Eine gesamtdeutsche oder eine preußische Marine?
Teil 1

Horst Auerbach, Stralsund

Die politische Zersplitterung Deutschlands widerspiegelte sich Mitte des 19. Jahrhunderts auch in der Militärorganisation des Deutschen Bundes. Die Bundeskriegsverfassung sah ein Bundesheer mit zehn Armeekorps und einer Reserveinfanteriedivision vor, aber keine Bundesmarine.[1]

Nur Österreich besaß eine Kriegsmarine. Die halbherzigen Versuche Preußens, eine eigene Marine aufzubauen, blieben in den Anfängen stecken.[2]

In diesen Jahrzehnten war die industrielle Revolution in Europa und Nordamerika in vollem Gange. Sie entfaltete sich trotz aller politischen Hemmnisse auch in Deutschland. Demokratische Grundrechte und einen geeinten Nationalstaat forderten die fortschrittlichen Kräfte. Der 1834 unter preußischer Führung gebildete Deutschen Zollverein beschleunigte die wirtschaftliche Entwik-klung, förderte die Herausbildung eines deutschen Binnenmarktes und die Beteiligung am internationalen Seehandel.

Preußen besaß mit seinen Bodenschätzen, Industriegebieten und großen Gütern günstige Voraussetzungen für die Teilnahme an der industriellen Revolution - und nutzte sie. Das zeigte sich in der breiten Anwendung der Dampfkraft, im Ausbau der Montanindustrie, in der breiten Mechanisierung der Textilindustrie und im Schaffen der wissenschaftlichen Grundlagen für die spätere stürmische Entwicklung der elektrotechnischen, chemischen und feinmechanisch-optischen Industrie.

Doch vorerst liefen auf den preußischen Werften immer noch hölzerne Segelschiffe vom Stapel. Dampfschiffe mußte man in England kaufen. Dazu gehörten die im Postdienst eingesetzten Dampfer KÖNIGIN ELISABETH und PREUSSISCHER ADLER sowie der im Bugsierdienst und im Bäderverkehr verwendete kleinere Dampfer STRALSUND. Doch auch in Pommern begann der Bau von Dampfschiffen. Am 8. Mai 1826 nahm der in Stettin gebaute Passagierdampfer ELISABETH, KRONPRINZESSIN VON PREUSSEN (wegen des langen Namens oft KRONPRINZESSIN ELISABETH) den Liniendienst zwischen Stettin und Swinemünde auf. Der Dampfer unternahm auch Fahrten nach Rügen. Wenn im Frühjahr und Herbst die Touristen fehlten, diente er als Bugsierdampfer.

Die größeren preußischen Häfen, z. B. Swinemünde und Danzig-Neufahrwasser, befanden sich noch im Ausbau. Dampfbagger vertieften die Einfahrten und begradigten die Ansteuerungen und Fahrwasser. An der Küste wurden Leuchtfeuer u. a. am Kap Arkona, auf der Mole von Swinemünde, bei Jershöft und in Danzig errichtet. In den Seestädten bildeten staatliche und private Navigationsschulen den nautischen Nachwuchs aus. Stettin besaß sogar die Vereinigte Schiffahrts- und Schiffbauschule. Preußen strebte in der deutschen Seefahrt nach einem der vorderen Plätze.

Schiffsbestand in den Ostseehäfen Preußens am 1. Januar 1848

Regierungsbezirk	Antrieb	Seeschiffe		Küstenschiffe unter 25 Lasten Tragfähigkeit	
Königsberg	Segel	138	14,81 %	2	0,39 %
	Dampf	6	30,00 %	-	-
Danzig	Segel	106	11,37 %	3	0,58 %
	Dampf	4	20,00 %	3	66,67 %
Stettin	Segel	302	34,33 %	180	34,75 %
	Dampf	9	45,00 %	2	33,33 %
Köslin	Segel	53	5,69 %	65	12,55 %
	Dampf	-		-	
Stralsund	Segel	315	33,80 %	268	51,73 %
	Dampf	1	5,00 %	-	
Insgesamt	Segel	932		518	
	Dampf	20		5	

Quelle: Stadtarchiv der Hansestadt Stralsund, Rep. 15 Nr. 223

Ein Schiff für den nautischen Nachwuchs

Gut ausgebildete und erfahrene Kapitäne und Schiffsoffiziere fehlten in Preußen. Das Dilemma zeigte sich darin, daß in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer wieder Ausländer zu preußischen Navigationsdirektoren berufen werden mußten.

Selbst in der Ausbildung des nautischen Nachwuchses mangelte es trotz zunehmender staatlicher Unterstützung an vielem. Andere Länder unterhielten Schulschiffe. In Preußen mietete man für die Navigationsschulen in Memel, Pillau, Danzig, Stettin und Stralsund in den Sommermonaten einen Küstensegler. Das befriedigte weder die Lehrer an den Navigationsschulen, noch den im Spätherbst 1839 zum Navigationsdirektor ernannten norwegischen Marineleutnant C. A. Lous. Mit großer Energie verfolgte er das von seinem Vorgänger eingeleitete Projekt zum Bau eines Schulschiffes. Lous beauftragte den in Stettin an der Schiffbauschule lehrenden David Klawitter mit der Ausarbeitung der Baupläne und Kostenvoranschläge. Klawitter verstarb leider im Dezember 1838 an der Cholera. Eine andere Person, die die Aufgabe hätte weiterführen können, gab es in Preußen nicht. Sogar der Unterricht an der Schiffbauschule in Stettin mußte ausfallen.

Als im Frühjahr 1841 der Schiffbaumeister Elbertzhagen von einer längeren staatlich unterstützten Studien-