupt nicht oder doch nur sehr am Rande befaßt, lohnt es sich durchaus, den »Maritimen Aspekten im Denken und Handeln Friedrichs des Großen« nachzuspüren und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Trotz aller Vorbehalte gegenüber spekulativen Thesen sei nachfolgenden Ausführungen gleichsam als Leitmotiv die Frage vorangestellt: Die Geschichte Deutschlands, Europas, ja, der Welt wäre anders verlaufen, hätten sich führende Männer vor allem des Kaiserlichen Deutschland nach 1871 mit dem »maritimen Denken und Handeln« Friedrichs des Großen ernsthaft befaßt!

I. Seemachtpolitik – der militärische Aspekt

1. Grundsätzliche Überlegungen zur Flottenrüstung

Der erste Chef der Admiralität der Kaiserlichen Marine, General v. Stosch, kehrte eine seinerzeit gängige Argumentation gegen eine große deutsche Flotte um und formulierte sinngemäß: Wir brauchen Kolonien – denn wir wollen eine Flotte!¹¹ Damit schlug er, wahrscheinlich unwissentlich, dennoch aber geradezu grotesk!, das Vermächtnis Friedrichs des Großen in den Wind: dieser nämlich hatte sich sowohl gegen Kolonien als auch gegen eine preußische Marine ausgesprochen: »Wenn wir keine Kolonien in Afrika und Amerika haben, beglückwünschte ich meine Nachfolger, weil diese entfernten Besitzungen die Staaten, denen sie gehören, entvölkern; man muß sie durch große Flotten schützen¹²« – und solche großen Flotten kosten Geld. »Bis heute aber reichen die Einnahmen des Staats kaum aus, die Armeen zu bezahlen [...] Es würde in dieser Stunde ein großer politischer Fehler sein, daran zu denken, unsere Kräfte zu zersplittern¹³.« In seiner »Zukunftsspekulation«¹⁴ überlegte Friedrich II. zwar, ob es eventuell sinnvoll sein könnte, eine Flotte aus Galeeren und Fregatten zu haben, falls Preußen im Besitz Polnisch-Preußens und vor allem Danzigs wäre. Aber von Linienschiffen sah er auch dann ausdrücklich ab, weil sie für den Ostseeinsatz – und für welchen Zweck käme eine preußische Kriegsflotte sonst in Frage? – nicht geeignet wären. Weiter führte Friedrich II. in seinem Testament von 1752 aus: »Deshalb glaube ich, daß wir [im Falle einer Vergrößerung] unsere Seestreitkräfte auf das beschränken sollen, was wir für unsere Verteidigung nötig haben¹⁵.«

Für Friedrich den Großen galt bis zu seinem Lebensende hinsichtlich einer preußischen Kriegsflotte: als Einsatzgebiet kam nur die Ostsee in Frage; als Auftrag war nur an Verteidigung, keinesfalls an Angriff zu denken; hierfür mußte eine Flottille kleiner, wenig kostenintensiver Schiffe/Boote genügen. Diese Haltung schlug sich in einer Reihe weiterer Dokumente nieder. Vielleicht ahnte – oder befürchtete – der König diesbezüglich Bestrebungen seiner Nachfolger in eine von

ihm für falsch gehaltene Richtung. Dabei ist auffallend, daß Friedrich seine Ablehnung umfassender Seerüstungspläne gleichbleibend deutlich, wenn nicht gar zum Ende seines Lebens hin schärfer formulierte. Im Testament von 1768 bringt er die Situation Preußens und Deutschlands auf den Punkt: »Preußen ist eine Kontinentalmacht: es braucht eine gute Armee und keine Flotte. Unsere Ostseehäfen gestatten uns nicht, unsere Schifffahrt auszudehnen¹⁶.« Das dauerhafte und nicht wegzudiskutierende Dilemma Deutschlands ist ja gerade die geostrategische Lage zu den überseeischen Handelsstraßen. Aus der Ostsee und auch aus der Deutschen Bucht heraus ist überseeischer Handel schwer zu treiben; ohne das Wohlwollen der anliegenden Seestaaten geht für Deutschland zur See nichts und erst recht nicht im Kriege gegen sie – zumal die kontinentale Mittellage die Konzentration auf die Heeresrüstung erfordert. Wie weit sich Friedrich von positiven Gedanken hinsichtlich einer preußischen Flotte entfernt hatte, zeigt auch die Tatsache, daß diese Feststellungen im Testament von 1768 im Kapitel »Handel« getroffen werden, während er im Testament von 1752 »Seemachtfragen« noch im militärischen Teil abhandelte¹⁷. Ökonomischen Aspekten legte der König offenkundig mehr Gewicht bei als militärischen, sofern es sich um »maritime Fragen« handelte.

Im »Abriß der preußischen Regierung« von 1776 widmet Friedrich einen zwar kurzen, aber sehr deutlichen Absatz Seemachtfragen: »Ich glaube nicht, daß Preußen sich je [sic!] zur Bildung einer Kriegsmarine entschließen darf¹⁸.« Preußen könne nämlich niemals mit den in Europa vorhandenen Flotten konkurrieren; außerdem ginge solche Seerüstung zu Lasten der Landtruppen und zwar was die Finanzmittel wie auch die verfügbaren Menschen betraf. Gerade hinsichtlich der Konkurrenzsituation in Europa wie auch des Geldes sollte sich unter seinem späten (und letzten) Nachfolger zeigen, wie recht Friedrich hatte.

Ganz im Gegensatz auch zu diesem und seinen Admiralen versprach sich Friedrich von Seeschlachten keine Kriegsentscheidung, so daß man »besser tut, das erste Landheer in Europa zu halten als die schlechteste Flotte unter den Seemächten«¹⁹. Nun hat Friedrich auch nicht in den Kategorien »die größte Flotte oder gar keine« gedacht; erst recht hat er – auch später – nicht daran gedacht, sowohl das erste Landheer, als auch die erste Flotte zu haben – dieser Versuchung sind erst spätere deutsche Regierungen erlegen. Vielmehr zählt Friedrich in seinem Text »Regierungsformen und Herrscherpflichten«²⁰ von 1777 jene Staaten auf, die u.a. wegen ihrer Kolonien Seemächte sein müssen –, und er zählt Preußen zu jenen, die einen Fehler begehen würden, strebten auch sie nach Kolonien und Seemachtstatus. Friedrich der Große hat »niemals maritime Großmachtwünsche gehegt«²¹ – und er hat seine Ablehnung solcher Pläne immer gut begründet, nicht nur für seine jeweils gegenwärtige Situation, sondern grundsätzlich für Preußen und für Deutschland. Dies wird vor allem deutlich in der Gegenüberstellung mit den Begründungen seiner späten Nachfahren für gegenteilige Ambitionen.

Folgerichtig hat Friedrich auch allen Vorschlägen anderer für eine preußische Flotte widersprochen²². 1751 legte der Franzose Bertrand Maké de la Bourdonnaie einen solchen Plan vor, 20 Jahre später der spätere Kriegsrat und Archivar am Preußischen Geheimen Staatsarchiv in Berlin, Christian von Dohm. In dem einen

wie im anderen Falle verwies Friedrich auf den zu großen Umfang wie auf die zu großen Kosten solcher Unternehmen. Durchgängig ist bei Friedrich der Blick fürs Wesentliche und Machbare erkennbar, der ihn davor bewahrte, dem Wünschbaren nachzujagen, nur weil es möglich schien – ohne aber auch sinnvoll zu sein! Dem Notwendigen hat sich Friedrich im akuten Fall nicht verschlossen – zur Verteidigung gegen schwedische Angriffe wurde im Siebenjährigen Krieg eine Küstenflottille aufgestellt; das aber änderte nichts an seiner grundsätzlichen Einstellung gegen eine preußische Flotte mittleren oder gar größeren Ausmaßes.

2. Überlegungen und Anregungen zum Einsatz der Flotte des englischen Verbündeten im Siebenjährigen Krieg

Mehr von Hoffnungen als von Realitätssinn etwa für die Interessen und Ziele seines Verbündeten getragen waren die Überlegungen und Anregungen Friedrichs II. zum Einsatz der englischen Flotte im Siebenjährigen Krieg²³.

Sie bezogen sich auf zwei Kriegsschauplätze mit unterschiedlicher Zielsetzung: Friedrich erwartete Erleichterung auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz durch Abzug französischer Truppen; für den Ostseeraum rechnete er mit Schutz durch ein englisches Geschwader vor russischen und schwedischen Angriffen.

Friedrich schlug dem englischen Verbündeten immer wieder vor, die französischen Küsten zu bedrohen, damit die Franzosen sich genötigt sähen, Truppen an viele Küstenorte zu verlegen, wodurch der westdeutsche Kriegsschauplatz für die preußischen Truppen entlastet würde. Es ging ihm also um eine Diversionseffekt, die um so leichter erreichbar sein müsse, als die Franzosen seiner Ansicht nach leicht zu alarmieren seien und ihre Truppen schnell abziehen würden²⁴. Auf allen ihm verfügbaren Wegen – in Denkschriften, Korrespondenzen, Minister- und Gesandtengesprächen – trug Friedrich diese Idee dem Verbündeten vor.

Den Zusammenhang zwischen dem englischen Seekrieg in europäischen Gewässern und dem Landkrieg in Deutschland hat Glatzel ausführlich untersucht. Ohne die einzelnen Unternehmungen der Engländer z.B. gegen Rochefort (1757) oder gegen St. Malo (1758) erneut zu untersuchen, können diese durchaus auch als Diversionsunternehmungen verstanden werden. Insofern kann Glatzel zugestimmt werden, wenn er zusammenfassend plausibel argumentiert, daß der begrenzte strategische Zweck, nämlich kritische Situationen auf dem Landkriegsschauplatz bereinigen zu helfen bzw. eine Verschärfung zum Zusammenbruch Preußens hin zu verhindern, erreicht wurde²⁵. Fraglich ist allerdings die Feststellung Glatzels, daß man »das ›sentiment exact des difficultés de la marine‹ [...] bei Friedrich dem Großen [...] in ausgeprägtester Form erkennen«²⁶ könne. Wenn das so wäre, ließe sich Friedrichs Enttäuschung über das Ausbleiben eines englischen Geschwaders in der Ostsee nicht erklären – die Problematik des Seekrieges in der Ostsee mußte ihm als »seemänischem Laien« verschlossen bleiben. D.h. die operative und auch die taktische Ebene des Seekrieges wurden von Friedrich II. nicht durchdringend erfaßt. Daß er die strategische Ebene dagegen nicht nur gut, sondern vollständig gedanklich bewältigte, zeigt außer den Ausführungen zum Problem der Seerüstung

an sich auch seine Analyse der Niederlage Frankreichs gegen England im Siebenjährigen Krieg:

»Bemerken wir zunächst den Fehler, sich in die deutschen Wirren einzumischen. Mit England führten sie bisher einen Seekrieg. [...] Bisher waren sie den Engländern zur See überlegen gewesen. Sobald aber ihre Aufmerksamkeit durch den Kontinentalkrieg abgelenkt wurde und ihre Heere in Deutschland all die Geldmittel verschlangen, die sie zur Vermehrung ihrer Flotte hätten verwenden sollen, gebrach es ihrer Marine am Nötigsten²⁷.«

Die Hoffnungen auf ein englisches Geschwader in der Ostsee erwiesen sich als allzu optimistisch; sie verkannten die Möglichkeiten und die eigentlichen Interessen der Engländer in der Ostsee²⁸. Hier hätten sie ausschließlich zugunsten ihres Verbündeten, zum Schutz seiner Küsten und Häfen gegen schwedische, vor allem aber gegen russische Angriffe operiert – und dabei ihr eigenes Interesse an einem störungsfreien Handel gerade mit Rußland vernachlässigt, wenn nicht gar geschädigt. Zwar hatte Friedrich II. in den Vorverhandlungen zur Konvention zu Westminster Verständnis auch für den Fall des Ausbleibens des erwarteten Geschwaders gezeigt; entgegen diesen eher von diplomatischen Rücksichtnahmen geprägten Ausführungen sind jene, die seine tiefe Enttäuschung zeigen, wohl ehrlicher. Seine Befürchtungen nämlich über russische Angriffe auf Memel und Ostpreußen waren gerechtfertigt²⁹. Memel wurde in einer kombinierten Operation von Land- und Seestreitkräften im Juli 1757 eingenommen. Ein weiteres Vordringen der russischen Flotte wurde von zu Wachbooten umfunktionierten Fischerbooten zwar nicht verhindert, aber deren rechtzeitige Meldungen ermöglichten es, Landtruppen jeweils richtig zu dislozieren, so daß Landungsversuche immer erfolgreich abgeschlagen werden konnten. Dieses Verdienst einer improvisierten Wachboot-Flottille allerdings erwähnt Friedrich II. in seiner »Geschichte des Siebenjährigen Krieges« nicht.

Preußen mußte sich gegen Rußland und Schweden also selber helfen, weil England statt mit einem Geschwader nur mit Subsidien half, denn »es beherrschte die Ozeane und alle anderen Meere. Was lag ihm da an der Ostsee«³⁰. Die Enttäuschung über das Ausbleiben eines englischen Geschwaders zieht sich als Spiegelbild größter Erwartungen durch die entsprechenden Jahresbände der Politischen Correspondenz wie durch die vielfältigen Werke des preußischen Königs. Sie gipfelt in der schon im Juli 1757 verfaßten Satire »Kurz gefaßte Gründe, durch die ein österreichischer Gesandter zu London im Jahre 1763 Subsidien von England erlangen kann«³¹: »5. Da England im letzten Kriege die Erfahrung gemacht habe, daß es Frankreich zur See allein nicht gewachsen sei, so müßten die Seekriege zu Englands eigenem Nutz und Frommen durch große Diversionen zu Lande unterstützt werden, und dazu wäre keine andere Macht außer der König von Ungarn instand.« Gerade in dieser subtil-ironischen Formulierung wird erkennbar, wie klar Friedrich sah, daß er von England gebraucht, vielleicht sogar mißbraucht wurde – und Preußen keine Alternative zu diesem Bündnis hatte!

Angesichts der vorwiegend überseeisch-kolonialen Interessen Englands in diesem Kriege kann dessen Gewichtung nicht überraschen. Überraschend ist allen-

falls die Tatsache, daß Friedrich dem tatsächlichen Kriegsgeschehen an der pommerschen Küste in seiner »Geschichte des Siebenjährigen Krieges« keine Zeile gewidmet hat³².

3. Preußische Seerüstungs improvisationen im Siebenjährigen Krieg

Friedrich II. schildert die Ereignisse um Usedom, Wollin und das Stettiner Haff ausschließlich als Landkriegsoperationen. Im Gegensatz dazu würdigt das Werk des Großen Generalstabes von 1912 über den Siebenjährigen Krieg die Stettiner Haff-Flottille ausdrücklich: »Das Seegefecht von Neuwarp war für die großen Entscheidungen des Kriegsjahres 1759 zwar ohne Belang, dagegen beeinflusste es den Fortgang der Operationen auf dem pommerschen Kriegstheater merklich³³.« »Der Strand von Neuwarp« hatte also, wie Sulicky 1867 schrieb, »das anziehende Schauspiel einer preußischen Seeschlacht«³⁴. In diesem Seegefecht, das auch jenes am Repziner Haken genannt wird, standen sich gegenüber³⁵:

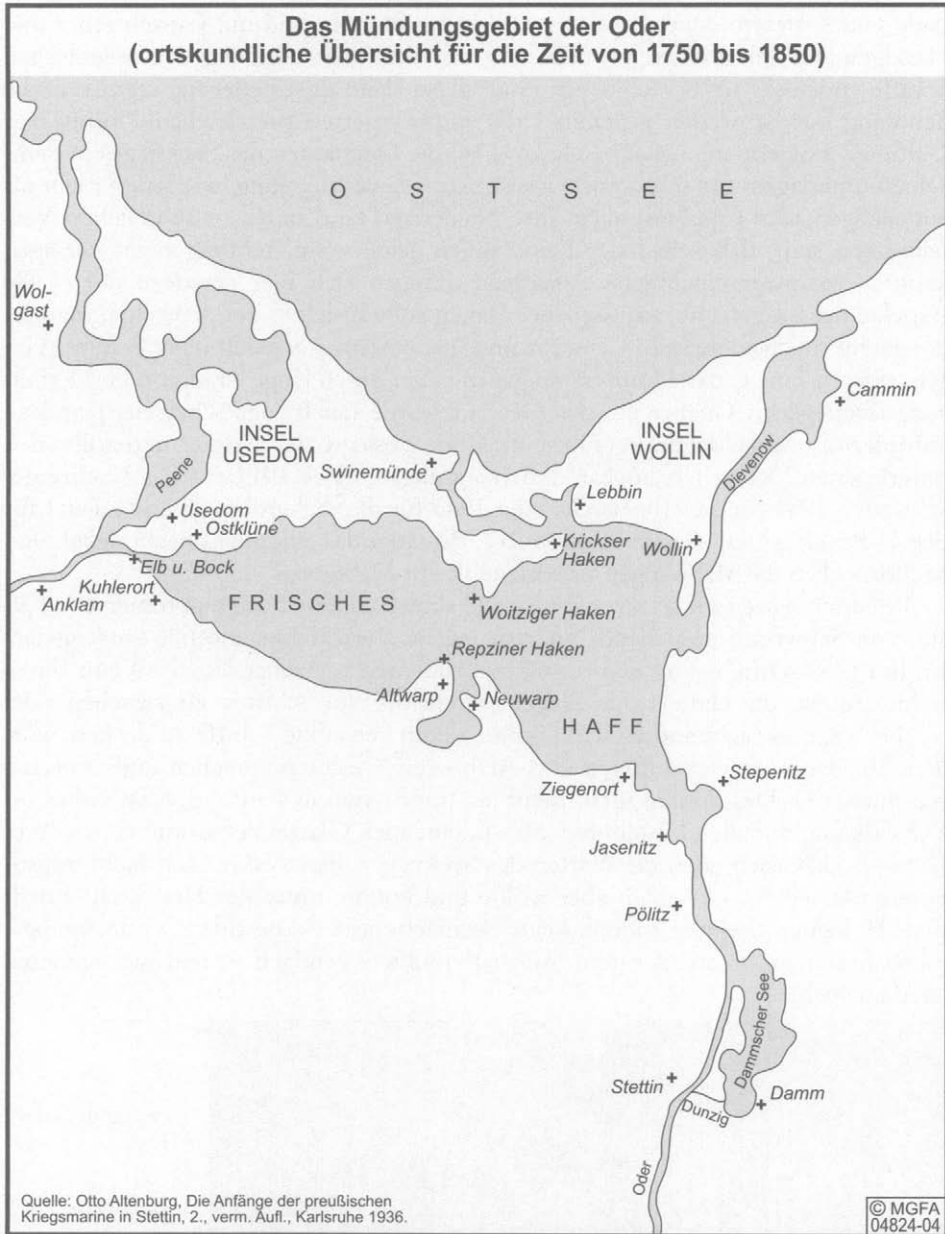
	Schiffstyp	Schiffsname	Besatzung		Geschütze ^{a)}
			Land-	See-	
Preußen – Haff-Flottille	Galliot	»König v. Preußen«	22	61	14
		»Prinz v. Preußen«	20	61	14
		»Prinz Heinrich«	21	57	14
		»Prinz Wilhelm«	21	57	14
	Galeere	»Jupiter«	17	41	10
		»Mars«	17	41	10
		»Neptunus«	12	41	12
		»Merkurius«	12	41	12
	Espings (Barkassen)	Nr. 1	3	12	6
		Nr. 2	3	12	6
		Nr. 3	7	12	6
		Nr. 4	7	12	6
		<i>Summen:</i>		162	448
	<i>Gesamt:</i>		610		
Schweden	Galeeren	4	300	30	12
	Halbgaleeren	4	300	30	12
	Prahme	2			
	Rekognoszier- schaluppen	3			
	Bombardier- gallioten	3	422	162 ^{b)}	
	Barkassen	12			
		<i>Summen:</i>		2822	402

a) 12-, 6-, 4-, 3-, 2-Pfd.

b) ungewiß

c) mindestens

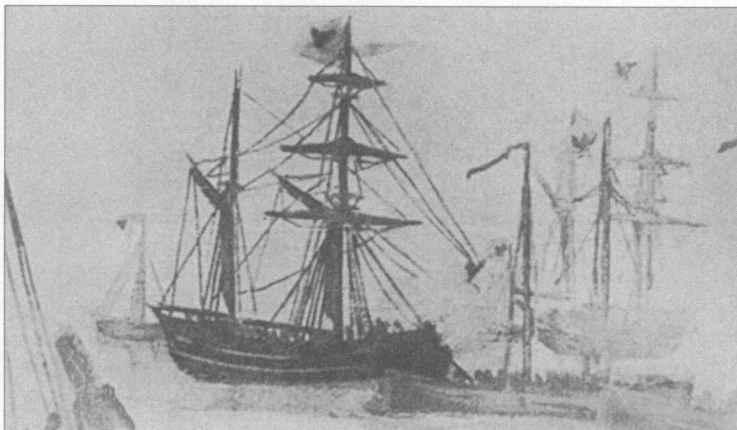
Zusammengestellt nach Hermann, Die Rolle der Seemächte (wie Anm. 8), S. 336 und 339, und Hans Jürgen Witthöft, Lexikon zur deutschen Marinegeschichte, Herford 1978, Bd 2, S. 77, »Siebenjähriger Krieg«.



Trotz offenkundiger Unterlegenheit stellte sich die mehr oder weniger improvisierte Haff-Flottille, zum großen Teil mit Landtruppen bemannt, denen das ruhige Wetter sicher willkommen war, den Schweden zum Kampf. Die Schweden sollten nicht weiter ins Haff und nach Stettin vordringen können. Das Gefecht wurde erbittert geführt – das Werk des Generalstabes berichtet von zweistündiger Kano-

nade und späterem Nahkampf, der »auf kleinstem Abstand mit Gewehrfeuer und Handgranaten ausgefochten wurde und mit der Überwältigung der preußischen Schiffe endete«³⁶. Im Schlußkampf unter Segel »kam die überlegene seemännische Schulung der Schweden gegenüber der improvisierten preußischen Flottille zur Geltung«. Folgerichtig urteilte Sulicki: »Daß die Dilettanten des Seekrieges in demselben unterlagen und ihre improvisierte Armada verlorenging, war kaum mehr als ein sachgemäßes Ergebnis; allein ihre Niederlage fand unter so rühmlichen Verhältnissen statt, daß selbst der Feind ihnen seine volle Achtung nicht versagen kann«³⁷.« Marinegeschichtliche Analogien drängen sich hier geradezu auf – alle Aspekte des Seegefechts am Repziner Haken sollten sich in der deutschen Marinegeschichte noch mehrfach – einzeln und gemeinsam – wiederholen: Schiffe, Geschwader, ja eine ganze Flotte traten gegen einen durch lange Tradition und Erfahrung überlegenen Gegner an; das Gefecht wurde (auch) deutscherseits geradezu aufopfernd und heldenhaft geführt; am Ende obsiegte der Gegner und zollte den unterlegenen Deutschen höchste Anerkennung – sei es 1914 für das Kreuzergeschwader, 1941 für die »Bismarck« oder 1943 für die »Scharnhorst« und zuletzt für den U-Bootkrieg im Zweiten Weltkrieg³⁸. Bestätigt das alles nicht nachträglich und nachdrücklich die Mahnungen Friedrichs II. zur Mäßigung?

Friedrich hatte sich selber erst im Falle akuter Gefahr für die pommersche Küste, von Schweden ausgehend, für eine eigene Verteidigungsflottille entschieden. Im Juli 1757 schrieb er an den Kammerpräsidenten v. Aschersleben: »Wenn Ihr es nöthig findet, die Hafens mit einiger Defension von Schiffen zu versehen oder solche, wenn es nicht anders sein könnte, durch versenkte Schiffe zu decken; worüber Ihr dann mit vernünftigen und erfahrenen Seeleuten sprechen und conferieren müsset«³⁹.« Das konnte nicht mehr als Improvisation sein und weist völlig auf Verteidigung mit allen Mitteln hin. So ist denn auch Glatzel zuzustimmen, wenn er feststellt, daß »sich eben die Waffen des Seekrieges ihrer Natur nach nicht improvisieren lassen«⁴⁰. – Preußen aber wollte und konnte unter der Herrschaft Friedrichs II. keinen Seekrieg führen, keine Seemacht sein. Seegestützte Verteidigungsmaßnahmen in bescheidenstem Ausmaß mußten genügen – und sie genügten letztlich auch.



*Preußische Galiot
1759*

*Quelle: Otto
Altenburg, Die
Anfänge der
preußischen
Kriegsmarine in
Stettin, 2., verm.
Aufl., Karlsruhe
1936*

Im weiteren Verlauf des Siebenjährigen Krieges wurde eine zweite Haff-Flottille (1760 bis 1763) gegründet⁴¹, die aber nur einmal in ein kurzes Gefecht, das wohl mehr ein Überfall mit Enterkampf war, mit den Schweden verwickelt wurde. Während der Endphase des Siebenjährigen Krieges hielten sich schwedische und preußische Fahrzeuge unterschiedlicher Größe im Haff auf, ohne daß es zu weiteren Kämpfen kam.

Exkurs: Kaperbriefe und Kaperkrieg⁴²

»Improvisation« war nicht nur das Kennzeichen der Haff-Flottille, sondern auch jener Kriegsmaßnahmen, die eigentlich immer die Aushilfe des »armen Seemannes« waren – des Kaperkrieges, vergleichbar in der Neuzeit dem Seekrieg mit Hilfskreuzern. – Nur zögerlich näherte sich Friedrich II., trotz anfänglichen Drängens seiner Berater, diesem in vielerlei Hinsicht suspekten Bereich der Seekriegführung. Abgesehen davon, daß hierfür ausschließlich nicht-preußische Staatsangehörige und Schiffe in Frage kamen, weil sich nur englische und französische Interessenten gemeldet hatten, lag die besondere Problematik in möglichen internationalen Verwicklungen vor allem mit den Neutralen, sowie in Gegenmaßnahmen der betroffenen Seestaaten gegen Preußens Seehandel und Küsten. Hierauf zielten insbesondere die Gegenvorstellungen Stettins und Emdens, denen die Beratungsgremien, d.h. das Auswärtige Departement und das Generaldirektorium, dann auch sehr schnell Rechnung trugen. Mit eindrucksvoller Klarheit wurden die völkerrechtlichen und handelspolitischen Implikationen für den Fall dargelegt, daß eben nicht-preußische Kaperschiffe unter preußischer Flagge und gleichsam im Namen Preußens z.B. gegen Schweden und Holland vorgingen.

Erst als Schweden im Sommer 1758 von sich aus gegen den preußischen Seehandel vorging, »war das Auswärtige Departement sofort entschlossen, Repressalien zu ergreifen und Kaperbriefe gegen Schweden auszugeben«⁴³. Ohne daß es vorher zu Konsultationen mit dem König gekommen war, sahen sich die politischen Berater nun einig mit ihrem König, der mit Schreiben vom 21. September 1758 Kaperbriefe auszugeben gestattete. Dies war eine Reaktion auf schwedische Kriegsmaßnahmen gegen Vorpommern sowie auf ein erneutes schwedisch-französisches Bündnis. Die Motive des Königs gehen aus einem späteren Schreiben eindeutig hervor: »Wenn Ich den Ideen dieser Leute näher treten will, so geschieht dies nur, um daraus Geld zu ziehen und in der Erwartung, daß Ich, indem Ich Meinen Feinden schade, dabei Meine private Rechnung finde«⁴⁴. Weil aber der preußische Handel durch Frankreich selbst in französischen Häfen nicht behindert wurde und Rußland in der Ostsee jederzeit mit Repressalien hätte reagieren können, waren Kaperbriefe allein auf Schweden und Österreich und auch nur für die Ostsee und – später – für das Mittelmeer ausgestellt. Jegliche Komplikationen mit Neutralen sollten vermieden werden. Friedrich II. befolgte selbst im Kontext des Kaperkrieges jene Prinzipien, denen er England gegenüber in einem jahrelangen Streit hatte Geltung verschaffen wollen. Deswegen waren nach dem Prinzip »Frei Schiff – frei Gut« auf neutralen Handelsschiffen selbst feindliche Waren, soweit es sich nicht eindeutig um kriegsbedeutsame Konterbande handelte, geschützt.

Nachdem im Petersburger Vertrag vom 9./20. März 1759 auf russische Initiative hin durch Rußland und Schweden, später auch durch Dänemark, der freie Seehandel in der Ostsee auch – sogar! – mit preußischen Häfen gesichert war, entfiel für Preußen der Grund für Kaperbriefe. Gleichzeitig erklärte Preußen aber auch, daß die Haff-Flottille nur Verteidigungszwecken diene, weshalb tatsächlich der Seehandel in der Ostsee von nun ab unbehelligt blieb. – Faktisch wurde auch in Nordsee und Mittelmeer die Kaperei unter preußischer Flagge schon 1759 wieder eingestellt. Friedrich II. gab aber erst im März 1760 ausdrücklich Befehl, die Kaperei zu beenden bzw. keine neuen Kaperbriefe mehr auszustellen.

Die ökonomischen Erwartungen, die Friedrich II. mit der Kaperei verbunden hatte, wurden enttäuscht: insgesamt erhielt die Staatskasse nur 11 091 Taler, was gegenüber den Feldzugskosten von 11 bis 12 Millionen Talern⁴⁵ marginal war. Die Asiatische Handlungskompanie hatte im Frieden zuvor »als Anerkennungsgebühr für sechs Chinareisen an den König 48 697 Taler« bezahlt⁴⁶. Größerer materieller Schaden, wie er von den Kaufleuten Stettins und Emdens befürchtet worden war, konnte verhindert werden. Auch völkerrechtlicher Schaden, wie er bei Verwicklungen mit den größeren Seemächten hätte entstehen können, blieb Preußen erspart.

Allerdings gab es infolge der Kaperei im Mittelmeer durch teilweise obskure Kapitäne noch langwierige Auseinandersetzungen z.B. mit Österreich, aber auch mit kleineren Inselstaaten. – Umgekehrt allerdings leistete Friedrich der Große gerade im Kontext der Kaperei einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung des Seevölkerrechts. Der Grundsatz »Frei Schiff – frei Gut« war am 21. November 1758 zu »Unfrei Schiff – frei Gut« erweitert worden. Dies ging in eine Verordnung vom 30. April 1781 ein, konnte aber erst 1856 allgemein-völkerrechtliche Anerkennung finden.

II. Seehandelspolitik – der zivile Aspekt

Friedrichs maritimes Denken und Handeln richtete sich, sofern es konstruktiv war, auf konkret-erfaßbare ökonomisch wirksame Bereiche⁴⁷. Anders als heute z.B. die Bundesrepublik Deutschland war Preußen im Zeitalter Friedrichs des Großen noch nicht existentiell auf Importe aus Übersee angewiesen. Seehandelspolitik war für Friedrich II. aus ökonomischen Gründen interessant: an den Gewinnen der Häfen und Handelsgesellschaften war der Staat beteiligt, d.h. wenn ökonomische Gründe ihn entscheidend zum Verzicht auf Seemachtpolitik bestimmten, veranlaßten sie den König umgekehrt gerade zu einer aktiven Seehandelspolitik. Deren Vorteile wollte er nutzen, möglichst ohne die Kosten mittragen zu müssen.

1. Häfen

Zur Zeit Friedrichs II. verfügte Preußen über nur kurze Küsten und nur wenige Häfen, von denen allein Stettin und Emden als bedeutsam bzw. entwicklungsfähig galten. Gerade Stettin galt Friedrichs besonderes Interesse: einerseits lag Stettin seiner Hauptstadt näher, hier kannte er die Verhältnisse daher sicherlich besser. Emden lag doch allzu fern; er nahm zweimal die beschwerliche Reise ans »Ende der Welt« (Friedrich, 1768) auf sich. Andererseits konnte der König gerade für Stettin hoffen, im Verbund verschiedener Maßnahmen »den Handel von Stettin auf Kosten desjenigen von Hamburg zu fördern«⁴⁸. Die Bedingungen der beiden Städte waren schon allein wegen ihrer Einbindung in die jeweilige »Infrastruktur des Hinterlandes« sehr unterschiedlich; im Testament von 1752 deutet Friedrich dies und die weiteren Ausbaumöglichkeiten an⁴⁹: Zollangleichungen oder gar Senkungen gegenüber jenem auf der Elbe, Kanalaus- oder -neubauten, Flußregulierungen und Hafenneubau an der Swinemündung. Ziel war es, den Handel auf der Oder und über Stettin zu fördern gegenüber jenem auf der Elbe und über Hamburg.

Mit Befriedigung hatte der König 1752 auch registriert, daß »die Häfen Pommerns [...] 56 000 Taler über den Etat hinaus eingenommen haben«. 1768 allerdings sah Friedrich für den Überseehandel von den Ostseehäfen aus keine großen Entwicklungsmöglichkeiten, solange nämlich die Handelsbilanz Preußens infolge des Mangels an exportfähigen Waren negativ sei. Durch die Errichtung neuer Manufakturen könnte dies besser werden. Dann erst bestände Aussicht auf eine Neubelebung des Handels, für den der König an gleicher Stelle weitreichende Ideen entwickelte. Stettin sollte als »Drehscheibe« ausgebaut werden, wofür der ansonsten sehr sparsame König 140 000 Taler auszugeben bereit war. Solche Investitionen waren auch deshalb notwendig, weil Stettins Stellung als Handels- und Umschlagplatz im Siebenjährigen Krieg gegenüber Hamburg erheblich gelitten hatte, nachdem sich vorher schon die Maßnahmen des preußischen Königs durchaus positiv für Stettin ausgewirkt hatten.

Dem seit 1744 zu Preußen gehörenden Emden⁵⁰ galt zwar auch das Interesse Friedrichs. Emden war aber weniger wichtig als Glied im Verbund zwischen Binnenwirtschaft und Außenhandel; vielmehr lag seine Bedeutung vor allem in seiner Funktion als Sitz mehrerer privater Seehandelsgesellschaften, für die Emden Ausrüstungs-, Abgangs- und Heimkehrhafen war. Ungeachtet einiger Einzelaspekte, in denen er Friedrichs Wirken für Emden und Ostfriesland bzw. deren Wirtschaft sehr kritisch sieht, stellt Bokeloh dem preußischen König insgesamt ein gutes Zeugnis aus: »Es ist keine Frage, daß die Einverleibung in Preußen für Ostfriesland von großem Vorteil gewesen ist«⁵¹. Hierfür war entscheidend, daß Friedrich der Große die Rolle seiner Seehäfen – und damit eben auch Emdens – als wichtiges Glied der angestrebten Entwicklung der Wirtschaft seines Reiches und damit der Wohlfahrt sowohl der Staats- und Kriegskasse, als auch der Bürger erkannt hatte. Die bedeutende Funktion leistungsfähiger Seehäfen im Zusammenwirken von Außenhandel und binnenwirtschaftlicher Entwicklung hat Friedrich II. wahr-

scheinlich besser erkannt und auch gefördert als die meisten Politiker nach ihm in Deutschland. Im Testament von 1752 gibt er hierfür ein bemerkenswertes Beispiel, wenn er seinen Einsatz für die »Emdener Orientkompanie« u.a. damit begründet, »5. endlich, indem wir den Handel von Emden mit dem von Stettin verbinden, werden die Unternehmungen unserer Kaufleute weitaus beträchtlicher und Stettin könnte einen Teil des Hamburger Handels nach Polen, Böhmen und Mähren übernehmen«⁵².

2. Handelsgesellschaften

Im Testament von 1752 äußert sich Friedrich II. ausführlich zu den Beweggründen, die ihn zum Privileg für eine »Orientkompanie«, womit die »Königlich Preussische Asiatische Handlungskompanie« von 1750 (1751) gemeint war, veranlaßten:

»1. weil dies den Privatleuten das Mittel in die Hand gibt, ihre Kapitalien mit mindestens 20 Prozent, selbst mit 50 Prozent Gewinn anzulegen, 2. weil durch diesen Handel die Anweisungen der Kompanie, sobald sie in Umlauf kommen, die Zahlungsmittel verdoppeln, 3. weil es ein Zweig des holländischen Handels ist, den wir dadurch erwerben, 4. weil wir mittels dieser Kompagnie alle Arten von Drogenwaren aus Indien billiger kaufen können als im Augenblick aus zweiter Hand«⁵³.

Primär scheinen hier die Interessen der Emdener Kaufleute den König zu bewegen; ähnlich hört es sich im Oktroy von 1772 für die Seehandlungsgesellschaft, kurz Seehandlung genannt, an. »Indem Wir unablässig bemüht sind, für das Glück und den Wohlstand Unserer Unterthanen zu sorgen, so bemerken Wir, wie vorteilhaft es ihnen sein würde, von Unseren Häfen die Häfen von Spanien und aller anderen Plätze zu beschiffen, wo sich vernünftige und sichere Aussichten zu einem tüchtigen Gewinn von Aus- und Einfuhr für unseren Staat vorfinden möchten«⁵⁴. Nicht anders als heute war auch zu Friedrichs Zeiten der Staat am Gewinn von Handelsgesellschaften direkt beteiligt, und darauf zielten die Oktroys. Aber doch nicht nur: 1765 hatte Friedrich die »Oktroyierte Nutzholz-Handlungskompanie« genehmigt, die nicht nur Holz exportierte, sondern auch Schiffe baute. Hier ging es Friedrich auch um den komplexen Nutzen des Seeschiffbaus, den er richtig einzuschätzen mußte:

»Und könntet Ihr den Seeschiffbau zu Havelberg nur immer weiter poussieren, so viel als tunlich, denn wir gewinnen dabei auf doppelte Weise; erstlich werden wir unser Holz desto besser los, und zum anderen wird ein so sehr ansehnliches jährlich für Arbeitslohn, und für die übrigen Zutaten im Lande verdient, die Sache ist also recht sehr gut, und kann mit diesem Schiffbau nur immer fortgefahren werden«⁵⁵.

Dies geschah allerdings nicht; vielmehr verfiel dieser Zweig maritimen Handelns nach dem Tode Friedrichs II. ebenso schnell wie die Seehandlung. Die Seehandlungsgesellschaft war 1772 mit Sitz erst in Stettin, später in Berlin als staatliches Handelsinstitut gegründet worden. Sie sollte – auch durch eigene Aktivitäten – den überseeischen Handel Preußens in und aus der Ostsee heraus fördern. Während der Regierungszeit Friedrichs des Großen verzeichnete sie auch erhebliche Erfolge, allerdings riß diese gute Entwicklung schon im Todesjahr des Königs ab, ob-

wohl sie doch erst 1783 mit 14 Schiffen in ihrem Besitz ihren Höchstbestand erreicht hatte. Ganz offensichtlich war für die Existenz preußischer Seehandlungsgesellschaften im weitesten Sinne das persönliche Interesse nicht nur der Kaufleute, sondern eben des Königs selber entscheidend. Aber hierauf konnten sich die Emdener Kaufleute nur anfänglich abstützen. Nachdem die Bengalische Kompanie kurz nach ihrer Gründung (1753) bei absoluter Erfolglosigkeit eingegangen, die Asiatische Kompanie im Siebenjährigen Krieg aufgelöst worden war, hatte auch die erste Neugründung einer Handelsgesellschaft (Levantinische, 1765) keine lange Lebensdauer. Sie wurde 1769 aufgelöst, und im Testament von 1768 findet sich auch die Erklärung dafür – der König war in seinen Erwartungen sehr viel zurückhaltender geworden. Hier erwähnt er Stettin und den über diesen Hafen möglichen Handel. Emden aber und der etwa von hier ausgehende Handel werden – aber nur sehr knapp – angesprochen, und vor allem: »Französische Kaufleute gründen dort eine Ostindienkompagnie. [...] Diese Kompagnie kann also nützlich werden. Ich möchte jedoch nicht unseren Rentnern raten, ihr Geld anzulegen, weil sie in Kriegszeiten stets gefährdet ist⁵⁶.« In Emden scheiterten diese und weitere Handelsgesellschaften; allein die schon erwähnte Seehandlung war erfolgreich. Die aber residierte in Stettin mit enger Anlehnung an Berlin.

Die Emdener Handelsgesellschaften scheiterten vor allem wegen der politischen und geographischen Gegebenheiten: die Nachbarschaft zu Holland und die Konkurrenz mit England waren doch zu große Hemmnisse für Handelsbestrebungen ohne große Tradition, die ja auch Erfahrung eingeschlossen hätte. Erst als Holland durch England in den Krieg um die Unabhängigkeit der jungen Vereinigten Staaten von Amerika hineingezogen wurde, eröffnete sich ab 1781 eine neue Gelegenheit für eine Emdener Handelsgesellschaft, die aber an der Unfähigkeit ihrer Betreiber scheiterte⁵⁷.

Allein die Emdener Heringskompanie⁵⁸ bildete einen Sonderfall. Sie wurde erst nach dem Siebenjährigen Krieg gegründet und profitierte geradezu vom Interesse des Königs, das sich in »jährlichen Zahlungen der königlichen Kasse« ausdrückte – während doch dessen Interesse bei allen anderen Gesellschaften gerade auf Einnahmen aus den Gesellschaften für seine Staats- und vor allem Kriegskasse gerichtet war! Der entscheidende Unterschied der Heringskompanie gegenüber allen anderen Gesellschaften lag in deren konkretem Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung – zuletzt fast aller preußischen Provinzen! – mit dem Nahrungsmittel Hering. Die Heringskompanie verfügte über einen ständig wachsenden Schiffsbestand und wirkte so zusätzlich – und ganz im Sinne des Oktroys für die Nutzholz-Handlungskompanie – positiv auf Zulieferbetriebe und Beschäftigungszahlen, ja, sogar auf die Einwohnerzahlen Emdens. Gerade am Beispiel der Emdener Heringskompanie wird deutlich, daß die Zuwendung königlicher Aufmerksamkeit und Einflußnahme ziemlich direkt abhing vom realistisch-erwartbaren Nutzen der jeweiligen Unternehmung für die wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtstaates, der Region und für die Untertanen. Bei den Handelsgesellschaften »war der Staat nur am Gewinn, nicht aber am Risiko beteiligt. Bei der Heringskompanie handelt[e] es sich um eine staatliche Versorgungsaufgabe«⁵⁹, der sich der König

nicht entzog. Insgesamt gesehen hat er die zivilökonomischen Möglichkeiten, die ihm die kurzen Küsten seines Reiches boten, erkannt und konsequent genutzt. Daß er dabei nicht altruistisch vorging, kann man ihm nicht vorwerfen.

3. Seerecht und internationale Verträge

Dabei waren dem König schon früh die Grenzen maritimen Handelns auch nur im kleinsten Rahmen vor Augen geführt worden, und zwar sehr deutlich und von der Seemacht allerersten Ranges, nämlich England. Ohne selbst auch nur über bescheidenste Seemachtmittel zu verfügen, focht Friedrich elf Jahre lang mit England einen Streit⁶⁰ um maritime Fragen grundsätzlicher Art aus – und machte sich um die Entwicklung des Völkerrechts im Seekrieg verdient. Letztlich ging es darum, dem vernünftigen Recht des Schwächeren gegen das positive Recht des Stärkeren Geltung zu verschaffen.

Entgegen mündlicher Zusagen der englischen Regierung hatten englische Kaper 1745 preußische Handelsschiffe aufgebracht und den Handel entscheidend behindert. Darüber hinaus stellte sich auf Klagen der preußischen Regierung die englische Regierung auf den Standpunkt, sie könne hier nicht tätig werden, da die Sache gerichtsanhängig sei und sie in die juristische Abwicklung der Streitfälle nicht eingreifen dürfe. Zuständig für Fragen der Kaperei und Konterbande seien selbstverständlich englische Gerichte, und die Beweislast liege bei den preußischen Kapitänen. Friedrichs Ziel war es, daß die englische Regierung den preußischen Kaufleuten den entstandenen Schaden ersetzen sollte. Als sich die englische Regierung weigerte, behielt der preußische König die Einkünfte aus den Herzogtümern Ober- und Niederschlesien ein, die Preußen nach dem Gewinn Schlesiens an Stelle des Hauses Habsburg an England zu zahlen sich verpflichtet hatte. Diesem Pfand in seiner Hand verdankte es Friedrich II., daß die Seemacht England sich auf einen Briefwechsel über Seerechtsfragen mit ihm, dem König eines relativ jungen und ja auch noch nicht allzu bedeutenden Kontinentalstaates einließ. Und der Notwendigkeit für England, im absehbaren Konflikt mit Frankreich in Nordamerika einen Verbündeten auf dem europäischen Kontinent zu haben, verdankte Friedrich II. das Einlenken Englands. Im Zusammenhang mit der Konvention zu Westminster erklärte sich England zur Zahlung von 20 000 Pfund Sterling bereit, die der preußische König ausdrücklich ohne viel Aufhebens⁶¹ an die betroffenen Kaufleute weiterzugeben befahl. Allerdings: »Die Vernunft der Sache hatte in einem einzelnen Falle nur gesiegt.« Darüber hinaus erkannte England ein neues Seevölkerrecht noch nicht an.

Friedrich der Große hatte in diesem Streit Gespür bewiesen für eines der Hauptprobleme der Seefahrt und damit auch des Seehandels: die Freiheit der Meere. Indem ihm dieses Problem durch England, also die Seemacht ersten Ranges, vorgeführt wurde, war er gezwungen, entweder sofort nach deren Bedingungen einzulenken oder mit vollem Engagement um den absoluten Erfolg zu kämpfen. Ohne Rechtssicherheit auf dem Meer, wo kein Staat seinen Untertanen verzugslos beistehen und ihm Recht verschaffen kann, ist Handel nicht möglich. Darauf aber

kam es Friedrich II. ja gerade an, und er hatte sich diesem Thema gerade in der Friedensphase vor dem Siebenjährigen Krieg besonders verschrieben. Denn kein Kaufmann wird sich dem zusätzlichen Risiko der Rechtsunsicherheit auf der hohen See aussetzen, muß er doch schon das Risiko der Seefahrt an sich tragen. Gerade weil Friedrich II. sich aus guten Gründen entschlossen hatte, keine Kriegsflotte zu haben, damit also auf jegliche auch noch so geringe Sanktionsmöglichkeit bei Rechtsverstößen auf der hohen See von vornherein verzichtet hatte, mußte ihm daran gelegen sein, das Risiko der Rechtsunsicherheit für seine Kaufleute auch gegenüber der ersten Seemacht zu minimieren. Nur so konnte er hoffen, die Flagge seines Staates auch durch andere, kleinere Seemächte geachtet zu sehen.

Dem Ziel, der Flagge Preußens auf See Geltung und damit den preußischen Kaufleuten Handelsmöglichkeiten bei maximaler Rechtssicherheit zu verschaffen, diente auch die Beteiligung Preußens an der bewaffneten Seeneutralität⁶² von 1781 bis 1783 im Zusammenhang des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges und dessen Auswirkungen auf Europa. Hauptanliegen der bewaffneten Seeneutralität war das Prinzip »Frei Schiff – frei Gut«, wonach auf neutralen Schiffen alle Waren, auch der kriegsbeteiligten Staaten, sofern es sich nicht um Konterbande handelte, befördert werden konnten. Da Holland durch eine gleichsam präventive Kriegserklärung Englands daran gehindert war, sich an der bewaffneten Seeneutralität zu beteiligen, konnte der benachbarte ostfriesische Seehandel wesentliche Teile des ehemals holländischen Handels übernehmen⁶³.

Das große Interesse Friedrichs II. an friedlichem Seeverkehr aller Seehandelsstaaten, seien sie nun kleine oder große Seemächte oder auch »nur« Kontinentalmächte, war also nicht eine nur vorübergehende, vielleicht auf »jugendlichen Elan« zurückzuführende Angelegenheit der Anfangszeit seiner Regierung. In der Endphase seiner Regierungszeit trug er diesem Interesse nicht nur mit der Beteiligung an der bewaffneten Seeneutralität Rechnung, sondern er verlieh ihm auch mit dem erst 1785 endlich abgeschlossenen Freundschafts- und Handelsvertrag mit den jungen Vereinigten Staaten von Amerika⁶⁴ Ausdruck. Dieser Vertrag garantierte zwischen den Vertragsparteien sogar noch für den Kriegsfall Entschädigungen für konfiszierte Konterbande! Von einem eventuellen Krieg zwischen beiden Staaten sollte die zivile Schifffahrt nicht betroffen sein, womit zwar vorübergehender Praxis entsprochen wurde, der Idealzustand des Friedens auch im Krieg für die Zukunft aber doch nicht erreicht wurde.

Bemerkenswerterweise beginnt die »Sammlung diplomatischer Noten und anderer Urkunden, zusammengestellt im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes« zum »Seekriegsrecht im Weltkriege« mit dem Artikel XII dieses preußisch-amerikanischen Vertrages vom 10. September 1785. Die Beamten des letzten regierenden Nachfahren Friedrichs des Großen beriefen sich ständig auf diesen Vertrag und die Folgeverträge von 1799 und 1828, als es im Ersten Weltkrieg in der Auseinandersetzung mit den USA um Seerechtsfragen, um Rechte und Pflichten der Kriegführenden und der Neutralen ging. Bekanntermaßen endeten diese Streitereien im »uneingeschränkten U-Bootkrieg«, in dem dann die Idealbestimmungen des Vertrages von 1785 nicht angewendet wurden. Angesichts der

Fortentwicklung sowohl der Waffentechnik, insbesondere in Gestalt des Unterseebootes, als auch des Kriegsvölkerrechts resp. der Kriegspraxis wirkt die Hoffnung auf Berücksichtigung eines etwa 130 Jahre alten Vertrages fast träumerisch und als verstecktes Einverständnis erkannter Aussichtslosigkeit. Nachdem das Deutsche Reich nicht zuletzt wegen der Mißachtung des Vermächtnisses Friedrichs II., in Seemachtfragen zurückhaltend zu sein, in die »Gefangenschaft« einer Seemacht ersten Ranges und in den Weltkrieg geraten war, wirkt die Vorstellung geradezu grotesk, der letzte Vertrag Friedrichs II. hätte das Schlimmste in diesem Krieg, nämlich die Gegnerschaft der USA und damit die Niederlage im Seehandelskrieg, verhindert.

III. Friedrich der Große – landgebunden handelnd, seeorientiert denkend

Nur eine sehr verengte Betrachtungsweise macht es möglich, die Epoche Friedrichs des Großen als irrelevant für die deutsche Marinegeschichte im weitesten Sinne zu bezeichnen. Auch das Urteil eines Zeitgenossen des preußischen Königs, wonach »der Einfluß, den Handel und Seefahrt heute auf die politischen Systeme Europas haben, [...] für ihn etwas völlig Unbekanntes [ist]«⁶⁵, ist grundfalsch. Ganz im Gegenteil zu der Beobachtung dieses und auch späterer Zeitgenossen hat sich Friedrich II. von Anfang bis Ende seiner Regierungszeit immer wieder und gründlich mit maritimen Fragen im weitesten Sinne befaßt und auseinandergesetzt. Nicht nur aus ökonomischen Gründen lehnte er eine mittlere oder gar große Kriegsflotte für Preußen zu seiner Zeit und auch in Zukunft ab. Dieses zum Diktum für seine Nachfolger erhobene Fazit zog Friedrich II. aus der Analyse der politischen, geostrategischen und ökonomischen Situation Preußens. Hier sah er auf Dauer keine wesentliche Änderung – und sie trat auch nicht ein. Die Lage Preußens und Deutschlands im Zeitalter Friedrichs des Großen zu den Weltmeeren und Welthandelsstraßen ist ja von der des Deutschen Reiches und Deutschlands im 20. Jahrhundert wenig unterschiedlich.

Die Analyse dieser Daten hinderte Friedrich II. aber nicht daran, eine aktive Seehandelspolitik zu betreiben. Gerade die ökonomische Situation Preußens und die antizipierten Möglichkeiten und Gewinne veranlaßten ihn hierzu. Als sich Erfolge einstellten, bewog ihn dies dann nicht zur Revision der ersten Erkenntnis, wonach Seemachtpolitik mit militärischen Mitteln Preußens Aufgabe nicht sein könne. Friedrich II. ließ sich nicht zu einer Flotte verleiten, nur weil er sie sich – vielleicht! – leisten konnte, sie deshalb aber noch lange nicht nützlich sein mußte.

Nicht etwa Unverständnis für maritime Fragen im umfassendsten Sinne führte Friedrich II. nur zufällig zu der richtigen Erkenntnis, wonach Mäßigung in der Seemachtpolitik bei gleichzeitiger Zielstrebigkeit in der Seehandelspolitik für Preußen der richtige Weg sei. Preußen blieb nicht zufällig »nur« Landmacht resp. wurde wegen eines Versäumnisses Friedrichs des Großen nicht auch Seemacht. Vielmehr trug der König mit seiner pragmatisch-prognostischen Haltung in maritimen Fra-

gen, soweit sie den militärischen Aspekt betrafen, sehr einfühlsam realitätsbezogen den Gegebenheiten Preußens und später Deutschlands als Kontinentalstaat mit maritimen Interessen, ja, Abhängigkeiten, Rechnung. Nur bei oberflächlicher Betrachtung handelte er ausschließlich landgebunden; tatsächlich bewies er tiefgehendes Verständnis für Bedingungen und Möglichkeiten maritimen Handelns von der »schmalen« Basis seines Staates aus. So spricht viel für die Richtigkeit der eingangs nur vorsichtig und unter Vorbehalt formulierten These vom ganz anderen Verlauf der Geschichte Deutschlands, Europas, ja, der Welt für den Fall, daß man sich in Deutschland mit den »maritimen Gedanken« Friedrichs des Großen ernsthaft befaßt hätte. Man stelle sich nur vor: Deutsch-britisches Bündnis statt Zweibund und Flottenrivalität ...! Wohlbegründete Vorbehalte setzen derartigen »Vergangenheitsspekulationen« schnell ein Ende. Für Gegenwart und Zukunft aber haben jene, die sich um maritimes Bewußtsein in und für Deutschland sorgen, in Friedrich dem Großen eine Berufungsinstanz für Ausmaß und Qualität dessen, was für Deutschland an maritimem Denken und Handeln möglich und notwendig ist. Die für Import und Export unabdingbaren Seeverbindungen werden am besten geschützt durch 1. kodifiziertes, vor allem weltweit respektiertes Seerecht, 2. durch das Bündnis mit Seemächten.

Friedrich der Große hatte in der Zeit seiner schwersten Bewährungsprobe eine Seemacht als Bündnispartner, dessen Wert er zu Recht hoch einschätzte. Damit unserem Staat heute und zukünftig die höchste Bewährungsprobe des Krieges erspart bleibt, sind wir mit Seemächten verbündet – und müssen selber auch einen Beitrag zur Verteidigung der Seewege leisten, wodurch aber die Verteidigung unserer Landesgrenzen nicht beeinträchtigt werden darf. Zur kooperativen Verteidigung unserer Landesgrenzen als Bündnisgrenzen auch durch unsere Bündnispartner stimulieren wir diese u.a. durch unseren maritimen Bündnisbeitrag⁶⁶. Dabei können wir es im Gegensatz zu Friedrich dem Großen nicht auf improvisierte Verteidigungsmaßnahmen ankommen lassen; aber in Übereinstimmung mit ihm vermeiden wir eine Zersplitterung unserer Kräfte und konzentrieren uns auf das Notwendige, nicht auf das Wünschbare.

Daran hat sich auch unter den Bedingungen des überwundenen Kalten Krieges und Ost-West-Gegensatzes nichts geändert. Der Einsatz der Deutschen Marine ist weiterhin Bündnis- oder UN-Einsatz sowie, ganz in der Nachfolge Friedrichs des Großen, Ausdruck einer maritimen Politik der Mäßigung⁶⁷.

Anmerkungen

¹ Vizeadmiral a.D. Prof. Friedrich Ruge zum Gedächtnis! – »Mit einem Gespräch über die Behandlung der Seemachtprobleme in den Politischen Testamenten Friedrichs des Großen begann vor zehn Jahren der Gedankenaustausch zwischen Admiral Ruge und mir.« – So Karl-Erich Born in seiner »Vorbemerkung« zu dem Aufsatz Die Politischen Testamente Friedrichs des Großen, in: Seemacht und Geschichte. Festschrift zum 80. Geburtstag von Friedrich Ruge, hrsg. vom Deutschen Marine-Institut, Bonn-Bad Godesberg 1975, S. 13–28. Diese »Vorbemerkung« war der erste Anhalt, mit dem die Untersuchungen zu diesem Aufsatz begannen. – Frau Rath (Bibliothek

- der Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg) danke ich für ihre ideenreichen Bemühungen bei der Literaturbeschaffung. – Der vorliegende Beitrag ist ein durchgesehener Wiederabdruck aus: Friedrich der Große und das Militärwesen seiner Zeit. Mit Beitr. von Johann Christoph Allmayer-Beck [u.a.], Herford, Bonn 1987 (= Vorträge zur Militärgeschichte, 8), S. 93–119.
- 2 Reinhold Koser, Der Große Kurfürst und Friedrich der Große in ihrer Stellung zu Marine und Seehandel, in: Marine-Rundschau (1904), S. 397–411, hier S. 104.
 - 3 Paul Heinsius, Deutsche Flotten im 17. und 18. Jahrhundert, in: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart, von E.[lmer] B. Potter und Chester W. Nimitz, deutsche Fassung hrsg. im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung von Jürgen Rohwer, München 1974, S. 48–53.
 - 4 Gerhard Bidlingmaier, Seegeltung in der deutschen Geschichte, Darmstadt 1967.
 - 5 Ludwig Glatzel, KAdm. z.D., Der Siebenjährige Krieg zu Lande und zu Wasser, in: Marine-Rundschau (1912), S. 186–200; Gerhard v. Janson, Friedrich der Große und die Marine der Gegenwart, ebd., S. 232 f.; Johann Friedrich Meuss, KzS a.D., Friedrich der Große und die Gründung der Seehandlung, ebd., S. 220–231.
 - 6 Vgl. R. Krauel, Preußische Kaperei im Siebenjährigen Kriege, in: Marine-Rundschau (1911), S. 157–173, 297–312.
 - 7 Vgl. Koser, Der Große Kurfürst (wie Anm. 2).
 - 8 Vgl. E. Hermann, Die Rolle der Seemächte in der Ostsee während des Siebenjährigen Krieges 1756 bis 1763, in: Marine-Rundschau (1940), S. 257–274, 331–341.
 - 9 Vgl. Dieter Stockfisch, Ein König – seiner Zeit voraus. Zum 200. Todestag Friedrichs des Großen, in: Marineforum (1986), S. 256–258.
 - 10 Klaus Abel, Der Begriff »Seemacht« im politischen und militärischen Denken Friedrichs des Großen, dargestellt am Siebenjährigen Krieg, Hamburg 1969 (unveröffentlicht); W. Altekrüger, Der Begriff »Seemacht« in den politischen und militärischen Vorstellungen Friedrichs des Großen, Hamburg 1969 (unveröffentlicht); H. Schubart, Der Begriff der Seemacht im politischen und militärischen Denken Friedrichs des Großen. Eine Analyse seiner Handelspolitik, Hamburg 1969 (unveröffentlicht).
 - 11 Vgl. Wolfgang Petter, Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz, in: Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 bis 1939, hrsg. vom MGFA, Bd 4, Abschnitt VIII, München 1979, S. 13–262, hier S. 117.
 - 12 Die politischen Testamente der Hohenzollern, hrsg. von Richard Dietrich, München 1981, hier S. 270 (Politisches Testament von 1768).
 - 13 Ebd., S. 246 (Politisches Testament von 1752).
 - 14 Ebd., S. 245–247.
 - 15 Ebd., S. 247.
 - 16 Ebd., S. 270.
 - 17 Darauf weist auch Born, Die Politischen Testamente (wie Anm. 1) hin.
 - 18 Friedrich der Große, Die Werke Friedrichs des Großen, 10 Bde mit Illustr. von Adolph v. Menzel, hrsg. von Gustav Berthold Volz, Berlin 1912–1914, hier Bd 7, S. 215.
 - 19 Ebd.
 - 20 Ebd., S. 225.
 - 21 L.U. Scholl, Die Schifffahrt, in: Panorama der Fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch, hrsg. von Jürgen Ziechmann, Bremen 1985, S. 641–646, hier S. 641.
 - 22 Vgl. zum Folgenden Johann Gustav Droysen, Projekte zu einer preußischen Flotte, 1751, in: Monatsberichte der Königlich Preussischen Akademie der Wissenschaften zu Berlin aus dem Jahre 1881 (gelesen am 6. Januar), Berlin 1882 und Hans Szymanski, Brandenburg-Preußen zur See 1605 bis 1815, Leipzig 1939, S. 95.
 - 23 Vgl. zum Folgenden Glatzel, Der Siebenjährige Krieg (wie Anm. 5) und Julian S. Corbett, England in the Seven Years' War. A Study in Combined Strategy, 2 vols., London 1918 (reprint 1973), insb. Bd 1, S. 139 ff., 254 ff., 282 ff.
 - 24 Vgl. Friedrich der Große, Politische Correspondenz Friedrichs des Großen, hrsg. von Reinhold Koser [et al.], 46 Bde, Berlin 1979 bis 1993, hier, Bd 15, S. 199 und Die Werke (wie Anm. 18), Bd 3, S. 173 f., »Denkschrift für England«, vom 26.7.1756.
 - 25 Vgl. Glatzel, Der Siebenjährige Krieg (wie Anm. 5), S. 196.

- ²⁶ Ebd., S. 200.
- ²⁷ Geschichte des Siebenjährigen Krieges, in: Die Werke (wie Anm. 18), Bd 4, S. 180.
- ²⁸ Vgl. Corbett, England (wie Anm. 23), Bd 1, S. 147, sowie insb. S. 153 ff.!
- ²⁹ Vgl. zum Folgenden Hermann, Die Rolle der Seemächte (wie Anm. 8).
- ³⁰ Geschichte des Siebenjährigen Krieges, in: Die Werke (wie Anm. 18), Bd 3, S. 156; zum Problem der Entsendung eines englischen Geschwaders in die Ostsee vgl. Corbett, England (wie Anm. 23), Bd 1, S. 147 ff.
- ³¹ Die Werke (wie Anm. 18), Bd 3, S. 207; vgl. auch zu Friedrichs Enttäuschung »Rechtfertigung meines politischen Verhaltens«, ebd., S. 209–215, insb. S. 214 und Anm. 4, ebd., sowie Anm. 1 auf S. 209.
- ³² Ebd., Bd 4, S. 27 f., schreibt Friedrich über die Ereignisse in Pommern im Jahre 1759 – erwähnt aber die Haff-Flottille nicht.
- ³³ Ebd., S. 255; vgl. auch Otto Altenburg, Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine in Stettin, 2. Aufl., Karlsruhe 1936; Szymanski, Brandenburg-Preußen (wie Anm. 22), S. 95 ff.; Alfred Tesdorpf, Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse, Kiel, Leipzig 1889, S. 13, mit der Wiedergabe des offiziellen Berichtes aus den Akten.
- ³⁴ K.M. Sulicki, Der Siebenjährige Krieg in Pommern und in den benachbarten Marken, Berlin 1867, S. 242.
- ³⁵ Vgl. Hermann, Die Rolle der Seemächte (wie Anm. 8), S. 339 ff.; vgl. Tesdorpf, Geschichte (wie Anm. 33), S. 13 ff.; hier werden 603 Mann Besatzung genannt.
- ³⁶ Die Kriege Friedrichs des Großen, hrsg. vom Großen Generalstab, Teil III: Der Siebenjährige Krieg 1756 bis 1763, Bd 11, Berlin 1912, S. 251; das nächste Zitat ebd., S. 252.
- ³⁷ Sulicki, Der Siebenjährige Krieg (wie Anm. 34), S. 245.
- ³⁸ Vgl. z.B. für das Kreuzergeschwader Geoffrey M. Bennett, Die Seeschlachten von Coronel und Falkland und der Untergang des deutschen Kreuzergeschwaders unter Admiral Graf Spee, München 1980, S. 184 – aber auch ebd., Anm. 95! Für den Untergang der »Scharnhorst« Bidlingmaier, Seegelung (wie Anm. 4), S. 259, und für den Untergang der »Bismarck« Gerhard Bidlingmaier, Einsatz der schweren Kriegsmarineneinheiten im ozeanischen Zufuhrkrieg, Neckargemünd 1963, S. 230.
- ³⁹ Politische Correspondenz (wie Anm. 24), Bd 15, S. 253.
- ⁴⁰ Glatzel, Der Siebenjährige Krieg (wie Anm. 5), S. 198.
- ⁴¹ Vgl. Hermann, Die Rolle der Seemächte (wie Anm. 8), S. 403.
- ⁴² Zum Folgenden vgl. Krauel, Preußische Kaperei (wie Anm. 6) und Szymanski, Brandenburg-Preußen (wie Anm. 22), S. 105–108.
- ⁴³ Krauel, ebd., S. 161.
- ⁴⁴ Zit. nach Krauel, ebd., S. 170; zur nachfolgenden Summe vgl. Krauel, ebd., S. 310 f.
- ⁴⁵ Reinhold Koser, Geschichte Friedrichs des Großen, 3 Bde, Stuttgart, Berlin 1921–1925, hier Bd 3, S. 363 (zusätzlich zum Friedensetat von ca. 5,5 bis 8,3 Mio. Talern, vgl. hierzu ebd., S. 365).
- ⁴⁶ Szymanski, Brandenburg-Preußen (wie Anm. 22), S. 129.
- ⁴⁷ Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt: An den deutschen Binnentourismus zum Nord- und Ostseestrand (und an den sich daraus z.B. im Wege der Kurtaxe ergebenden Gewinn für den Staat!) hat der preußische König überhaupt nicht gedacht. Ganz im Gegenteil ließ er eine Eingabe von 1783 des Pastors Gerhard Otto Christoph Janus (sic!) von Juist (nicht von Norderney!) unbeantwortet. So ist Friedrich der Große jedenfalls nicht schuld daran, daß sich das maritime Denken der Deutschen allein auf den Strand beschränkt. Vgl. »Saison am Strand, Badeleben an Nord- und Ostsee, 200 Jahre«, Katalog zur Ausstellung des Altonaer Museums in Hamburg, Norddeutsches Landesmuseum, 16.4.1986–31.8.1986, Herford 1986, S. 14–17.
- ⁴⁸ Die Politischen Testamente (wie Anm. 12), S. 139, Testament von 1752.
- ⁴⁹ Ebd., S. 146 f.; zum folgenden vgl. ebd., S. 272 f.
- ⁵⁰ Siehe dazu und zum folgenden Abschnitt die Dissertation von Karl-Heinz Bokeloh, Emders Wirtschaftsgeschichte 1744 bis 1806. Preußischer Absolutismus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in einer Randprovinz, Phil. Diss. Tübingen 1984. – Herrn Prof. Dr. Karl-Erich Born gilt mein besonderer Dank, daß er mir ein Exemplar dieser Arbeit zur Verfügung stellte!
- ⁵¹ Ebd., S. 157.
- ⁵² Die Politischen Testamente (wie Anm. 12), S. 154.
- ⁵³ Ebd., S. 153 f.

- ⁵⁴ Zit. nach Meuss, Friedrich der Große (wie Anm. 5), S. 220; vgl. zur Seehandlung insg. Meuss, ebd., sowie Szymanski, Brandenburg-Preußen (wie Anm. 22), S. 123 ff., das nachfolgende Zitat ebd., S. 127, zum Schicksal aller Handelsgesellschaften Bokeloh, Emders Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 50), S. 80 ff.
- ⁵⁵ Kgl. Kabinettsorder vom 2.5.1780 an den Minister v. d. Schulenburg-Kehnert, zit. nach Szymanski, Brandenburg-Preußen (wie Anm. 22), S. 127.
- ⁵⁶ Die Politischen Testamente (wie Anm. 12), S. 273.
- ⁵⁷ Vgl. Reinhard Bruhns, Emdens Seefahrt: historische Plauderei, Emden, S. 93 f. (sehr knapp) und Bokeloh, Emders Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 50), S. 80 ff.
- ⁵⁸ Vgl. zur Heringskompanie Bokeloh, ebd., S. 83 ff.; Bruhns, Emdens Seefahrt (wie Anm. 57), S. 94 ff., das anschl. Zitat Bokeloh ebd., S. 160.
- ⁵⁹ Bruhns, ebd., S. 96.
- ⁶⁰ Vgl. zum Folgenden vor allem Friedrich Adolf Trendelenburg, Friedrichs des Großen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg (Vortrag, gehalten am 25.1.1866 in der Akademie der Wissenschaften), in: Trendelenburg, Kleine Schriften erster Teil, Leipzig 1871, S. 248–272; auch Manfred Schlenke, England und das Friderizianische Preußen 1740 bis 1763. Ein Beitrag zum Verhältnis von Politik und öffentlicher Meinung im England des 18. Jahrhunderts, Freiburg, München 1963, S. 308, Anm. 191; Die Werke (wie Anm. 18), Bd 3, Geschichte des Siebenjährigen Krieges, S. 26. Höchst aufschlußreich sind die Ausführungen Schlenkes zur Einschätzung preußischer Seemacht (Ambitionen) durch die englische Öffentlichkeit. Demnach machte man sich anlässlich des hier anstehenden Streites eben nicht nur über die »Baby-Flotte« lustig, wie Scholl wiederholt (Scholl, Die Schifffahrt [wie Anm. 21], S. 641, und Scholl, Flotte und Schifffahrt, in: Preußens großer König, hrsg. von Wilhelm Treue, Freiburg, Würzburg 1986, S. 113) hervorhebt. Vielmehr berichtet Schlenke von hysterischen Reaktionen und »Stürmen in der Öffentlichkeit«. Insgesamt ein erstaunliches Beispiel absoluter Fehleinschätzungen infolge ungenauer Kenntnisse.
- ⁶¹ Vgl. Trendelenburg, Friedrichs des Großen Verdienst (wie Anm. 60), S. 257, das nachfolgende Zitat, ebd., S. 266; vgl. auch Geschichte des Siebenjährigen Krieges, in: Die Werke (wie Anm. 18), Bd 3, S. 33.
- ⁶² Vgl. Koser, Der Große Kurfürst (wie Anm. 2); zum Gesamtthema jenes Krieges vgl. Rudolph Rittmeyer, Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung; mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts, Bd 2: 1793 bis 1793, Berlin 1911, S. 207–416, insb. S. 298, 320 ff.
- ⁶³ Bokeloh, Emders Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 50), S. 79; Bruhns, Emdens Seefahrt (wie Anm. 57), S. 93 f. – allerdings verhinderte die Untüchtigkeit Emders Kaufleute den möglichen Gewinn.
- ⁶⁴ Text in: The Consolidated Treaty Series, ed. by C. Perry, vol. 49: 1783–1786, New York 1969, S. 331–354 (für die Beschaffung danke ich Herrn FKpt Dr. Frank Nägler); vgl. auch Trendelenburg, Friedrichs des Großen Verdienst (wie Anm. 60), S. 269 ff.; P. Kruse, Die Vereinigten Staaten von Amerika (Kap. 2: Die Beziehungen zwischen den USA und Preußen), in: Panorama (wie Anm. 21), S. 908–921. – Für den Hinweis auf die »Fernwirkung« des Vertrages bis in den Ersten Weltkrieg hinein danke ich Herrn FKpt Dr. Walter Schwengler.
- ⁶⁵ Ludwig J.B.M. Herzog von Nivernais [...], zit. nach Otto Bardong, Friedrich der Große, Darmstadt 1982 (= Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte der Neuzeit, Bd 22), S. 562. Völlig abwegig erscheint auch das Urteil des späteren französischen Gesandten in Berlin, Graf Esterno, vgl. Bardong, ebd., S. 565: »Von allen Zweigen der Verwaltung ist der Handel unter Friedrich II. am wenigsten gediehen.« Koser, Der Große Kurfürst (wie Anm. 2), S. 405, stellt fest, daß sich gerade in der Regierungszeit Friedrichs II. der Handel Stettins und Emdens erheblich entwickelt hat. Vgl. auch Bokeloh, Emders Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 50), S. 158 ff.
- ⁶⁶ Vgl. hierzu Dieter Wellershoff, Spezialisierung und Multinationalität als Teil der Abschreckung der NATO, in: Marineforum, 9 (1986), S. 286–288.
- ⁶⁷ Vgl. hierzu das Interview mit dem Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Hans-Rudolf Boehmer, »Die maritimen Maßstäbe in einem von Seemächten bestimmten Umfeld«, in: Marineforum (1997), H. 1/2, S. 4–10.

II.

Von der ersten deutschen Flotte zur Kaiserlichen Marine