

Seeoffizieranwärter – ihre Ausbildung von 1848 bis heute

Von Karl Hinrich Peter
Kapitän zur See

1969

Mit einigen Nachträgen von 1973

nach dem ursprünglichen Manuskript
für das Internet aufbereitet
und herausgegeben
von [Peter Godzik](#)
im Jahr 2009

„Der angehende Offizier soll nicht in seiner selbständigen Entwicklung durch ein Übermaß von Geboten und Verboten niedergedrückt und gegängelt werden, sondern wohlwollend, aber mit Konsequenz, nötigenfalls mit Ernst und Nachdruck, von pflicht- und standeswidrigen Ausschreitungen und Unregelmäßigkeiten, von Vernachlässigung und Frivolität abgehalten und zu pflichttreuer Dienstleistung und pünktlicher Ordnungsliebe angehalten werden.

Den Inspektionsoffizieren ist daher zu empfehlen, sich den Marineschülern kameradschaftlich recht nahe zu stellen, ohne ihre Autorität zu vergeben, und sich zu bestreben, die Charaktere und Talente der einzelnen kennenzulernen.“

(Aus den Bestimmungen für die Organisation der Marineschule vom 16.10.1875)

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
In eigener Sache	7
Zur Vorgeschichte des Seeoffizierkorps	11
Preußen und die Marine	11
Die Gründung der Navigationsschulen	13
Die „Amazone“	15
Die Gründung des Seeoffizierkorps und der Marine	18
Verdiente Männer.....	20
Prinz Adalbert von Preußen	20
Der Gehilfe des Prinzen: Kommodore Jan Schröder	21
Die ersten Seeoffizieranwärter	23
Die erste Crew	23
Amerikanische Ausbildungshilfe	24
Die zweite Crew	26
Ein Kronzeuge berichtet.....	26
Die dritte Crew	27
Die erste Kadettenauslandsreise.....	28
Die ersten Marineschulen.....	29
Die Marineschule Stettin.....	29
Die „Seeoffizierschule“ der Schleswig-Holsteinischen Marine.....	30
Seeoffizieranwärterausbildung in der „Deutschen Flotte“	31
Eine Reminiszenz.....	31
24. Oktober 1960.....	31
Wie der Flottengedanke Boden faßte	32
Die Seejunker	34
Die Marine mausert sich	36
Die „Allgemeinen Marine-Befehle“	36
Die erste bedeutende Organisationsänderung in der Marine	38
Das „Organisations-Reglement“ für das Marinepersonal	39
Die Ränge der Marine	40
Zu den Seeoffizieranwärtlern	41
Einstellungsbedingungen	41
Ausbildung und Prüfungen.....	41
Dienst auf ausländischen Schiffen	43
Besonderheiten	44
Zwei weitere Marineschulen	44
Die Marineschule in Danzig.....	44
Das Seekadetten-Institut in Berlin.....	46
Die Lehrfächer.....	48
Das Logbuch – mehr Ärger als Freude der Kadetten	50
Der Ausbildungsgang der Seeoffizieranwärter in den Jahren 1864 bis 1914	52
Die Änderung des Ausbildungssystems im Jahre 1864	52
Der Ausbildungsgang	53
Die Ergänzungen des Jahres 1874.....	56
Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1885.....	59
Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1893.....	60
Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1899.....	60
Seeoffizieranwärter aus dem Mannschaftsstande	61

Zwei weitere Marineschulen	62
Die Marineschule in Kiel in der Muhliusstraße	62
Die Organisation der Marineschule.....	63
Die Studienkommission	66
Die Marineakademie als Teil der Marineschule	66
Die Marineschule am Düsternbrooker Weg.....	68
Prüfungskommissionen	69
Die Einstellungskommission.....	72
Die lieben Bayern.....	72
Der erste ehemalige Seeoffizieranwärter an der Spitze der Marine.....	72
Soziologisches (Nachtrag 1973).....	73
Das Einkommen der Offizieranwärter und die Zulagen der Eltern	75
Ihr Feld – die Welt	77
Die Kadettenschulschiffe	77
Die Seekadettenschulschiffe	79
Die Schulschiffe der Bundesmarine	83
Die Bordausbildung in der Bundesmarine	84
Die Bedeutung der Schulschiffreisen	85
Bord- und Landdienstzeit – ein Vergleich	85
Die Marineschule Flensburg-Mürwik	86
Bau und Einweihung	86
Ausbildung und Alltag	89
Seeoffizierausbildung von 1910 bis 1918	92
Eintrittsprüfung und erstes und zweites Ausbildungsjahr.....	92
Die weitere Ausbildung – Spezialkurse und Frontdienst.....	93
Die Seeoffizieranwärterausbildung im 1. Weltkrieg.....	94
Der Ausbildungsgang	95
Die „kleine Marineschule“ in Rotterdam	96
Das Ende der Ausbildung 1918.....	97
Seeoffizieranwärterausbildung in Reichs- und Kriegsmarine.....	98
Der Wiederbeginn 1919	98
Die ersten Offizier-Ergänzungsbestimmungen	99
Der Ausbildungsgang ab 1923	101
Die Marineschule zwischen den Kriegen.....	102
Die Ausbildung im 2. Weltkrieg	104
Marinekriegsschule Mürwik mit zwei Abteilungen.....	106
Die Marinekriegsschule Schleswig	106
Das Ende in Mürwik 1945	106
Ausklang.....	108
Der Wiederbeginn 1956	108
Seeoffizieranwärterausbildung in der Bundesmarine	109
Der erste Jahrgang.....	109
Die folgenden Jahrgänge.....	111
Offizieranwärter für die Seeluftstreitkräfte (1973 nachgetragen)	112
Zeit- und Reserveoffizieranwärter	113
Nachträge 1973	114
Das Ausbildungssystem ab 1970.....	114
Organisation der Marineschule Mürwik 1970-1973	116
Offizieranwärterausbildung und College-System (1969 erstellt).....	116
Die Hochschulen der Bundeswehr	121
Der allgemeine Ausbildungsweg	122

Der Ausbildungsgang in der Marine	123
Auftrag und Fächer an den Hochschulen der Bundeswehr	123
Die „Linke“ greift an.....	125
Die Ausbildung von Zeit- und Reserveoffizieranwärtern ab Herbst 1973.....	128
Offizieranwärter – damals und heute	129
Anlagen	140
Anlage 1: Zeittafel zur Vorgeschichte der Königlich Preußischen Marine	140
Anlage 2: Gründungsakte der Königlich Preußischen Marine.....	144
Anlage 3: Aus der Schulordnung der Seeoffizierschule Holtenau.....	145
Anlage 4: Über die Ränge der Marine und ihre Änderungen	146
Dienstgrade der Marineoffiziere ab 20. Mai 1864	146
Der fehlende „Oberstleutnant-Rang“	147
Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1.3.1874.....	147
Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1891	148
Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1899.....	149
Dienstgrade der Seeoffiziere von 1919 bis 1945	150
Dienstgrade der Seeoffiziere in der Bundesmarine.....	151
Anlage 5: Die Geschichte des Marine-Dolches	152
Anlage 6: Anforderungen in der Eintrittsprüfung nach den Ergänzungsbestimmungen vom 7. Juli 1864 und März 1874.....	157
Anlage 7: Aufgaben, die (1872-1878) für die Aufnahme in die Marineakademie den interessierten Offizieren gestellt wurden und die Lehrgebiete.....	158
Anlage 8: Organisationschema (Stand vom März 1900).....	160
Anlage 9: Lehrplan der Marineschule 1911	161
Anlage 10: Zahlenmäßige Aufschlüsselung der Seeoffizieranwärter-Jahrgänge von 1848- 1945	162
Anlage 11: Kadettenschulschiffe 1848-1969	165
Anlage 12: Direktoren bzw. Kommandeure der Marineschulen.....	167
Anlage 13: Lehrfächer und Wochenstunden in den Jahren 1956-1958 an der Marineschule Mürwik	169
Anlage 14: Lehrplan für Zeit- und Reserveoffizieranwärter an der Marineschule Mürwik im Jahre 1959	170
Anlage 15: Die Uniform der Seeoffizieranwärter	171
Anlage 16: Auszüge aus der Rede des Kardinals Wendel	175
Anlage 17: Statistik der Schulschiffsreisen.....	176
Anlage 18: Das Wachsen des Seeoffizierkorps von 1848-1973 (Zahlen)	178
Quellenangaben	180

Vorwort

Diese Schrift stellt den Versuch dar, die Ausbildung der Seeoffizieranwärter von den Anfängen im Jahre 1848 bis heute aufzuzeigen. Sie entstand aus dem Wunsche heraus zu klären, welchen Weg diese Ausbildung eigentlich in Preußen/Deutschland genommen hat. Zudem reizte das Thema, das bisher offenbar nicht in seiner Gesamtheit bearbeitet wurde, aus historischen Gründen. Schließlich bestand und besteht die Hoffnung, daß aus ihm Erkenntnisse für die Gegenwart und Zukunft gezogen werden können.

Zahlreiche Quellen, die allerdings erst Zug um Zug entdeckt werden mußten, lieferten eine Fülle von Stoff. Sie hätten es ermöglicht, diese Arbeit noch wesentlich auszuweiten. Es wurde davon abgesehen, weil die Übersichtlichkeit gelitten haben würde.

Die Gedanken der heute und morgen in der Ausbildung von Seeoffizieranwärtern eingesetzten Vorgesetzten müssen auf die Gegenwart und Zukunft gerichtet sein. Beide werfen Probleme genug auf. Doch sollte man bedenken, daß die Vergangenheit den Schlüssel für die Gegenwart liefern kann. In diesem Sinne mag diese Arbeit nützlich sein.

Im Dezember 1969

[Karl Peter](#)
Kapitän zur See

In eigener Sache

Ich war Seeoffizieranwärter wie jene, von denen diese Schrift berichtet. Am 26. September 1938 traf ich mit sechshundert anderen auf dem [Dänholm](#), der kleinen Insel vor Stralsund, ein, die in den Jahren nach dem 1. Weltkrieg zur traditionellen Ausbildungsstätte der Anwärter geworden war.

Auf dem Kalenderblatt dieses Tages fand mein Vater später diese Eintragung von meiner Hand: „Eintritt in die beste Schiffsstammabteilung der Welt“. So dachte ich – und der Vater war stolz auf seinen Jungen.

Am 1. Oktober reihte uns Generaladmiral [Saalwächter](#) – er war der erste Admiral, den ich in meinem Leben leibhaftig sah – auf dem kleinen Exerzierplatz in der Nähe der alten Kasernen mit einer zündenden Rede in die Reihen der Marine ein.

Es war der Tag, an dem in aller Morgenfrühe deutsche Truppen in die [Tschechoslowakei](#) rückten, nachdem schon im März des gleichen Jahres [Österreich](#) dem Reich angeschlossen worden war. So gaben wir unserer Crew den Namen „Großdeutschland“ und wurden damit Teil der Hybris, die unser Volk „von der [Maas](#) bis an die [Memel](#), von der [Etsch](#) bis an den [Belt](#)“ erfaßt hatte. Wir waren uns dessen jedoch nicht bewußt. Wir waren nur stolz – auf Deutschland und daß wir nun Offizieranwärter sein durften.

Einige Zeit danach, als wir schon unsere guten und schlechten Eigenschaften gezeigt hatten, sprach unser Abteilungskommandeur, Fregattenkapitän Rolf Gumbrich, zu uns: „... Offizieranwärter! Es ist wieder einmal an der Zeit, einige ernste Worte an Sie zu richten ... Es haben sich einige von Ihnen wieder ‚Bolzen‘ geleistet, ‚Bolzen‘, die geradezu an Gangstermethoden erinnern ...“

Damit hatten wir unseren zweiten Namen weg: Die Gangstercrew. Er ist mir in der Rückschau lieber geworden als der erste. Doch beweist diese frühe „Ehrung“ unseres Kommandeurs, dessen Erscheinen zumeist durch einen munteren Terrier angekündigt wurde, daß wir in der Ära der Gleichschaltung, die damals unser ganzes Volk durchzog, auch Individualisten in reicher Zahl in unseren Reihen hatten. Das war typisch für die Crews der Marine von den Anfängen ihrer Geschichte bis heute. –

Ich habe mit meinen Kameraden die Nöte und Freuden einer harten Erziehung und Ausbildung auf dem Dänholm, dem Segelschulschiff „[Gorch Fock](#)“ mit einer Reise nach Madeira und in die Karibik, der „[Emden](#)“, in [Mürwik](#) und danach auf Kursen und an der Front geteilt. Ich war mit ihnen Matrose, Seekadett, Fähnrich zur See, Oberfähnrich. Als mich am 1. April 1941 – ich war damals schon BÜ-Offizier (Leiter der Rechenstellen) der schweren [Artillerie](#) des Schweren Kreuzers „[Admiral Hipper](#)“ – im Urlaub in meinem Elternhaus die Beförderung zum Leutnant zur See erreichte, lagen 2 ½ Jahre hinter mir, die mich auf entscheidende Weise gefördert und geprägt hatten. Ich war mit mir selbst und der Marine im Frieden – und das ist keine Erkenntnis späterer Jahre.

Wenn ich jedoch dachte, daß damals meine Berührung mit Seeoffizieranwärtern und ihrer Ausbildung zu Ende sei, so war das ein Irrtum. Wie wenige in unserer Marine bin ich mit ihnen in Berührung geblieben. Das hat mein Leben reicher gemacht. Die Brücke von Schiffen *und* die Seeoffizieranwärter vieler Crews wurden zur bestimmenden Richtung meines Werdeganges bis heute.

Im Frühjahr 1942 wurde ich im [Altafjord](#) Nordnorwegens neben meiner Tätigkeit als Artillerist zum Kadettenoffizier der „Admiral Hipper“ ernannt. Die Division, die ich übernahm, bestand aus 24 See- und 4 Ingenieuroffizieranwärtern und wohnte Backbord vorn gemeinsam in einem Wohndeck, in dem bald munterer Betrieb herrschte. Meine erzieherische Aufgabe machte mir Freude, die die Kadetten allerdings mit gemischten Gefühlen teilten. Doch war

die Aufgabe ideal. Vom erzieherischen Standpunkt aus hatte ich nie eine schönere. 28 Kadetten auf einem Frontschiff im Kampfgebiet auszubilden, dabei im Vertrauen des Ersten Offiziers, des damaligen Kapitäns zur See Krause stehend, selbständig bis zum Wünschenswerten in der Ausführung der Ausbildung – was konnte es Lohnenderes für einen jungen Offizier geben, der mit Herz und Seele bei der Sache war. In der planmäßigen Beurteilung des Jahres, die mir mein verehrter Kommandant, Konteradmiral [Meisel](#), in seiner Kajüte vorlas, stand dann auch der Satz: „... hat sich somit für die Seeoffizieranwärterausbildung qualifiziert.“

Die Personalstelle der [Marinestation der Ostsee](#) nahm diese Bemerkung wörtlich. Ein halbes Jahr später, als mein Schiff mit Kampfschäden aus dem [Eismeer](#) nach Kiel zurückgekehrt war, wurde ich Gruppenoffizier an der [Marineschule Mürwik](#) in der 2. Abteilung, die in Glücksburg ihr Domizil gefunden hatte. Vier Jahrgänge habe ich dort im Laufe von zwei Jahren geführt, bisweilen ein wenig traurig darüber, nicht an der Front zu stehen, aber doch gefangen von der Aufgabe, die sich fast friedensmäßig vollzog. Wir lernten und segelten gemeinsam – der Gruppenoffizier und seine Fähnriche. Wir gewannen im Herbst 1944 nach harter Ausscheidung die Handballmeisterschaft gegen mehr als 50 andere Gruppen unter den Augen des letzten Kommandeurs der Marineschule, des Kapitäns zur See [Wolfgang Lüth](#), dem ich viele Jahre später mit einer anderen Crew einen Gedenkstein setzte, unweit der Stelle, wo ihn am 14. Mai 1945 in den ersten hektischen Tagen nach dem Kriege die Kugel eines jungen Postens traf.

Noch klingt in meinen Ohren der feierliche Gesang einer Gruppe junger Offizieranwärter, die ich am Abschiedsabend in den Rosenterrassen Glücksburgs in die Marine entließ: „Ich hab’ mich ergeben mit Herz und mit Hand, Dir Land voll Lieb’ und Leben, mein herrlich Heimatland.“ Niemals vorher und hinterher habe ich ernstere Fähnriche gesehen. Am nächsten Tag zogen sie „fröhlich vondannen“ – in den Krieg. Die erste Todesnachricht ließ nicht lange auf sich warten. –

Nach dem Kriege – ich war im März 1945 Kommandant eines neuen Minenräumbootes geworden – hatte ich längere Zeit ehemalige Fähnriche und Kadetten unter meinem Kommando. Während meiner Tätigkeit in der [Labor Service Unit B](#) der U.S. Navy von 1951-1955, dem Restverband deutscher Minensucher, der Anschluß an die Bundesmarine fand, kümmerte ich mich – so gut es ging – um die verbliebenen Offizieranwärter, die heute Stabsoffiziere der Marine sind. –

Am 1. Dezember 1955 trat ich als Kapitänleutnant in die neue [Bundesmarine](#) ein. Nach 1 ¼ jähriger Tätigkeit als Annahmehelfer kreuzte mein Weg wieder den der Seeoffizieranwärter. Ich wurde Abteilungskommandeur an der Marineschule Mürwik und führte drei Jahrgänge durch eine fröhliche Zeit, darunter die erste Reserveoffizieranwärtercrew, die damals nach Art der Zeitoffizieranwärter ausgebildet wurde. Diese Crew habe ich besonders in Erinnerung. Sie zu führen, war eine reine Freude. Ich war nicht nur ihr Kommandeur, sondern lehrte auch in den Fächern „Dienstkenntnis“, „Taktik“ und „Seekriegsgeschichte“ – und kam auf diese Weise stark mit dem Einzelnen in Berührung. Wir verbrachten bei harter Arbeit einen schönen Sommer im Trampedach-Lager der Marineschule, wo wir zu Ehren des ersten Toten der Marineschule im 2. Weltkrieg, des Korvettenkapitäns Klaus Trampedach, einen Gedenkstein setzten. Das wird jene Crew und mich immer verbinden.

Einige der Jungen von Mürwik hatte ich bald darauf als Leutnants im [3. Minensuchgeschwader](#) wieder an meiner Seite. Sie erlebten die denkwürdige [Rheinreise](#) im Oktober/November 1960 offenen Herzens mit. So riß der Faden nicht ab.

Im Frühherbst des gleichen Jahres erreichte mich aus heiterem Himmel in Kiel der telefonische Anruf des Adjutanten des Kommandeurs der Minensuchboote, mich am nächsten Tage zu einem Personalgespräch in eigener Sache in Cuxhaven einzufinden. Der Anrufer, Korvet-

tenkapitän Ramm, arbeitet heute mit mir in der Marineschule zusammen. Wir Mariner treffen uns immer wieder! Das mag eine Erkenntnis am Rande sein.

Als ich am nächsten Vormittag meinem verehrten Kommandeur, Kapitän zur See [Adalbert von Blanc](#), gegenüber saß, der schon von 1948 bis 1951 mein „Boss“ im Minenräumverband gewesen war, verschlug es mir die Stimme. Die Beurteilungsnotiz des „Hipper“-Kommandanten wirkte offenbar immer noch nach. Ich sollte im Frühjahr des nächsten Jahres mit meiner Familie in die USA gehen und zur Abwechslung einmal amerikanische Offizieranwärter in der [U.S. Naval Academy](#), Annapolis, ausbilden. Ich mag sehr ungläubig in die Welt geschaut haben.

Geistiger Vater meiner Versetzung war der Oberbefehlshaber der U.S. Navy, Admiral [Arleigh Burke](#) (the „31 knots-Burke“, wie ihn die Marine drüben nennt, nachdem er im Pazifik als Chef eines Zerstörerergeschwaders gegen stark überlegene japanische Streitkräfte mit 31 Knoten anging). Admiral Burke hatte im Sommer 1960 dem Verteidigungsminister [Strauß](#) einen Austausch von Offizieren der Marineschulen vorgeschlagen.

So kam ich im April 1961 an jene Schule, mit der ich mich seit Jahren beschäftigt und die mich immer in besonderem Maße angeregt hatte. Ich war 3 ¼ Jahre an den Ufern der [Chesapeake Bay](#), die mit ihren Armen die Naval Academy an zwei Seiten umschließt, und führte muntere amerikanische [Midshipmen](#) in die Anfangsgründe der deutschen Sprache ein oder vertiefte vorhandene Kenntnisse. Auch lehrte ich sie das Manövrieren mit Zweischraubenschiffen und gab ihnen Einblick in die Seekriegsgeschichte. Es war eine Aufgabe, die mir „auf den Leib geschrieben“ war. Das Lehren – obwohl nie in ihm systematisch ausgebildet – machte mir Freude, wie das schon in Mürwik der Fall gewesen war. Ich hatte Erfolg bei den Jungen, die in so vieler Hinsicht anders sind als die Gleichaltrigen bei uns. Wenn man seine Kriege gewinnt, schaut man hoffnungsvoller in die Zukunft!

Als man mich im Sommer 1964 mit einem würdigen Diner in „[Bancroft Hall](#)“, dem Wohngebäude der 4.000 „Middies“, wieder in die Heimat entließ, war der Lohn der Silberteller der Akademie mit der Inschrift

„In gratefull appreciation of three years of guidance and inspiration.“

Als ihn mir der Midshipman Keßler nach seiner schönen Rede in deutscher Sprache übergab, kamen mir die Tränen.

Während des dritten Jahres in Annapolis brachte mich meine dienstliche Tätigkeit auch stärker mit der [Militärakademie West Point](#) am schönen Hudson River in den „Bear Mountains“ nördlich von New York in Berührung. Der General West Point's mit dem deutschen Namen Lamprecht und der Admiral in Annapolis waren übereingekommen, mich sporadisch auszulihen. So stand ich nun auch vor den Kadetten dieser wohl berühmtesten Offizieranwärter-schule der Welt. Sie hat mir viel gegeben. –

Im Sommer 1964 kehrten wir nach Deutschland zurück. Ich übernahm als Kommandant den neuen Zerstörer „[Schleswig-Holstein](#)“, der ein rechtes Pflaster auf den Abschied von Annapolis und West Point war. Das Schiff wuchs mir schnell ans Herz – aber mit Seeoffizieranwärtlern brachte es mich nicht in Berührung. Während meiner gut einjährigen Kommandantenzeit war kein Fähnrich oder Kadett bei mir dienstlich an Bord, doch gelang es mir immerhin, einen besonders tüchtigen Bootsmann zum Offizieranwärter zu machen. Er ist inzwischen Offizier geworden.

Das Nachfolgekommmando bescherte mir Stabsdienst. Ich wurde A 3 (Operationsoffizier) beim [Kommando der Zerstörer](#). Daß ich in dieser Eigenschaft nicht direkt mit Offizieranwärtlern in Berührung kam, ist klar, doch konnte ich das „Mausen“ nicht lassen und entwarf in aller Ruhe

eine kleine Schrift „Ratschläge eines Kommandanten an Fähnriche, Leutnants und andere“, die sich bald als nützlich erweisen sollte. –

Im September 1967 hatte ich das unwahrscheinliche Glück, Kommandant des Schulschiffes „[Deutschland](#)“ zu werden. Als eine meiner ersten Maßnahmen übergab ich meinen Offizieren das vorstehend erwähnte Brevier. Ich glaube, sie waren dankbar, daß ihnen einmal eine Anleitung an die Hand gegeben und zum anderen mein Standpunkt deutlich aufgezeigt wurde.

Die „Deutschland“ wurde zur Synthese meiner Laufbahn in der Marine. Nach einer langen Seefahrtzeit, die ich zum größten Teil als Kommandant, Divisions- und Geschwaderchef auf der Brücke erlebte, *und* nach einer intensiven Tätigkeit bei den Offizieranwärtern der deutschen und amerikanischen Marine war mein neues Schiff in besonderem Maße geeignet, beide Erfahrungen miteinander zu verbinden. Hier kamen mir überdies die Gedanken über eine moderne Gefechtsausbildung, die ich auf der „Schleswig-Holstein“ und im Stabe des Kommandos der Zerstörer angestellt hatte, sehr zustatten. So wunderte ich mich nicht, daß es mir auf der „Deutschland“ vom ersten Augenblick an gefiel.

Diese Feststellung darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß mir die beiden Crews, die mit mir in die Welt hinausfuhren, besonders die erste, einige Sorgen machten. Mir wurde schnell klar, daß manches in der Jugend anders geworden war. Zwei Jahre im Stab, ein Jahr auf dem Zerstörer, 3 ¼ Jahre in Annapolis mit jungen Leuten, die anders waren als unsere jetzigen Offizieranwärter, hatten mich den Anschluß an eine Entwicklung verlieren lassen. Doch will ich an anderer Stelle über diese Erfahrungen berichten.

Mit der „Deutschland“ machte ich zwei große Reisen in die Welt, dazu zwei Kurzreisen von je einer Woche Dauer in die Fjordwelt Norwegens.

Die erste große Reise führte uns nach Madeira, Salvador da Bahia, Martinique, Kingston/Jamaika und Ponta Delgada auf den Azoren, die zweite nach Las Palmas auf den Kanaren, Accra in Ghana, Rio de Janeiro, Salvador da Bahia, Belem im Rio Para, Trinidad, Lissabon und Brest. Über diese Reisen ist unter dem Titel „Das Schulschiff ‚Deutschland‘ im Jahre 1968“ ein Büchlein entstanden, das jedem Mann der Besatzung als Erinnerungsstück dienen wird.

Meine schöne Zeit auf dem schönen Schiff endete am 7. Januar 1969. Mit guten Worten meines Kommandeurs, des Flottillenadmirals Ostertag, ging ich schweren Herzens in Rendsburg von Bord. Wenige Stunden später saß ich am Schreibtisch des Lehrgruppenkommandeurs der [Marineschule Mürwik](#), in der ich – wie der Leser weiß – schon als Fähnrich, Gruppenoffizier und Abteilungskommandeur Dienst getan hatte. Wieder war ich also im Kreise von Seeoffizieranwärtern vom ersten Tage an mit ihrer Erziehung und Ausbildung befaßt, dazu mit Plänen für eine Änderung des Ausbildungswesens, die am 1. Januar 1970 in Kraft treten soll und über die ich später berichten will.^A

Überdenke ich die Jahre an der Seite von Offizieranwärtern, so überkommt mich Dankbarkeit. Eins ist sicher: Sie haben mir etwas gegeben. Das wurde umso deutlicher, je älter ich wurde. Ob auch ich ihnen etwas gab, steht in den Sternen. Der Seeoffizieranwärter offenbart sich selten positiv über seinen Vorgesetzten (Ausnahme: Annapolis). Wenn er sich äußert, wird meistens geklagt. Das war zu meiner Zeit nicht anders – und das ist wohl auch gut so. –

^A Nachtrag von 1973: Nach mehr als 2 ½ jähriger Tätigkeit als Lehrgruppenkommandeur und Stellvertretender Kommandeur wurde ich am 24. September 1971 Kommandeur der Marineschule Mürwik. Am 1. Oktober erfolgte in Bonn meine Beförderung zum Flottillenadmiral. Mit der Übernahme des Kommandos der Marineschule hatte ich jene Stellung erreicht, die ich mir im Stillen immer gewünscht hatte. Meine lohnende Tätigkeit in Mürwik, mein Leben im Kreise der Offizieranwärter, endete am 24. August 1973 mit meiner Versetzung zum NATO-Oberkommando Europa ([SHAPE](#)) in Casteau bei Mons/Belgien. Ich übernahm dort das Amt des „Assistant Chief of Staff for Personnel and Administration“. Am 28. September 1973 wurde ich vom Bundesminister der Verteidigung, [Georg Leber](#), in Bonn zum Konteradmiral befördert.

Damit wende ich mich dem Thema dieser Arbeit zu, das ich nicht darstellen kann, ohne in großen Zügen die Entwicklung der [preußischen Marine](#) zu zeichnen, die Ausgangspunkt der Seeoffizieranwärter ist.

Zur Vorgeschichte des Seeoffizierkorps

Preußen und die Marine

Wer annimmt, daß eines Tages nach einem säuberlich erarbeiteten Plan Preußens Marine ins Leben gerufen wurde und damit die Seeoffiziere zur Fahne eilten, wie das 1955 bei der Aufstellung der Bundesmarine der Fall war, irrt. Es gab keine preußischen Seeoffiziere und der Gedanke an eine Marine lag fern. Preußen stützte sich traditionell auf sein [Heer](#). Dieses war im Bewußtsein der Menschen verankert. Die See reizte nicht, wenn man vom Griff Brandenburgs in die Weite Afrikas absieht. [Groß Friedrichsburg](#), das ich am 18. September 1968 von der Brücke der „[Deutschland](#)“ an Backbordseite liegen sah, blieb eine Episode in der beginnenden Epoche kolonialer Ambitionen. Von ihr führte kein Weg zur preußischen Marine.

Der [Siebenjährige Krieg](#) Friedrichs wird noch heute im Zeitalter des atlantischen Bündnisses den Oberschülern zumeist als reiner Landkrieg dargestellt. Daß Preußen mit der Rückenbedeckung Englands kämpfte, welches sich Kanada untertan machte, derweil Preußen die Franzosen im Landkrieg band, wird selten erwähnt. Die Bedeutung [Trafalgars](#) für den Verlauf der [Napoleonischen Kriege](#) drang nicht ins Bewußtsein der Preußen ein. Das taten dafür [Leipzig](#) und [Waterloo](#).

Dann kam nach den [Befreiungskriegen](#) das Verlangen der Männer, die lange im Kriege gestanden hatten, nach häuslichem Glück hinzu. Man suchte die wirtschaftlichen Verluste des letzten Jahrzehnts durch Fleiß und Sparsamkeit auszugleichen. Man genoß die kleinen Freuden des Lebens und kümmerte sich wenig um die Händel der Welt. Was gingen den Familienvater, den biederer Deutschen, den „[Biedermeier](#)“, die Angelegenheiten des Staates an? [Spitzweg](#) hat diese Zeit in seinen Bildern und Versen trefflich festgehalten. In solcher Atmosphäre war für ein kontinental eingestelltes Volk kein Drang zur See zu erwarten.

Wohl hatte schon im September 1811 der Oberstleutnant [von Rauch](#), der späterer Kriegsminister, einen Flottengründungsplan¹ vorgelegt, nach dem 3 Korvetten, 8 große und 4 kleine Kanonenboote mit 400 Mann Besatzung auf dem [Frischen Haff](#) stationiert werden sollten – Pillau sollte als Stützpunkt dienen, die technische Leitung dem Lotsenkommandeur von Elbing übertragen werden und ein russischer Seeoffizier das Kommando übernehmen –, doch fand der Plan, trotz positiver Stellungnahme des großen [Gneisenau](#)², keine Gegenliebe. Doch Rauch ließ nicht locker. Als hinsichtlich seines Vorschlages nichts erfolgte, wandte er sich mit einem Gutachten an den Staatskanzler von [Hardenberg](#)³. In diesem Gutachten hieß es:

„Die Würde eines Staates, der ein so bedeutendes Küstenland besitzt wie das unsrige, und die Sicherheit der Festungen in vorkommenden Fällen erheischen es, daß armierte Wachtschiffe unterhalten werden, da besonders auf der Ostsee fast immer russische, schwedische, dänische und englische Kriegsschiffe kreuzen und die preußischen Küsten und Häfen besuchen. Ich bin daher der Meinung, daß successiv für die Beschaffung solider und zweckmäßig gebauter Schiffe gesorgt werden mußte.“⁴

Das Gutachten ging zu den Akten, doch kam Rauch der Zufall zur Hilfe. Auf dem „[Wiener Kongreß](#)“ trat Schweden Neuvorpommern, Rügen und 6 Kanonenschaluppen an Preußen ab, die nun die wenigen vorhandenen Wachtschiffe Preußens verstärkten. Es tat sich etwas. Gleichzeitig trat der schwedische Marine-Lieutenant [Longé](#) in preußische Dienste. Er schlug vor, schnellsegelnde Kriegsschoner zur örtlichen Küstenverteidigung zu bauen. Zwar war nur für ein Schiff Geld vorhanden, doch dieses, der Schoner „[Stralsund](#)“, lief tatsächlich im Jahre 1816 vom Stapel.



Kriegsschoner „Stralsund“

Neun Jahre später kam das Haff-Kanonboot „[Danzig](#)“ hinzu⁵, das Longé eigenhändig entworfen hatte. Beide Schiffe sind im Laufe der Jahre langsam verfault, da man sie so gut wie nicht einsetzte. Einigen neugebauten Flußkanonenbooten erging es nicht viel besser. Longé hat das nicht geschadet. Er avancierte zum „Marinemajor“, einem Rang, der einmalig blieb. Die oben genannten Kanonenschaluppen Schwedens wurden erst gar nicht in Dienst gestellt. Eine verkaufte man 1817, die anderen fünf wurden 1820 versteigert.

Der Schoner „Stralsund“ brachte aber die Flaggenfrage ins Rollen. Man hatte den preußischen Adler auf orangefarbenem Grund in Vorschlag gebracht. Der König entschied sich jedoch für den Adler auf weißem Feld unter Hinzufügung des Eisernen Kreuzes. Diese [Flagge](#) hat bis 1867 über den Kriegsschiffen Preußens geweht.⁶ –



Preußische Kriegsflagge von 1816 mit dem Eisernen Kreuz im Obereck („Stralsund-Flagge“)



Die „rectifizierte“ preußische Kriegsflagge von 1817 als Doppelstander mit angepaßtem Wappenadler

Diese ersten unzulänglichen Versuche der Schaffung einer Marine haben mit dem, was später die „[Preußische Marine](#)“ war, fast nichts zu tun gehabt. Sie dürfen aber nicht unerwähnt bleiben, da sie zur Klärung eines „Marine-Gedankens“ doch beigetragen haben.

Die damalige Zeit stand „Kriegsmarine-Dingen“ noch fremd gegenüber, so daß selbst dem militärischen Auge bestenfalls eine Seeverteidigung nach Art der schwedischen Schärenflotte notwendig erschien. Das ist umso erstaunlicher, als die Handelsflotte Preußens 1836 schon 616 durchweg neue Schiffe mit etwas über 72.000 Last^A Tragfähigkeit und einen Kapi-

^A Nach Meyers Konversationslexikon 1896 entspricht 1 preuß. Last bei Getreide 60 Scheffel, bei Steinkohle 18 Tonnen.

talwert von 7 Millionen Talern umfaßte⁷. Diese Flotte hätte des Schutzes durchaus bedurft, doch war der für sie verantwortliche Handelsminister [Rother](#) ganz anderer Meinung:

„Es ist für den preußischen Seehandel ganz gleichgültig, ob wir diese Marine ... herstellen werden oder nicht. Im Falle des Krieges mit einer Seemacht werden unsere Schiffe nach wie vor ... eine Beute des Feindes werden, und die Häfen werden blockiert werden, wie dies in solchen Fällen auch früher der Fall war.“^A

Unter solchen Umständen muß eine spätere, im Oktober 1849 vom [Kriegsministerium](#) veröffentlichte Denkschrift verwundern, in der es u.a. heißt:

„Das Erfordernis einer Kriegsmarine zum Schutze von Preußens Handel und Küsten ist niemals verkannt worden.“

Diese Feststellung, die nicht die einzige ihrer Art ist, mag Beweis dafür sein, daß an manchen Stellen Erkenntnis und Einsicht vorhanden waren. Doch standen der Bildung einer Kriegsmarine manche Schwierigkeiten im Wege, nicht zuletzt die schwache finanzielle Basis Preußens nach den Befreiungskriegen. Auch werden mit Opfern verbundene Pläne immer mehr Gegner als Fürsprecher finden.

Die schwachen Ansätze zur Schaffung einer Seerüstung unter [Longé](#) berechtigen jedenfalls nicht, in ihnen den Anfang und Ausgangspunkt einer Marine zu sehen. Es erscheint noch heute bezeichnend, daß eben zu der Zeit, als Longé und der weniger ins Blickfeld gerückte Schwede Murck „gestieft und gespornt die Appellplätze der Kriegsministeriums frequentierten“⁸, sich aus den preußischen Navigationsschulen die Marine entwickelte.

Die Gründung der Navigationsschulen⁹

Mit Kabinettsorder vom 20. Juni 1817 ermächtigte der König von Preußen, [Friedrich Wilhelm III.](#), den Finanzminister [von Bülow](#), eine Navigationsschule zur nautischen Ausbildung von Seeschiffen zu errichten. Als geeigneten Ort hatte der Oberpräsident [von Schön](#) schon im Jahre 1815 die Stadt [Danzig](#) in Vorschlag gebracht, wo dann auch tatsächlich die erste preußische Schule dieser Art entstand.

Als Schulgebäude diente zunächst die St. Jacobskirche, die durch eine Pulverexplosion zerstört worden war und die man aus Kollektengeldern für den genannten Zweck und als Ratsbibliothek wieder hergerichtet hatte. Ihr Turm wurde als Observatorium ausgebaut.

Die Unterhaltungskosten der Schule wurden den Einkünften des Danziger Hafens entnommen, die Aufsicht einem aus Kaufleuten, Reedern und Schiffskapitänen zusammengesetzten Senat übertragen.

Als erster Direktor amtierte ein Altonaer Lehrer, Dr. phil. Tobiesen, der sich als fähig erwies, aber nur wenige Jahre im Dienst blieb. Schon im ersten Schuljahr fanden sich 40 Schüler ein, die vornehmlich im Fache Navigation Unterricht erteilt bekamen, aber auch zu seltenen „Manöverübungen“ auf dem 1816 gebauten Kriegsschoner „[Stralsund](#)“ – unter Longé – eingeschiff wurden.

Der baldige Abgang Tobiesens bereitete dem Finanzministerium nicht geringe Sorgen, da es damals schwer war, geeignete Personen für die Stelle des Direktors zu finden. Man sah sich genötigt, Umschau im Ausland zu halten, wo die Entwicklung der Seefahrt weiter vorgeschritten war als im kontinental gebundenen Preußen. Schließlich wurde vom Gesandten in Kopenhagen, dem [Grafen zu Dohna](#), der „Kommandeur“ in der dänischen Marine, Michael von Bille, in Vorschlag gebracht. Präsident von Schön befürwortete dessen Anstellung. Er meinte, ein Marineoffizier sei besonders vorteilhaft, da man ihm im Kriegsfall auch „be-

^A Siehe [Anlage 1](#), Seite 140

waffnete Observationsschiffe“ anvertrauen könne. Außer Schön dachten wohl nur wenige an diese Möglichkeit.

[Michael von Bille](#), geboren am 8. November 1769, trat im Alter von 10 Jahren in die dänische Marine ein und wurde 1783 zum „wirklichen Seekadetten mit Gage“ ernannt. Im Jahre 1788 diente er als „Monatslieutenant“ in der norwegischen Marine.

Nach 15-jähriger Tätigkeit als Lehrer für Mathematik und Astronomie an der Seekadettenakademie Dänemarks (bis 1809) tat er 1812 vorübergehend Dienst in der französischen Flotte. 1815 nahm er seinen Abschied und wurde Lotseninspektor in [Helsingør](#).

Seine Anstellung als Direktor der Danziger Navigationsschule erfolgte im Jahre 1821. Drei Jahre später verlegte er die Schule in ein Gebäude, das an der Mündung der [Radaune](#) lag, da sich die St. Jacobskirche doch als wenig geeignet erwiesen hatte.

Der Schule zugeteilt war damals der schon erwähnte Kriegsschoner „[Stralsund](#)“, ab 1825 auch noch das Haff-Kanonenboot „[Danzig](#)“. Die Befehligte der aus schwedischen Diensten übernommene „Marinemajor“ [Longé](#). Er und seine Fahrzeuge unterstanden dem Kriegsministerium. Sie bildeten das, was man unter dem Begriffe „[Königliche Marine](#)“ im Lande verstand.

Da er sich mit von Bille nicht besonders gut verstand und überhaupt nach mehr Selbständigkeit für sich und seine Schiffe strebte, erklärte er eines Tages (1827), die Weichsel sei für die notwendige Konservierung und Pflege der beiden Fahrzeuge nicht salzhaltig genug, und erwirkte tatsächlich ihre Überführung nach [Stralsund](#), wo 1827 ein „Marineetablissement“ errichtet worden war. Dort sind in der Folge beide Fahrzeuge zur Untätigkeit verurteilt gewesen. Der Schoner blieb nur noch bis 1829, die „Danzig“ bis 1838 im Dienst. –

Unter von Billes Leitung erhöhte sich die Zahl der Navigationsschüler sehr bald. Sie stieg von 40 im Jahre 1827 auf 115 bis 120 im Jahre 1831, obwohl während dieses Zeitraumes auch in Memel, Königsberg, Stettin und Stralsund ähnliche Schulen entstanden waren.

Bille schied am 3. Mai 1838 aus seinem Amte, nachdem er noch im Vorjahre vom dänischen König zum Konteradmiral ernannt worden war.

„Einen besseren Leiter für diesen Zweig des Seewesens hätte man damals schwerlich finden können. Die dänische Herkunft war ihm kein Hindernis, seinen Amtspflichten mit Lust und Eifer obzuliegen ... Die Schüler hingen an diesem Mentor; und an allem, was die Schaffung eines Seeoffizierkorps ermöglichte, hat er den größten Anteil. Hat je ein Ausländer dem preußischen Staat Dienst geleistet, so war es dieser Däne; und bis auf [Jan Schröder](#), den ersten Leiter eines preußischen Seeoffizierkorps, ist keiner seiner ausländischen Nachfolger ihm gleichgekommen.“¹⁰

Auf Bille folgte 1838 der norwegische Marinelieutenant Lous, der neben seiner Stellung als Direktor in Danzig zugleich zum „Preußischen Navigationsdirektor“ ernannt wurde, in welcher Eigenschaft er die Oberaufsicht über sämtliche in Preußen bestehenden Navigationsschulen hatte.

Lous war aber bald so sehr um die Erweiterung seiner Dienstbefugnis bemüht und stellte im Verfolg dieser Bemühungen so unbillige Forderungen, daß er schon im Jahre 1842 – nach der Ablehnung seiner Wünsche – wieder ausschied.

Ihn ersetzte wiederum ein Däne, der Marinekapitän Baron von [Dirckinck-Holmfeld](#). In seine Zeit fällt der Bau der Korvette „[Amazon](#)e“. –

Die „Amazone“

Im Mai 1941 erreichte mich aus heiterem Himmel der Befehl meines Ersten Offiziers, mich nach Berlin zu begeben und dort als Fahnenleutnant bei einer Großveranstaltung der Marine im Sportpalast zu glänzen. Ich tat, wie mir geheißsen. Der vorbereitende Exerzierdienst auf einem ehemals königlich-preußischen Kasernenhof nahm täglich nur einige Stunden in Anspruch, so daß mir Zeit blieb, mich in Berlin, das ich nicht kannte, umzuschauen. An einem sonnigen Frühlingstag besuchte ich den [Invalidenpark](#) und stieß dabei auf einen Obelisk, der die Inschrift trug:

Kriegs-Corvette
AMAZONE
Nov. MDCCCLXI
Ihren geliebten
Kindern
Die trauernden
Eltern.

Das war die erste nähere Berührung mit einem Schiff, dessen Namen ich kannte, aber dessen Schicksal mir bis dahin unklar gewesen war. Heute weiß ich dieses:

Am 7. Dezember 1861 ging beim preußischen Minister des Auswärtigen ein Schreiben des Generalkonsuls zu Amsterdam ein, das meldete, „es sei bei Züriq in der Nähe von [Harlingen](#) eine kleine, viereckige, bemalte und mit Gold geschmückte Flagge, in deren Rand der Name „Amazone“ stehe, befestigt an einem Stocke und mit einem Überzuge über die Flagge, angespült worden.“¹¹ Am gleichen Tage erhielt auch das [Marineministerium](#) eine ähnliche Nachricht.

Inzwischen meldeten Zeitungen, daß am Strande des holländischen [Huisduinen](#) Wrackteile eines Schiffes angetrieben worden seien, in denen man Säbel gefunden habe. Auch gab die See Überreste eines Bootes frei, in dem sich eine zweite Flagge befand.

Was viele ahnten und doch nicht auszusprechen wagten, war nun Gewißheit geworden: Das Seekadettenschulschiff „[Amazone](#)“ hatte sein Grab in der Nordsee, unweit [Texel](#), gefunden.



Segelkorvette „Amazone“ (Gemälde von Lüder Arenhold)

Unter dem Datum des 2. November berichtete der Kommandant, Lieutenant zur See 1. Classe Herrmann, noch von Helsingør-Reede, daß er dort nach dreitägiger Fahrt glücklich zu Anker gegangen sei. Dieser Bericht war das letzte Lebenszeichen der „Amazone“, die schon am nächsten Tage bei günstigem Winde nordwärts segelte. Unter normalen Umständen hätte das Schiff selbst bei ungünstiger Witterung in höchstens 14 Tagen einen englischen Hafen erreichen müssen. Wochen jedoch vergingen, ohne daß es sich meldete. Am 14. November hatte in der Nordsee ein besonders schwerer Sturm gewütet, der die holländische Küste weithin mit Schiffstrümmern bedeckte.

Dieser Orkan, zusammen mit der kleinen goldgeschmückten Bootsflagge, gab die Erklärung für das immerwährende Schweigen des Kommandanten von S.M. Korvette „Amazone“.

Mit ihm blieben verloren 4 Offiziere
 1 Arzt
 5 Unteroffiziere
 41 Matrosen
 36 Schiffsjungen
 und 19 Seekadetten.

Ein Vierteljahrhundert früher war es der „Amazone“ beschieden, den Kern der später entstehenden Marine zu bilden. Sie wurde zum Ausgangspunkt der Gründung des preußischen Seeoffizierkorps. –

Im Jahre 1841 hatte der König den [Finanzminister](#) bevollmächtigt, den Bau einer Übungskorvette vorzunehmen, die zur Ausbildung von „Seeschiffsführern“ dienen sollte. Man glaubte, mit einem geeigneteren Schiffe einmal die bis zum Jahre 1827 mit dem Schoner „[Stralsund](#)“ ausgeführten Übungsfahrten wieder aufnehmen zu sollen; zum anderen stand die Militärdienstpflicht der Seeleute in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau der Korvette.

Die Einziehung der Seeleute zum Dienst in der Armee war dem Finanzminister und dem Handelsminister unbequem, obwohl diese die Zweckmäßigkeit einer Dienstpflicht für Matrosen nicht bestritten. Bis dahin hatte man sich mit Ausnahmeverordnungen beholfen, wie Anrechnung der Fahrzeit außerhalb der Ostsee als Dienstpflicht und Anerkennung von Versorgungsansprüchen nach Art der Unteroffiziere der Armee, doch mußten solche Maßnahmen unbefriedigend bleiben, da ja die Matrosen tatsächlich ohne militärische Ausbildung blieben.

Diesen Zustand hoffte man durch den Einsatz eines kriegsmäßig ausgerüsteten Übungsschiffes zu verbessern, das den angehenden Schiffern und Steuerleuten auch eine militärische Ausbildung vermitteln sollte. Eine dementsprechende [Kabinettsorder](#) (vom 1.10.1843) befreite später die zu Steuerleuten 1. Klasse geprüften Matrosen – sofern sie auf der „Amazone“ gedient hatten – überhaupt von der Ableistung der Militärpflicht in der Armee. –

Mit dem Bau der Übungskorvette „[Amazone](#)“ wurde der damalige Leiter der Schiffbauschule zu Stettin, Elbertzhagen, beauftragt. Sein Kostenvoranschlag belief sich auf 30.000 Taler, eine Summe, die der Navigationsdirektor [Dirckinck-Holmfeld](#) für zu niedrig hielt. Diese unterschiedliche Auffassung wird hier erwähnt, da sie später zu Reibereien zwischen den beiden Männern führte, die mit zur Entlassung des Barons beitrugen.

Das Schiff wurde im April 1842 bei der Werft des Meisters Carmesin in Stettin in Bau gegeben und lief am 24. Juni des nächsten Jahres vom Stapel. Als Kapitän war der jeweilige Navigationsdirektor vorgesehen. Die erste Reise führte im Jahre 1844 nach [Konstantinopel](#). Die Korvette erwies sich für größere Seefahrten als gerade ausreichend. Bei einer Länge von 30, einer Breite von 8 und einem Tiefgang in ausgerüstetem Zustand von 4 Metern glich sie mehr einer Yacht als einem seegehenden Schiff. Ihre Bewaffnung bestand aus zwölf 18-Pfündern.

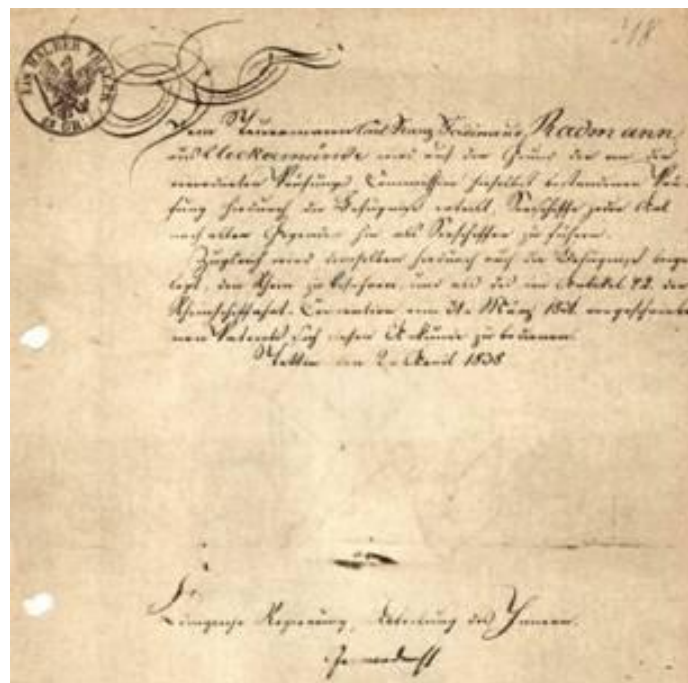
Als Schulschiff der Handelsmarine „zur Ausbildung inländischer Seeschiffer als Eleven für den Marineoffizierdienst“¹² gedacht und der ausschließlichen Leitung des Finanzministeriums unterstellt, welches freie Hand hinsichtlich der Verwendung behielt, nahm die Korvette im Grunde eine Zwitterstellung ein.

Bei genauerer Untersuchung erkennt man hier zwei gegensätzliche Strömungen, die durch die Existenz des Schiffes ausgelöst worden waren. Das verantwortliche Finanzministerium sah in der Korvette nur ein zweckgebundenes Schulschiff, das zwar das Äußere eines Kriegsschiffes habe, aber doch nur für die Ausbildung von Navigationsschülern in Betracht komme. Man erkannte wohl an, daß die Bedienung der Kanonen sowie die Forderung nach einer gewissen militärischen Disziplin den Schülern nicht unzutraglich sei, doch dürfe in der „Amazone“ nicht etwa der Anfang einer Kriegsmarine erblickt werden. An eine solche werde in Preußen von niemandem gedacht.

Dieser Ansicht pflichteten nun allerdings das Kriegsministerium und der Navigationsdirektor keineswegs bei. Beide wurden noch durch den Prinzen [Adalbert](#) in ihrer Meinung unterstützt. Stärker aber als diese erwies sich in den Jahren 1844/45 das Finanzministerium. Dirckinck-Holmfeld fühlte sich den Schwierigkeiten auf die Dauer nicht gewachsen und nahm nach der zweiten Reise ins Mittelmeer im November 1845 seinen Abschied. –

Trotz der gegensätzlichen Auffassungen hatte aber schon zu Dirckincks Zeiten das allgegenwärtige Finanzministerium nicht umhin gekonnt, dem Schiff auch militärisches Personal zu geben, da ja die Wartung und Bedienung der Geschütze unter Anleitung von Fachleuten erfolgen mußte.

So wurden – als erster Offizier – ein dänischer Lieutenant mit Namen Fröhlich und für die übrigen Belange zwei Unteroffiziere der gleichen Marine, Oberfeuerwerker Sendrup und Oberbootsmann Jörgensen, an Bord kommandiert – eine Tatsache, die den zwitterhaften Zustand des Schiffes sicher noch verstärkte, aber gerechtfertigt war. Diese ganze Entwicklung hat glücklicherweise auf die Schüler kaum Einfluß ausgeübt. Für sie war der Hauptpunkt die Befreiung vom Militärdienst sowie der Erwerb von nautischen und navigatorischen Kenntnissen. –



Schiffspatent des Steuermanns Radmann aus dem Jahre 1838

Die Gründung des Seeoffizierkorps und der Marine

Bald nach Abgang des Barons von [Dirckinck-Holmfeld](#), dem im Juni 1846 der niederländische Seeoffizier [Jan Schröder](#) als „Preußischer Navigationsdirektor“ folgte, warf die [Schleswig-Holsteinische Frage](#) ihre Schatten voraus. Zwar ahnte man noch nicht, daß es später zum Kriege kommen würde, doch trieb die politische Spannung die Entwicklung um die „[Amazonen](#)“ vorwärts. Das Finanzministerium war nicht länger in der Lage, seine starke Position bezüglich der Korvette zu halten. Es mehrten sich die Stimmen derer, die das Schiff gern als Kriegsfahrzeug sehen wollten.

Die Lösung war ein Kompromiß: Im Frieden sollte das Schiff dem Finanzministerium, im Kriege dagegen dem Kriegsministerium unterstellt sein. Diese Regelung war nicht dazu angehtan, die Rechtsstellung der Besatzung und ihrer Offiziere zu klären. So bekleidete der Kapitän im Zivildienstverhältnis „den Rang eines Raths 4. Klasse“. Im Falle der Überweisung des Schiffes an das Kriegsministerium sollte ihm „derjenige militärische Rang verliehen werden, der dem Grade eines Schiffskapitäns von der Marine nach den in den Niederlanden geltenden Grundsätzen“¹³ entsprach.

Eine Regelung für die Schiffsoffiziere unterblieb vorerst. Diesen war zwar bereits am 4. Januar 1844 eine Uniform^A verliehen worden, die sie während der Einschiffung zu tragen hatten, doch erfolgte ihre rechtlich fundierte Anstellung erst am 27. Mai 1847 durch nachfolgende Kabinettsorder: „Auf Ihren Antrag (gemeint ist der Kriegsminister) vom 26. April des Jahres ernenne ich den [Eduard Carl Emanuel Jachmann](#), den Arthur Schirmacher und den Robert Benjamin Herrmann zu Seconde-Lieutenants der Marine mit dem Range von Premierlieutenants in der Armee und veranlasse Sie, die entsprechenden Patente auszufertigen.“¹⁴ *Diese Order kann als Gründungsakt des Seeoffizierkorps angesehen werden.*



Die drei Ernannten waren zunächst Navigationsschüler an Bord der „[Amazonen](#)“ gewesen und hatten es dort kraft ihrer Tüchtigkeit zu Offizieren gebracht, nachdem sie vorher als Seeleute in der Handelsmarine gedient hatten. Herrmann war es beschieden, eben mit dem Schiff, auf dem er seine Seeoffizierlaufbahn begann, fast ¼ Jahrhundert später an der holländischen Küste unterzugehen. Jachmann kommandierte das Schiff während des [Schleswig-Holsteinischen Krieges](#) 1849 in der Ostsee. –

^A Kapitän: Blauer Rock mit weißem Stehkragen, goldene Epauletten, Hut mit Kordon von Silber und Schwarz sowie Schärpe. Außerdem trugen die Offiziere eine Interimsuniform bestehend aus blauem Rock mit blauem Stehkragen und Epauletten, dazu eine Mütze, mit Gold verbrämt.

Andere Navigationsschüler der „Amazone“, deren Namen mit der aufwachsenden Marine eng verknüpft blieben, waren Eduard Heldt, Heinrich Köhler, [Klatt](#), Niesemann und Reetzke. Die beiden ersteren avancierten zum Konteradmiral, Klatt sogar zum Vizeadmiral, Niesemann fiel 1856 als Adjutant des Prinzen [Adalbert](#) im Gefecht mit den Riffpiraten auf Kap [Tres Forcas](#) und Reetzke gab sein Leben als Kommandant des Schoners „[Frauenlob](#)“ im Taifun auf der ersten ostasiatischen Expedition. –

Der Vergangenheit jener Schüler der „Amazone“ glich auch die der 1848/49 in die Marine eingestellten Auxiliarioffiziere, die zuvor Schiffer oder Steuerleute in der Handelsmarine gewesen waren. [Batsch](#) charakterisiert sie wie folgt:

„Auf die erste geistige Entwicklung des Offizierkorps hatte die Art ihrer Vergangenheit einen nicht geringen Einfluß; und zwar kam dabei der etwas begrenzte Horizont zur Geltung, den die Eigenart der damaligen Englandfahrt dem pommerschen und preußischen Schifferstande zog ... Die ehrliche, robuste, handfeste, von einer anderen als dem Ehrgeiz des Teers und [Marlpfriems](#) wenig inkommodierte pommersche Schifferart stand vor einer schwierigen und noch dazu schnell zu lösenden Aufgabe. So wohlwollende, treue, nie versagende Ratgeber in seemännischen Dingen sie für jeden Anfänger waren, durfte man nur nicht sogleich Muster eines militärischen Korps-Geistes von ihnen erwarten. In ihren Anlagen zum Offizierstand zerfielen sie in verschiedene Gruppen; davon bestand die eine aus Leuten, die in Biederkeit des Charakters des Erfolgs wohl würdig waren, wegen Härte des Stoffes auf einen solchen aber nicht zu rechnen hatten; eine andere aus solchen, denen zwar die Schmiegsamkeit nicht mangelte, deren Erfolg aber nicht in jedem Fall ein Gewinn war; und es gab wieder eine andere, allerdings kleine Gruppe des vorzüglichsten Materials, welches man für den Seeoffizierstand nur wünschen konnte.“¹⁵

So sahen die der Handelsmarine entstammenden Offizieranwärter aus, mit denen Prinz [Adalbert](#) und [Jan Schröder](#) den Aufbau der preußischen Marine begannen. Welch ein Unterschied zu dem Offizier Nachwuchs der [Armee](#), der zum weitaus größten Teil dem preußischen Adel entstammte, in gewachsenen Traditionen lebte und sich beim Eintritt in das erwählte Regiment einem klaren Berufsweg gegenüber sah. –

Das Seeoffizierkorps war nun gegründet. Eine Marine gab es noch nicht. Ihre Gründung erfolgte knapp 1 ½ Jahre später. Sie wurde beschleunigt durch den Ausbruch des [Schleswig-Holsteinischen Krieges](#) zu Anfang des Jahres 1848, in dem Preußen im Auftrage des „[Deutschen Bundes](#)“ die Herzogtümer Schleswig und Holstein militärisch unterstützte.

Die im April des Jahres einsetzende Seeblockade der deutschen Häfen durch die dänische Flotte zeigte nun plötzlich mit aller Deutlichkeit die weite Wirkung einer Seemacht. Der Ruf nach einer deutschen Flotte wurde laut.

In Preußen war es – wie schon so oft – Prinz [Adalbert](#), der am 1. Mai mit einer Denkschrift die Entwicklung vorantrieb. Schon drei Wochen später wurde der Bau von 18 Ruderkanonenschaluppen angeordnet.

Am 5. September endlich erfolgte die Gründung der „[Königlich Preußischen Marine](#)“ durch „Allerhöchste Kabinettsorder“^A, nachdem der [König](#) eine Abgabe der „Amazone“ und der vorhandenen Kanonenboote an die entstehende „Deutsche Flotte“ abgelehnt hatte. Gut einen Monat später wurde in Stettin ein „Marine-Commando“ unter dem zum Kommodore ernannten Jan Schröder ins Leben gerufen. Damit war Preußens Marine tatsächlich gegründet. Die Schiffe waren, wie es der Kriegsminister [von Roon](#) ausdrückte, „als preußische maritime Streitmacht zu betrachten, welche unter preußischer Flagge und Preußens Befehl nach den Umständen zu gebrauchen sein würden“¹⁶.

^A Siehe [Anlage 2](#), Seite 144

Verdiente Männer

Prinz Adalbert von Preußen

Die Marine Preußens war ins Leben gerufen, ihr Seeoffizierkorps geschaffen.

Wenn ein Mann tätigen Anteil an diesem Werke hatte, so war es der Hohenzollernprinz [Adalbert](#). Von Jugend an zeigte er das größte Interesse für Marineangelegenheiten und war bemüht, das Seewesen nach allen Richtungen kennenzulernen. In den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts war er wohl der einzige Mann in Deutschland, der sich ein Urteil über Marinefragen erlauben konnte. Nicht immer war sein Weg mit Rosen bestreut, dennoch ging er ihn durch Höhen und Tiefen in seltener Klarheit und Konsequenz. Ihm verdankt die [Preußische Marine](#) viel.

Prinz Heinrich Wilhelm Adalbert von Preußen wurde am 29. Oktober 1811 als Sohn des Prinzen Wilhelm, Bruders des Königs, im Schloß zu Berlin geboren.

Er begann seine Soldatenlaufbahn bei der Infanterie, trat aber, nachdem er 1830 Hauptmann geworden war, 1832 zur Kavallerie über. Als Oberst führte er 1839 die Garde-Artillerie-Brigade und war gleichzeitig Mitglied der Artillerie-Prüfungskommission. Nach seiner Beförderung zum Generalleutnant am 31. März 1846 wurde er ein Jahr später zum Generalinspekteur der Artillerie ernannt. Sein Wissenstrieb und sein Drang in die Weite führten ihn auf mancherlei Reisen in die meisten Länder Europas. Im Jahre 1842 machte er an Bord der sardinischen Fregatte „San Michele“ eine längere Seereise nach Rio de Janeiro und zum Amazonas. Seine früh vorhandene Passion für Marinedinge wurde hierdurch weiter entscheidend angeregt, und er entwickelte sich in der Folge mehr und mehr zum Anwalt jener in Preußen so sehr umstrittenen Seeverteidigung.



Prinz Adalbert von Preußen

Das Jahr 1848 mit seinen Wirren, das aber auch – angesichts der dänischen Seeblockade – den Gedanken an eine Flotte im Volke mächtig belebte, sah den Prinzen in vorderster Linie. Nicht nur in Preußen trieb er die Dinge voran, sondern auch als Vorsitzender der „Technischen Marinekommission“ zu Frankfurt bemühte er sich, Grundlagen für eine „Deutsche Flotte“ zu schaffen.

Am 1. März 1849 übertrug ihm der König in Würdigung seines Interesses und seiner Kenntnisse den Oberbefehl über die vorhandenen und noch auszurüstenden preußischen Kriegsschiffe und legte dadurch den Grund zu einer Tätigkeit, die für die entstehende Marine von

hohem Nutzen war. Am 30. März 1854 endlich wurde der Prinz unter Entbindung von der Stellung als General-Inspekteur der Artillerie zum „Admiral der preußischen Küsten“ ernannt.

Als er 17 Jahre später (15. Juni 1871) unter Ernennung zum „General-Inspekteur der Marine“ den Oberbefehl niederlegte, durfte er mit dem, was aus der kleinen preußischen Marine geworden war, wohl zufrieden sein. –

Am 6. Juni 1873 beendete ein Herzschlag das Leben dieses tätigen Mannes in Karlsbad, wo er sich zur Kur aufhielt.

„Sein Dasein war ein solches voll rastloser Mühe und sorgenvoller Arbeit, oftmals schwer geprüft im Kampf gegen alle Arten von Ungunst der Verhältnisse, aber unbeugt in dem selbstlosen Streben, ein warmes Herz entgegenbringend der Sache und den Menschen, für die er und mit denen er lebte.“¹⁷

Der Gehilfe des Prinzen: Kommodore Jan Schröder¹⁸

[Jan Schröder](#) wurde am 15. November 1800 als Sohn des niederländischen Seeoffiziers Karel Schröder und seiner Frau Adriana, geb. Mattysen, in [Vlissingen](#) geboren. Sein Vater stammte aus [Kalkar](#) bei Cleve, die Mutter aus [Middelburg](#).

Als Kind erlebte er die Einverleibung seines Vaterlandes in das französische Kaiserreich. Als er mit 12 Jahren auf dem Linienschiff „Doggerbank“ als Schiffsjunge eintrat, fuhr er unter französischer Flagge.

Nach der Befreiung der Niederlande trat Schröder im Februar 1814 zur niederländischen Marine über. Nach sechsmonatigem Dienst auf dem Schoner „Admiral von Gendt“ wurde er zum Kadetten 2. Klasse ernannt.

Die erste größere Seereise machte er von 1816 auf 1817 an Bord der Korvette „Ajax“. Nach Rückkehr von dieser Reise und bestandenem Examen erfolgte die Beförderung zum Kadetten 1. Klasse.

Die folgenden Jahre verbrachte er im Borddienst in Niederländisch-Indien. Erst nach 7 ¼ jähriger Abwesenheit traf er im Juni 1826 wieder in Holland ein. Genau ein Jahr später befand er sich mit dem Linienschiff „Admiral van Wortenaar“ schon wieder auf der Reise nach Ostindien, kehrte dieses Mal aber schon vor Ablauf eines Jahres zurück und blieb dann bis 1830 inaktiv.

Im Dezember 1828 verheiratete er sich mit Petronella Coops aus [Doetinchem](#). Aus dieser Ehe gingen vier Kinder, drei Mädchen und ein Junge, hervor.

Im April erfolgte zugleich mit seiner Wiederverwendung die Beförderung zum Leutnant 1. Klasse. (Zum Leutnant 2. Klasse war er am 1. August 1822 befördert worden.)

Nach einer zweijährigen Kommandantenzeit auf einem Gaffelkanonenboot und dem Kanonenboot Nr. 51 wurde er 1833 1. Offizier auf der „Triton“, einem Schiff mit 30 Kanonen, das im Mittelmeer Dienst tat. Als dieses Schiff 1835 aufgelegt wurde, blieb Schröder bis 1837 wiederum inaktiv.

Nach kurzer Verwendung als 1. Offizier auf der „Pegasus“ erhielt er krankheitshalber im Herbst 1837 wiederum die nachgesuchte Inaktivität. Im Mai 1838 ging er als 1. Offizier der „Nehalemnia“ zum zweiten Mal auf lange Zeit nach Ostindien. Als der Kommandant dieses Schiffes starb, trat Schröder vorläufig an seine Stelle. Nach Eintreffen eines neuen Kommandanten übernahm er das Kommando über die Brigg „Portillon“ von 14 Kanonen.

Ab Sommer 1840 war er Stationschef in Macasser. Im Februar 1842 wurde er abberufen. Auf der Rückreise nach Holland erreichte ihn die Nachricht vom Tode seiner Frau.

Als er nach 4 ½ jähriger Abwesenheit am 15. November 1842 wieder in seiner Heimat eintraf, fand er seine Ernennung zum Kapitänleutnant (der Rang entsprach etwa dem des heutigen Fregattenkapitäns) vor.

Im Mai des folgenden Jahres heiratete er Anna Katharine von Maren aus Middelburg.

Als 2. Kapitän der 54-Kanonen-Fregatte „de Ryn“ machte er 1844/45 unter dem Oberbefehl des Prinzen [Heinrich der Niederlande](#) Reisen nach dem Mittelmeer und Neufundland.

Im Juni 1846 kamen die Verhandlungen mit der Regierung von Preußen zu einem günstigen Abschluß. Schröder wurde „Preußischer Navigationsdirektor“ und siedelte mit seiner Familie nach Danzig über.

Gut 2 Jahre später – am 24. Oktober 1848 – wurde Schröder, der inzwischen Kommandeur des „Marinekommandos“ zu Stettin geworden war, als Kommodore „mit dem Range *nach* den Generalmajors und *vor* allen Obersten der Landarmee“ in preußischen Kriegsmarine-dienst übernommen.

Der König von Holland entließ ihn gleichzeitig unter Beförderung zum Kapitän zur See mit dem Recht zum Tragen der Uniform aus seinem Dienst. –



Kommodore Jan Schröder

Seine Tätigkeit als preußischer Seeoffizier und erster Berater des Prinzen [Adalbert](#) wird an anderer Stelle Erwähnung finden.

[Jan Schröder](#) schied am 6. Dezember 1860 als Vizeadmiral nach Verleihung des Sterns zum [Roten Adlerorden](#) aus dem aktiven Dienst aus.

Er zog nach [Cleve](#) zurück, wo er bis 1885 still und zurückgezogen lebte. Seine zweite Frau hatte er schon 1855 wieder verloren. Wenn er als rangältester Offizier am Geburtstag des Kaisers die Parade der Garnison abnahm, war er in der prunkvollen, damals im Binnenlande nahezu unbekanntem Marineuniform der besondere Anziehungspunkt der Bevölkerung.

Am 2. Mai 1885 schloß Jan Schröder seine Augen für immer. Er ruht, seinem Wunsche gemäß, in der Familiengruft in Doetinchem. –

Schröder war der einzige Mann, der die zum praktischen Aufbau einer Kriegsmarine erforderliche Erfahrung mitbrachte. In langjähriger Seedienstzeit und Kolonialtätigkeit gewachsen, verstand er es, sich selbst zu helfen und auch in schwierigen Lagen selbständig zu handeln. Ungeschminkte Offenheit, Ehrlichkeit und Lauterkeit des Charakters zeichneten ihn aus. Er

war nicht nur erfahren, sondern auch tüchtig. Die Pflege der Gastfreundschaft war ihm Herzenssache, das gesellschaftliche Parkett dagegen blieb ihm Zeit seines Lebens fremd. Der Vizeadmiral [Batsch](#), 1848 einer der ersten vier Seeoffizieranwärter der [preußischen Marine](#), der lange unter ihm diente, schrieb später die Worte nieder:

„Schröder erwarb sich das unbestrittene und unschätzbare Verdienst, an der Küste in Ausführung zu bringen, was unter der Ägide und auf Eingebung des Prinzen (Adalbert) geplant wurde. Die lange Reihe von Jahren des Zusammenwirkens der beiden Männer ist den Zeitgenossen unvergeßlich; es war die Zeit jenes Siechtums, dem die beste Seite abzugewinnen eines seltenen Aufwandes an moralischer Kraft bedurfte.“¹⁹

Diesem niederländischen Seeoffizier erwuchs die schwierige Aufgabe, der jungen preußischen Marine Weg und Ziel zu zeigen. Getragen vom Vertrauen des Prinzen Adalbert ging er ans Werk.

Als erfahrener Seeoffizier war er sich der Bedeutung, aber auch der Schwierigkeit seiner Aufgabe bewußt. Galt es doch, ein Offizierkorps heranzubilden aus dem Nichts. Seine Dienstzeit an Bord der „Amazone“ kam ihm nun zugute. Er kannte die Menschen, mit denen er aufbauen mußte. Nüchtern sah er ihre Licht- und Schattenseiten, was nachfolgender Brief vom 24. Juli 1848 an den Handelsminister zeigt:

„Ich erlaube mir, darauf aufmerksam zu machen, daß, obwohl die geprüften Steuerleute und Seeschiffer mit Bezug auf ihre theoretischen und praktischen Kenntnisse das Erforderliche wissen, ein Schiff über See zu bringen und alles zu thun, was als Kaufahrer von ihnen verlangt werden kann, dieselben sich doch als Seeoffiziere nicht so gleich qualifizieren würden; es fehlt ihnen hauptsächlich an offiziersmäßigem Benehmen, an Takt, mit fremden Offizieren und Autoritäten umzugehen, Kenntnis der Artillerie, Disziplin und des täglichen Dienstes, wie die Behandlung eines Schiffes in der Weise, wie es mit den Kriegsschiffen stattfinden soll; Kenntnis der angemessenen Verwendung einer zahlreichen Schiffsmannschaft unter allen Umständen“ usw.²⁰

In Erkenntnis dieser Mängel empfahl er damals den Ankauf einer Fregatte, die zusammen mit der „Amazone“ als Ausbildungsschiff für Offiziere, Unteroffiziere und Kadetten dienen sollte. –

Die ersten Seeoffizieranwärter

Die erste Crew

Seinen Ausgangspunkt nahm der Aufbau der Marine von Stettin aus, wo der Kommodore Schröder mit seinem „gemischten“ Haufen im Garnisonsleben keinen leichten Stand hatte. Ein Kronzeuge dieser Zeit, der spätere Vizeadmiral [Batsch](#), meinte, daß weder der Kommandierende General – damals General von Grabow – noch seine Untergebenen in dem Zuwachs an Soldaten einen Gewinn sahen. Umso mehr muß anerkannt werden, daß man die neuen Seeoffiziere, die doch teilweise recht ungelenkt und unsicher im gesellschaftlichen Verkehr waren, als Mitglieder ins Kasino aufnahm. –

Das neue Seeoffizierkorps bestand zum größeren Teil aus Auxiliaroffizieren – den ehemaligen Schiffern und Steuerleuten – und zum kleineren aus 7 „See-Cadetten 1. Classe“ (den späteren Fähnrichen zur See bzw. Unterlieutenants zur See), welche damals Offiziersrang (Seconde-Lieutenant) hatten.

Die Namen der 7 See-Cadetten waren:

Batsch, Hoffmann, Berger, Berendt und Przewisinski, Struben, Grapow.^A

^A Batsch und Berger stiegen bis zum Vizeadmiral auf.

Die vier Erstgenannten traten im Frühjahr 1848 als Matrosen 2. Klasse in die Marine ein. Da es damals eine Kadettenuniform noch nicht gab, aber man die Aspiranten auch nicht in Mannschaftskleidung stecken wollte, versahen sie ihren Dienst zunächst im schlichten Bürgergewande.

Amerikanische Ausbildungshilfe

An Ausbildungsmöglichkeiten hatte die junge Marine zu Beginn nichts zu bieten. Es darf daher nicht wundern, daß sich Prinz [Adalbert](#) nach ausländischer Hilfe umsah, was damals allgemein üblich war. Er wandte sich zunächst an England und Frankreich, fand aber dort wegen der Spannungen in den Herzogtümern Schleswig und Holstein wenig Gegenliebe.

Dagegen war der [Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika](#) sehr gern bereit, gelegentlich des Besuches eines seiner Kriegsschiffe in Deutschland dem Wunsch der preußischen Regierung entgegenzukommen. Als im Herbst des Jahres die Fregatte „St. Lawrence“ in Bremerhaven lag, wurden die vier Aspiranten als „[Midshipmen](#)“ auf ihr eingeschifft.



„St. Lawrence“ bei der [Insel Wight](#)

Welche Parallelität liegt doch in diesem Vorgang zur heutigen Zeit: Da dünken wir uns fortschrittlich und glauben, neue Wege zu beschreiten und stellen dann mit Erstaunen fest, daß wir in ausgetretenen Pfaden wandeln, die nur der Schutt der Geschichte für eine Weile zugedeckt hatte. –

Zwei Schriftstücke²¹ aus dem Jahre 1848, die Bezug nehmen auf die Kommandierung der See-Cadetten 2. Classe [Batsch](#), Hoffmann, Berger und Berendt an Bord der Fregatte „St. Lawrence“ seien hier wegen ihres historischen Wertes festgehalten.

Prussian Legation at Washington
2nd August 1848

Sir

I have reported to H.M. government your kind offer approved by the President which you have made to me „to allow four young Prussian educated at one of naval schools to go on board of the U.S. Frigate St. Lawrence as volunteer midshipmen for their education as Navy officers for the German Navy and that they should be received on board of the said man-of-war at their arrival at Hamburg in case the expected peace between Germany and Danmark should be concluded.”

In expressing to You my sincerest thanks for Your kindness to my government, I beg leave to ask at what time the St. Lawrence is expected to reach Hamburg and what orders will be given to her Commander with respect to the four young men above mentioned. I would feel also much obliged to You if I could learn what would be the probable amount of expences wanted for each of these volunteer midshipmen on board inclusively their equipment.

I have the honor to be
Sir
with great respect
Your obdt servant
(Unterschrift)

To Honorable
John Y. Mason Secretary
of the Navy of the United States

Und hier die Segelorder für den Kommandanten der Fregatte „St. Lawrence“ in Auszügen:

Navy Department
August 26th 1848

Captain Hiram Paulding
Comm' U.S. Frigate St. Lawrence
Norfolk

Sir:

So soon as the U.S. Frigate „St. Lawrence“ under your command, is in all respects, ready for sea, you will proceed to the North Sea, tracking at Southhampton if necessary for refreshment of their crew, or supplies of provisions ...

You will track at Bremer Haven, and communicate your arrival to the American Minister at Berlin ...

Then at Bremen, if the kingdom of Prussia is not engaged in war, you will receive on board, and put to duty as Midshipmen, four young Prussian officers, who may be detailed for that purpose. You will inform Mr. Donelson (U.S. Botschafter in Berlin) of this part of your instructions, and through him the officers will be named to you. His Excellency the Prussian Minister at Washington, has requested that this privilege may be extended, and it is cheerfully reserved, if not inconsistent with our neutrality, as well in acknowledgment of the distinguished compliment which it implies to our Navy as in our sincere desire to see efforts of Prussia, to make an effective Naval establishment, crowned with success ...

I am very respectfully
Your obdt. servant
J.Y. Mason

Nach einer halbjährigen Reise in europäischen Gewässern kehrte die Fregatte „St. Lawrence“ nach Deutschland zurück. Die vier „Midshipmen“ wurden unverzüglich zu „See-Cadetten 1. Classe“ mit dem Rang eines „Seconde-Lieutenants“ ernannt.

Die zweite Crew^A

Der andere Teil der Kadetten – Przewisinski, Struben und Grapow – war im März 1849 als „Cadett-Aspirant“ eingestellt worden. Diese drei vollendeten die Ausbildung in der eigenen Marine.

Ihre Uniform, inzwischen durch „Cabinetts-Ordre“ festgelegt, bestand aus einer blauen Jacke mit Offizierknöpfen, blauer Hose und Schirmmütze. Die Aspiranten leisteten ihre ersten Dienste auf „[Amazon](#)“ und „[Preußischer Adler](#)“. An Bord dieser Schiffe erhielten sie Unterricht in Navigation und Artillerie-Waffenkunde. Im November 1849 wurden sie bereits durch „Cabinetts-Ordre“ zu „See-Cadetten 1. Classe“ mit „Seconde-Lieutenantsrang“ ernannt.²²



Uniform der Seeoffizieranwärter nach der Kabinettsorder vom 3.1.1850

Die schnelle Beförderung der ersten sieben Offizieranwärter erscheint erstaunlich, doch darf bei der Betrachtung dieser Sache nicht vergessen werden, daß die „See-Cadetten 1. Classe“ trotz ihres formellen Offiziersranges innerhalb der Marine und auch in den Augen des Prinzen Albert noch nicht als „Seeoffiziere“ im späteren Sinne angesehen wurden. Sie galten als „Zöglinge“, die an Bord in der Kadettenmesse – nicht in der Offiziersmesse – lebten. Bedenkt man schließlich, daß die letztgenannten drei Seekadetten erst Ende 1855 zu Lieutenants zur See 2. Klasse – der heutige Oberleutnant zur See – befördert wurden, so kann man sicher nicht von einem schnellen Aufstieg sprechen.

Ein Kronzeuge berichtet

Der spätere Admiral [Batsch](#), einer der ersten sieben Offizieranwärter, hat im hohen Alter über die Anfänge der Seeoffizieranwärterausbildung ausführlich berichtet. Seine Darstellungen zeigen, daß der Aufbau der [preußischen Marine](#) schwerer war, als der der [Bundesmarine](#) in unseren Tagen.²³

^A Wann der Begriff „[Crew](#)“ (im heutigen Sinne verstanden) Eingang in unsere Marine gefunden hat, ist nicht ganz klar. Wahrscheinlich ist er auf der Segelfregatte „[Niobe](#)“ entstanden, auf der von 1862-1890 alle Kadettenjahrgänge ausgebildet wurden. Ursprünglich verstand man in der englischen Marine unter „Crew“ die Mannschaft eines Schiffes *ohne* die Offiziere. Wenn nun ein Kadettenjahrgang geschlossen auf der „Niobe“ eingeschifft war, so bezeichnete man ihn als die „Crew“. Diese Bezeichnung haben die Kadetten beibehalten. Dem Wort wurde das Jahr des Dienst Eintritts – zur Unterscheidung von anderen Crews – beigefügt. So hieß es z.B. Crew 1889. In der Literatur taucht der Begriff „Crew“ – als Bezeichnung für einen Offizierjahrgang – erst 1904 auf und zwar im Marinewörterbuch des Konteradmirals Stenzel.

„Einen Vorgang gleicher oder auch nur ähnlicher Art, wie die Aufstellung dieses Offizierkorps, hatte es im preußischen Staat noch nicht gegeben. Ein Element, welches der hier in Betracht kommenden Berufsgenossenschaft noch gefehlt hatte und neu hinzu kam, war der „Ehrgeiz“, eine jedem Offizierkorps gewiß unentbehrliche Eigenschaft und doch eine Pflanze, die nur gedeiht auf einem für ihr Wachstum vorbereiteten Boden. Der richtige, wohlgepflegte Ehrgeiz ist für den Offizier, was das Talent für den Künstler; aber wie das letztere die besten Früchte nur zeitigt im Verein mit Selbstlosigkeit, Selbstbeherrschung, Beharrlichkeit und Fleiß, so hat auch der Ehrgeiz nur dann ein heilsames Ergebnis, wenn er Schritt hält mit persönlicher Entsagung und wahrer, durch keinerlei Äußerlichkeit gefärbter Pflichttreue.“

„Es gibt noch andere, ebenso unerläßliche und wichtige, ja noch wichtigere Eigenschaften; aber gerade weil sie wichtiger sind, drängen sie sich nicht so hervor wie der Ehrgeiz, der in seinem Hervordrängen auch zur Entartung Anlaß gibt. Wo der alte Wahlspruch ‚[Mit Gott für König und Vaterland](#)‘ nur Schaustück ist und wenig innerlichen Boden hat, da läuft der Begriff des Ehrgeizes Gefahr, auszuarten zu einer Eigenschaft, die mit der Selbstlosigkeit nichts mehr gemein hat ...“

„Man sollte meinen, die Offizierkorps der Küstenplätze hätten Gelegenheit genug geboten, der neuen Schöpfung als Stecken und Stab zu dienen; es genügt zu sagen, daß dem nicht so war, und es ist müßig, über die Gründe Betrachtungen anzustellen; die Verschiedenheit des Berufs, der persönlichen Vergangenheit mit ihrem Duft von Teer, verhinderte die Annäherung; an Versuchen dazu hat es namentlich in den kleineren Garnisonen, wie Stralsund und Swinemünde, nicht gefehlt, und sie haben wohlthätig gewirkt; in der Hauptgarnison Stettin war wenig davon die Rede. Fragt man, was der Absonderung zu Grunde lag, so war es die verschiedene Gewöhnung im sozialen Verkehr, die den Neulingen anhaftende Beharrlichkeit in Erhaltung alter Beziehungen, das Widerstreben, diese fallen zu lassen, und von dem Kameraden des [Heeres](#) konnte man nicht erwarten, daß er in der Rücksicht auf solche Beziehungen mehr entgegen kam, und ein nicht geringes Hindernis bildeten die in den sozialen Verhältnissen des neuen Offizierkorps bereits vorhandenen weiblichen Elemente.“

Die Wohnung des Kommodore befand sich unmittelbar am Schiffahrtskai, etwas oberhalb der Baumbrücke. Schröder, eine stattliche Erscheinung mit freundlichem Wesen und in Stettin durchaus bekannt, beschränkte seinen Verkehr mit der Armee fast nur auf den Appellplatz, was – nach den Worten Batschs – nur verständlich war.

Ihren Mittagstisch hatten die Offiziere und Seekadetten anfangs im Restaurant Beeskow, gegenüber dem damaligen Gymnasium, später im Hotel „Drei Kronen“ in der Breiten Straße. Eine eigene Messe oder ein Kasino gab es nicht. Der Tagesdienst war mit Exerzieren im Fort Leopold, nahe dem Frauenthor, und dem üblichen „Ronde“-Dienst wenig abwechslungsreich.

Die dritte Crew

Im November 1849 wurde erstmalig eine größere Zahl von „Cadett-Aspiranten“ eingestellt – insgesamt 20, unter ihnen der spätere Kommandierende Admiral [Graf von Monts](#)^A. Für diese wie für den jüngeren Teil des Offizierkorps war schon im Winter 1849/50 bei der Navigationschule zu Grabow ein Kursus eingerichtet worden, den der Direktor Domke und der Navigationslehrer Graf leisteten. Als Lehrer in Mathematik fungierte ein der Artillerie entnommener Oberfeuerwerker Fritsche. Dieser Kursus blieb einmalig, da bald andere Wege in der theoretischen Ausbildung beschritten wurden.

^A und Frhr. v. Dobeneck, v. St. Paul, Wagner, Rauchhaupt, Livonius, Zirzow, Wilke, v. Frohreich, v.d. Heyde, Dreves, Pietsch, v. Richthofen, Butterlin, Stargardt, Ulfers, [v. Schleinitz](#), Olberg, McLean, Krausnick.

Inzwischen war auch eine neue Uniform für Kadetten festgesetzt worden, die der Cadett 1. Classe Grapow am 30. Dezember 1849 dem [König](#) und der königlichen Familie im Beisein des Prinzen [Adalbert](#) in [Charlottenburg](#) vorführte.

Die erste Kadettenauslandsreise

Nachdem 1850 die Marine auf Vorschlag des Kommodore [Schröder](#) ein weiteres Schulschiff, die „[Mercur](#)“, – ein 1847 in Danzig gebautes und in Hamburg angekauftes „Seehandlungsschiff“ – erworben hatte, wurde die Ausbildung für die Kadetten im Winter 1850/51 auf diesem Schiff im Rahmen einer größeren Auslandsreise betrieben.



Schulschiff „Mercur“ (Gemälde von Lüder Arenhold)

Diese begann im November und führte über Helsingør nach Portsmouth, Madeira, Teneriffa, Bahia, Rio de Janeiro, von dort zum Kap der Guten Hoffnung, ohne dieses anzulaufen, dann nach St. Helena, Ascension und von dort zurück nach Stettin. An ihr nahmen alle Kadetten 1. und 2. Klasse teil, insgesamt 40.^A

Kommandant der „Mercur“ war der Kapitän zur See [Donner](#). Er entstammte einer Hamburger Patrizier-Familie und war jung in dänischen Marinedienst getreten. Seine Erziehung erhielt er vornehmlich in Kopenhagen. Vizeadmiral [Batsch](#), der längere Zeit unter Donner Dienst tat, bezeichnete ihn als „eine liebenswürdige Natur, vornehm in Form und Wesen, feingebildet und von großstädtischer Manier“ und sah in ihm den „Gentleman-Sailor“ bester Art, „dem die Härten der Laufbahn nicht zu nahe traten“.²⁴

Die Märzereignisse 1848 sahen Donner als Kommandanten des dänischen Kriegsschoners „Elben“, der damals vor Altona lag. Mit ihm schloß er sich begeistert der schleswig-holsteinischen Sache an, wurde bald in die „Deutsche Flotte“ übernommen und trat schließlich im Mai 1850 in preußische Dienste. –

Als 1. Offizier der „Mercur“ tat der Lieutenant 2. Klasse von Pirch Dienst, der vor Donner das Schiff als Kapitän geführt hatte. Wachoffiziere waren die Auxiliaroffiziere Köhler, Lipke, Reetzke und Wachsen. Zum Schiffsstab gehörten weiter der Navigationslehrer Lehmann, dem man als Navigationsoffizier aus disziplinarischen Gründen kurzerhand den Rang eines Lieutenants zur See gegeben hatte, und der Premierlieutenant der Garde-Artillerie von Krensky^B, der den Kadetten nicht nur die artilleristischen Grundkenntnisse vermittelte, sondern auch ihr Kadettenoffizier war.

^A Seekadetten 1. Kl. Berendt, Berger, Batsch, Struben, Przewisinski, Grapow und 34 Kadetten

^B der nachmalige Chef des Generalstabes beim Großherzog von Mecklenburg-Schwerin im Kriege 1870/71

Die ersten Marineschulen

Die Marineschule Stettin

Nach Rückkehr von dieser ersten großen Auslandsreise eines Schiffes der [preußischen Marine](#) wurden die Kadetten in Stettin in der Frauenthor-Kaserne untergebracht und für den Winter 1851/52 in dieser Stadt eine Marineschule eingerichtet. Man hatte für diesen Zweck an der Ecke Mittwochstraße und Krautmarkt ein Haus gemietet. Die Eröffnung der Schule erfolgte am 3. November 1851.²⁵

Als Direktor der Schule amtierte der Kapitän z.S. [Donner](#). Ihm war als sogenannter Studiendirektor der aus der schleswig-holsteinischen Marine übernommene Hauptmann [Liebe](#) beigegeben, der später Lehrer am Seekadetten-Institut in Berlin und ab 1867 Direktor der Marineschule in Kiel war. Dieser gab Unterricht in Artillerie; Astronomie und Schiffahrtskunde lehrte der schon früher genannte Navigationslehrer Lehmann, „der die Vorträge in diesem Fache von einem so hohen Standpunkt auffaßte, daß er mit seinen Diktaten zur Zeit des Prüfungstermins gerade nur bei der Definition von wahrer Stern- und Mittelzeit angelangt war“²⁶.

Schiffbauunterricht erteilten der Schiffbaumeister Weiß und ein Herr mit Namen Fellmer, „dessen moderne Maschinenweisheit darin gipfelte, daß er die Bedeutung der Schiffsschraube an einer von ihm ad hoc zugeschnittenen Mohrrübe dozierte“²⁷.

Weitere Lehrfächer waren: Angewandte Maschinenteknik und [Fortifikation](#) – in ersterem Fache unterrichtete der aus holländischen Diensten kommende Ingenieur Jansen, in letzterem der Premierlieutenant Galster – sowie Seemannschaft, Englisch und Französisch.

An diesem ersten Marineschul-Kursus nahmen alle Auxiliaroffiziere sowie See-Cadetten 1. und 2. Classe in zwei nebeneinander laufenden Hörsälen teil. Das war damals möglich, da im Winter die Schiffe außer Dienst gestellt wurden und somit das Personal zur Verfügung stand.

Die unterschiedliche Vorbildung der Schüler, die teilweise schwachen Leistungen der Lehrer belasteten naturgemäß den Unterrichtsablauf – und doch war ein bedeutsamer Schritt vorwärts getan.

Am mangelhaftesten war es um den Navigationsunterricht bestellt, an dem die Auxiliaroffiziere – durchweg geprüfte Schiffer und Steuerleute – nur sehr „passiv“ teilnahmen, da sie von der Prüfung in diesem Fach befreit waren. Die in der gleichen Klasse befindlichen älteren Kadetten lernten – nach Aussage eines damaligen Teilnehmers²⁸ – jedenfalls in Navigation mehr durch den Privatunterricht des Auxiliaroffiziers Heinrich Köhler, des späteren Konteradmirals, als durch den Herrn Lehmann.

Die dem Kursus folgende Prüfung, für die eigens Bestimmungen aufgestellt wurden, fand im Frühjahr 1852 statt. Mit der Abnahme war eine von der Marineabteilung des Kriegsministeriums gebildete Kommission betraut. Als Prüfende in den einzelnen Fächern waren vorgesehen:

Navigation	Direktor Albrecht von der preußischen Navigationsschule
Artillerie	Major Gärtner
Schiffbau	Hans Elbertzhagen, der Erbauer der „Amazone“
Marinekunde	Ingenieur Jansen
Seemannschaft	Kapitän zur See Donner
Englisch	Kapitän zur See Donner
Französisch	Dr. Beschmann.

Das Kriegsministerium hatte weiter bestimmt, daß das Ergebnis der Prüfung bestimmend sein sollte für die Festsetzung des künftigen Dienstalters – eine Maßnahme, die in der preußischen, später deutschen Marine bis 1945 beibehalten wurde. Bei dieser ersten Prüfung machte man allerdings in dieser Hinsicht einen Unterschied zwischen Auxiliaroffizieren und Kadetten, da

der Altersunterschied zwischen diesen Gruppen doch zu erheblich war. Man kann wohl in gewisser Weise in dieser Maßnahme einen Vorläufer für die später übliche Dienstaltersfestsetzung – Vorpatentierung – solcher Offiziere sehen, die aus dem Unteroffiziersstande aufrückten.

Einige der Examinanden scheiterten bei dieser Prüfung im Fache Navigation. Ihnen wurde erlaubt, diese später zu wiederholen.

Der Prüfung folgte sehr bald die Ernennung der Auxiliarioffiziere zu Lieutenants zur See 2. Classe. Die Cadetten 2. Classe wurden zu Cadetten 1. Classe befördert.

Da die Zahl der zur Verfügung stehenden „Etatstellen“ aber nicht ausreichte, konnten die am Ende der Dienstaltersliste rangierenden Auxiliarioffiziere und Kadetten nur als „überzählig“ befördert werden – ein Brauch, der noch lange üblich war. So erhielten zwar alle gleichzeitig den neuen Rang, aber die „Überzähligen“ mußten sich bis zur Einweisung in eine Planstelle mit den Bezügen des früheren Ranges begnügen. Nach dieser ersten „Seeoffizierhauptprüfung“ in der Geschichte der preußisch-deutschen Kriegsmarine wurden alle Kurssteilnehmer für die Dauer des Sommers an Bord der vorhandenen Schiffe kommandiert.

Die „Seeoffizierschule“ der Schleswig-Holsteinischen Marine²⁹

Die Marineschule in Stettin war nicht die erste ihrer Art in Deutschland. Schon drei Jahre früher gab es ein ähnliches Institut in Schleswig-Holstein. –

Wie bekannt war es im Jahre 1848 nach einem Thronwechsel in Dänemark zwischen Dänemark und den Herzogtümern im Norden zu ernststen Spannungen gekommen. Dänemark versuchte, mit Hilfe der [Eiderdänen](#) das Herzogtum Schleswig einzuverleiben. Dieses widersprach den alten Privilegien, die u.a. den beiden Herzogtümern garantierten, daß sie „[up ewig ungedeelt](#)“ bleiben sollten.

Die Herzogtümer beantworteten die Herausforderung mit der Proklamation ihrer Unabhängigkeit und bildeten im März 1848 in Kiel eine provisorische Landesregierung. Es kam zum [Kriege](#). Ein Bundesbeschluß übertrug Preußen die Unterstützung der Bewegung. [Wrangel](#) rückte über die Eider vor, aber sehr bald wich Preußen vor der drohenden Haltung der Großmächte zurück und schloß am 26. August den [Waffenstillstand von Malmö](#).

Die provisorische Regierung in den Herzogtümern stand nun vor einer schwierigen Situation. Mußte sie doch – weitgehend auf sich selbst gestellt – die Landesverteidigung zu festigen versuchen. Dabei lag ihre Aufgabe weniger in der Schaffung einer Landmacht – davon hatte ja das Hinterland einiges zu bieten –, sondern vielmehr war es das Gebot der Stunde, dem „meerumschlungenen“ Lande eine [Seerüstung](#) zu geben. Ansätze in dieser Richtung wurden immerhin gemacht. Man schuf den „Keim“ einer deutschen Flotte und gründete neben einem Marineausschuß eine „Seeoffizierschule“ in Kiel-[Holtenau](#).

Das Institut wurde am 1.12.1848 eröffnet. Direktionsmitglieder waren die Professoren Scherk und Christiansen sowie der Kapitän Donner, sogenannter „Chef ad interim“, und Militärlehrer der Premierlieutenant von Brauchitsch. In Geschichte unterrichtete Dr. Prien, in Navigation ein Herr Weyer.

Bis zum November hatten sich bei der Schule etwa 40 Bewerber gemeldet, von denen 25 angenommen wurden. Ihr Lebensalter lag zwischen 12 und 16 Jahren.

Die für die Seeoffizierschule erlassenen Bestimmungen sahen u.a. eine Höchstzahl von 30 Schülern vor. Diese galten als Aspiranten für die „Deutsche Flotte“. Das Eintrittsalter war auf 12 bis 16 Jahre beschränkt. Die Schule hatte nur den Zweck, Unterricht zu erteilen. Für sein Unterkommen hatte jeder Aspirant selbst zu sorgen. Die Schüler hatten ein Eintrittsgeld von

200 Talern zu zahlen, welches bei vorzeitiger Entlassung nach Abzug der Unkosten zurückerstattet wurde. Bekleidung und Ausrüstung lieferte die Schule.

Im Eintrittsexamen wurden folgende Anforderungen gestellt: Rechnen mit ganzen Zahlen und Brüchen, Elementarkenntnisse in der englischen und französischen Sprache, allgemeine Kenntnisse der Geographie der fünf Erdteile und der alten Geschichte, Kenntnisse der Planimetrie und der Elemente der Buchstabenrechnung sowie gute Handschrift.^A

Die Entscheidung über die Annahme der Schüler lag in der Hand der Landesregierung.

Ein Kursus sollte 4 bis 5 Jahre dauern. Jährliche Übungsfahrten waren auf dem ehemals dänischen Kriegsschoner „Elben“ vorgesehen. Dieses Schiff war im März 1848 vor dem damals noch dänischen [Altona](#) im Handstreich genommen und den aus dem Stegreif gebildeten schleswig-holsteinischen Seestreitkräften zugeführt worden.

Der Vorgang war recht einfacher Natur. Die Besatzung des Schoners bestand zum größten Teil aus gebürtigen Schleswig-Holsteinern, die – nach Bildung der „Provisorischen Regierung“ – die wenigen an Bord der „Elben“ befindlichen Dänen von Bord complimentierten und den Danebrog niederholten.³⁰

Der Schoner war 26 m lang, 6,26 m breit und hatte 3,4 m Tiefgang. Seine Bewaffnung bestand aus acht sechspfündigen Kanonen. –

Nach [Friedensschluß](#) (1851) wurde die „Elben“, die in der [Schleswig-Holsteinischen Marine](#) „Elbe“ hieß, an Dänemark zurückgegeben.

Im Jahre 1850 übernahm die Leitung der Schule [Christian Amynt Liebe](#)^B, eben jener Mann, der ein Jahr später als Lehrer an der Marineschule in Stettin tätig war. Die Anstalt hat nur bis zum Jahre 1851 bestanden.

Seeoffizieranwärterausbildung in der „Deutschen Flotte“

Eine Reminiszenz

Vom 11. Oktober bis 2. November 1960 machte das [3. Minensuchgeschwader](#) der Bundesmarine unter meinem Kommando eine [Rheinreise](#), die bis Frankfurt am Main führte. Ich hatte Frankfurt als Endziel gewählt, weil ich meinen Männern in der [Paulskirche](#) von den Ereignissen des Jahres 1848 erzählen wollte, die so eng mit der Marine verknüpft sind. Doch lassen wir mein Tagebuch von damals sprechen.

24. Oktober 1960

09.55 Uhr. Ich verabschiedete mich vom Bürgermeister Frankfurts und begeben mich, begleitet von einem Stadtrat, zur Paulskirche. Mein Herz schlägt schneller.

10.00 Uhr. Wir betreten die Paulskirche, diesen historischen Ort. Das Haus ist größtenteils gefüllt. In der Mitte haben die Männer meines Geschwaders Platz genommen – im weißen Paradezeug. Vor ihnen sitzen die Offiziere des Heeres und der Marine. Eingerahmt sind wir von Hunderten von Frankfurtern. Das Rednerpult ist mit der Bundesflagge geschmückt. Auf der Empore stehen zwei Maate meines Führungsbootes: Der eine hält am Bootshaken die Kriegsflagge von 1848, der andere die Flagge der Seestreitkräfte von heute. Wie sehr gleichen sich doch diese [Flaggen](#)!

^A Siehe auch [Anlage 3](#) (Schulordnung), Seite 145

^B Anmerkung des Herausgebers: Karl H. Peter hat hier stehen „der bisherige Hauptmann der preußischen Artillerie August Liebe“.



Reichskriegsflagge 1848-1852



Dienstflagge der deutschen Seestreitkräfte (seit 1956)

Ich bin tief ergriffen – wie könnte es an diesem Ort auch anders sein. In meiner Liebe zur Geschichte habe ich all’ die Dinge der Paulskirche wieder und wieder durchdacht. Nun sind wir hier. Das Musikkorps spielt ein feierliches Prélude.

Dann spricht Stadtrat Dr. Zeitz im Namen des Oberbürgermeisters Worte der Begrüßung. Nun bin ich an der Reihe. Ich beginne meine Ansprache mit einem Dank an Frankfurt aus dem Stegreif und lasse die Zuhörer wissen, daß diese Stunde vor meinem Geschwader ein Höhepunkt des Lebens ist.

Dann verlese ich meine vorbereitete Rede^A, die versucht, die Ereignisse des Jahres 1848 lebendig werden zu lassen. Zum Schluß singen wir gemeinsam „[Einigkeit und Recht und Freiheit](#)“.

Eine Stunde später frage ich den Gefechtsrudergänger, wie es in der Paulskirche gewesen sei. Seine Antwort: „Herr Kapitän, ich habe geheult.“

Wie der Flottengedanke Boden faßte

Seit den Befreiungskriegen waren in Deutschland immer wieder Stimmen laut geworden, die den Schutz der deutschen Küste durch Seekampfmittel forderten, wie wir an anderer Stelle sahen. Sie fanden kaum Gehör.

Erst als im Jahre der Erhebung 1848 das Volk auf Einigung drängte, fand auch der Gedanke an eine Flotte, die „[Reichsflotte](#)“, günstigeren Boden.

Am stärksten hat aber damals gewirkt, daß das kleine Dänemark mit wenigen Fregatten den gesamten Seehandel Deutschlands lahmlegte. Dieser Druck von außen und die Erkenntnis der eigenen Schwäche waren es, die den Gedanken an die Schaffung einer Flotte vorwärts trugen.

Die 7. Sitzung in der Paulskirche sah den ersten Antrag in Sachen Marine. Ein Abgeordneter Hamburgs brachte ihn ein. Dort an der Küste saß das Hemd näher als die Jacke. Der überseeische Handel, den die Dänen gestoppt hatten, machte den Kaufleuten Sorge.

Fünf Tage nach der 7. Sitzung trat ein Marineausschuß unter dem Vorsitz des Generals [von Radowitz](#) zusammen. Er klärte die entscheidenden Vorfragen. Bald darauf bewilligte das Parlament in großer Einmütigkeit 6 Millionen Taler für den Aufbau einer Flotte. Die Arbeit konnte beginnen. Begeistert nahm das Volk Anteil.

Niemand ahnte im Überschwang der Begeisterung, daß der vom Parlament spontan gefaßte Entschluß in der Folge nicht auch zur Zahlung der Gelder führen würde. Tatsächlich sind die Gelder, die in zwei Raten am 1. Oktober 1848 und am 1. Mai 1849 fällig waren, niemals in vollem Umfang eingezahlt worden. Österreich verweigerte überhaupt jede Zahlung, Bayern,

^A Anmerkung des Herausgebers: Jetzt im Internet zugänglich unter http://www.pkgodzik.de/fileadmin/user_upload/Geschichte_und_Politik/Peter_Rede_in_der_Paulskirche_1960.pdf

Sachsen, Luxemburg und Limburg blieben im Rückstand. Preußen zahlte nur eine Rate und ging dann seine eigenen Wege, obwohl der Prinz [Adalbert](#), begleitet von Kapitän [Donner](#) und [Jan Schröder](#), der „Technischen Marinekommission“ vorgestanden hatte.

Hamburg aber preschte abermals vor. Die Reederei Goddefroy stellte kostenlos eines ihrer Schiffe für die Flotte zur Verfügung. Es erhielt den Namen „[Deutschland](#)“ und wurde zum Kadettenschulschiff bestimmt.

Während meiner Kommandozeit auf der heutigen „[Deutschland](#)“ ließ ich ein Bild der Fregatte im Vorraum zu meiner Kajüte anbringen. Zu sehr fühlte ich mich mit der Namensvorgängerin verbunden.



Die Radkorvette „[Hamburg](#)“ und die Segelfregatte „[Deutschland](#)“
während der Überführung nach Bremerhaven,
dem Stützpunkt der Reichsflotte, im Oktober 1848

In Frankfurt befand man sich allerdings in einem Punkte in arger Verlegenheit. Niemand, der etwas von Marinedingen verstand, war zunächst bereit, die Führung der Flotte zu übernehmen. So sah man sich auch im Ausland nach geeigneten Persönlichkeiten um. Der österreichische Admiral Sourdeau, den man zuerst im Auge hatte, hielt es nicht einmal für nötig, das an ihn in dieser Sache gerichtete Schreiben zu beantworten. Auch die Hoffnung auf Kommandierung eines Kommodore der U.S. Navy, der als Konteradmiral an die Spitze der deutschen Marine treten sollte, zerschlug sich – nicht zuletzt wegen des ungünstigen Berichtes eines gewissen Commander Parker, der zur Sondierung nach Frankfurt geschickt worden war. Parker berichtete seiner Regierung u.a.: „Ich sehe daher kein Feld, auf welchem amerikanische Offiziere Ehre für sich selber oder ihr Land gewinnen könnten ...“³¹

Schließlich wurde in dem aus fremden Diensten kommenden Kapitän [Brommy](#) ein Führer für die Flotte gefunden.

Brommy war am 10. September 1804 als Sohn eines Gerichtsbeamten in Anger bei Leipzig geboren worden. Früh verwaist, hatte er eine schwere Kinderkrankheit durchgemacht, ging aber trotz des Abratens seiner Verwandten zur See. Er besuchte die Navigationsschule in Hamburg, machte lange Seereisen und trat darauf in die Marine der Vereinigten Staaten von Amerika ein. Später stand er in griechischen Diensten. Als er sein Amt als Führer der [Reichsflotte](#) übernahm, lag ein dornenvoller Weg vor ihm.

Die Zahl der Schiffe war klein, ihr Kampfwert unterschiedlich. Die so großzügig bewilligten Gelder flossen träge oder blieben ganz aus. Die am Anfang noch anfallenden Geldspenden

konnten nur den ersten Bedarf decken. Das Personal für die Schiffe war nur unter großen Schwierigkeiten zu beschaffen. Offiziere aus vier Nationen dienten zeitweilig in der Flotte, darunter auch ein „Midshipman“ der U.S. Navy, der „Lieutenant z.S. 2. Classe“ Dulles.

Doch galt es, mit der Gründung der Marine schnell Offiziere zu finden. Die Hauptquelle bildeten die Handelsschiffer, wie das auch in der Preußischen Marine am Anfang der Fall war. Bei der Auswahl der Bewerber konnte weniger auf äußere Formen und allgemeines Wissen als vielmehr auf seemännische Tüchtigkeit gesehen werden. *Beide* Eigenschaften fand man aber in den Kapitänen und Steuerleuten der Handelsmarine selten vereint. Es blieb daher nicht aus, daß auch Männer als Offiziere eingestellt wurden, die nicht gerade als Vorbild zu bezeichnen waren.

Man schuf daher zwei Kategorien von Seeoffizieren: die „Hülfsoffiziere“ und die „Fähnriche“³². Beide bekleideten zwar denselben Rang (Seconde-Lieutenant), doch bezogen die ersteren ein höheres Gehalt. Diesen „Hülfsoffizieren“ war aber aus vorstehend genannten Gründen keinerlei Zukunft in der Marine garantiert. Als Fähnriche wurden dagegen nur jüngere Leute von „ordentlicher“ Herkunft, die zudem Bildung besaßen, mit Aussicht auf Beförderung eingestellt.³³



Der Oberbefehlshaber der Reichsflotte,
Konteradmiral Rudolf Bromme – er nannte sich selbst „Brommy“

Die Seejunker

Daß man das Offizierkorps der Marine auch bald durch junge geeignete Anwärter ergänzen mußte, lag auf der Hand. Es wurden daher bald Kadetten einberufen, die offiziell „Seejunker“ genannt wurden. Dem Alter nach lagen sie zwischen 15 und 18 Jahren, jedoch war auch ein Zwanzigjähriger dabei. Der starke Andrang junger Leute zur Seeoffizierlaufbahn im Jahre 1849 führte aber dazu, daß man das Eintrittsalter der Junker (sie galten nach amerikanischem Vorbild als „[Midshipmen](#)“) bald auf 17 Jahre erhöhen konnte. Man schlug hier also einen anderen Weg als in Preußen ein. Weitere Voraussetzungen zur Einstellung waren die nötige Bildung und ein notariell beglaubigter „Revers“ der Angehörigen, mit dem diese sich verpflichteten, mindestens ein Jahr lang monatlich 15 Taler Zuschuß an die Kasse der Seezeugmeisterei zu zahlen. Diese Bedingungen verringerten die Bewerberzahlen nicht.³⁴

Nach Gründung der Flotte waren die Seejunker zunächst auf den ersten vorhandenen Schiffen verteilt worden. Da sie auf diesen Raddampfern wegen Fehlens der Besegelung wenig lernen

konnten, wurden sie bald gemeinsam auf der Fregatte „[Deutschland](#)“ (ex „Caesar Goddefroy“) eingeschifft.

Dieses Schiff war nicht mehr neu. 1819 in Bombay aus bestem ost-indischen Teakholz erbaut, war es größer als alle damaligen deutschen Kauffahrteischiffe. Eine Fregatte – nach damaligen Begriffen – war es jedoch nicht. Die Bezeichnung „leichte Korvette“ wäre sinnvoller gewesen. Eine Fregatte, wie z.B. die „[Gefion](#)“, war doppelt so groß und kostete ein Vielfaches.

Nicht weniger als 32 Geschütze, darunter vier 32-Pfünder packte man auf die „Deutschland“, obwohl das Schiff schon für die Hälfte dieser Geschützzahl zu klein war.

Immerhin bot es genügend Gelegenheit zum Segel- und Geschützexerzieren. Seine Räumlichkeiten boten Platz für die Unterbringung von 24-30 Junkern. Die Messe befand sich erfreulicherweise nicht im Zwischendeck, wie sonst üblich, sondern in der helleren Batterie, in der die Junker besser arbeiten konnten.

Der Dienst war praktischer und theoretischer Art. Als Lehrer fungierten teils Offiziere, teils Zivilpersonen. Leider war es nicht möglich, die Lehrfächer – abgesehen von Artillerie, Navigation und Mathematik – genau zu ermitteln. Im letzteren Fache unterrichtete Herr Freise, ein scharfer mathematischer Kopf, der aber für das Leben ziemlich unbrauchbar war. Die Junker betitelten ihn „cosinus a-sinus“.³⁵

Der Dienst begann morgens regelmäßig mit einer Musterung der Junker³⁶, die der Kommandant des Schiffes, ein Belgier in vorgeschrittenem Alter, selbst vornahm. Dabei begleitete ihn ein ebenfalls aus der belgischen Marine stammender Profoß, eine Art Wachtmeister. Beide achteten sehr auf peinliche Ordnung und einen tadellosen Anzug. Eine geplatze Naht, ein ungebürstetes Kleidungsstück oder ein „manquirender Knoop“ (fehlender Knopf) wurden unnachsichtlich mit 24 Stunden Arrest geahndet.

Der Dienst endete gewöhnlich gegen 5 Uhr nachmittags. Ein Viertel der Junker hatte, mit Ausnahme der Unterrichtsstunden, immer Wache auf dem Oberdeck.

In den Mußestunden ließ man den jungen Leuten ziemlich viel Freiheit, und in der Messe ging es bisweilen sehr laut und lustig her. Die übermütigen Junker schlugen leider auch oft über die Stränge, was mit darauf zurückzuführen war, daß bei der Einstellung und Auswahl nicht immer mit Sorgfalt verfahren worden war. –

Des Nachts schliefen die Junker in Hängematten auf dünner Matratze und noch dünnerem Kopfkissen. Für die Unterbringung der Ausrüstung stand nur eine Seekiste zur Verfügung, die zu allem Übel auch noch im dunklen Zwischendeck abgestellt werden mußte. –

„Seebeine sind den Offizieranwärtern der deutschen Flotte während der Ausbildung nicht gewachsen“, wie einer, der dabei war, berichtet. Das Schulschiff „[Deutschland](#)“ machte nämlich in den Jahren 1848-1852 nur *eine* Reise. Diese führte von der Elbe nach Brake an der Weser.

„Sie war – wegen ihrer Einmaligkeit – ein Ereignis, das in den Köpfen der Seejunker in allen Einzelheiten haften blieb und immer wieder Stoff zu Unterhaltungen gab. Seitdem trugen die jungen Leute ja ihren Namen erst mit einer gewissen Berechtigung, denn sie hatten wirklich die See gesehen, wenn auch nur ein paar Stunden lang.

Für kurze Zeit war sogar die Küste aus Sicht gewesen und einige von ihnen wären beinahe seekrank geworden, wenn man nicht leider so schönes Wetter getroffen hätte ... Und was für Fährlichkeiten hatte man trotz des schönen Wetters ausgestanden!

Während man die Reise bei günstigem Winde und ruhiger See sonst bequem in einem halben Tage machte, hatte sie unter denselben Umständen drei Mal vierundzwanzig Stunden gedauert, das Schiff auf der Strecke nicht weniger als dreimal festgesehen,

für eine Untersuchung des Themas unerlässlich sein würden. Doch wie sollte ich an sie herankommen?

Der Zufall half. Die im Aufbau befindliche Bücherei der Marineschule war von vielen Seiten mit Buchspenden bedacht worden. Ehemals der Bücherei gehörende Bücher, die seit 1945 in Kisten verpackt und sorgsam von getreuen Marinern behütet worden waren, kehrten ohne Aufforderung zurück. Als ich eines Tages zusammen mit unserem ersten Büchereileiter, Herrn Müller, einem ehemaligen Marinemann, eine dieser Kisten öffnete, glaubte ich, meinen Augen nicht zu trauen. Sie enthielt die vollzähligen Marinebefehle Preußens. Das war eine Sternstunde. Zwar waren die Blätter vergilbt, aber sie hatten für den Suchenden nichts an Aktualität verloren. Ich habe sie begierig studiert und fand schnell den Schlüssel für manch' eine bis dahin unverständliche Äußerung der Chronisten [Batsch](#) und [Werner](#). Noch heute zeichnet sich das Wirken der [Admiralität](#), die Stabilisierung der anfangs noch recht kümmerlichen Verhältnisse deutlich in den Befehlen ab. Man spürt bei ihrer Durchsicht, wie sich die Dinge langsam festigen. Ein Zug nach preußischer Ordnung haftet den vergilbten Blättern an und das Bestreben, Grundlagen zu schaffen.

Der erste Befehl wurde am 22. November 1852 in Berlin erlassen. Er enthält als Punkt Nr. 1 einen bemerkenswerten Hinweis des Prinzen [Adalbert](#):

Allgemeiner Marine-Befehl Nr. 1.

Berlin, den 22. November 1852.

Den Dienst betreffende Bestimmungen etc.

1. Disciplin der Officiere.

Ich habe Veranlassung, die Officiere der Marine dringend darauf aufmerksam zu machen, wie der wahrhaft militairische Gehorsam den entschiedensten Willen der pünktlichen Ausführung der Befehle ohne Gedanken des Vorbehalts, der spitzfindigen Klügelerei, die Verbannung jeder Lauigkeit verlangt; andrerseits ihre Pflicht als Officiere durchaus erheischt: sich mit dem Geist

Den Dienst betreffende Bestimmungen etc.

1. Disciplin der Officiere

Ich habe Veranlassung, die Officiere der Marine dringend darauf aufmerksam zu machen, wie der wahrhaft militairische Gehorsam den entschiedensten Willen der pünktlichen Ausführung der Befehle ohne Gedanken des Vorbehalts, der spitzfindigen Klügelerei, die Verbannung jeder Lauigkeit verlangt; andrerseits ihre Pflicht als Officier durchaus erheischt: sich mit dem *Geist* der ihnen ertheilten Befehle und Instructionen vertraut zu machen, damit sie ihnen einen Anhalt für nicht darin vorgesehene Fälle gewähren. Das Streben, nur Verantwortlichkeiten von sich abzulehnen, ob auch das allgemeine und das Marine-Interesse dabei leide, ist eines Officiers durchaus unwürdig, läßt keine entschlossene That zu, kann keine Marine groß machen, ist mit der wahren Disciplin für den Officier nicht vereinbar.

Die Disciplin der Marine ist aber die ihrer Officiere.

Ober-Commando der Marine

gez. W. Adalbert
Prinz von Preußen.

Die „Allgemeinen Marine-Befehle“ sind bis zur Nr. 197 vom Dezember 1871 fortlaufend erlassen worden. Ab Januar 1872 tragen sie die Bezeichnung „Marinebefehl- und Marineverordnungsblatt“, doch wurde dieser Titel noch im gleichen Jahre in „Marineverordnungsblatt“ geändert. Er ist bis in den 2. Weltkrieg hinein benutzt worden.

Die erste bedeutende Organisationsänderung in der Marine

Zu Anfang des Jahres 1852 befand sich in Danzig ein Schiff im Bau – die spätere Dampfkorvette „[Danzig](#)“. Diese Tatsache machte es notwendig, dort ein Stammkommando von Offizieren und Mannschaften zu gründen – eine Maßnahme, die noch im Herbst des Jahres zur Verlegung des gesamten Marinepersonals von Stettin nach Danzig führte. An die Stelle des „Marinecommandos zu Stettin“ trat das „Marinecommando zu Danzig“, welches mit „Allerhöchstem Erlaß“ vom 21. Dezember 1853 den Namen „Marine-Stations-Commando“ erhielt.³⁹

Kurz zuvor, am 14. November des gleichen Jahres, war durch „Cabinets-Ordre Seiner Majestät“ die [Admiralität](#) als Zentral-Behörde für die oberste Leitung der Marine-Angelegenheiten gegründet worden.⁴⁰ Sie nahm ihre Amtstätigkeit am 30.11.1853 in Berlin auf.

Die Admiralität war zugleich Kommando- und Verwaltungsbehörde. Sie bestand aus drei Abteilungen:

- I. Abteilung für Kommando-Angelegenheiten unter Leitung des „Chefs des Stabes der Marine“;
- II. Abteilung für technische Angelegenheiten mit einem Direktor an der Spitze und Dezenten;
- III. Abteilung für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten mit einem Direktor an der Spitze und Dezenten.

Die „Admiralität“ stand unter der Leitung:

- 1) des Ministerpräsidenten in seiner Eigenschaft als „Chef der Admiralität“;
Dieser hatte die Belange der Marine (außer rein militärischen Angelegenheiten) im Staatsministerium und in den Kammern zu vertreten. Er zeichnete die „Allerhöchsten Befehle“ gegen.
- 2) des Oberbefehlshabers der Marine.
Diesem war die spezielle Führung der Geschäfte übertragen. Er hatte den Vorsitz bei Beratungen der Admiralität, war selbständig in allen Kommando-Angelegenheiten und in dieser Hinsicht dem König unmittelbar verantwortlich. Seine Befugnisse waren die eines Kommandierenden Generals und Generalinspektors der Marine. –

Diese Organisationsänderung, übrigens vom Prinzen [Adalbert](#) entworfen, war nicht ohne Schwierigkeiten zustande gekommen. In dem sich über ein Jahr erstreckenden „Kleinkampf“ zwischen dem Prinzen und dem Kriegsministerium, der von dem Vizeadmiral [Batsch](#) in seiner Studie „Zur Vorgeschichte der Flotte“⁴¹ anschaulich dargestellt ist, sah sich sogar der Prinz im Frühjahr 1853 gezwungen, die Machtfrage zu stellen, indem er seinen König um den Abschied bat. Dieser wurde glücklicherweise nicht genehmigt.

Angesichts der damals vorliegenden Verhältnisse mußte die neue Organisation von Vorteil sein, wenn auch unschwer zu erkennen ist, daß ihr Wert abhängig blieb von der Einstellung, Loyalität und dem guten Willen des [Ministerpräsidenten](#).



Die Preußische Flotte im Jahr 1854 (Gemälde von Lüder Arenhold)

Von links nach rechts: Die Avisos „Salamander“ und „Nix“, das Flaggschiff „Danzig“, die von der Reichsflotte übernommene „Gefion“ sowie „Hela“ und „Amazonen“, dahinter die ebenfalls aus der Reichsflotte stammende „Barbarossa“ und die „Mercur“.

Knapp 6 Jahre später, im Mai 1859, wurde diese Zentralbehörde aufgeteilt. Die Admiralität gliederte sich nun in

- A. Marineverwaltung und
- B. Oberkommando der Marine.

An der Spitze der „Marineverwaltung“ stand ein Chef mit den Befugnissen und der Verantwortlichkeit eines Ministers. Falls derselbe nicht selbst ein höherer Seeoffizier war, so wurde ihm ein solcher mit den Befugnissen eines Unterstaatssekretärs beigegeben. Dieses Amt hatte Jan Schröder inne.

An der Spitze des „Oberkommandos der Marine“ stand der Oberbefehlshaber, welcher Flaggoftizier sein mußte, und dem zur Führung der Geschäfte ein Chef des Stabes nebst anderen Offizieren und Beamten beigegeben wurde.⁴²

Diese Regelung war nur kurze Zeit gültig. Durch „Allerhöchste Cabinets-Ordre“ vom 16.4.1861⁴³ wurde ein Marineministerium gebildet, während das Oberkommando der Marine in früherer Form bestehen blieb. Zweifellos stellte diese Änderung eine Verbesserung dar. Sie hatte aber wiederum einen „Pferdefuß“ insofern, als der Kriegsminister, ein General des Heeres^A, dem Marineministerium in Personalunion vorstand.

Das „Organisations-Reglement“ für das Marinepersonal

Es wurde am 7. Juli 1854 erlassen⁴⁴ und ist ein gutes Beispiel dafür, wie man erstmalig, ordnend und zusammenfassend, Klarheit in Fragen des Personalwesens, der Beförderungen und der Laufbahnen schaffte.

Einige Auszüge – unser Thema betreffend – seien hier angeführt.

- „§ 1 Das Personal der Königlichen Marine begreift in sich:
- a) das Seeoffizier- und Cadetten-Corps,
 - b) das Matrosen-Corps,
 - c) das Deckoffizier-Personal,

^A damals Generalleutnant von Roon

- d) das Werft-Corps^A,
- e) das See-Bataillon,
- f) die Marine-Stabswache,
- g) das Lazarettgehülfen-Personal,
- h) die Marine-Ingenieure,
- i) die Marine-Verwaltungs-Beamten,
- k) die Marine-Geistlichen,
- l) die Marine-Auditeure (Rechtsberater),
- m) die Marine-Ärzte.“

„§ 2 Das Personal der Marine theilt sich
in Seeleute, wozu
Seeoffiziere und Cadetten, Steuerleute, Feuerwerker, Bootsleute und Matrosen gehören, und
in Nicht-Seeleute, wozu
alle übrigen Personen gerechnet werden.“

Im weiteren nimmt dann der Erlaß genau und ausführlich Stellung zu den einzelnen (im § 1 aufgeführten) Laufbahnen sowie zu den jeweiligen Einstellungsbedingungen und legt u.a. die Ränge der Offiziere und Offizieranwärter fest.

Die Ränge der Marine^B

- Admiral (mit Generals-Rang)
- Vice-Admiral (mit General-Lieutenants-Rang)
- Contre-Admiral (mit General-Majors-Rang)
- Capitain zur See (mit Obersten-Rang)
- Corvetten-Capitain (mit Majors-Rang)
- Lieutenant zur See 1. Classe (mit Hauptmanns-Rang)
- Lieutenant zur See 2. Classe (mit Premier-Lieutenants-Rang)
- See-Cadett 1. Classe (mit Seconde-Lieutenants-Rang)
- See-Cadett 2. Classe (mit Portepeefährnrichs-Rang)
- Volontaire-Cadett.

Bereits ein gutes Jahr später, am 2. November 1855⁴⁵, erfolgte eine Änderung in den Rängen der Kadetten. Die Seekadetten 1. Klasse hießen fortan „Fähnrich zur See“, die der 2. Klasse einfach „Seekadetten“. Diese Regelung hatte bis zum 7. Juni 1864⁴⁶ Gültigkeit. Mit diesem Datum wurde der Rang „Fähnrich zur See“ wieder abgeschafft und dafür die Bezeichnung „Unter-Lieutenant zur See“ eingeführt. Die Volontär-Kadetten hießen von nun an kurz „Cadetten“, während der Rang „Seecadett“ als Zwischenstufe beibehalten wurde.

Es hieß also:

- ab 2.11.1855 Volontaire-Cadett – Seecadett – Fähnrich zur See,
- ab 20.5.1864 Cadett – Seecadett – Unter-Lieutenant zur See.
Der Rang „Fähnrich zur See“ wurde erst 1899 wieder eingeführt und ist dann bis heute in Gebrauch geblieben.
- Ab 1.3.1874 hieß es: Kadett – Seekadett – Unterlieutenant zur See,
- ab 18.2.1899 Seekadett – Fähnrich zur See – Leutnant zur See,
- ab 1919 Matrose (See-O.A.) – Seekadett – Fähnrich zur See – Oberfähnrich zur See – Leutnant zur See,

^A War vorgesehen für Ausführung von Werftarbeiten und zur Besetzung der Schiffe mit Handwerkern, Maschinenmaaten und Heizern.

^B Siehe auch [Anlage 4](#), Seite 146

ab 1956 Matrose (O.A.) – Gefreiter (O.A.) – Seekadett – Fähnrich zur See –
Leutnant zur See,
1966 kam der Rang Oberfähnrich zur See hinzu.

Zu den Seeoffizieranwärtlern

Einstellungsbedingungen

In der Periode von 1849-53 waren insgesamt 42 Kadetten in die Marine eingetreten⁴⁷, von denen sechs aus der „[Deutschen Flotte](#)“ und der [Schleswig-Holsteinischen Marine](#) kamen^A.

Neueinstellungen fanden jährlich statt. Man legte bei den Bewerbern besonderen Wert auf ein niedriges Alter, da man meinte, zum vollwertigen Wachoffizier sei eine Gesamtseefahrtzeit von sechs Jahren unerlässlich. Offiziere von über 20 Jahren hielt man aber damals als Wachoffiziere schon für reichlich alt.

Der Bewerber für die Marineoffizierslaufbahn trat als „Cadett-Aspirant“ ein, seine endgültige Übernahme erfolgte als „Volontaire-Cadett“.

Voraussetzungen für die Einstellung waren:

- a) ein Lebensalter von höchstens 15 Jahren,
- b) körperliche Tüchtigkeit,
- c) genügende Leistungen bei einer „wissenschaftlichen“ Prüfung.

Diese Eintrittsprüfung, die im Jahre 1853 eingeführt wurde, fand an der jeweiligen Marineschule statt. In ihr wurde nicht viel mehr als das Wissen eines Tertianers verlangt. Als „wissenschaftlich“ konnte man sie schwerlich bezeichnen.

„Volontaire-Cadetten“, die im praktischen Dienst nicht ausreichende Leistungen zeigten, wurden alsbald wieder entlassen.

Ausbildung und Prüfungen

Die Ausbildung erfolgte wechselweise an Bord und an Land in der Marineschule. Erst nach zweijähriger Dienstzeit war die Beförderung zum „Cadetten 2. Classe“ möglich, wobei – neben gutem Führungszeugnis und Bestehen einer Prüfung – ein Lebensalter von mindestens 14 und höchstens 17 Jahren gefordert wurde.

Die Prüfung⁴⁸ zum „See-Cadetten 2. Classe“ hatte in folgenden Fächern zu erfolgen:

Navigation
Seemannschaft
Artillerie
Mathematik
Physik
Geographie
Geschichte
Deutsche Sprache
Französische und englische Sprache
Zeichnen.

Der Aufstieg zum „Cadetten 1. Classe“ (bekanntlich damals Offiziersrang) war dagegen erst nach 4-jähriger Dienstzeit im Range des „Cadetten 2. Classe“ möglich. Auch hier wurden als Voraussetzung zur Beförderung gute Zeugnisse, genügende Leistungen in der Prüfung zum Lieutenant zur See und ein Lebensalter von mindestens 19 Jahren verlangt.

^A [Werner](#), Kinderling, Jung, Aschenfeldt, Ulfers, Butterlin

Die Prüfung erfolgte in den Fächern:

- Navigation
- Seemannschaft (einschl. Seetaktik)
- Artillerie
- Schiffsdampfmaschinenkunde
- Schiffbau
- Fortifikation und Landtaktik
- Allgemeine Dienstkenntnis
- Deutsche Sprache
- Französische und englische Sprache
- Zeichnen.

Die letztgenannte Prüfung in Verbindung mit der erfolgreichen Ableistung eines Lehrgangs in Artillerie- und Dampfmaschinenwesen sowie eine Gesamtseefahrzeit als „Cadett 1. u. 2. Classe“ von 6 Jahren, war Voraussetzung für die spätere Beförderung zum Lieutenant zur See 2. Klasse.

Hier wird deutlich, daß die Marine erst in dem „Lieutenant zur See 2. Classe“ einen vollausgebildeten, einsatzfähigen Offizier sah, jedoch noch nicht im „See-Cadetten 1. Classe“, obwohl dieser im Rang des *Seconde-Lieutenants* der Armee stand.

Die Prüfung zum „Lieutenant zur See 2. Classe“ wurde von einer dazu bestimmten Kommission bei der jeweiligen Marineschule abgenommen. In Ausnahmefällen – z.B. Abwesenheit durch Auslandsreise – durfte die Prüfung an Bord vor einer vom Kommandanten beordneten Offizierskommission abgelegt werden. Der Kommandant war berechtigt, nach dem Bestehen eine provisorische Beförderung zum „Cadetten 1. Classe“ *à la suite* vorzunehmen. Nach der Rückkehr in die Heimat mußte aber in einer von der *Admiralität* bestimmten Frist die ordentliche Prüfung nachgeholt werden.

Die definitive Ernennung^A sowie die Festsetzung der „*Anciennität*“ nahm dann auf Vorschlag der König vor, wobei besonders darauf geachtet wurde, daß dem Kadetten bezüglich des Dienstalters kein Nachteil aus der Abwesenheit erwuchs.

Das war – wie man zugeben wird – ein recht langwieriger Ausbildungsweg – übrigens der längste, den es überhaupt in der preußischen und deutschen Marine bis zum heutigen Tage gegeben hat. Wir werden auf ihn bei der Behandlung des Seekadetten-Institutes in Berlin noch zurückkommen. Man wird nun auch verstehen, weshalb die *Admiralität* so großen Wert auf ein jungliches, ja kindliches Alter der Offizieranwärter legte.

Der wesentliche Teil der Erziehung der jungen Leute vollzog sich in der Kadettenmesse an Bord und in der Kasernenstube an Land. Der Selbsterziehung wurde große Bedeutung beigegeben – ein sicher richtiger Grundsatz. Anfangs waren für „Cadetten 1. Classe“ (die doch im Offiziersrang standen) und die „Cadetten 2. Classe“ (einschließlich der „*Volontaire-Cadetten*“) getrennte Messen vorgesehen, so auf „*Amazone*“ und „*Mercur*“. Andere Schiffe wiesen später nur *eine* Messe auf, in der dann die „Cadetten 1. Classe“ als Senioren fungierten.

Ein eigentliches Kadettenschulschiff gab es noch nicht. *Jedes* vorhandene Schiff hatte den Erziehungszwecken zu dienen.⁴⁹

^A Durch „*Allerhöchsten Erlaß*“ wurden ernannt und entlassen: alle Seeoffiziere und Kadetten 1. Kl.; durch die „*Admiralität*“: die Kadetten 2. Kl. und die *Volontärkadetten*.



„Gefion“ (zeitgenössische aquarellierte Federzeichnung)

Dienst auf ausländischen Schiffen

Die Zahl der für die Bordausbildung in Frage kommenden Schiffe der eigenen Marine war klein. Im Grunde kamen nur „[Gefion](#)“^A, „[Mercur](#)“ und „[Amazon](#)e“ in Betracht. Die letzte Kadettenreise hatte (nach der ersten Seeoffizierprüfung in Stettin) im Jahre 1852 stattgefunden. Damals waren „Gefion“ und „Amazon“ in Brasilien und Westindien gewesen. Zum ersten Male war damit ein preußisches „Geschwader“ im Atlantik, was als großer Fortschritt angesehen wurde.

Die kleine Zahl der eigenen Schiffe ließ aber bald wieder den Gedanken aufkommen, die Kadetten auch auf ausländischen Kriegsschiffen unterzubringen. Der Initiative des Prinzen Adalbert war es schließlich zu verdanken, daß 1854 mehrere Offizieranwärter auf [englische Schiffe](#) kommandiert werden konnten.

So kam Przewisinski auf die „St. Jean d’Arc“ von 90 Kanonen, von St. Paul auf die Korvette „[Pearl](#)“, von Dobeneck auf ein Linienschiff, [Graf Monts](#) auf den Dreidecker „[St. George](#)“, Ulfers auf die Fregatte „[Arrogant](#)“, Butterlin auf die Fregatte „[Imperieuse](#)“, Pogrell auf die Fregatte „[Indefatigable](#)“ und Dreves auf das Linienschiff „[Caesar](#)“. An Bord dieser Schiffe nahmen die Kadetten am [Krimkrieg](#) in der Ostsee bzw. im Schwarzen Meer teil. Einer von ihnen, [Przewisinski](#), der spätere Konteradmiral, legte sogar auf der „St. Jean d’Arc“ im Juni 1855 vor Sewastopol das englische Offiziersexamen ab.⁵⁰

Fast genau 100 Jahre später – im Jahre 1957 – machte die französische Marineleitung der deutschen Bundesmarine den Vorschlag, in jedem Jahr einige Offizieranwärter oder Leutnants an der jährlich durchzuführenden Ausbildungsreise des Schulschiffes „Jeanne d’Arc“ teilnehmen zu lassen. Die ersten jungen Offiziere, denen das Glück einer solchen Kommandierung zuteilwurde, waren die Leutnants zur See Bing und Günther vom Jahrgang I/56. Sie hatten am Ende der Reise zusammen mit ihren französischen Kameraden an Bord der „Jeanne d’Arc“ das Offiziersexamen der [Französischen Marine](#) abzulegen.

Mir aber war es am 4. April 1968 vergönnt, die neue „[Jeanne d’Arc](#)“^B mit der „[Deutschland](#)“ vor Martinique zu treffen. Wir standen an diesem Tage vor Fort de France, dem Haupthafen der Insel, auf und ab, weil wir zu früh das Ziel erreicht hatten. Am Nachmittag passierte uns

^A „Gefion“ wurde am 5.4.1849 im Kampf mit Eckernförder Strandbatterien genommen und gehörte danach zum Bestand der „Deutschen Flotte“. Das Schiff ging 1852 in preußische Dienste über.

^B Bing und Günther waren noch auf der alten gewesen.

die „Jeanne d’Arc“ mit Kurs auf New York. Wir tauschten freudig Grüße aus – und unser französischer Austauschoffizier, Lieutenant de Vaisseau Antoine de Vesins, der als Gegenleistung für die auf der „Jeanne d’Arc“ befindlichen Leutnants unserer Marine bei uns Dienst tat, war reinweg aus dem Häuschen. Er war Jahre früher auf der alten „Jeanne d’Arc“ ausgebildet worden.

Besonderheiten

Die Waffe des Seeoffizieranwärters war der kleine goldene Dolch mit Elfenbeingriff und Flammenkopf. Ein Exemplar befindet sich heute in der Traditionssammlung der Marineschule Mürwik.

Der Dolch wurde zunächst ohne [Portepe](#) getragen. Mit Verordnung vom 18.11.1854⁵¹ hatten aber die zu „wirklichen Cadetten 2. Classe“ ernannten Offizieranwärter am Griff des Dolches das silberne Portepe „in möglichst kleiner, der Größe der Waffe angemessenen Form“ zu tragen. Eine ähnliche Regelung gab es auch von 1938-1945, als die Fähnriche der Marine vor der Seeoffizierhauptprüfung den Dolch ohne, nach bestandener Prüfung jedoch mit Portepe zu tragen hatten.^A

Die Bezüge der Seeoffizieranwärter waren von den Anfängen bis 1914 sehr bescheiden. Die Eltern hatten nicht unerhebliche Zuschüsse zu zahlen. Gewöhnlich hatte das monatlich zu geschehen, 1853 wurde jedoch in einem Marine-Befehl darauf hingewiesen, daß „die von den Angehörigen den Cadetten 2. Classe auszusetzenden Zulagen in vierteljährlichem Beitrage praenumerando an die General-Militair-Casse einzuzahlen seien“⁵².

Ihren ersten Toten hatten die Kadetten am 12. Januar 1853 zu beklagen, als der Kadett 2. Klasse von dem Busche an Bord der „[Gefion](#)“ von der Kreuz-Oberbramrah stürzte und sich dabei einen Schädelbruch zuzog. –

Zu einem bedauerlichen Zwischenfall kam es im Sommer des Jahres 1854, als ein preußisches Geschwader, bestehend aus den Schiffen „[Gefion](#)“, „[Amazone](#)“ und „[Mercur](#)“, vor Smyrna mit den österreichischen Fregatten „Novara“ und „Bellona“ sowie der Korvette „Caroline“ vor Anker lag. Zwischen den beiden Offizierkorps bestanden starke Spannungen ([Olmütz](#)). Politische Verbitterung führte zu Reibungen. Es kam zu einem Duell, in dem der Kadett Zirzow^B von einem aus der „Deutschen Flotte“ in österreichische Dienste getretenen Fähnrich durch einen Säbelhieb in den Unterleib so schwer verletzt wurde, daß er starb.

Zwei weitere Marineschulen

Die Marineschule in Danzig

Wie bereits mitgeteilt, war im Herbst des Jahres 1852 das „Marinecommando zu Danzig“ errichtet worden. Von dieser Stadt aus nahm in den folgenden Jahren die [Preußische Marine](#) Gestalt an. Was lag also näher, als auch an diesem Ort die Offizieranwärter-Ausbildung zu konzentrieren. –

Bekanntlich waren die Kadetten im Sommer auf den wenigen Schiffen zur praktischen Ausbildung eingeschifft. Für den Winter 1854/55⁵³ sah die [Admiralität](#) vor, den üblichen Unterricht nach Danzig zu verlegen. In den Wintern 1852/53 und 1853/54 fand kein Unterricht an einer Marineschule statt, da die Zahl der Kadetten zu klein war. So mietete man in der Langgasse ein dem Kaufmann Hermann gehörendes Haus, das Haus der Faltinschen Erben, Langgasse 62. Nach alt-Danziger Art gebaut, war es nach Vizeadmiral [Batsch](#), der dort 1854/55 als Erzieher tätig war, für seinen Zweck wenig geeignet. Doch hören wir Batsch:

^A Siehe auch [Anlage 5](#) „Die Geschichte des Marine-Dolches“, Seite 152

^B Edgar, der ältere der beiden Zirzow

„Die Einteilung des Hauses in Offizier- und Kadettenwohnung, in Schlafsäle und Unterrichtsräume war nicht ganz einfach, stieß indes bei der geringen Zahl von Kadetten nicht auf größere Schwierigkeiten. Namentlich gestaltete sich der Schlafsaal einfach; denn bei diesem kam es nur darauf an, ein großes Zimmer mit einem Gerüst zu versehen, an welchem die Hängematten aufgehängt werden konnten. Es gehörte zu den Anschauungen jener Zeit, daß das Leben und Schlafen am Lande eigentlich nur als ein unvermeidliches Übel anzusehen sei und in allen Zutaten dem Leben an Bord so weit als tunlich entsprechen müsse. Der Hauptcharakterzug eines alten Danziger Hauses ist bekanntlich die Einteilung jeder Etage in ein großes, dreifenstriges Vorder- und in ein ebensolches Hinterzimmer, zwischen beiden der Treppenaufgang und kleine Korridor; von den in zwei Stockwerken dadurch entstehenden vier großen Hauptzimmern dienten die vorderen als Wohn-, die hinteren als Schlafzimmer; Schulzimmer gab es außerdem in dem nach dem Hof gelegenen Hinterflügel des Hauses. Wie in den breiteren Häusern öfter der Fall, waren auch hier die Vorderzimmer durch eine Längswand noch in ein Haupt- und Nebenzimmer eingeteilt, die von den damaligen ‚Kadettenoffizieren‘ – eine Funktion, die zum ersten Male ins Leben trat –, bewohnt wurden.“⁵⁴

Marineschule Danzig, Langgasse 62
Grundriß des Hauses



Marineschule Danzig, Grundriß des Hauses⁵⁵

Die ersten, die jenes Amt zu versehen hatten, waren die Lieutenants zur See 2. Classe [Werner](#) und [Batsch](#). Ihnen war in diesem Winter die Erziehung der Crew 1854^A und einiger „älterer“ Kadetten^B übertragen. Ein Teil von diesen ist später zu hohen Rängen aufgestiegen, z.B. [Knorr](#) (Admiral), Kühne, Zirzow, v. Hacke (K-Admirale), [v.d. Goltz](#) (Admiral). Der jüngste der Schüler war v. Fenzi, übrigens englischer Herkunft, der im Alter von 13 Jahren eintrat und wohl der jüngste jemals in die Marine eingestellte Kadett geblieben ist. Er schied allerdings bald wieder aus.

Die Beaufsichtigung der Kadetten erwies sich als nicht ganz einfach, da mit dem Haus Langgasse 62 weder Hof noch Garten verbunden waren und den jungen Leuten somit für die Freizeit nur die Straße, und zwar eine recht belebte Hauptstraße, zur Verfügung stand.⁵⁶

^A Volontärkadetten Klos, v. Hacke, Knorr, Fenzi, Paul Zirzow, Kühne, Behrend, Donner, Jung, Simon

^B v. Schleiwitz, v. Reibnitz, v.d. Goltz

Unterricht scheint in den gleichen Fächern wie früher in Stettin erteilt worden zu sein. Über Namen und Person des Direktors und der Lehrer ist nichts bekannt, auch geben hierfür die „Personalveränderungen“ der „Allgemeinen Marine-Befehle“ aus jener Zeit keinen Aufschluß.

Das Institut hat nur kurze Zeit bestanden, es war ein Provisorium. Bereits am 1. Oktober 1855 wurde es nach Berlin verlegt.

Ich habe mich sehr bemüht, ein Bild des Hauses der Faltinschen Erben aufzutreiben, hatte aber keinen Erfolg. Wohl gibt es Bilder der Langgasse, auch solche von Häusern in dieser einst so schönen Straße, doch war die Bestimmung des uns betreffenden Hauses Nr. 62 nicht möglich.

Übrigens gelang es auch nicht, ein Bild der „Seeoffizierschule“ Holtenau zu finden. Das Gebäude, in dem die kurzlebige Schule untergebracht war, wurde schon vor der Jahrhundertwende abgebrochen.

Das Seekadetten-Institut in Berlin

Das bisher in Danzig provisorisch eingerichtete Seekadetten-Institut wurde am 1.10.1855 in die Hauptstadt [Berlin](#) verlegt.⁵⁷ Daß es somit, weit von der See entfernt, im Binnenlande lag, hielt man nicht für wesentlich, da ja die Kadetten im Institut nur im Winter verweilten, wo ihr Dienst an Bord ohnehin aufhörte.

Bei der Wahl des Ortes hatte man vorübergehend auch an Potsdam gedacht, gab jedoch endgültig der Hauptstadt den Vorzug. Dort wurden in der Nähe des „Krollschen Etablissements“, ungefähr da, wo später das Generalstabsgebäude stand, Villa und Grundstück des Königlichen General-Musikdirektors [Meyerbeer](#), nach einer anderen Version der Besitz des Bankiers Michael Beer⁵⁸, mit allem, was darin „niet- und nagelfest“ war, einschließlich der Orangerie und der Gartengerätschaften, angekauft.⁵⁹



Seekadetten-Institut Berlin von 1855-1857

In der Villa war zufällig auch ein kleines [Observatorium](#) vorhanden. In unmittelbarer Nähe des Grundstücks befand sich damals noch ein sandiger Exerzierplatz (später entstanden hier die Anlagen des Königsplatzes), der möglicherweise bei der Auswahl des Anwesens mitgesprochen hat.

Die Aufgaben des Instituts erweiterten sich so schnell, daß man sich bereits nach zwei Jahren genötigt sah, erneut umzuziehen. So wurde 1857 das Grundstück [Matthäikirchstraße](#) Nr. 9,

gegenüber dem dortigen Pfarrhause an der Ecke Sigismundstraße gelegen, gemietet. Einen Sportplatz gewann man durch Pachtung der angrenzenden Gärten. Das Haus Nr. 9 ist nicht mehr vorhanden. Es wurde Endes des Jahrhunderts abgebrochen.⁶⁰ Bis zum Herbst 1866 hat es seine Aufgabe als Marineschule durchaus erfüllt.

Das Haus war für etwa 40-50 Zöglinge eingerichtet. In ihm wohnten auch die Inspektionsoffiziere. Ein gewisses Zugeständnis gegenüber dem sonst üblichen Spartanertum kann man wohl darin erblicken, daß das Institut an die Gasanstalt angeschlossen wurde. Allerdings vermochte die [Admiralität](#) das Anlegen einer Wasserleitung im Hause nicht als notwendig anzuerkennen.

Das Institut sollte – nach einer Weisung der Admiralität, bei anderen Autoren nach einer Kabinettsorder von 1855 – „den in die [Königliche Marine](#) eintretenden Volontaire-Cadetten diejenige Ausbildung geben, welche der Dienst eines Lieutenants zur See erfordert und welche sie befähigt, ihre Weiterbildung durch Selbststudium sowie durch die Praxis des Dienstes zu verfolgen“.⁶¹

Erster und zugleich einziger Direktor des Seekadetten-Instituts während seines 11-jährigen Bestehens war der Baron [Haller von Hallerstein](#), bei Antritt seines Amtes (1855) Major [à la suite](#) des See-Bataillons, am Ende (1866) Oberst [à la suite](#) der gleichen Truppe. Vor Übernahme seines Amtes hatte dieser als Lehrer am Berliner Kadettenhause gewirkt. Seine besondere Neigung gehörte der Mathematik, in welchem Fache er auch ein Lehrbuch veröffentlichte.⁶²

Dem Baron war als „Erster Offizier“ und Berater ein Seeoffizier, der Lieutenant zur See 2. Kl. Lehmann, beigegeben.

Zur Beaufsichtigung und Führung der Kadetten waren Inspektionsoffiziere kommandiert – eine Bezeichnung, die bis März 1922 in Gebrauch blieb.^A Die ersten, die dieses Amt im Berliner Institut innehatten, sind die Lieutenants zur See 2. Klasse Struben und Berger gewesen.⁶³

Der Lehrkörper setzte sich aus 20 Offizieren und Gelehrten zusammen. Ihre Namen waren, soweit aus den „Allgemeinen Marine-Befehlen“ zu ermitteln:

Hauptmann Liebe	Artillerie und Fortifikation
Prof. Ligowski	Mathematik und Navigation
Lieutenant z.S. 1. Cl. Henk	Seemannschaft
Lieutenant z.S. 1. Cl. Niesemann	Seemannschaft

Letzterer fiel später an der Seite des Prinzen Adalbert bei [Tres Forcas](#). – Erster Arzt beim Institut war der Assistenzarzt Dr. Fanningner.⁶⁴ Zur Unterstützung in seemännischen Handarbeiten war ein Bootsmann kommandiert. –

Ein zum Inventar des Hauses gehörendes Boot dürfte auf dem unweit gelegenen Kanal Verwendung gefunden haben.⁶⁵

Der Unterricht im Institut wurde – wie man damals sagte – in vier „[Coeten](#)“ erteilt. Bekanntlich dienten die Offizieranwärter den Sommer über im allgemeinen 4-6 Monate an Bord und verbrachten den übrigen Teil des Jahres im Seekadetten-Institut – eine Regelung, die ab 1859 von Fall zu Fall Änderungen unterworfen war. Von diesem Zeitpunkt an hielt man nämlich auch schon das eine oder andere Schiff den Winter über im Dienst. –

Als „Kuriosum“ mag erwähnt werden, daß nach den Akten des Instituts einige Zöglinge erst während der Ausbildung dort konfirmiert wurden – ein Umstand, der auf das kindliche Alter der Anwärter zurückzuführen war.⁶⁶

^A Ab 1.4.1922 hießen diese „Gruppenoffizier“, ab 1965 Unterrichtsgruppenleiter, ab 13.9. 1967 Hörsaalleiter (in Angleichung an die Offizierschulen des Heeres).

Die Ausbildung der Kadetten lag dem Prinzen Adalbert nicht nur sehr am Herzen, sondern dieser hatte auch klare Vorstellungen von dem einzuschlagenden Weg. So machte er die Direktion des Instituts „wiederholt darauf aufmerksam, daß trotz aller Wichtigkeit der theoretischen Erziehung die *praktische* Ausbildung doch immer die Hauptsache bleiben müsse“.⁶⁷

Den Lehrern war es zur besonderen Pflicht gemacht, beim Unterricht auf die spätere Stellung der Kadetten als Offiziere Bedacht zu nehmen. So sollten aus diesem Grunde den Zöglingen des vierten Coetus, d.h. den älteren, etwa erforderliche Rügen erst nach Beendigung des Unterrichts unter vier Augen erteilt werden. Die Zöglinge waren mit Dienstgrad und Name anzureden.⁶⁸

Am Beispiel der Offizieranwärter Rodenacker und von Kall soll nun – vor einer näheren Betrachtung der Lehrfächer – der damals in der Marine übliche Ausbildungsgang in seiner Gesamtheit aufgezeigt werden.⁶⁹

Juni	1855	Eintritt als „Cadett-Aspirant“
Juni-September	1855	S.M.S. „ <u>Amazone</u> “
<u>12. Okt.</u>	<u>1855</u>	<u>Beförderung zum Volontär-Cadetten</u>
1. Okt. 1855 – 27. Apr.	1856	Seekadetten-Institut (I. Coetus)
28. Apr. – 30. Sept.	1856	S.M.S. „Amazone“
1. Okt. 1856 – 24. Juni	1857	Seekadetten-Institut (II. Coetus)
<u>25. Juni</u>	<u>1857</u>	<u>Beförderung zum See-Cadetten</u>
28. Juni – 30. Sept.	1857	S.M.S. „ <u>Thetis</u> “
1. Okt. 1857 – Sommer	1858	Seekadetten-Institut (III. Coetus)
25. Sept. 1858 – 31. Mai	1859	S.M.S. „Thetis“
1. Juni – 15. Sept.	1859	S.M.S. „ <u>Danzig</u> “
16. Sept. 1859 – 11. Mai	1860	Seekadetten-Institut (IV. Coetus)
Mai	1860	Prüfung zum Offizier
12. Mai 1860 – 14. Sept.	1861	S.M.S. „ <u>Barbarossa</u> “ u. „ <u>Danzig</u> “
15. Sept. 1861 – 18. Sept.	1862	S.M.S. „ <u>Hela</u> “
<u>6. Juni</u>	<u>1862</u>	<u>Beförderung zum Fähnrich zur See</u>
19. Sept. 1862 – 27. Mai	1863	S.M.S. „ <u>Gefion</u> “ und „ <u>Basilisk</u> “
<u>6. Okt.</u>	<u>1863</u>	<u>Beförderung zum Lieutenant zur See 2. Classe</u>

Die Auswertung des obigen Werdegangs ergibt:

Rodenackers und v. Kalls Dienstzeit betrug bis zur Beförderung zum Fähnrich zur See (entspricht dem heutigen Lt. z.S.) 7 Jahre, zum Lieutenant z.S. 2. Kl. (entspricht dem heutigen Oblt. z.S.) 8 Jahre und 4 Monate. 32 Monate dieser Zeit verbrachten beide beim Seekadetten-Institut, 68 Monate an Bord.

Da das „Organisations-Reglement“ vom Jahre 1854 eine Gesamtfahrzeit als „Cadett 1. u. 2. Cl.“ von 6 Jahren als Voraussetzung für die Beförderung zum Lieutenant zur See 2. Klasse forderte, erfolgte die Beförderung der beiden mit dem ausdrücklichen Hinweis „unter Erlaß der noch fehlenden Seefahrzeit“.⁷⁰

Die Lehrfächer⁷¹

Diese waren für Volontärkadetten im I. und II. Coetus:

- Navigation
- Seemannschaft
- Artillerie
- Mathematik
- Physik
- Geographie

Geschichte^A
Deutsche Sprache
Französische und englische Sprache
Zeichnen

Für Seekadetten im III. und IV. Coetus:

Navigation
Seemannschaft
Artillerie
Schiffsdampfmaschinenkunde
Schiffbau
Fortifikation und Landtaktik
Allgemeine Dienstkenntnis
Deutsche Sprache
Französische und englische Sprache
Zeichnen.

Hinzu kam in allen vier Coeten Unterricht in Turnen, Fechten und Tanzen. Auch war die Möglichkeit gegeben, spanische Sprachstudien zu betreiben.

Im III. und IV. Coetus hielt sogar der Justitiar der [Admiralität](#) regelmäßig Vorträge über Staatsrecht, Militärstrafrecht und die Grundzüge des Privatrechts.⁷²

Beim Institut befanden sich gleichzeitig zwei Jahrgänge von Volontär- und zwei von Seekadetten, mitunter auch noch Aspiranten.

Der Dienst war anstrengend, das Leben im Hause spartanisch. Frühes Wecken, viel Unterricht und knapp bemessene Freizeit waren Hauptmerkmale des Tageslaufs. Leicht haben es die doch zumeist noch im knabenhaften Alter stehenden Kadetten nicht gehabt. Der Geh. Admiralsrat Koch meint in einem 1901 veröffentlichten Artikel:

„Als besonderer Nachteil des Berliner Instituts ward empfunden, daß es den im Dienstgebäude kasernierten Zöglingen an geeigneter Erholung und Abwechslung für ihre Mußestunden fehlte.

„Junge Leute“, so heißt es an entsprechender Stelle (in den Akten des Instituts), „welche mit Fleiß den Studien obliegen sollen, bedürfen der Auffrischung durch Amusements, welche ihren Neigungen entsprechen. Einige Segelboote, ein Billard, Kegelh bahnen, Boccia und Ballspiele sowie ein gut dotiertes Lesezimmer sind daher wesentliche Bedürfnisse, denn wenn die Schüler ihr Vergnügen nicht im Hause finden, so erwacht die Neigung, demselben außer dem Hause nachzugehen.“

Derartige Anforderungen waren allerdings wohl kaum im Sinne einer fiskalisch denkenden Marineverwaltung, welcher sogar bezüglich des Schwimmunterrichts der Kadetten die Erwägung notwendig erschien, ob dieser lediglich für das Privatinteresse oder für die Ausbildung und die Erhaltung der Gesundheit der Kadetten erforderlich sei.⁷³ Soweit Koch.

Daß es den Kadetten, die ja noch halbe Kinder waren – das Höchstalter beim Eintritt war bekanntlich auf 15 Jahre festgesetzt, – an Übermut nicht mangelte, mag auch eine Beschwerde des Hauswirts beweisen, wonach die jungen Herren durch die Fahnenluke aufs Dach geklettert waren und dort oben etliche Dachziegel zertreten hatten.

^A In letzterem wurde u.a. verlangt: „Kenntnis der merkwürdigeren Begebenheiten der welthistorischen Völker, ihres Zusammenhanges, ihre Veranlassungen und nächsten Folgen, und der ausgezeichnetsten Personen aller bis zu den neuesten Zeiten.“

Gut 100 Jahre später verfuhrten Fähnriche des Jahrgangs V/1956 der Bundesmarine bei der Marineschule Mürwik ähnlich, als sie auf das Dach des Schulturmes kletterten und eine Gitarre am Flaggenmast vorheißten – wohl in dem guten Glauben, etwas ganz Neues erdacht zu haben. Das war ein Irrtum.

Das Seekadetten-Institut zu Berlin hat 11 Jahre bestanden. 1866 schloß es seine Pforten. An seine Stelle trat die „Marineschule“ zu Kiel, über die später zu berichten sein wird.

In der Periode von 1854-1866 traten insgesamt 203 Seeoffizieranwärter in die Marine ein, d.h. im Jahresdurchschnitt sechzehn, 1861 aber nur vier, 1862 nur zehn. Ob sich in letzterem Falle der Untergang der „[Amazonen](#)“ negativ ausgewirkt hat?

19 der 203 Kadetten – aus den Jahrgängen 1855, 1858, 1859 – fanden, wie bekannt, im November 1861 den Tod auf der „Amazonen“.

Das Logbuch – mehr Ärgernis als Freude der Kadetten

Das Jahr 1857 brachte die Einführung des Logbuchschriftens – ein Umstand, der in der Folge manchem Offizieranwärter Verdruß bereitete. Ich kann ein Lied davon singen, denn auch ich mußte wie meine Vorgänger und Nachfolger ein Logbuch, d.h. Tagebuch, führen. Meine Ausführungen während der Grundausbildung in Stralsund, auf der „[Gorch Fock](#)“ und der „[Emden](#)“ zeigen an vielen Stellen deutlich, daß ich „auf Befehl“ schrieb und daß das Geschriebene obendrein den Vorgesetzten zur Begutachtung vorgelegt werden mußte. So kamen die eigenen Gedanken, die ich mir machte, zu kurz. Auch wollte man sich nicht unnötigerweise „in trouble“ bringen. Davon gab's a priori schon genug.

Jene Logbücher, die ich später als Offizier zu inspizieren hatte, waren im Grunde nicht anders als die meinen, wenn auch häufig die „Malings“ viel schöner ausfielen als bei mir; denn Zeichnen und Malen gehören nicht zu meinen Stärken.

Noch im Dezember 1968 als Kommandant der „[Deutschland](#)“ bereitete mir das Logbuch einiger junger Herren Verdruß. Wir waren auf dem Rückwege von der zweiten großen Reise des Jahres und absolvierten unser Schießprogramm vor Helgoland, als der Kadettenoffizier, Korvettenkapitän Hans Schneider, mir meldete, daß neun Kadetten es – trotz Befehls – nicht für nötig gehalten hätten, ein Logbuch zu führen. Das war durch einen Zufall ans Tageslicht gekommen, denn eine Prüfung der Bücher erfolgte seit Jahren nicht mehr. Ich schaltete mich persönlich ein, ließ die Delinquenten in der Kajüte versammeln und teilte ihnen mit, daß sie erst ihren Urlaub antreten könnten, wenn das Logbuch „auf Null“ sei.

Für das Nachschreiben blieb ihnen eine Zeit von acht Tagen. Ich war gespannt auf die Reaktion. Sie kam prompt. Der Seekadett Knudsen bedankte sich im Namen seiner Kameraden für meine „weise“ Maßnahme. Man hatte offenbar mit härterem Eingreifen gerechnet.

Alle neun hatten acht Tage später ihr Logbuch recht sauber nachgeführt und konnten den Urlaub planmäßig antreten. Bei der flüchtigen Durchsicht einiger Bücher stieß ich aber an verschiedenen Stellen auf sehr unqualifizierte Äußerungen über Erlebnisse, Personen und Sachen, die mir zeigten, daß der gute Gedanke, Logbücher nicht mehr zu inspizieren, von den Kadetten nicht verstanden worden war. Jetzt äußerten einige Herren ihre Ansichten auf eine Weise, die bedenklichen Mangel an Reife deutlich werden ließ.

Doch ist das alles Geschichte. Seit 1969 brauchen die Seeoffizieranwärter der Bundesmarine kein Logbuch mehr zu führen. Sie mögen das im Augenblick als vorteilhaft empfinden, später aber vielleicht doch bedauern, daß sie die Erlebnisse einer Reise nicht in irgendeiner Form festhielten.

Die Verordnung über das Logbuchschriftens aus dem Jahre 1857 sah u.a. dieses vor:⁷⁴

„... Die Fähnriche zur See und Seekadetten sind zur Führung eines Journals verpflichtet ... Die [Admiralität](#) bestimmt, daß jeder Fähnrich zur See, Seecadett, Volontaire-Cadett oder Cadett-Aspirant ein derartiges Journal mit Sorgfalt und Fleiß zu führen hat, welches von Zeit zu Zeit von dem betreffenden Schiffskommandanten zu revidieren und zu visieren ist.

Diese Journale werden nach Erfordern dem Königlichen Stations-Commando oder der [Admiralität](#) vorgelegt und bilden die einzig gültigen Nachweise über die Fahr- oder Seedienstzeit der Eigenthümer, in deren Händen sie in der Regel verbleiben.“

Diese Verordnung ist am 9. November 1859⁷⁵ durch eine weitere ergänzt worden, aus der hervorgeht, daß man mit der bisherigen Handhabung höheren Ortes nicht zufrieden war. Die Herren Kadetten hatten es sich zu leicht gemacht, indem sie lediglich das Schiffslogbuch mit seinen nüchternen Eintragungen kopierten, „ohne daß eigene Bemerkungen, Notizen etc. der resp. Personen darin aufgenommen wurden.“

Künftig war das Tagebuch so zu führen, daß täglich die Länge und Breite, der Generalkurs, der vorherrschende Wind, Barometer- und Thermometerstand, der Zustand des Wetters und der See angegeben wurde – „mit einem Wort also ein kurzes [Résumé](#) des Logbuches.“

Unter der Spalte „Bemerkungen“ sollten nun aber auch Eintragungen vorgenommen werden, „welche dem Führer des Tagebuches als wichtig erscheinen und welche er für die Zukunft zu sammeln wünscht“ – wie Notizen über die Strömungen, den Wind, die Eigenschaften des Schiffes im allgemeinen sowie speziell über die Maschine, Armierung, Takelage, das Inventar und die Ausrüstung“, dazu „Notizen über den Dienst an Bord, die Beschäftigung der Mannschaft, über fremde Marinen ... und speziell über Kriegsschiffe, welche besichtigt worden sind sowie über maritime Etablissements ...“ Ferner waren unter den Bemerkungen aufzunehmen „alle selbst gewonnenen Observationen mit deren Resultat, und außerdem alles, was dem Auge eines Seeoffiziers als bemerkenswerth für sein Metier auffällt ...“

Im vierten Absatz der Verordnung wird auf den Hauptzweck der Tagebuchführung hingewiesen. Er „ist der, den Offizieren und Cadetten Gelegenheit zu geben, sich eine geordnete Sammlung von Notizen, die für sie selbst, ihr ganzes Leben lang, interessant und wichtig bleiben, anzulegen.“

Auch schwebte dem über die nachlässige Tagebuchführung erzürnten [Prinz Adalbert](#) vor, „aus der Art und Weise (wie die Tagebuchführung erfolgte) einen Schluß auf den Grad der Bildung, der Befähigung und Qualifikation zu ziehen“.

Diese Verordnung traf den Nagel auf den Kopf, mag sie auch von vielen Offizieren und Kadetten als lästig empfunden worden sein. Wir verdanken ihr im Grunde eine beachtliche Zahl von später veröffentlichten Lebensschilderungen – so von [Scheer](#), [Hopman](#), [v. Schröder](#), [Hirschberg](#) und vielen anderen. –

Ich halte die Abschaffung des Logbuchschriftens „auf Befehl“ (wie in der Bundesmarine ab 1969 angeordnet) für richtig. Die Gründe habe ich am Anfang dieses Kapitels angedeutet. Ich würde jedoch als Vorgesetzter von Offizieranwärtern den Kadetten anraten, bei besonderer Gelegenheit – z.B. auf Auslandsreisen – ein persönliches Tagebuch zu führen, weil eine Erinnerungstütze solcher Art in späteren Jahren interessant und aufschlußreich sein kann. Ich halte aber eine Empfehlung in dieser Richtung nur für sinnvoll, wenn diesen Kadetten gleichzeitig gesagt wird, wie man ein Tagebuch führt. Anregung *und* praktische Hinweise müssen Hand in Hand gehen.

Der Ausbildungsgang der Seeoffizieranwärter in den Jahren 1864 bis 1914

Die Änderung des Ausbildungssystems im Jahre 1864

Der Ausbildungsgang setzt sich in vielen Berufen aus unterschiedlichen Ausbildungsabschnitten zusammen, die – wie immer sie aussehen mögen – auf das Ziel, den späteren Beruf, ausgerichtet sein müssen. So ist es auch beim Beruf des Marineoffiziers. Die Grundausbildung, das Schulschiff, die Marineschule, das Bordpraktikum in der [Flotte](#), die Waffenkurse sind in sich abgeschlossene Abschnitte, die nur dann wirksam werden können, wenn sie ein sinnvolles, nahtloses System darstellen, welches das Ziel nicht aus dem Auge verliert. Dabei bleibt das Ziel im allgemeinen über längere Zeitabläufe das gleiche, während die Einzelabschnitte – bedingt durch die Entwicklung der Technik, neue Organisationsformen, das Maß des zu Erlernenden und durch die Umwelt – häufig Änderungen unterworfen sein können. Solche Einflüsse bestimmen auch das Verhältnis von theoretischer zu praktischer Ausbildung in vielen Berufen. Die Schwerpunkte verschieben sich.

Die Geschichte der Seeoffizieranwärterausbildung ist ein Beweis für diese Feststellung. Sie ist – im ganzen genommen – ein Ringen um den richtigen Ausbildungsgang gewesen. Da glaubte man oft genug, das richtige System gefunden zu haben, um dann sehr bald feststellen zu müssen, daß eine erneute Änderung unumgänglich sei. Das mag für den Augenblick Schwierigkeiten, auch Unruhe, gebracht haben, doch bleibt die Tatsache, daß man sich nicht leichthin mit dem, was war, zufriedengab, sondern den Fortschritt im Auge hatte. Man hütete sich vor Stagnation. Das ist dem „inneren Gefüge“^A und damit der Moral fast immer zugute gekommen.

Wie wir aus den vorhergehenden Kapiteln wissen, war der Ausbildungsgang der Seeoffizieranwärter ab 1851 einfacher Natur. Das Schiff (im Sommer) und die Marineschule (im Winter) wechselten einander bei gleicher Dauer ab. Dieses System wurde damals von den meisten Marinen angewendet. Nur [Annapolis](#) in den USA und die Kadettenschule der portugiesischen Marine bevorzugten schon damals das College-System, das zwar auch Seefahrzeiten für die Kadetten mit einschloß, doch waren diese im Verhältnis zur Theorie kürzer gehalten.

In Preußen war das System mit dem regelmäßigen Wechsel zwischen Schiff und Schule aus den Umständen entstanden. Das Personal der Marine reichte zahlenmäßig nicht aus, die Schiffe das ganze Jahr über in Dienst zu halten. So behalf man sich mit dem genannten Wechsel. Er erwies sich auf die Dauer als unbefriedigend. Hinzu kam, daß der niedrige Bildungsstand der im Tertianeralter eintretenden Offizieranwärter nicht mehr den Forderungen der Zeit entsprach.

Man entschied sich daher im Jahre 1864 für ein Ausbildungssystem, das sich mehr an die Höheren Schulen anlehnte und im Prinzip davon ausging, daß die allgemeine schulische Bildung vor dem Eintritt in die Marine abgeschlossen sein müsse.⁷⁶ Dementsprechend wurde das Einstellungsalter um 2 Jahre heraufgesetzt.

Unter dem Datum des 16. Juni 1864 hat der König die neue „Verordnung über die Ergänzung der Offizier-Corps der Königlichen Flotte“ genehmigt.⁷⁷

Neben körperlicher Tauglichkeit war nun das Zeugnis der Obersekunda-Reife eines preußischen Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung einschließlich des Nachweises über eine „gymnastische Ausbildung“ in der Regel Voraussetzung für die Einstellung. Zusätzlich hatte sich der Bewerber vor einer „Examinations-Commission“ einer Eintrittsprüfung in folgenden Fächern zu unterziehen:

^A Siehe [Anlage 16](#), Seite 175

Mathematik
Physik
Geographie
Französische und englische Sprache
Zeichnen.

Besäß der Bewerber *nicht* das Zeugnis der Obersekunda-Reife, so traten noch Geschichte, Deutsch und lateinische Sprache hinzu.^A Die Prüfung mußte vor Vollendung des 17. Lebensjahres abgelegt werden. Sie durfte im Falle des Nichtbestehens auf Entscheidung des „Examinations-Commission“ hin *einmal* wiederholt werden.

Der Ausbildungsgang

Die nach bestandener Eintrittsprüfung im April jeden Jahres eintretenden Kadetten erhielten zunächst eine 6-wöchige militärische Grundausbildung an Land.



Segelschulschiff „Niobe“ (1861-1890)

Anschließend erfolgte die Kommandierung an Bord des Schulschiffes^B, das während der Sommermonate in der Nord- und Ostsee kreuzte und im Herbst eine Auslandsreise in südlichere Gegenden antrat, von der es im Mai des nächsten Jahres zurückkehrte. Hier erhielten die Kadetten ihre erste gründliche seemännische Ausbildung, daneben wurde durch die Offiziere Unterricht in den Fächern Navigation, Artillerie, Seemannschaft, Mathematik, engl. und französische Sprache erteilt. Die Admirale [Scheer](#) und [Hopman](#)⁷⁸ geben in ihren Büchern eine anschauliche Schilderung vom Leben an Bord der „Niobe“, das für die jungen Kadetten nicht immer nur Sonnenschein brachte. Das besagen auch Worte [Ludwig von Schröders](#), der von 1871 auf 1872 dort Dienst tat:

„Über sanfte Behandlung hatten wir Kadetten uns überhaupt nicht zu beklagen“, schreibt er mit grimmigem Humor in seinen Aufzeichnungen. „Es war vielfach offene Schinderei nach dem Grundsatz: Wenn ein Kadett dieses Leben mit gutem Mut aushält, dann ist seine Liebe zur Seefahrt so groß, daß er gewiß ein guter Seeoffizier wird.“⁷⁹

^A Die in den einzelnen Fächern geforderten Kenntnisse sind in [Anlage 6](#), Seite 157, niedergelegt.

^B „Niobe“, 1861 als Ersatz für die „Amazone“ in England gekauft. Im Jahre 1849 gebaut, war „Niobe“ als Dreimast-Vollschiff mit Besan-Segel getakelt. Bei 42 m Länge, 12,8 m Breite und 5,4 m Tiefgang verdrängte sie 1052 t. Sie diente bis 1890 als Kadettenschiff. 29 Jahrgänge wurden auf ihr ausgebildet.

Kadetten, die sich für den Seedienst als ungeeignet erwiesen, wurden alsbald wieder entlassen.

Am Ende der Reise (also nach etwa einem Jahr) fand die Seekadettenprüfung in Navigation, Seemannschaft und Artillerie an Bord statt. Der Kommandant amtierte als Präses der Prüfungskommission. Die Kadetten, welche das Examen bestanden hatten und ein gutes Dienstzeugnis vorweisen konnten, wurden „zur Ertheilung der Atteste der Reife zum Seekadetten Allerhöchsten Ortes in Vorschlag gebracht“, worauf dann auch bald die Beförderung zu Seekadetten erfolgte.

Kadetten, welche die Prüfung nicht bestanden, konnten, sofern nicht Mangel an Fleiß, ungenügende Anlagen und tadelnswerte Führung dagegen sprachen, nach der Entscheidung der Prüfungskommission noch ein zweites Jahr an Bord des Kadettenschiffes verbleiben.

Die nach dem ersten Ausbildungsjahr oder (im Falle der Wiederholung) nach dem zweiten Jahr wegen Nichteignung zur Entlassung kommenden Kadetten sahen sich übrigens in der peinlichen Lage, daß die von ihnen an Bord des Kadettenschulschiffes verbrachte Zeit *nicht* auf die Militärdienstpflicht angerechnet wurde. –

Diejenigen Kadetten, welche die Prüfung bestanden hatten, wurden anschließend für zwei lange Jahre an Bord anderer Schiffe zur weiteren praktischen Ausbildung kommandiert.

Hier wird die neue Schwerpunktbildung deutlich: Die Seefahrtzeit überwiegt bei weitem die früher etwa gleiche Marineschulzeit. Nach dreijähriger ununterbrochener Seefahrtzeit winkte dann endlich das Landkommando in Gestalt eines einjährigen Lehrgangs bei der Marineschule, in dem nun die Theorie zu ihrem Recht kam. Der Unterricht umfasste die Fächer:

- Navigation
- Seemannschaft
- Artillerie
- Schiffsdampfmaschinenkunde
- Schiffbau
- Fortifikation und Landtaktik
- Allgemeine Dienstkenntnis
- Französische und englische Sprache
- Zeichnen
- Sport.

Abschluß des Lehrgangs bildete das See-Offizier-Examen, dessen Bestehen neben einer Wahl durch das Offizierkorps Voraussetzung für die Beförderung zum Unterlieutenant zur See war. Es heißt in der Verordnung:

„Bei eintretender Vakanz werden die der [Anciennität](#) nach ältesten Seekadetten Seiner Majestät dem Könige zum Unterlieutenant zur See vorgeschlagen, nachdem das im Bereich der betreffenden Station befindliche See-Officier-Corps in einem eigenen, dem Vorschlag beizufügenden Protokoll erklärt hat, daß es den Vorzuschlagenden für würdig erachtet, in seine Mitte zu treten, und nachdem in einem besonderen Dienstatteste bezeugt ist, daß derselbe die einem Offizier nöthige praktische Dienstkenntnis und Charaktereigenschaften besitzt, und daß derselbe schuldenfrei ist.“⁸⁰

Hier haben wir also bereits die Offizierwahl, die bis 1945 üblich gewesen ist.

Wie wir sahen, dauerte die Ausbildung damals 4 Jahre, in den ersten Monaten des fünften erfolgte im allgemeinen die Beförderung zum Offizier. Seekadetten, die das See-Offizier-Examen nicht bestanden hatten, war eine einmalige Wiederholung des Marineschul-Lehrgangs gestattet, wenn nicht eigenes Verschulden oder sonstige Gründe dagegen sprachen.

Das Examen fand in der Regel bei der Marineschule statt. War jedoch ein Seekadett durch Abwesenheit zur See an der Ablegung dieser Prüfung gehindert worden, so konnte er sich an Bord seines Schiffes vor einer vom Kommandanten bestimmten Kommission einer provisorischen Prüfung unterziehen. Das *ordentliche* See-Offizier-Examen war aber nach Rückkehr in jedem Falle und in der vorgeschriebenen Weise bei der Marineschule nachzuholen.

Übrigens sieht die Verordnung vom Juni 1864 auch eine Regelung für den „Übertritt von Seeleuten aus der Handelsmarine in die Kriegsmarine“ vor.⁸¹ Schiffsoffizieren, die eine auf Kaufahrtschiffen zurückgelegte Fahrzeit von 48 Monaten sowie gute Kenntnisse und Leistungen nachweisen konnten, war die Möglichkeit eingeräumt, nach absolvierter Eintrittsprüfung (vor Vollendung des 22. Lebensjahres) als Matrosen 2. Klasse einzutreten. Nach infanteristischer Grundausbildung und einjähriger Fahrzeit an Bord eines Schulschiffes öffneten sich ihnen bereits die Tore der Marineschule. Man nannte diesen Kreis der Bewerber „[Avantageure](#)“.

Das Ergänzungssystem von 1864 hat sich im allgemeinen bewährt. Es war übersichtlicher und einfacher als jenes von 1854, das mit seinem häufigen Wechsel zwischen Schiff und Seekadetteninstitut nicht befriedigen konnte.

Das neue System litt aber – wie sich bald herausstellte – unter der Tatsache, daß die in der Eintrittsprüfung geforderten Kenntnisse bei dem jugendlichen Alter der Bewerber zu hoch veranschlagt waren. Das führte leider dazu, daß die Neigung zum Eintritt in die Marine nachließ, vor allem in solchen Familien, deren Söhne der Marine besonders erwünscht waren. Zwar versuchte man, die Kenntnisse der jungen Bewerber in Vorbereitungsanstalten – sogenannten „Pressen“ –, die naturgemäß sehr kostspielig waren, anzuheben, doch konnte das auf die Dauer keine Lösung sein.⁸²

Selbst recht begabte Jungen, wie z.B. der spätere Admiral [Ludwig von Schröder](#), der 1871 in die Marine eintrat, hielten es für richtig, sich auf die Prüfung in Kiel vorzubereiten. In Schröders Aufzeichnungen liest man:

„Die Prüfungsvorschriften zum Eintrittsexamen enthielten ziemlich hohe Anforderungen. Daher nahm ich noch einige Repetitionsstunden und sah dann der Prüfung mit Zuversicht entgegen.“⁸³

Um diesem Mangel im System zu begegnen, sah sich die Marine sogar ab 1872 gezwungen, den Bewerbern den Besuch eines Vorbereitungsinstituts in Kiel zu empfehlen, in dem sie auf die Eintrittsprüfung vorbereitet wurden.

Dieses Institut, geleitet von Herrn Dr. Schlichting, lag in Kiel am Düsternbrooker Weg – nahe dem Wasser. Viele, später angesehene Offiziere haben diese Anstalt vorsorglich besucht, u.a. auch Admiral [von Hipper](#).

Als dieser sich dort im Frühjahr 1881 „strebend bemühte“, gab es eine Palastrevolution im Hause des Dr. Schlichting. Dieser – ein etwas rauher Mann – hatte sich vergessen und einen seiner Schüler geohrfeigt. Diese körperliche Züchtigung war auf der Stelle erwidert worden. Ein „Kriegsrat“ fand statt und in voller Einmütigkeit verließen sämtliche Schüler das Institut, in ihrem jugendlichen Stolze tief gekränkt, bezogen auf eigene Kosten Quartier in einem Gasthof und begruben das Kriegsbeil erst nach vollen fünf Tagen.⁸⁴

Die Anforderungen für die Eintrittsprüfung, gültig seit 1864, wurden dagegen nicht gemildert, wie ein Vergleich mit denen des Jahres 1874 eindeutig beweist. Offenbar war man der Meinung, daß der geforderte Leistungsstand in wissenschaftlicher Hinsicht ein Minimum dessen darstellte, was der Beruf verlangte. Abstriche glaubte man, wohl nicht verantworten zu können.^A

^A Im Jahre 1861 hatte auch das Heer die Anforderungen für die Portepeefährnrichsprüfung verschärft. Es wurde das Primareifezeugnis eines preußischen Gymnasiums oder einer preußischen Realschule erster Ordnung ver-

Man suchte vielmehr nach anderen Lösungen, die ihren Niederschlag in den Ergänzungsbestimmungen des Jahres 1874 fanden.

Die Ergänzungen des Jahres 1874

Diese wurden am 10. März 1874 erlassen.⁸⁵ Die klar gegliederte, sehr umfangreiche Verordnung, die sich in verschiedenen Punkten von der des Jahres 1864 unterscheidet, versuchte, dem Mangel an Kenntnissen der Bewerber dadurch zu begegnen, daß die Kadetten in der zweiten Hälfte des ersten Ausbildungsjahres zur Marineschule kommandiert wurden, um dort in einem 6-monatigen Kadettenlehrgang auf die Seekadettenprüfung vorbereitet zu werden. Die erste Hälfte des Jahres verbrachten die Anwärter an Bord des Kadettenschulschiffes. Dort erhielten sie ihre erste militärische und seemännische „Erziehung“.

Um eine Erhöhung der Bewerberzahlen zu erreichen und den Bildungsstand im Seeoffizierkorps anzuheben, waren ab jetzt auch Abiturienten zur Einstellung zugelassen. Ihr Eintritt hatte aber vor der Vollendung des 19. Lebensjahres zu erfolgen.

Für die übrigen Bewerber galten weiterhin die Bestimmungen der Verordnung aus dem Jahre 1864. –

Die Eignung für den Eintritt war durch das Bestehen der Eintrittsprüfung zu beweisen, welche im April jedes Jahres vor der „Seeoffizier- und Kadetten-Prüfungskommission“ in Kiel durchgeführt wurde.

Die Prüfung umfaßte folgende Gebiete:

Lateinische Sprache	}	Fächer I. Ordnung
Deutsche Sprache		
Mathematik		
Physik	}	Fächer II. Ordnung
Geographie		
Geschichte		
Französische und englische Sprache	}	Fächer III. Ordnung
Zeichnen		

Die Anforderungen in den einzelnen Fächern waren die gleichen wie im Jahre 1864.⁸⁶

Eine Prüfung in *allen* Fächern hatten Bewerber abzulegen, die *nicht* die Obersekunda-Reife nachweisen konnten.

Bewerber *mit* Obersekunda-Reife und Angehörige des Kadettenkorps, die die Prima des Kadettenhauses in Berlin befriedigend absolviert hatten, waren von einer Prüfung in Latein, Deutsch und Geschichte befreit.

Abiturienten brauchten sich der Prüfung nicht zu unterziehen, wenn ihr Reifezeugnis in Mathematik das Prädikat „gut“ enthielt. War das nicht der Fall, so mußte in diesem Fache eine Prüfung abgelegt werden.

Eine Wiederholung war auf Vorschlag der Prüfungskommission möglich.

Der Ausbildungsgang sah wie folgt aus:

Nach Eintritt in die Marine im Monat April erhielt der Kadett eine halbjährige praktische Ausbildung an Bord des Kadettenschiffes „[Niobe](#)“, das in heimischen Gewässern kreuzte.

langt. Wer in Deutsch nicht die Note „ausreichend“ vorweisen konnte, sollte als durchgefallen gelten. Diese Verordnung und nachfolgende ähnliche Maßnahmen sind von älteren Offizieren heftig angegriffen worden, da sie glaubten, zuviel Bildung verstelle dem Leutnant den Blick für den praktischen Dienst. Da kann man – angesichts der heutigen Hochschullösung – nur sagen: Was ist Euch erspart geblieben!

Dem Schulschiff war auch die Durchführung der militärischen Grundausbildung, die im ersten Monat stattfand, übertragen.

Anschließend folgte der 6-monatige Kadettenlehrgang bei der Marineschule Kiel. Dieser endete mit der Seekadettenprüfung in den Fächern:

Navigation	}	Fächer I. Ordnung
Seemannschaft		
Artillerie		
Mathematik		
Landtaktik	}	Fächer II. Ordnung
Dienstkenntnis		
Physik	}	Fächer III. Ordnung
Grundlagen der Topographie		
Französische und englische Sprache		

Zugleich mit der Erteilung der „Reifezeugnisse“ fand die Beförderung zum Seekadetten statt. Die [Admiralität](#) stellte auf Grund des Prüfungsergebnisses und der Dienstzeugnisse eine vorläufige Rangliste der Seekadetten auf, die „Allerhöchsten Ortes“ genehmigt werden mußte.

Die frisch ernannten Seekadetten wurden dann für circa 2 Jahre auf Seekadettenschulschiffe^A kommandiert, mit denen sie eine ausgedehnte Reise ins Ausland – oft auch eine Weltreise – machten. An Bord dieser Schiffe erhielten die Seekadetten nicht nur eine allseitig praktische Ausbildung, sondern auch Unterricht in theoretischen Fächern.



SMS „[Prinz Adalbert](#)“

Bei Rückkehr der Schiffe hatten die Kommandanten der Admiralität Dienstzeugnisse und „Rangierungsvorschläge“ zu unterbreiten, die – sofern sie günstig lauteten – Voraussetzung für die Zulassung zur „Ersten Seeoffiziersprüfung“ waren.

^A „[Vineta](#)“, „[Hertha](#)“, „[Prinz Adalbert](#)“, „[Gazelle](#)“, später „[Moltke](#)“, „[Stein](#)“, „[Stosch](#)“, „[Gneisenau](#)“ und „[Charlotte](#)“.

Diese Prüfung fand wiederum bei der Marineschule statt und umfaßte die Fächer:

Navigation	}	Fächer I. Ordnung
Seemannschaft (einschl. Seetaktik)		
Artillerie	}	Fächer II. Ordnung
Maschinenkunde		
Dienstkenntnis		
Schiffbau	}	Fächer III. Ordnung
Französische und englische Sprache		

Nach Bestehen der Prüfung, die auf Vorschlag einmal wiederholt werden durfte, beantragte der Kommandant des Schulschiffes bei der [Marinestation der Ostsee](#) die Ansetzung eines Termins für die Offizierwahl, die der ortsanwesende Teil des Seeoffizierkorps der Station vorzunehmen hatte.

Hatte der Seekadett diese Klippe glücklich umsegelt, so erfolgte etwa nach 3 ½ jähriger Dienstzeit seine Beförderung zum Unterlieutenant zur See ohne Patent.

Der Ausbildungsgang endete mit einem einjährigen Offizierlehrgang bei der Marineschule, der jeweils im Oktober begann. Die Zeit zwischen der „Ersten Seeoffizierprüfung“ und dem Beginn des Kurses wurde mit Urlaub, Kommandierung auf ein Artillerieschulschiff bzw. zum Übungsgeschwader verbracht.

An zwei Beispielen soll hier zusammengefaßt noch einmal der Ausbildungsgang von 1864 und 1874, der nicht bei allen Jahrgängen gleich war, aufgezeigt werden.

<i>Jahrgang 1871</i>		<i>Jahrgang 1879</i>	
Kad.-Schulschiff „ Niobe “	12 Mon.	Kad.-Schulschiff „Niobe“	6 Mon.
		Marineschule	6 Mon.
		Seekadettenprüfung und Beförderung zum Seekadetten	
Seek.-Schulschiff	24 Mon.	Artl. Schiff	1 ½ Mon.
Erste Seeoffizierprüfung		Übungsgeschwader	4 ½ Mon.
Artl. Schiff	6 Mon.	Seek.-Schulschiff	24 Mon.
		Erste Seeoffizierprüfung	
		nach 42 Monaten (3 ½ Jahren)	
		Beförderung zum Unterlieutenant zur See	
Marineschule (Offizierlehrgang)	12 Mon.	Marineschule (Offizierlehrgang)	12 Mon.
		Seeoffizier-Berufsprüfung	
		nach 54 Monaten (4 ½ Jahren)	
		Verleihung der Patente zum Unterlieutenant zur See	

Während des Offizierlehrganges bei der Marineschule hatten die jungen Offiziere für ihre Unterbringung in Privatquartieren selbst zu sorgen, was auf die Dauer wenig befriedigte. –

Der Ausbildungsgang endete nach rund 4 ½ jähriger Dienstzeit endgültig in der „Seeoffizier-Berufsprüfung“.

Hier die Prüfungsfächer:

Navigation	}	Fächer I. Ordnung
Artillerie		
Maschinenkunde		
Schiffbau	}	Fächer II. Ordnung
Landtaktik		
Physik		

Fortifikation
Zeichnen
Mathematik

} Fächer III. Ordnung

Nach bestandener „Seeoffizier-Berufsprüfung“ und Ableistung einer Gesamtfahrzeit von 3 Jahren erfolgte die Verleihung der Patente des Unterlieutenants zur See.

Auf Grund aller Dienstzeugnisse und der Ergebnisse der drei genannten Prüfungen wurde auch die „Anciennität“ des einzelnen Unterlieutenants endgültig festgelegt.

Diese zweite Änderung des Ausbildungssystems erscheint mit dem zweimaligen Besuch der Marineschule etwas komplizierter als die frühere Regelung. Sie hat sich aber bewährt. Die Zahl der Bewerbungen hatte zugenommen und der Bildungsstand der Offizieranwärter war allgemein gestiegen.

Von 1867-1871 traten 215, von 1872-1884 463 Kadetten in die Marine ein.⁸⁷

Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1885

Zur Hebung der Qualität und wohl auch zur Erhöhung der Zahl der Anwärter wurde nun angestrebt, in der Hauptsache Abiturienten höherer Schulen und Zöglinge der Kadettenanstalten zu gewinnen. So war in der Vorschrift⁸⁸ die Bestimmung über die Ablegung einer Eintrittsprüfung dahingehend geändert worden, daß außer den Abiturienten nun auch die Portepee-Fähnriche der Kadettenkorps von der Prüfung überhaupt befreit waren. Die Altersgrenze – für Abiturienten 19 Jahre – wurde allgemein von 17 auf 18 erhöht, was den Portepee-Fähnrichen vornehmlich zugutekommen sollte. Alle anderen Bewerber, die die Unterprima-Reife nachzuweisen hatten, mußten sich nach wie vor der Eintrittsprüfung unterziehen, die sich auf Mathematik, Naturlehre, Englisch und Französisch erstreckte.

Hier wird der Systemwechsel deutlich. Während man sich früher bemüht hatte, die Altersgrenze so niedrig wie möglich zu halten, setzte jetzt eine auffallende Bevorzugung der älteren Bewerber ein, denen zusätzlich noch weitere Vorteile eingeräumt wurden. So rangierten z.B. Abiturienten und Portepee-Fähnriche in der Dienstaltersliste grundsätzlich vor den anderen Bewerbern. Eine Ausnahme machten die Bewerber mit Unterprima-Reife, welche die Diensttätigkeitsnote „vorzüglich“ vorzuweisen hatten. Diese rückten an die Spitze der Liste.

Der Ausbildungsgang blieb im wesentlichen unverändert. So ergab sich folgendes Bild:

Kadettenschulschiff (bis 1890 „Niobe“)	6 Monate
Marineschule (Kadettenlehrgang)	6 Monate
Seekadettenprüfung und Beförderung zum Seekadetten	
Seekadetten-Schulschiff ^A	24 Monate
Erste Seeoffizierprüfung und Beförderung zum Unterlieutenant z.S. (ohne Patent)	
Borddienst in der Flotte bzw. Artl.-Schulschiff	6 Monate
Marineschule (Offizierlehrgang)	12 Monate
Seeoffizier-Berufsprüfung	
	<hr/>
	54 Monate
	= 4 ½ Jahre

Die Verordnung vom Jahre 1885 war kein Erfolg. Abiturienten und Portepee-Fähnriche des Kadettenkorps, um deren willen man ja die Änderung vorgenommen hatte, blieben in größerer Zahl aus. Diese wandten sich lieber der Armee zu, wo sie etwa zwei Jahre eher zum Offizier befördert wurden. Aus gleichem Grunde ging auch die Zahl der Bewerbungen von Unter-

^A „Moltke“, „Stein“, „Stosch“, „Gneisenau“, „Charlotte“

primanern zurück. So nimmt es nicht wunder, daß das System bereits nach 8 Jahren wieder geändert wurde.

Von 1885 bis 1892 traten 400 Kadetten ein.^A

Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1893

Wie schon erwähnt, war die Zahl der Bewerbungen in den vorhergehenden Jahren zurückgegangen und nicht angestiegen. Außerdem befriedigte die Unterbringung der am Hauptkursus bei der Marineschule teilnehmenden Unterlieutenants zur See in Privatquartieren keineswegs. Wegen der fehlenden Beaufsichtigung hatte sich das Niveau der Seeoffizier-Berufsprüfungen gesenkt.

Da ferner auf die Unterbringung von *zwei* Jahrgängen – einem Kadetten- und einem Offizierlehrgang – beim Bau der neuen Marineschule am Düsternbrooker Weg nicht hinreichend bedacht genommen war, drängte sich eine System-Änderung geradezu auf. Sie erfolgte mit dem 11. März 1893⁸⁹ und lautete:

„Seine Majestät der Kaiser und König haben zu bestimmen geruht, daß die Verordnung über die Ergänzung des Seeoffizierkorps ... dahin abzuändern ist, daß

1. der Besuch des Kadettencoetus der Marineschule fortfällt, da die Kadetten ein Jahr lang eingeschifft bleiben und das Kadettenschulschiff während des Winters eine Reise nach den außerheimischen Gewässern macht;
2. die Seekadetten eine einjährige Ausbildung auf zeitweise ins Ausland gehenden Schiffen und darauf eine halbjährige Ausbildung auf der Manöverflotte erhalten;
3. der Besuch der Marineschule nach 2 ½ jähriger Dienstzeit und zwar als Seekadett erfolgt;
4. die Beförderung zum Offizier nach dem Besuch der Marineschule stattfindet.“

Kadettenschiff, einschl. 6-wöchiger Grundausbildung an Bord	12 Monate
Seekadettenprüfung und Beförderung	
Seekadettenschulschiff	12 Monate
Ausbildung auf der Manöverflotte	6 Monate
Marineschule (als Seekadett)	<u>12 Monate</u>
	42 Monate
	= 3 ½ Jahre

Seeoffizier-Berufsprüfung mit Beförderung zum Unterlieutenant zur See.

Dieses System zeigte aber auch sehr bald die in ihm liegenden Mängel. So war den Schulschiffen ein zu großer Teil des wissenschaftlichen Unterrichts zugewiesen, der naturgemäß an Bord wegen Fehlens geeigneter Lehrkräfte unvollkommen bleiben mußte. Auch war die Marineschule überlastet, so daß schon im Jahre 1896 der Artillerie- und Torpedounterricht aus dem Lehrplan gestrichen und auf die Schiffe dieser Waffen verlegt werden mußte – unter Fortfall der praktischen Ausbildung der Seekadetten auf der Manöverflotte. –

In den Jahren 1893-1898 traten 506 Kadetten in die Marine ein. Der Prozentsatz der Abiturienten betrug rund 40 %. Die Verordnung von 1885 hatte also noch wenig Wirkung gezeigt.⁹⁰

Die Änderung des Ausbildungsganges im Jahre 1899

Die oben aufgezeigten Mängel führten in Verbindung mit der Weisung, künftig jährlich 200 Seekadetten^A einzustellen – gegenüber etwa jährlich 84 in sechs vorangegangenen Jahren – zur 5. Änderung des Ausbildungsganges der Offizieranwärter.⁹¹

^A Siehe [Anlage 10](#), Seite 162

Die Unterbringung von jährlich 200 Seekadetten verlangte allein schon *vier* von den *fünf* vorhandenen Schulschiffen^B, so daß für das zweite Jahr der praktischen Bordausbildung keine Schiffe zur Verfügung standen – mindestens vier wurden aber benötigt.

Es mußte daher erneut der Ausbildungsweg abgeändert werden, was zwar in diesem Falle keinen prinzipiellen Systemwechsel bedeutete, aber die Borddienstzeit wurde nun noch weiter verringert.

So sah nun der Weg aus:

Eintritt im April als Seekadett	
Infanteristische Grundausbildung	1 ½ Monate
Praktische Bordausbildung auf Schulschiffen	10 ½ Monate
Beförderung zum Fähnrich z.S., Marineschule	12 Monate
Seeoffizier-Hauptprüfung	
Spezial-Kurse (Artl., Torpedo, Infanteriedienst)	6 Monate
Borddienst in der Flotte	<u>12 Monate</u>
Beförderung zum Leutnant z.S. nach	42 Monaten
	= 3 ½ Jahren

Dieses System ist bis zum Jahre 1914 benutzt worden. Es war den Forderungen der Zeit – schnelle Vergrößerung der Kaiserlichen Marine – angepaßt.

Vom Jahre 1899 bis April 1914 traten 3.425 Seekadetten in die Marine ein. Über Unterricht, Lehrfächer und sonstiges soll im [Kapitel](#) „Marineschule Mürwik“ (S. 86) berichtet werden.

Seeoffizieranwärter aus dem Mannschaftsstande

Nachdem bereits – wie früher festgestellt – mit der „Verordnung über die Ergänzung der Offizier-Corps“ vom Jahre 1864 der Übertritt von Seeleuten aus der Handelsmarine in die Kriegsmarine geregelt worden war, war nach einer Verordnung vom Januar 1877⁹² nun auch die Übernahme von Matrosen der Kaiserlichen Marine als Offizieranwärter möglich.

In den Ausführungsbestimmungen⁹³ zu der Verordnung vom Januar 1877 heißt es:

„Die Kommandos der Matrosen-Divisionen haben diejenigen Matrosen, welche die Offizierskarriere zu ergreifen wünschen, und den Anforderungen der Allerh. Verordnung entsprechen, alljährlich zum 1. September unter Einreichung der vorgeschriebenen Papiere und eines von sämtlichen Offizieren der betr. Abteilung ausgestellten Dienstzeugnisses, welches sich besonders darüber ausspricht, daß der Aspirant ein würdiges Mitglied des Offizierkorps zu werden verspricht, bei der [Admiralität](#) zu melden.“

Voraussetzung für die Übernahme aus dem Mannschaftsstande waren

1. gute Zeugnisse über Führung, Kenntnisse und Leistungen;
2. der Nachweis einer 12-monatigen Seefahrtzeit auf seegehenden Kriegs- oder Handelsschiffen.

Ausgewählte Matrosen hatten sich – wie die Kadetten – einer Eintrittsprüfung zu unterziehen, die vor der Vollendung des 20. Lebensjahres stattfinden mußte.

Nach bestandener Prüfung erfolgte die Kommandierung des Ausgewählten auf das Kadettenschulschiff, wo die Eingliederung in den jeweiligen Offizieranwärterlehrgang vollzogen wurde.

^A Im Jahre 1899 war die Bezeichnung „Seekadett“ für „Kadett“ und „Fähnrich z.S.“ für „Seekadett“ eingeführt worden. Der „Unterlieutenant“ hieß nun „Leutnant z.S.“.

^B ab 1907/08 die Schiffe der [Hertha-Klasse](#) („[Hertha](#)“, „[Hansa](#)“, „[Vineta](#)“, „[Viktoria Louise](#)“, „[Frey](#)“)

Die Verordnung von 1877 war eine kluge Maßnahme. Aus dem Mannschaftsstande sind der Marine in fast 100 Jahren vorzügliche Offiziere zugewachsen.

Zwei weitere Marineschulen

Die Marineschule in Kiel in der Muhliusstraße

Vor einigen Jahren brachte ich meine ramponierte Aktentasche zur Reparatur zu einem Sattler im Kieler Knoop Weg. Während der Meister die Reparatur vornahm, kam es zu einem Gespräch zwischen uns über das alte Kiel, in dem er aufgewachsen war. Ich fragte ihn, ob er mir etwas über das teilweise zerstörte Haus „um die Ecke“^A erzählen könne. „Natürlich, das war die [Deckoffizierschule](#) der [Kaiserlichen Marine](#)“. Diese Antwort überraschte mich nicht. Tatsächlich war das Gebäude, an dem bis vor kurzem die Inschrift „Kieler Pfand- und Leihhaus“ zu lesen war, ab 1888 die Schule für [Deckoffiziere](#) gewesen.

Daß dieses Haus aber vorher die erste moderne Marineschule – eigens zu diesem Zweck erbaut – gewesen war, wußte er nicht. „Mein Vater hat immer nur von der Deckoffizierschule gesprochen.“ –

Wie wir an anderer Stelle erfahren haben, war die theoretische Ausbildung der Seeoffizieranwärter bis zum Frühjahr 1866 beim Seekadetteninstitut in Berlin vorgenommen worden. Es konnte aber in den letzten Jahren den Bedürfnissen nicht mehr voll gerecht werden.

Nachdem dann nach dem [Dänisch-Preußischen Kriege](#) [Kiel](#) 1865 als Kriegshafen gewonnen und die [Marinestation](#) von Danzig nach dort verlegt worden war, wurde mit „Allerhöchster Cabinetts-Order“ vom 15. Mai 1866 die Gründung der [Marineschule in Kiel](#) befohlen. Die Eröffnung des Hauses an der Muhliusstraße erfolgte am 1. November.⁹⁴



Marineschule Kiel 1866-1888 (an der Muhliusstraße)

Erster Direktor der Schule war der Korvetten-Capitain [Batsch](#), der in Personalunion gleichzeitig als Kommandant der „[Niobe](#)“ amtierte. Er wurde aber bereits zu Anfang des nächsten Jahres von seiner Stellung entbunden. Ihm folgte der bereits vorher mit der Wahrnehmung der Geschäfte betraute Major [à la suite](#) des See-Bataillons [Liebe](#)⁹⁵, der schon in Holtenau, Stettin und in Berlin als Lehrer an den Marineschulen tätig gewesen war.

^A Die Reste des Hauses wurden im August 1973 auch abgerissen.

Dieser brave Mann hat der Marineschule fast 15 Jahre lang vorgestanden. Er avancierte in seiner Stellung bis zum Generalmajor. 1881 wurde er „in Genehmigung seines Abschiedsgesuches mit der gesetzlichen Pension zur Disposition gestellt“⁹⁶.

Er dürfte derjenige Offizier sein, der in Preußen/Deutschland am längsten mit der Seeoffizieranwärterausbildung in Berührung gekommen ist – und er war ausgerechnet ein Heeresoffizier, allerdings ein Artillerist, was die Sache für den Mariner erträglicher macht.

Der erste Jahrgang, der das Haus bezog, war die „Crew 1863“, ihr gehörten u.a. [von Senden-Bibran](#), [von Diederichs](#) und Oldekop an. Als Inspektionsoffiziere fungierten anfangs die Lieutenants zur See von Nostitz, Graf von Pfeil und der Seconde-Lieutenant im See-Bataillon Harms.

Das Lehrpersonal setzte sich zusammen aus

- Zivillehrern, die preußische, später Reichsbeamte waren;
- Offizieren und Beamten der Marine und
- Honorarlehrern.

Die ersten Lehrer waren⁹⁷

Capitain-Lieutenant Butterlin (Artillerie)
 Seconde-Lieutenant Kutzen (Fortifikation)
 Professor Dr. Ligowski (Mathematik)
 Dr. Rellstab (Mathematik)
 Herr Weyer (Navigation)

Lehrfächer waren⁹⁸

im Kadettenlehrgang

Navigation
 Seemannschaft
 Mathematik
 Artillerie

}

I. Ordnung

{

im Offizierlehrgang

Navigation
 Artillerie
 Maschinenkunde

Landtaktik
 Dienstkenntnis

}

II. Ordnung

{

Schiffbau
 Landtaktik
 Physik

Physik
 Topographie
 Französisch, Englisch

}

III. Ordnung

{

Fortifikation
 Zeichnen
 Mathematik

22 Offizieranwärter-Jahrgänge haben in der Zeit von 1866 bis 1888 im Haus an der Muhliusstraße am Hauptlehrgang teilgenommen.⁹⁹

Die Organisation der Marineschule¹⁰⁰

An der Spitze der Marineschule stand der Direktor. Er hatte „die Disziplinarstrafgewalt und die Urlaubskompetenz“ eines Regimentskommandeurs und war Vorgesetzter der zur Schule kommandierten Soldaten und Beamten.

Ihm zur Seite stand als erster Gehilfe der Direktionsoffizier mit der Strafgewalt eines Bataillonskommandeurs. Ihm oblag die Leitung des inneren Dienstes, die Kontrolle des Unterrichts und die Überwachung des dienstlichen und außerdienstlichen Verhaltens der Schüler.

Zur Beaufsichtigung der im Gebäude wohnenden Schüler waren drei Inspektionsoffiziere vorgesehen, die für die „standesgemäße Erziehung der Marineschüler und die Erhaltung eines

guten Geistes“ durch eigenes würdiges Verhalten und gutes Beispiel vornehmlich beizutragen hatten. In der Dienstanweisung für die Inspektionsoffiziere heißt es:

„Der angehende Offizier soll nicht in seiner selbständigen Entwicklung durch ein Übermaß von Geboten und Verboten niedergedrückt und gegängelt werden, sondern wohlwollend, aber mit Konsequenz, nötigenfalls mit Ernst und Nachdruck, von pflicht- und standeswidrigen Ausschreitungen und Unregelmäßigkeiten, von Vernachlässigung und Frivolität abgehalten und zu pflichttreuer Diensterfüllung und pünktlicher Ordnungsliebe angehalten werden.

Den Inspektionsoffizieren ist daher zu empfehlen, sich den Marineschülern kameradschaftlich recht nahe zu stellen, ohne ihre Autorität zu vergeben, und sich zu bestreben, die Charaktere und Talente der einzelnen kennenzulernen.“

Diese Worte einer nüchternen Dienstanweisung haben nichts von ihrem Wert verloren. Sie können auch heute Richtschnur des Hörsalleiters der Marineschule sein.

Die *Verwaltung* der Schule lag in Händen einer „Kassenkommission“, der der Direktionsoffizier, ein als Bürochef kommandierter Offizier und ein Zahlmeister angehörten.

Zum Unterpersonal des Hauses zählten ein Aufseher, der Portier, ein Unteroffizier und einige Mannschaften, die als Schreiber, Ordonanzen, Aufwärter und Klassendiener Dienst taten.

Der *Unterricht* wurde in „Lektionen“ von 1 ½ stündiger Dauer erteilt. Bestand ein Lehrgang aus mehr als 25 Schülern, so waren zwei Parallelklassen zu bilden. Neben dem wissenschaftlichen Unterricht erhielten die Schüler Fecht- und Turnunterricht, die Kadetten nahmen an einem Tanzkurs teil.

Die dem eigenen Gebrauch dienenden Lehrmittel, einschließlich der Lehrbücher, hatten sich die Schüler aus eigenen Mitteln zu beschaffen. Monatlich war eine Lehrerkonferenz einzuberufen, in der der Direktor den Vorsitz führte.

Am Ende eines jeden Vierteljahres waren schriftliche und mündliche „Vierteljahrsprüfungen“ abzuhalten. Das Ergebnis wurde in Zensurlisten eingetragen, die fortlaufend geführt wurden.

Die Lehrerkonferenz entschied am Schlusse des Kursus über die Zulassung zur Seekadetten- bzw. Seeoffizier-Berufsprüfung.

Die im Schulgebäude einquartierten Kadetten waren in Inspektionen eingeteilt. Für die Aufrechterhaltung der Disziplin und eines „standesgemäßen Betragens“ der Schüler unter sich bestimmte der Direktor

- a) einen Dienstältesten für sämtliche Schüler,
- b) einen Klassenältesten für jede Klasse und
- c) einen Quartierältesten für jedes Quartier.

Im Falle von Dienstvergehen waren folgende *Disziplinarstrafen* laut Disziplinarstrafordnung^A vorgesehen:

A. Kadetten

- a) Strafexerzieren; Erscheinen zum Rapport oder zur Musterung im vorgeschriebenen Anzug; Auferlegung der Verpflichtung, bis zu einer bestimmten Zeit vor Zapfenstreich im Gebäude zu sein – bis auf die Dauer von 4 Wochen;
- b) Haus-, Quartier- oder gelinder Arrest bis zu 4 Wochen.

B. Seekadetten

- a) Einfacher, förmlicher und strenger Verweis;

^A ab 23.11.1872

b) Haus-, Quartier- oder gelinder Arrest bis zu 4 Wochen.

C. Offiziere

a) Einfacher, förmlicher und strenger Verweis;

b) Stubenarrest bis zu 14 Tagen.

Der Tagesdienst

an Werktagen:

06.00 Uhr	Wecken
06.30 – 07.30 Uhr	Arbeitsstunde
07.35 Uhr	Frühstück
08.00 – 12.30 Uhr	Unterricht (3 UE)
12.45 Uhr	Musterung, anschl. Mittagessen
14.30 – 16.00 Uhr	Unterricht (1 UE)
Anschließend:	Freizeit bzw. Turnen, Fechten oder Tanzen
18.00 – 20.00 Uhr	Arbeitsstunde, dann Abendbrot
22.10 Uhr	Licht aus

Sonnabends fiel die Nachmittags-Arbeitsstunde aus.

an Feiertagen:

07.00 Uhr	Wecken
07.35 Uhr	Frühstück
09.40 Uhr	Kirchgang, dann Freizeit
13.30 Uhr	Musterung, anschl. Mittagessen
19.00 Uhr	Abendbrot
22.10 Uhr	Licht aus

Tagesurlaub

An Werktagen durften die Kadetten während der Freizeit am Nachmittage, an Feiertagen nach dem Gottesdienst bzw. der Musterung bis 10.00 Uhr abends ausgehen. Nur solche öffentlichen Lokale durften besucht werden, in denen auch Offiziere verkehrten.

Die Unterlieutenants, die bekanntlich nicht in der Schule wohnten, hatten größere Freiheiten. „Zur Teilnahme am Garnison-Gottesdienste wurden diese Offiziere nach der Tour besonders kommandiert.“¹⁰¹

Das Unterpersonal hatte die Kadetten mit „Herr Kadett“ anzureden. Vorgesetzte und Lehrer gebrauchten die Anrede „Kadett Müller“.

Jedes *Quartier* der Kadetten bestand aus einem Wohnzimmer und einem oder zwei Schlafzimmern. Essen, Trinken, Rauchen, Spielen und Musizieren waren in den Wohnzimmern grundsätzlich verboten. Die Mahlzeiten wurden in den Speisesälen eingenommen. Wer rauchen wollte, hatte das Rauchzimmer aufzusuchen.

Interessant und wohl auch heute noch aktuell sind die nachfolgenden Bestimmungen aus der *Messeordnung*:¹⁰²

„Der Konsum von Branntwein, Arrak, Rum, Cognac usw. ist nicht statthaft.“

„Dem Ökonomen ist es verboten, einem Schüler irgendetwas auf Kredit zu verabfolgen ... Überdies ist dem Ökonomen bekanntgemacht, daß, im Falle er dennoch solche Kredite gewährt haben sollte, weder die Direktion noch eine andere vorgesetzte Behörde jemals irgendwelche Schritte thun wird, um ihm zur Beitreibung seiner Forderungen von dem Schuldner zu verhelfen, sondern, daß er vielmehr lediglich auf den Civilprozeß angewiesen sein wird.“ –

Betrachtet man in Muße die „Bestimmungen für die Organisation der Marineschule“, von denen hier nur das Wichtigste wiedergegeben wurde, so ergibt sich das Bild einer wohldurchdachten, sinnvollen Ordnung, die auch heute nur wenig an Gewicht verloren hat. Die „Alten“ wußten schon, „wie der Hase läuft“. Man sollte das nie vergessen. –

Die Studienkommission

Dieses Kapitel kann nicht abgeschlossen werden, ohne der Studienkommission Erwähnung zu tun, die im Jahre 1875 durch Verfügung des Chefs der [Admiralität](#)¹⁰³ eingerichtet wurde.

Diese Kommission hatte die Aufgabe, die für die Marineschule erteilten Vorschriften, die Lehrpläne und die Arbeit der Lehrer sowie den Fleiß, die Fortschritte und Leistungen der Schüler zu überwachen und die zweckentsprechende Verwendung und Vervollkommnung der wissenschaftlichen Sammlungen zu beaufsichtigen.

Die Studienkommission hatte ihren Sitz in Kiel und bestand aus fünf Mitgliedern, die durch den Kaiser ernannt wurden. Mitglieder waren:

ein Admiral,
drei ältere Staboffiziere, unter ihnen der Direktor der Schule und ein Professor der Kieler Universität.

Über die bereits genannten Aufgaben hinaus hatte die Kommission die Lehrpläne zu bearbeiten, sie zu ändern oder gegebenenfalls zu verbessern. Sie hatte das Recht, die Prüfungsaufgaben einzusehen, diese zu verwerfen und durch geeignetere zu ersetzen sowie Kenntnis von den Zensuren zu nehmen und den Prüfungen beizuwohnen.

Jährlich hatte die Kommission der Admiralität einen Jahresbericht über die Marineschule zu erstatten, in welchem die Leistungen der Lehrer sowie der Betrieb der Schule eingehend zu beurteilen waren.

Diese Institution erregt noch heute unser Interesse. Ihre Arbeit – geleitet von Sachlichkeit und Neutralität – konnte sicher als wertvoll gelten. Sie verhinderte eine einseitige Betrachtungsweise der die Schule betreffenden Dinge. Daß die Kommission ihre Zuständigkeiten überschritt und den Boden der Neutralität verließ, verhinderte die Tatsache, daß ihr der Direktor der Marineschule angehörte.

Eine ähnliche Einrichtung wie diese Kommission gibt es auch in den U.S.-Militärakademien, das „Board of Visitors“. Es besteht aus dem Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Senats, drei Mitgliedern des Senats, die der Vizepräsident ernennt, dem Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Repräsentantenhauses und vier Repräsentanten; dazu aus sechs weiteren Personen, die vom Präsidenten der USA bestimmt werden – im allgemeinen Hochschulprofessoren, Wirtschaftsführer und Gewerkschaftler.

Das „Board“ tritt einmal im Jahre zusammen und hat die Aufgabe, unparteiisch Moral, Disziplin, Lehrpläne, Lehrmittel, Haushaltsführung und Lehrmethoden zu überprüfen. Sein Bericht geht an den Präsidenten im Weißen Haus.

In der Bundesmarine gibt es eine solche Institution nicht.

Die Marineakademie als Teil der Marineschule

An dieser Stelle ist es notwendig, einer damals neuen Einrichtung zu gedenken: der [Marineakademie](#), deren Entstehung mit der Marineschule Kiel eng verbunden ist.

Im Sommer des Jahres 1871 war eine Reorganisation der oberen Marinebehörden erfolgt.¹⁰⁴ Das „[Oberkommando der Marine](#)“ als gesonderte Behörde wurde aufgehoben und mit dem [Marineministerium](#), das der General [von Roon](#) in Personalunion mit dem Kriegsministerium

leitete, vereinigt. Der [Prinz Adalbert](#) war fortan nur noch „Generalinspekteur der Marine“ mit sehr eingeschränkten Befugnissen.

Ein halbes Jahr später – am 1. Januar 1872¹⁰⁵ – erhielt die oberste Marinebehörde die Bezeichnung „[Kaiserliche Admiralität](#)“. General von Roon wurde seines Amtes als Marineminister enthoben. An seine Stelle trat der Generallieutenant [von Stosch](#) als „Chef der Admiralität“.

Dieser tatkräftige Mann, dem die Marine viel verdankt, drängte sehr bald nach der Amtsübernahme auf die Errichtung einer Marineakademie – nach Art der in Berlin bestehenden Kriegsakademie der Armee –, um die Bildung der Marineoffiziere zu fördern. Sein kluger Vorschlag wurde mit dem Datum des 5. März 1872¹⁰⁶ genehmigt.

Die Akademie wurde zusätzlich in der Marineschule an der Muhliusstraße in Kiel untergebracht. Die Leitung übernahm in Personalunion der Direktor der Marineschule.

Erst am 2. November 1875 wurde die Marineakademie mit der Marineschule endgültig unter einer gemeinsamen Direktion mit der amtlichen Bezeichnung „Direktion der Marine-Akademie und Schule“ vereinigt.¹⁰⁷ Diese Regelung war bis zum Jahre 1900 gültig. Dann wurden getrennte Direktionen für Akademie und Marineschule geschaffen.¹⁰⁸

Zunächst bestand der Akademie-Lehrgang aus zwei, ab 1875 aus drei Abschnitten. Jeder Abschnitt begann im Oktober und dauerte 7 – 7 ½ Monate. Während der lehrgangsfreien Monate – Mai bis September – taten die zur Akademie kommandierten Offiziere praktischen Dienst an Bord eines Schiffes, bei der Küstenaufnahme oder bei der Torpedo-Abteilung.

Nach Beendigung des 3. Abschnitts – d.h. nach 3-jährigem Akademiebesuch – erhielten die Kursusteilnehmer ein Abgangszeugnis, das die bereits erwähnte „Studienkommission“, die auch für die Marineakademie zuständig war, auszustellen hatte. –

Der Marineakademie war die Aufgabe gestellt, eine Anzahl von strebsamen und befähigten Seeoffizieren durch weitere wissenschaftliche Ausbildung auf höhere Stellen innerhalb der Marine vorzubereiten.¹⁰⁹

Die am Akademie-Kursus interessierten Offiziere hatten sich unter Vorlage von drei schriftlich bearbeiteten Themen – diese wurden jährlich von der [Admiralität](#) gestellt – um Aufnahme in die Akademie zu bewerben. (Ab Juni 1878 entfiel die Vorlage dieser Arbeiten, da es den interessierten Offizieren an Zeit zur Bearbeitung mangelte.¹¹⁰)

Der Dienstvorgesetzte fügte dem Gesuch eine Beurteilung des Offiziers bei. Die Entscheidung über die Aufnahme traf die Admiralität auf Grund eines von der „Studienkommission“ vorgelegten Gutachtens und der eingereichten Dienstzeugnisse. Die Durchsicht und Beurteilung der vorliegenden Arbeiten nahm eine aus dem Lehrerkollegium der „Marine-Akademie und Schule“ gebildete Prüfungskommission vor, welche die Ergebnisse rechtzeitig der „Studienkommission“ mitzuteilen hatte.^A

Die Vorlesungen wurden von den Offizieren und Beamten der Marine und des Heeres sowie von bekannten Gelehrten gehalten. Am Ende jedes Vierteljahres hatten die Kursusteilnehmer in jedem Fache unter Aufsicht eine schriftliche Probearbeit anzufertigen, die der Überprüfung des Leistungsstandes diente. –

Zum Abschluß seien hier die Offiziere aufgeführt, die am ersten Kursus der Marineakademie – er begann im Oktober 1872 – teilnahmen.¹¹¹

^A Gestellte Aufgaben, siehe [Anlage 7](#), Seite 158

Unter ihnen finden wir bekannte Namen. Hier sind sie:

Capitain-Lieutenant: [Valois](#), Dietert

Lieutenant zur See: Becks, Kuhn, [von Diederichs](#), [von Reibnitz](#), Bendemann, Strauch

Unterlieutenant zur See: von Ahlefeld.

Einer von ihnen – von Reibnitz – kehrte 1881 zur „Marine-Akademie und Schule“ als Direktor zurück. –

Die Marineschule am Düsternbrooker Weg

Das Haus an der Muhliusstraße erwies sich sehr bald als zu klein für die von Jahr zu Jahr steigende Zahl von Offizieranwärtern. Der Chef der [Admiralität](#) hatte daher bereits frühzeitig den Neubau einer Akademie und Schule vorgeschlagen. 1882 war der Entwurf fertiggestellt, ein Jahr später begann der Bau. Am 6. Oktober 1888 wurde das große [Gebäude](#) am Düsternbrooker Weg dem damaligen Direktor, Kapitän zur See [Schering](#), übergeben. 25 Jahrgänge von Offizieranwärtern haben hier ihre Ausbildung erhalten. Der Jahrgang 1909 siedelte im Herbst 1910 nach Flensburg-Mürwik über. –



Marineschule Kiel am Düsternbrooker Weg 1888-1910

Die Organisation und der innere Betrieb der neuen Schule änderten sich gegenüber dem Hause an der Muhliusstraße nicht. –

Doch ist hier noch zu erwähnen, daß im Jahre 1888 die „Direktion des Bildungswesens der Marine“ mit dem Sitz in Kiel geschaffen wurde. Sie leitete der „Direktor des Bildungswesens“, der bis zum August des Jahres 1897 zugleich Direktor der „Marine-Akademie und Schule“ war. Von diesem Zeitpunkt¹¹² an war letztere eine selbständige, der „Inspektion des Bildungswesens“ unterstellte Behörde. Die Personalunion in der Leitung beider Behörden entfiel. Nachdem dann noch mit Order vom 5.2.1900¹¹³ die Marine-Akademie und die Marineschule institutionell getrennt worden waren, ergab sich folgendes Bild:

1900^A

Inspektion des Bildungswesens

Inspekteur: K.Adm. von Arnim

Marineschule

Marineakademie

Direktor: Kpt.z.S. [Kirchhoff](#)

Direktor: Kpt.z.S. [Frhr. v. Maltzahn](#)

Das rote [Backsteingebäude](#) an der Förde wurde nach dem Auszug der Seeoffizieranwärter Dienstsitz des Kommandierenden Admirals der [Ostseestation](#) (bis 1945), danach Sitz der Landesregierung und des Parlaments von Schleswig-Holstein.

^A Siehe Org. Schema der Kaiserlichen Marine, [Anlage 8](#), Seite 160

In der Aula der Schule hing an der Stirnseite ein besonders großes Ölgemälde des Malers Petersen, welches das Seekadettenschulschiff „[Gneisenau](#)“ unter vollen Segeln im Passat zeigt. Dieses Gemälde ging mit den Fähnrichen nach Mürwik und hängt seit 1910 in der dortigen Aula.



„Gneisenau“ (Gemälde von [Hans von Petersen](#))

Nach 1945 war es verschwunden, wurde aber von einem ehemaligen Marineschullehrer in der Kirche von [Satrup](#) bei Flensburg wiederentdeckt. Er nahm es mit in die [Goethe-Schule](#) Flensburgs, fertigte im Werkunterricht mit seinen Schülern einen neuen Rahmen und ließ es in der Vorhalle des Gymnasiums anbringen. Seit 1956 schaut es wieder auf die Seeoffizieranwärter herab, die sich bei besonderen Gelegenheiten in der Aula versammeln, wie wir und unsere Vorgänger es taten.

Mit dem „Gneisenau“-Bild kamen auch die schweren bronzenen Büsten, die sich jetzt in der Aula und in der Traditionssammlung der Marineschule befinden, nach Mürwik. Sie hatten bis 1910 auf der Terrasse der Marineschule Kiel gestanden und waren nach dem 2. Weltkrieg zunächst in Verlust geraten. Einige fand ein Offizier im Hochsommer 1945 auf einem Schutt-abladeplatz in [Laboe](#) wieder. Getreue Mariner retteten diese und die anderen über die „marinelose“ Zeit.

Prüfungskommissionen

Mit der ersten Prüfung von Seeoffizieranwärtern im Frühjahr 1852 bei der Marineschule in Stettin wurden in der preußisch-deutschen Marine auch die „Examens-Commissionen“ ins Leben gerufen. Daß diese von den Offizieranwärtern nicht gerade mit Freude betrachtet wurden, liegt in der Natur der Sache.

Diese Prüfungskommissionen, die durch alle Zeitläufe bis zum heutigen Tage – wenn auch verändert – erhalten geblieben sind und über deren Notwendigkeit und Sinn niemals gestritten werden kann, setzten sich bei der Marine in der Regel aus Offizieren und Lehrern der jeweiligen Marineschule sowie aus einer Anzahl von Vertretern anderer Dienststellen und Behörden zusammen. Vorsitzender (Jahrzehnte hindurch „Präses“ genannt) war in der Regel der Direktor bzw. Kommandeur der Marineschule.

Die Befugnisse solcher Kommissionen waren zwar in der über hundertjährigen Geschichte der Offizieranwärterausbildung nicht immer die gleichen, doch hatten ihre in den Prüfungsprotokollen niedergelegten Resultate für den Prüfling immer Gewicht.

Seit 1854 enthalten alle Ergänzungsverordnungen mehr oder weniger umfangreiche Bestimmungen für Prüfungskommissionen. Dies gilt besonders für die Verordnung des Jahres 1874, in der die Aufgaben der „Seeoffizier- und Kadetten-Prüfungskommission“ erstmals sehr ausführlich behandelt werden.

Damals, aber auch in den folgenden Jahren, waren diese Kommissionen zahlenmäßig oft recht groß, wie ein Beispiel zeigen mag.¹¹⁴

Unter ihrem „Präses“, Oberst [Liebe](#), der am längsten einer solchen Institution vorgestanden hat, waren 1874 tätig:

- 1 Kapitän zur See
- 3 Korvettenkapitäne
- 2 Majore
- 2 Kapitänleutnante
- 1 Premierlieutenant
- 2 Lieutenants zur See
- 5 Professoren und Doktoren
- 2 Schiffbau-Ingenieure
- 2 Maschinenbau-Ingenieure
- 1 Marinepfarrer.

Die Mitglieder der Prüfungskommission wurden von 1854-1871 vom Oberbefehlshaber der Marine, von 1872-1889 vom Chef der [Admiralität](#), von 1889-1897 vom Kommandierenden Admiral, ab 1897 vom Inspekteur des Bildungswesens ernannt. –

Hauptaufgaben der Kommission waren:

- a) Vorbereitung und Beaufsichtigung des Prüfungsgeschäftes
- b) Anfertigung der Aufgaben für die schriftlichen Arbeiten nach Maßgabe der Ergänzungsbestimmungen
- c) Beurteilung der schriftlichen Arbeiten und der mündlichen Leistungen
- d) Festlegung des Endresultates und Aufstellung der „Pünktchen“-Liste

Letztere wurde in der Weise berechnet, daß man das „Plus“ oder „Minus“ eines Resultates gegen das Prädikat „genügend“ bei einem Fach I. Ordnung mit „drei“, bei einem Fach II. Ordnung mit „zwei“ und bei einem Fach III. Ordnung mit „eins“ multiplizierte. Aus den sich ergebenden Plus- und Minuswerten wurde die Summe gezogen, die das Endresultat darstellte.

Alle Prüflinge, bei denen dieses einen Minuswert ergab, hatten nicht bestanden. Die Zahl „Null“ und Pluswerte bedeuteten das Bestehen der Prüfung. Übrigens wurde nach diesem Verfahren auch bereits in der Eintrittsprüfung eine „Pünktchen-Liste“ aufgestellt.

Die Prädikatsskala hatte neun Stufen:¹¹⁵

1 = ganz ungenügend	4 = mittelmäßig	7 = gut
2 = fast ungenügend	5 = genügend	8 = sehr gut
3 = nicht hinreichend	6 = ziemlich gut	9 = vorzüglich

Diese Skala ist bis 1945 benutzt worden.

In der Geschäftsordnung der Prüfungskommission befindet sich ein bemerkenswerter Paragraph (§ 4), der zeigt, „wie sich die Bilder gleichen“: „... Jedes Examen besteht aus einer mündlichen und schriftlichen Prüfung ... Wer sich unerlaubter Hilfsmittel bedient oder auch nur den Versuch dazu macht, wird sofort aus dem Prüfungslokale entfernt und von der Prüfung zurückgewiesen ... Sämtlichen Examinanden sind vor dem Beginn der Prüfung die Folgen eines solchen Vorgehens bekannt zu machen ... Im übrigen ist ein Austreten der Examinanden während einer Arbeitsperiode durchaus nicht gestattet ...“¹¹⁶

Ähnliche Verhaltensregeln werden noch heute den Offizieranwärtern vor jeder Prüfung bekanntgegeben.

Das ist in [West Point](#) und [Annapolis](#) nicht nötig. Der „[Honor Code](#)“ der Kadetten bzw. Fähnriche, der u.a. jedes Betrügen geißelt und der von den Kadetten selbst überwacht wird, schließt die Benutzung unerlaubter Hilfsmittel aus. Klassenarbeiten und Prüfungen können unbeaufsichtigt bleiben. Es wird nicht gemogelt.

Ich stieß während meines Amerika-Aufenthaltes in Sachen „Honor Code“ auf einen Vorfall, der im Jahre 1951 die Militärakademie in ihren Grundfesten erschütterte und der sich zu einem öffentlichen Skandal auswuchs, in den schließlich sogar Präsident [Truman](#) eingriff und der den Kongreß auf dem Plan brachte. Die damaligen Zeitungen sind voll von dem Fall.

Was war geschehen? 90 von 2.500 wohlsituierten Kadetten der Akademie, unter ihnen die Masse der favorisierten „Football-Players“, wurden Knall auf Fall nach Hause geschickt, weil sie den „Honor Code“ verletzt hatten. Die Betroffenen hatten „abgeschrieben“ oder, besser gesagt, sie hatten sich unerlaubter Hilfsmittel bei der Vorbereitung von Klassenarbeiten bedient. Die Akademieführung erfuhr davon durch die Meldung eines Kadetten. Das sieht nach „verpfeifen“ aus, ist es aber in West Point nicht, da jeder Kadett nach dem Ehrenkodex verpflichtet ist, unehrenhaftes Verhalten zu melden – und sollte die Sache den besten Freund treffen.

Hier liegt ein entscheidender Unterschied zum Ehrenkodex von Annapolis und [Colorado Springs](#). Der Midshipman oder Luftwaffenkadett ist nicht bei seiner Ehre verpflichtet, den Kameraden zu melden. Es bleibt ihm überlassen, das zu tun, was er im jeweiligen Falle für richtig hält. Diese Regelung ist besser als die von West Point, die junge Menschen unter Umständen vor eine unlösbare Situation stellen kann.

Im Grunde ist der Ehrenkodex einfach: Ein Kadett oder [Midshipman](#) soll nicht lügen, betrügen oder stehlen. Sein Wort, gesprochen oder geschrieben, muß unbedingt glaubhaft sein.

In West Point kam 1951 bei den Untersuchungen heraus, daß den für die Akademie so wichtigen „Football Players“^A, die natürlich die schulischen Bedingungen wie alle anderen erfüllen müssen, durch Nachhilfeunterricht regelmäßig geholfen worden war. Das war in Ordnung, doch hatte die Hilfe leider auch darin bestanden, daß man ihnen Auszüge aus Klassenarbeiten oder gar vollständige Klassenarbeiten im Voraus zukommen ließ. Das war eine schwere Verletzung des „Honor Code“, für die die betroffenen Lehrer *und* die Kadetten verantwortlich waren.

Wer, wie ich, weiß, welche Rolle „[Football](#)“ im amerikanischen College spielt, wird den Mut West Point's, neunzig junge Leute von heut' auf morgen auf die Straße zu setzen, um den Schild blank zu halten, nur bewundern können.

Die amerikanische Öffentlichkeit war zunächst schockiert. Nachdem aber der erste Sturm vorüber war, ließ die Kritik an der Maßnahme West Point's immer mehr nach und die Stimmen aus allen Kreisen der Bevölkerung mehrten sich, daß West Point hart bleiben und den Weg des „Duty, Honor, Country“^B kompromißlos weitergehen müsse.

Ein Bild, ein „[Image](#)“, drohte zerstört zu werden. Das zu dulden, waren die Amerikaner nicht bereit.

^A „Football“, dieses dem Rugby ähnliche Spiel, ist Amerikas Sport Nr. 1. Er ist Hauptwettkampfsport zwischen den Colleges.

^B Wappenspruch von West Point

Die Einstellungskommission

Im Jahre 1884 wurde mit „Allerhöchster Genehmigung“ vom Chef der [Admiralität](#) bestimmt, daß künftig eine aus drei Seeoffizieren bestehende Kommission – 1 Admiral oder Kapitän zur See, 1 Korvettenkapitän, 1 Kapitänleutnant – die eingehenden Bewerbungsgesuche junger Leute bearbeiten sollte.¹¹⁷ Früher war dieses im Oberkommando bzw. in der Admiralität geschehen.

Später trug diese Kommission die Bezeichnung „Seekadettenannahmekommission“. Dieser Institution wird hier Erwähnung getan, da sie der Vorgänger für eine bis auf den heutigen Tag gebräuchliche [Einrichtung](#) ist, die sich zwar im Laufe der Zeit verschiedentlich wandelte, aber doch im Prinzip erhalten blieb.

Die lieben Bayern

Zum Abschluß dieses Kapitels sei noch kurz vermerkt, daß die Bayern ab 1900 in einem wichtigen Punkt eine Extra-Wurst gebraten kriegten.¹¹⁸ Für die Zöglinge der Königlich Bayerischen Lehranstalten nämlich, deren Schulschluß erst im Juli lag^A, war die Beibringung einer Bescheinigung des Lehrerkollegiums über die voraussichtliche Versetzung in die 8. (Gymnasial-)Klasse gleichbedeutend mit der Beibringung des Zeugnisses der Reife für die Unterprima.

Dasselbe galt für die Schüler der 9. (Gymnasial-)Klasse. Hier ersetzte eine Bescheinigung über das voraussichtliche Bestehen der Reifeprüfung das Abiturzeugnis.

Der erste ehemalige Seeoffizieranwärter an der Spitze der Marine

Am 5. Juli 1888 trat der Vice-Admiral [Alexander Graf von Monts](#), dessen wir schon Erwähnung taten, an die Spitze der [Admiralität](#).^B

Als Sohn eines preußischen Generals am 9.8.1832 in Berlin geboren, war er 1849 in die Marine eingetreten. Während seiner Ausbildung hatte er 3 Jahre in der englischen Marine Dienst getan. Graf von Monts war Kommandant S.M.S. „[Großer Kurfürst](#)“, das am 31. Mai 1878 durch Kollision mit S.M.S. „[König Wilhelm](#)“ im englischen Kanal verlorenging. Er wollte sich damals nicht retten lassen, wurde aber doch besinnungslos aus dem Wasser gezogen. Monts war der erste reguläre Seeoffizier, der an die Spitze der Marine trat. –

Am 30. März 1889 trat eine Organisationsänderung ein.¹¹⁹ An die Stelle der „Admiralität“ traten zwei oberste Marinebehörden:

1. das [Oberkommando der Marine](#) mit den Kommandobefugnissen;
2. das [Reichsmarineamt](#) als Verwaltungsbehörde.

Gleichzeitig wurde ein [Marinekabinett](#) errichtet, dessen erster Chef der Kapitän zur See [von Senden-Bibran](#) war.

Die Leitung des Oberkommandos wurde dem Vize-Admiral Frhr. [von der Goltz](#) als rangältestem Offizier der Marine übertragen. Seine Amtsbezeichnung war „Kommandierender Admiral“.

Zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes wurde Konter-Admiral [Heusner](#) ernannt. Ihn löste – wegen Krankheit – bereits 1890 Konter-Admiral [von Hollmann](#) ab, der bis 1897 im Amt blieb. Diesem folgte der Konter-Admiral [Tirpitz](#).

Die drei genannten Behörden hatten das [Immediatrecht](#).^C –

^A Die Einstellungen bei der Marine erfolgten Anfang April.

^B [von Stosch](#) war am 20.3.1883 ausgeschieden. Ihm folgte der Gen.Lt. [von Caprivi](#), der bisher Kommandeur der 30. Div. gewesen war.

^C unmittelbarer Zugang und Vortragsrecht beim König

Soziologisches (Nachtrag 1973)

Das Seeoffizierkorps hat sich aus den Auxiliaroffizieren – früheren Kapitänen und Steuerleuten der Handelsmarine – entwickelt, da zunächst eigener junger Nachwuchs nicht zur Verfügung stand oder erst ausgebildet werden mußte.

Versucht man, diese Auxiliaroffiziere einzuordnen, so stößt man auf unterschiedliche Gruppen: Die eine bestand aus Männern, die nach ihrer Art und ihrem Charakter des Erfolges würdig waren, aber nach der intellektuellen Leistung mit diesem Erfolg nicht rechnen konnten. Die andere war zwar leistungstüchtig, aber stellte charakterlich keinen Gewinn dar. Die dritte, allerdings kleine Gruppe, bestand aus vorzüglichen Leuten und war ein bedeutender Gewinn für die Marine.^A

Das Bild des Seeoffizierkorps änderte sich mit dem Hinzutreten junger, oft noch im Kindesalter stehender Offizieranwärter, die zumeist aus sogenannten guten Familien kamen. Letzteres war sehr erwünscht. Bis 1853 waren immerhin 46 Cadett-Aspiranten eingestellt worden. 1854 folgten zehn weitere, 1855 sieben.^B

Unter diesen 63 (von denen einige frühzeitig wieder ausgeschieden waren) befanden sich 10 Adlige, zum Teil aus bekannten Familien. Hinzu kam 1854 eine sehr willkommene gesellschaftliche Aufwertung durch die Einstellung des Prinzen Wilhelm von Hessen als Lieutenant 1. Classe. Dieser Prinz hatte seine Marinelaufbahn als dänischer Seekadett begonnen und diente danach in der britischen Marine.

Auch wirkte sich die frühe Gründung der „Mariniers“ aus – einer Art von Marine-Infanterie, deren Offizierkorps sich aus Armeeeoffizieren formierte. Diese waren – nach [Batsch](#) – zwar nicht erste Wahl, aber sehr auf ihr Prestige bedacht, was zu Reibungen mit den Seeoffizieren führte. Auch konnten sich die Heeresoffiziere nicht an die Ränge der Seeoffiziere gewöhnen. Als z.B. der Kapitän zur See [Donner](#) mit der „[Amazon](#)e“ in Swinemünde einlief, war der Kommandeur des Marinierkorps, ein Major Burchart, sehr ungehalten darüber, daß sich dieser „Hauptmann Donner“ nicht pünktlich auf dem Appellplatz zur Stelle meldete. Dem guten Major wollte es einfach nicht einleuchten, daß ein Kapitän zur See im Range eines Obersten der Armee stand und somit ranghöher war als er.

Wie schon angedeutet, war die Marine darauf bedacht – analog zur Armee – auch Söhne des Adels zu gewinnen. Das ist ihr auch gelungen, aber nie in dem Umfange, wie es der Armee – man ist geneigt zu sagen – traditionell gelang.

So dienten in der preußischen Armee (nach Demeter¹²⁰) 1860 65 % adlige Offiziere^C, in der Marine dagegen nur 15 %. Dieser Prozentsatz ist – soweit ich ermitteln konnte – nur in der Crew 1887 überschritten worden. Er ging im Laufe der Zeit zurück, allerdings auch in der Armee. Hierzu einige Zahlen:

Von *adliger Herkunft* waren in den Crews:

1887	19	%
1897	12,5	%
1905	11,5	%
1914	11	%

^A Frei nach V.Adm. [Batsch](#) in Marine-Rundschau 1897, S. 179. Einige dieser tüchtigen Auxiliaroffiziere waren: Gustav Klatt, Sohn eines Beamten, wurde Vizeadmiral. Carl Reetzke, Sohn eines Schiffers, ging als Kommandant des Schoners „[Frauenlob](#)“ 1860 in Ostasien in die Tiefe. Theodor Kieseemann fiel 1856 als Adjutant des Prinzen Adalbert im [Gefecht auf Kap Tres Forcas](#). Heinrich Köhler, Sohn eines Schiffers, wurde Konteradmiral und war am Ende seiner Laufbahn Oberwerftdirektor in Danzig. Eduard Heldt, auch Sohn eines Schiffers, wurde gleichfalls Konteradmiral.

^B Zahlen zur Entwicklung des Seeoffizierkorps, siehe [Anlage 18](#), Seite 178

^C 1913 hatte sich dieses Zahlenverhältnis umgekehrt: 30 % adlige und 70 % bürgerliche Offiziere.

1928	9,5	%
1930	9	%
1938	3,1	%
1957	8	%
1958	2	%
1970	1	%

Die vorstehende (unvollständige) Statistik läßt die Frage nach der Herkunft der Kadetten stellen. Diese soziologisch interessante Frage ist recht schwer zu beantworten, da wenig Material vorliegt. Einige Beispiele, die zwar keinen Gesamtüberblick geben können, stellen dennoch eine Aussage dar:

Die *Berufe der Väter* der Kadetten der Crews 1914, 1938, IV/1957, IV/1958, 1970 (in Prozenten):

Crew	1914	1938	IV/	IV/	1970	
			1957	1958	BOA	ZOA
Beamte, Juristen	32	27	16	19	7	17
Kaufleute	16	24	15	8	12	24
Prof., Lehrer, Pfarrer	13	13	7	15	5	1
Offiziere	15	13	25 ^A	22 ^B	21	1
Technische Berufe						
a. akademisch	2	11	9	11	4	8
b. nicht akademisch	-	-	-	^	5	20
Ärzte	10	5	2	4	1	2
Landwirte	9	5	5	2	1	2
Angestellte und Handwerker	-	-	13	13	44	25
Sonstige ^C	3	2	8	6	^	^

Diese Statistik sagt bei flüchtigem Anschauen wenig aus. Untersucht man sie genauer, so ergeben sich aber doch einige interessante Einblicke:

1. Bis zur Crew 1958 stellten die Söhne von Beamten, Juristen, Lehrern, Pfarrern und Offizieren den Hauptanteil der Offizieranwärter: 1914 = 60 %; 1938 = 53 %; 1957 = 48 %; 1958 = 56 %
2. In der Crew 1970 hat sich dieses Verhältnis erheblich verändert. Die genannten Berufsgruppen stellten nur noch 33 % (bei BOA); 19 % (bei ZOA).
3. In der Kaiserlichen Marine war die Zahl der Akademikersöhne sehr hoch.
4. Der Anteil der Offizierssöhne ist bis heute bei den BOA beachtlich geblieben.
5. Die Zahl der Söhne von Angestellten, Handwerkern und sonstigen (im Einzelnen nicht zu erfassenden) Berufen, in den Crews 1914 und 1938 noch minimal, hat in den Crews 1957 und 1958 stark zugenommen und macht in der Crew 1970 den Hauptanteil aus.
6. Auffallend sind auch die Unterschiede in der Herkunft der BOA und ZOA der Crew 1970.

Auf die *Schulausbildung* (vor Eintritt in die Marine) ist in dieser Arbeit verschiedentlich hingewiesen worden. Es mag aber nützlich sein, den Prozentsatz der Abiturienten (soweit dieser ermittelt werden konnte) vorzustellen.

^A darunter 2 % Portepeeunteroffiziere

^B darunter 3 % Portepeeunteroffiziere

^C Rentner, Kunstmaler, Architekten usw.

Prozentsatz der Abiturienten

	<i>in der Marine</i>	<i>beim Heer^B (zum Vergleich)</i>
1888	35,5	
1889	45,6	
1890	35,1	35,0
1891	37,0	
1892	29,1	
1893	34,2	
1894	40,0	
1900		44,0
1905		48,0
1910		63,2
1912		65,1
1914	69,0 ^A	
1938	98,0	
1957/IV	91,0	
1970	91,0 (BOA)	
	72,0 (ZOA)	

Das *Durchschnittsalter* beim Eintritt in die Marine betrug

von 1854-1864	14-15 Jahre
1865-1871	16 Jahre und 8 Monate
1872-1884	17 Jahre und 2 Monate
1885-1888	18 Jahre
1914	18 Jahre und 8 Monate
1938	18 Jahre und 7 Monate
1957/IV	21 Jahre und 5 Monate
1970 (BOA)	19 Jahre und 6 Monate
(ZOA)	20 Jahre

Das Einkommen der Offizieranwärter und die Zulagen der Eltern

Die Offizieranwärter sind bis 1939^C finanziell nicht gut gestellt gewesen.

Ich erinnere mich noch genau der kümmerlichen Netto-Beträge, die uns nach dem Abzug von beachtlichen Summen für Lehrbücher, Uniformstücke und anderes in Mürwik ausgezahlt wurden. Wer nicht von Zeit zu Zeit einen Schein von zu Hause erhielt, konnte keine großen Sprünge machen. Auf diese Tatsache machten schon die Merkblätter für die Offizieranwärterausbildung aufmerksam:

„Während der Ausbildungszeit reicht die Besoldung für eine eingeschränkte Lebensführung aus. Eine private Beihilfe von etwa RM 25,-- monatlich bis zur Beförderung zum Offizier ist erwünscht.“¹²¹

Heute ist der Offizieranwärter besser gestellt, wie ein Vergleich zeigen mag.

Brutto-Einkünfte der Offizieranwärter monatlich:

^A Dazu: Primareife 24 %; Korpskadetten 7 %

^B Nach Demeter

^C Im 2. Weltkrieg war die Lage günstiger, da zum Gehalt der Wehrsold hinzukam.

	<u>1874</u> ¹²²	<u>1909</u> ¹²³		<u>1969</u> ^A
Kadett	19,50 M	44,70 M	Matrose (O.A.)	471,20 DM
Seekadett	45,00 M	60,00 M	Seekadett	574,50 DM
Unterlieutenant	100,00 M	120,00 M	Leutnant z.S.	803,00 DM

Angesichts der vorstehenden Beträge (1874 und 1909) nimmt es nicht wunder, daß die Eltern kräftig zuzahlen mußten. Sie hatten sich noch vor der Einstellung des Jungen zu verpflichten, „die vollständige erste Equipierung sowie die zum Seekadetten und Offizier erforderlichen Equipierungen zu stellen, diese zu unterhalten und eine Zulage von mindestens 30 Mark monatlich bis zum Lieutenant zur See (also für 8-9 Jahre) zu zahlen“¹²⁴.

In den 70er des vorigen Jahrhunderts Jahren sahen diese Zuschüsse so aus:

erste Equipierung	als Kadett	900,-- M
	als Seekadett	120,-- M
	als Unterlieutenant z.S.	650,-- M
	als Lieutenant z.S.	160,-- M
Instrumente		240,-- M
Fernrohr		75,-- M
Uhr		75,-- M
Reißzeug		20,-- M
zur Unterhaltung der Equipierung		
jährlich 300,-- Mark für etwa 8-9 Jahre		2.600,-- M
monatliche Zulage auf die Dauer von 8-9 Jahren		<u>3.060,-- M</u>
zusammen ca.		<u>7.900,-- M</u>

30 Jahre später, also in unserem Jahrhundert, hatte sich wenig an den geforderten Zuschüssen geändert, wie die nachstehende Regelung aus dem Jahre 1909 zeigt:

<u>1. Jahr:</u>	Ausrüstung	900,-- M
	Unterhaltsbeitrag	480,-- M
	Mehrkosten für Landverpflegung	50,-- M
	Lehrbücher	75,-- M
<u>2. Jahr:</u>	Ausrüstung	300,-- M
	Unterhaltsbeitrag	720,-- M
	Lehrbücher	70,-- M
<u>3. Jahr:</u>	Ausrüstung	400,-- M
	1 ½ Jahre Unterhaltsbeitrag	840,-- M
	Offizierausrüstung	<u>1.000,-- M</u>
		4 835,-- M
Unterhaltsbeitrag von 600,-- Mark		
jährlich für die Dauer von 4 Jahren		<u>2.400,-- M</u>
zusammen ca.		<u>7.235,-- M</u>

Diese Summen lassen wohl den Schluß zu, daß hier ein Einstellungshindernis für die Söhne solcher Familien gegeben war, die weniger begütert waren. Zulagen ähnlicher Art (für die Ausrüstung) sind noch bis zum 2. Weltkrieg bis zur Höhe von etwa 700 RM gefordert worden. Die Eltern hatten den Betrag in monatlichen Raten von 20,-- RM oder in größeren „bei der Fähnrichskleiderkasse zinstragend zu hinterlegen“¹²⁵.

In der Bundesmarine werden keine Zulagen gefordert, was angesichts des Gehalts des Seeoffizieranwärters auch nicht vertretbar wäre.

^A ledig mit Ortszuschlag „S“

Ihr Feld – die Welt

Die Kadettenschulschiffe

Als ich am 7. März 1968 morgens um 08.30 Uhr mit der „[Deutschland](#)“ unter einem schillernden Regenbogen, der sich von Westen nach Osten über die Bucht zog, [Funchal](#) auf Madeira ansteuerte, die Besatzung im Paradezeug an Backbordseite aufgereiht, fuhr ich einem Hafen entgegen, der häufiger als alle anderen ausländischen von deutschen Schulschiffen im Laufe ihrer Geschichte angelaufen worden ist. Auch ich war schon als Kadett dort.

An der langen Mole erwartete uns die resolute Konsulin, Frau Elisabeth Gesche. Ich empfang sie mit militärischen Ehren, die sie nicht unsicher werden ließen. Wer von Kind an deutsche Schiffe in [Madeira](#) erlebt hat, weiß um das strenge Zeremoniell und erträgt es mit Würde.

Ihr Vater, [Emil Gesche](#), war 56 Jahre deutscher Konsul in Funchal. Er starb 1966 am Tage vor dem erstmaligen Einlaufen der „Deutschland“ in Funchal. Kadetten trugen ihn zur letzten Ruhe. Im Jahre 1914, kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges, hatte er auf dem Kadettenkreuzer „[Hertha](#)“ die Tochter des vormaligen Konsuls Sattler geheiratet. Der Kommandant, Kapitän zur See Rohart, amtierte als Standesbeamter. Am Abend unseres Einlauftages fand ich im großen traditionellen Speisesaal des Gescheschen Hauses das Bild der „Hertha“, das an den Hochzeitstag von 1914 erinnert.



Großer Kreuzer „[Hertha](#)“ (1898-1923)

Auf dem Flügel lagen Stapel von Gästebüchern, die zusammen mit zahllosen Bildern und Wappen das Verhältnis der Familie Gesche zur Marine nachweisen. Auch den Namen des Kadetten [Scheer](#), des taktischen Siegers am [Skagerrak](#), fand ich in einem der vergilbten Bücher. Als Admiral hat er sich später noch einmal verewigt. Wir fügten unsere Namen der langen Liste zu, wohl wissend, daß wir Glieder einer langen Kette sind. –

Für die seemännische Ausbildung der Kadetten waren in der nahezu 100-jährigen Geschichte der Offizieranwärterausbildung zahlreiche Schiffe verschiedenster Typen eingesetzt. Ihre Namen und der Zeitraum, in dem diese als Schulschiffe dienten, sind in der [Anlage 11](#), Seite 165, niedergelegt.

Bei Betrachtung dieser Anlage fällt auf, daß man sich im allgemeinen bemühte, einmal ausgewählte Schiffe möglichst lange in ihrer Aufgabe zu belassen. Nur in Einzelfällen verfuhr man anders, wie z.B. im 1. und 2. Weltkrieg.

Kadettenschulschiffe entwickeln – gewollt oder ungewollt – ihre eigenen Gesetze. Das haben die Offizieranwärter zu allen Zeiten wohl gespürt. Sie sind mit der Fülle und Härte des Dienstes Schmelztiegel und Sieb zugleich. Hier muß man sich bewähren. Der Charakter wird in die Frontlinie gestellt. Besonders gilt dieses für Segelschiffe, deren [Toppen](#) viel Selbstüberwin-

derung fordern. Auch sind Segelschiffe immer ein gutes Mittel gewesen, die See und die Natur kennenzulernen. Mag auf ihnen der Dienst auch unerbittlich den Tag ausfüllen, es bleiben auf langen Reisen auch Stunden der Besinnung, die nützlich sind. Rastloser Dienst macht blind und einseitig. Wohlabgewogene Muße ist fruchtbar. Doch haben die Kadetten zu allen Zeiten wenig von ihr gespürt.

Die späteren Dampfschiffe setzten andere Akzente – und heute schaffen die modernen Schiffe wie „[Ruh](#)“ und „[Deutschland](#)“, die keine [Bullaugen](#) mehr haben, noch ganz andere Bedingungen. Man weiß oft nicht mehr, ob es Tag oder Nacht ist.

Der Wert der Segelschiffausbildung ist in der preußisch-deutschen Marine bis in unsere Tage anerkannt worden. Von 1848 bis 1908 führte der Ausbildungsgang der Kadetten über die Toppen der Segelschiffe.

Ihre ersten Schritte taten die Jahrgänge von 1848-1861 an Bord der „[Amazon](#)“. Nach ihrem Untergang ersetzte sie ab 1862 die in England gekaufte „[Niobe](#)“. Sie war bis 1890 als Schulschiff im Dienst. Beide waren reine Segler ohne Hilfsmaschine.

Auf diesen Schulschiffen hatten die Kadetten zu beweisen, daß sie sich für den Seedienst eigneten. Hier wurde ihnen durch den praktischen Dienst sowie durch theoretischen Unterricht die erste Grundlage für den Beruf gegeben.

Sie sollten lernen, den Dienst des Matrosen an Bord eines Segelschiffes persönlich auszuüben und „diejenigen Anschauungen und Gefühle in sich aufnehmen, welche dem Seemann eigen sind“, sie sollten lernen, „die Hilfsmittel und Wege zu beurtheilen, mit denen ein Segelschiff sich bewegt, geleitet wird und seine Bahnen durch den Ozean findet, und endlich die militärische Kraft eines Kriegsschiffes zu fühlen“.¹²⁶

Nach ihrer Einschiffung wurden die Kadetten dem Kadettenoffizier – das war einer der [Wachoffiziere](#) – übergeben, in dessen Händen die militärische und seemännische Erziehung lag. Er hatte auch regelmäßig die [Logbücher](#) durchzusehen und diese vierteljährlich dem Kommandanten zur Unterschrift vorzulegen.

Die Kadetten waren in vier Wachen eingeteilt und hatten beim Manöver den Kreuztopp zu bedienen, bei Klarschiff eine Anzahl von Geschützen. Der tägliche Dienst verlief nach folgendem Plan:

06.00 Uhr	Wecken
06.40 Uhr	Musterung durch den Kadettenoffizier, Entern über die Toppen, anschließend Frühstück
08.00 Uhr	Flaggenparade
09.30 – 11.30 Uhr	Dienst nach Plan (Segel- und Geschützexerzieren, Bootsmanöver, Klarschiffübungen)
12.00 Uhr	Mittag
14.00 – 16.00 Uhr	Dienst nach Plan (Geschütz-, Segel- und Handwaffenexerzieren, Takeln und Nähen, Unterricht in Seemannschaft, Navigation, Artillerie, Dienstkenntnis)
16.30 Uhr	Musterung und dann Manöver (in See Marssegel wechseln, refen etc.)
17.00 – 17.30 Uhr	im Hafen: Unterricht bzw. Bootsrudern u. Segeln in See: Unterricht in theoretischen Fächern
18.00 Uhr	Abendbrot
20.00 Uhr	Klar bei Hängematten
22.00 Uhr	Licht aus

Der von den Kadetten bewohnte Raum wurde von „Stewardsgehülfen“ gereinigt, welchen auch die Bedienung der Kadetten beim Essen oblag. Diese erhielten für ihre Tätigkeit monatlich 6 Mark aus den Tafelgeldern. Je vier Kadetten war ein Matrose zugeteilt, der die Reinigung des Zeugs vorzunehmen hatte. Er erhielt von jedem Kadetten eine amtliche Zulage von 1,50 Mark und war zum Zwecke der „Aufklärerdienste“ von 05.30-08.00 Uhr morgens vom Schiffsdienst befreit.¹²⁷ –

„Der letzte Vertreter reinster Segelschiffahrt ist“ – nach [Mantey](#)¹²⁸ – „die alte Fregatte ‚Niobe‘ gewesen, die von 1862 bis 1890 als Kadettenschulschiff gefahren ist und auf dem sämtliche Offiziere, die im [Kriege](#) Kapitäne zur See und Admirale waren, ihre erste Ausbildung genossen haben. Die alte ‚Niobe‘ war ein ganz vorzügliches Segelschiff, auf welchem noch älteste Segeltradition gepflegt wurde. Als ‚Niobe‘ gelegentlich einer Schulfahrt um England in den Kriegshafen von [Portsmouth](#) mit vollen Segeln einkreuzte und jede Wendung mit allen drei Toppen zugleich ausführte, brachte ihr ein englisches Geschwader für diese wundervolle Leistung begeistert drei Hurras aus.“

Die Seekadettenschulschiffe

Die weitere Bordausbildung der Offizieranwärter erfolgte auf anderen Segelschiffen. Am Anfang (50er Jahre) waren das „[Mercur](#)“, „[Gefion](#)“ und „[Thetis](#)“, am Ende des Jahrhunderts die Schiffe der „[Moltke](#)“-Klasse. Letztere waren mit einer Hilfsdampfmaschine von 2.500 PS ausgerüstet.



Das preußische Kadetten-Schulschiff „[Arcona](#)“ (Gemälde von Max Schröder-Greifswald)^A

Doch hören wir, was ein Seekadett – der spätere Admiral [Hopman](#) – über den zweiten Teil seiner Ausbildung an Bord zu sagen hat:¹²⁹

„Am 20. April 1885 meldeten wir uns in Kiel an Bord des Seekadetten-Schulschiffes „[Moltke](#)“, einer Kreuzerfregatte, die 1879 erbaut war und nun ihre zweite Indienstellung erlebte. Sie gehörte zur „[Bismarck](#)“-Klasse, zu der noch die Kreuzerfregatten „[Stein](#)“, „[Stosch](#)“, „[Gneisenau](#)“ und „[Blücher](#)“ gehörten ...

Wir waren nun (als Seekadetten) Vorgesetzte der Mannschaften, im Dienst auch der Unteroffiziere, und kamen uns dementsprechend vor. Bald aber merkten wir, daß es

^A im Besitz der Marineschule Mürwik

nichts Schwereres auf der Welt gibt als befehlen, daß jedes Ansehen nicht auf Rang und Würde, sondern auf Überlegenheit des Wissens und Könnens beruht.

Wir erhielten eine Korporalschaft, ein Geschütz, Aufsichtsposten in der [Takelage](#), ein Boot und waren dadurch in dauernder Berührung mit den uns unterstehenden Mannschaften, die uns, wenigstens was die praktische Ausbildung betraf, zunächst noch erheblich überlegen waren. Indes, unser Verhältnis gestaltete sich recht gut. Einerseits fehlte es ihnen nicht an Achtung, die überlegene Erziehung und Bildung abzwingt, andererseits sahen sie in uns noch Jungen, denen sie mit einer gewissen Gutmütigkeit entgegenkamen. Das galt namentlich von den Unteroffizieren ...



Die [Kreuzerfregatten](#) „Stosch“, „Gneisenau“ und „Moltke“ (Gemälde von [Alexander Kircher](#))

Die Ausbildung der Seekadetten war derart geregelt, daß die eine Hälfte von uns eine Woche lang nur praktischen Dienst, die andere, abgesehen von allgemeinen Exerzitien und Übungen, nur theoretischen Unterricht hatte. Letzterer erstreckte sich auf [Navigation](#), Seemannschaft, Artillerie, Maschinenkunde, Torpedolehre, Dienstkenntnis, Englisch und Französisch¹³⁰ und wurde von Offizieren erteilt. Während der theoretischen Wochen ging man keinerlei Wache und konnte also sieben Tage lang jede Nacht durchschlafen. Die praktische Ausbildung bestand in der Teilnahme an jedem Dienst der Mannschaften und im Wachegehen mit einem der vier Wachoffiziere auf allen Tag- und Nachtwachen. Besonders beliebt war die Stellung als Topps- oder Bramsalingskadett, wo man oben in der Takelage die Aufsicht und Verantwortung hatte.

Nicht minder schön war die Stellung als Bootskadett ...

Unsere sonstige Betätigung im praktischen Dienst ergab sich aus dem allgemeinen Dienstbetrieb. Hauptsache blieb das Segelexerzidium, der Artilleriedienst trat indes mehr in den Vordergrund als auf „[Niobe](#)“. Neu hinzu kam die Betätigung in der Maschine, wozu sich allerdings selten Gelegenheit bot, da das Schiff nur ausnahmsweise dampfte. Wir mußten zunächst das Heizen erlernen und später in der Maschine tätig sein. Beliebt war das nicht ...

Für das zweite Jahr unserer Ausbildung trat dadurch eine Änderung ein, daß unsere Crew nun auf zwei Schiffe, „[Stein](#)“ und „[Moltke](#)“, verteilt wurde. Die bisherige Ausbildungsart, die wochenweise zwischen praktischer und theoretischer Betätigung abgewechselt hatte, hörte auf. Wir nahmen an allem Dienst teil, die Unterrichtsstunden wurden in die Zeit des Reinigungs- und Arbeitsdienstes verlegt ...“

Diese lebendige Schilderung muß noch durch einige Hinweise ergänzt werden:

Die Seekadetten waren trotz ihrer Vorgesetzten-Stellung auch als Schüler stark eingespannt. Ihre Leistungen wurden am Ende eines *jeden* Vierteljahres durch eine Prüfung, für die bestimmte Forderungen aufgestellt waren, überprüft. Die Wichtigkeit dieser „Quartalsprüfungen“ ging auch daraus hervor, daß der Kommandant des Schulschiffes nach jeder Prüfung einen eingehenden Bericht an die [Admiralität](#) zu geben hatte.

Am Schluß des ersten Ausbildungsjahres wurde mit der „Quartalsprüfung“ zusammen eine größere Jahresprüfung in Navigation, Artillerie und Maschinenkunde, nach 1½-jähriger Bordzeit eine Abschlußprüfung in Seemannschaft und Dienstkenntnis und am Ende der Ausbildung eine zweite Jahresprüfung in allen übrigen Fächern abgehalten. Man sieht, daß die Seekadetten über Mangel an Betätigung nicht klagen konnten. Übrigens hatten die Anwärter, wenn es die Umstände zuließen, auch wöchentlich zweimal Fecht- und Turnunterricht. –

Die Seekadetten bewohnten gemeinsam einen in der Batterie eingerichteten Raum, der gleichzeitig als Wohn-, Schlaf-, Eß- und Unterrichtsraum diente.

Die Bedienung beim Essen geschah durch einen „kontraktlich engagierten Steward und zwei als Stewardgehülfen kommandierte Matrosen“. Die persönliche Bedienung oblag für je zwei Seekadetten einem sich freiwillig meldenden Matrosen, der Kleider und Schuhzeug reinigte sowie die Hängematte zurrte. Dieser erhielt eine angemessene Entschädigung.

Jedes Schulschiff hatte gemäß der „Instruktion für die Seekadetten-Schulschiffe“ eine Bücherei zu führen, deren Zusammensetzung genau festgelegt war. Dort fand man neben zahlreichen Lehrbüchern u.a. auch Schillers, Goethes, Shakespeares, Freitags, Hauffs, Dickens, Lessings und Reuters Werke, Scherrs Literaturgeschichte, Friedels Buch über die Krankheiten der Marine, Bücher über Rechtskunde und Kriegsgeschichte, letztere zumeist in englischer oder französischer Sprache, und Wörterbücher für viele Sprachen. –

Ab 1908 wurde die Segelschiffsausbildung vorübergehend aufgegeben. An die Stelle der [Kreuzerfregatten](#) der „[Moltke](#)“-Klasse traten die [Geschützten Kreuzer](#) der „[Hertha](#)“-Klasse^A. Der 1. Weltkrieg unterbrach dann die Auslandsreisen. Während seiner Dauer wurde vornehmlich die „[Freya](#)“ als Kadettenschulschiff benutzt, doch waren die Seekadetten zur zusätzlichen seemännischen Ausbildung auch beim I., II., III., IV. [Geschwader](#), bei der I. Aufklärungsgruppe und auf [Kreuzern](#) eingesetzt.



Segelschulschiff „Niobe“ (1922-1932)

^A „[Hertha](#)“, „[Vineta](#)“, „[Viktoria Louise](#)“, „[Hansa](#)“, „[Freya](#)“

Bereits 1922 kehrte aber die [Reichsmarine](#) zur traditionellen Segelschiffausbildung zurück. In dem Segeltender „[Niobe](#)“ – einem ursprünglich dänischen, dann norwegischen Schiff, das 1916 vom Unterseeboot UB 41 aufgebracht worden war – fand sich ein Fahrzeug, das für die Ausbildung geeignet erschien.

Nach seinem Untergang im Jahre 1932^A, der 29 Seeoffizieranwärtern der Crew 1932 das Leben kostete, trat ein Jahr später das Segelschulschiff „[Gorch Fock](#)“ an seine Stelle. Ihm folgten 1936 „[Horst Wessel](#)“ und 1938 „[Albert Leo Schlageter](#)“, ideale Schiffe, die Sicherheit mit besten Ausbildungsmöglichkeiten verbanden.



„Gorch Fock“ und „Horst Wessel“ mit aufgegeiten Segeln

Auf diesen Segelschiffen, einschließlich „Niobe“, sind die Nach-Weltkriegsjahrgänge – mit Ausnahme der Crew 1933 – bis zum Jahrgang 1938 ausgebildet worden. Ich nahm im Frühjahr 1939 an der Reise der „Gorch Fock“ nach Madeira, Trinidad und St. Lucia unter Fregattenkapitän [Otto Kähler](#), dem späteren Hilfskreuzerkommandanten, teil.

Der übliche zweite Abschnitt der Bordausbildung mit ausgedehnten Reisen, auch Weltreisen, erfolgte vornehmlich auf dem Kreuzer „[Emden](#)“ und den alten Linienschiffen „[Schleswig-Holstein](#)“ und „[Schlesien](#)“, die im Marinesprachgebrauch „Bügeleisen“ hießen, doch auch auf der „[Karlsruhe](#)“ und „[Köln](#)“.

Im 2. Weltkrieg entfielen die Auslandsreisen. Neben den Schulschiffen „Emden“, „Schleswig-Holstein“ und „Schlesien“ wurden alle [Schlachtschiffe](#), [Kreuzer](#), [Zerstörer](#), [Torpedoboote](#) und Kleinfahrzeuge, auch [U-Boote](#), mit zur Kadettenausbildung herangezogen. Dabei bewährte sich die Ausbildung auf den Kleinfahrzeugen nicht. Die Kadetten waren auf diesen Fahrzeugen zu stark in den Alltag eingespannt und versäumten so die systematische Weiterbildung in der Theorie. Man schuf daher im letzten Teil des Krieges einen Ausbildungsverband, dem [Schwere](#) und [Leichte Kreuzer](#) angehörten. Er übte vom damaligen Gotenhafen aus in der östlichen Ostsee.

^A „Niobe“ kenterte am 26. Juli 1932 bei Fehmarn in einer Gewitterböe. Personalverluste: 3 Offiziere, 1 Arzt, 1 Zahlmeister, 8 Unteroffiziere, 19 Mannschaften, 29 Seeoffizieranwärter, 7 Anwärter der Sanitätsoffizierlaufbahn, 1 Zivilkoch.

Die Schulschiffe der Bundesmarine

Die Bundesmarine nahm nach ihrer Gründung sehr bald die Tradition der Schulschiffausbildung mit Auslandsreisen wieder auf. Für die ersten Jahrgänge stand das Schulgeschwader, bestehend aus den ehemals britischen Korvetten „[Eider](#)“ und „[Trave](#)“ und den „[Bimsen](#)^A“, britischen Hilfsminensuchern in Fischkuttergröße, zur Verfügung. Diese Fahrzeuge waren vom [Bundesgrenzschutz](#) übernommen worden.

Die folgenden Jahrgänge wurden auf dem [2. Minensuchgeschwader](#), das aus sechs Kohlenminensuchbooten bestand, und dem aus fünf Ölminensuchbooten bestehenden Geleitgeschwader ausgebildet.

Beide Geschwader waren sogar mit Kadetten im Mittelmeer.

Diese M-Boote und die Fregatten „[Scharnhorst](#)“, „[Brommy](#)“ und „[Raule](#)“, die auch Auslandsreisen mit Kadetten durchführten, wurden 1959 von den früheren britischen Fregatten „[Hipper](#)“ und „[Graf Spee](#)“ abgelöst, welche die Kadettenausbildung auf ausgedehnten Reisen – bis in den Pazifik – übernahmen.

1959 kam auch die neue „[Gorch Fock](#)“ hinzu, auf der von da ab die seemännische Grundausbildung der Kadetten durchgeführt wurde. Das Schiff hat bis zum Jahre 1973 41 Reisen ausgeführt.



Segelschulschiff „Gorch Fock“ (seit 1959)

Die Fregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ wurden 1964 von der „[Deutschland](#)“^B und den [Tendern](#) „[Weser](#)“, „[Donau](#)“ und „[Ruhr](#)“ abgelöst. Damit standen wieder moderne Schiffe für die Ausbildung zur Verfügung.^C

^A Nickname für die [BYMS](#) = British Yard Mine Sweepers

^B Die „Deutschland“ machte ihre erste Auslandsreise, eine Reise um die Welt, 1965. Kommandant war Kapitän zur See H. Collmann.

^C Statistik zu den Auslandsreisen, siehe [Anlage 17](#), Seite 176



Schulschiff „Deutschland“ (1963-1990)

Die Bordausbildung in der Bundesmarine

In der [Reichs-](#) und [Kriegsmarine](#) gab es getrennte Laufbahnen für See-, Ingenieur-, Waffen-, Verwaltungs- und Sanitätsoffizieranwärter. Die Offizieranwärter gehörten einer Crew an, doch war ihre Ausbildung unterschiedlicher Art. Die Ingenieur-, Waffen- und Verwaltungsoffizieranwärter wurden zum Beispiel nicht auf den Segelschulschiffen ausgebildet, doch waren die Kadetten aller Laufbahnen (mit Ausnahme der Sanitätsoffizieranwärter^A) gemeinsam auf den Schulschiffen. Dort bildeten sie – trotz unterschiedlichen Dienstes – die Kadettendivision.

In der Bundesmarine gibt es keine unterschiedlichen Laufbahnen für Offizieranwärter. Alle OA sind *Seeoffizieranwärter*, wobei allerdings zwischen Berufs- und Zeitoffizieranwärtern (auch Reserveoffizieranwärtern) zu unterscheiden ist.

Obwohl sich die Ausbildungsgänge dieser Gruppen nach Inhalt und Dauer von Anfang an mehr oder weniger unterschieden haben^B, ist die Bordausbildung für Berufs- und Zeitoffizieranwärter bis 1969 gleich gewesen.

Ihre erste seemännische Ausbildung erhielten beide Gruppen ab 1959 auf dem Segelschulschiff „[Gorch Fock](#)“ (3 Monate), mit dem eine Auslandsreise gemacht wurde.

An die „Gorch Fock“-Ausbildung schloß sich das 6 monatige Bordpraktikum auf einem Schulschiff mit einer 4 bis 5 Monate dauernden Auslandsausbildungsreise an.

Ab 1970 trat eine leichte Änderung ein. Während die gemeinsame Ausbildung von BOA und ZOA auf „Gorch Fock“ beibehalten wurde – sie fand im Rahmen des Offizierlehrgangs I statt und war auf 2 ½ Monate verkürzt worden – verbrachten die BOA (wie bisher) 6 Monate auf dem Schulschiff „[Deutschland](#)“, die ZOA dagegen nur 3 Monate.

Mit dem Beginn der Bildungsreform der Bundeswehr 1972 ist eine weitere Änderung in Kraft getreten. Über sie wird im [Kapitel](#) über die Hochschulen der Bundeswehr berichtet werden (Seite 121).

^A Diese waren in der Regel nur auf den Segelschulschiffen.

^B Siehe auch [Kapitel](#) „Seeoffizieranwärterausbildung in der Bundesmarine“, Seite 109

Die Bedeutung der Schulschiffreisen

Das moderne Schulschiff hat drei Aufgaben:

- die Kadetten auszubilden,
- das Schiff mit der Stammbesatzung unter Beteiligung der Kadetten in gefechtsklaren Zustand zu bringen,
- die Bundesrepublik im Ausland würdig zu vertreten.

Diese drei Aufgaben lassen sich, wie ich von meiner „[Deutschland](#)“-Zeit her weiß, gut miteinander vereinigen, wenn das Ziel richtig gesetzt und konsequent angesteuert wird.

Der Kadett kann unter diesen Umständen viel lernen, auch auf dem Gebiet der Gefechtsausbildung, die auf den Schulschiffen der [Kaiserlichen Marine](#) einen wichtigen Zweig der Kadetenausbildung ausmachte. Darüber hinaus ist ihm Gelegenheit gegeben, die weite Welt zu sehen.

Als Repräsentanten ihres Landes haben sich Stammbesatzung und Kadetten über hundert Jahre bewährt. Was in Kiel nicht klappen will, klappt in Rio, New York oder Lissabon bestens.

Als ich am 30. April 1968 Jamaika mit Kurs „Heimat“ verließ, schickte mir ein britischer Offizier, Colonel Morgan, Ausbilder in Jamaikas Armee, diese Zeilen:

„... I was particularly impressed by the excellent manners and splendid appearance of your men. They really gave us all a first class impression of your Naval Training but also of the high quality of German Youth today. It put the much more publicized stories of student riots at home into perspective. Congratulations.“

Dieser Glückwunsch gilt allen Seeleuten und Kadetten von gestern und von heute, die zur Vertretung Deutschlands in die Welt hinausfahren.

Bord- und Landdienstzeit – ein Vergleich

Man sollte meinen, daß bei einem zukünftigen Seeoffizier, dessen Beruf in besonderem Maße auf Erfahrung im Umgang mit Schiffen begründet ist, die Ausbildung an Bord länger sein müsse als die an Land. Das ist auch bis 1945 der Fall gewesen, wie die nachstehende Tabelle zeigt, doch hat sich das Verhältnis von Bord- und Landdienstzeit in der 1956 geschaffenen [Bundesmarine](#) geändert. Jetzt überwiegt die letztere. Das hat seinen Grund sowohl in der Einheitslaufbahn, die das „Studium Navale Generale“ zum Konzept hat, wie in der Tatsache, daß der zu lernende theoretische Stoff an Umfang außerordentlich zugenommen hat.

In allen mir bekannten Marinen ist eine ähnliche Entwicklung zu beobachten. Die Theorie hat die Praxis an die zweite Stelle gerückt. Besonders gilt das für jene Marinen, die das College-System bevorzugen. In [Annapolis](#) beträgt die praktische Bordausbildung zum Beispiel nur vier Monate in vier Ausbildungsjahren. Die „Midshipmen“ werden nach dem ersten und dritten Jahr jeweils für zwei Monate auf Schiffe der [Flotte](#) kommandiert. Daß die praktische Seeausbildung dabei zunächst zu kurz kommt, wird in Kauf genommen. Man verweist auf die Leutnantszeit an Bord, bei der genügend Gelegenheit gegeben sei, den Seedienst zu lernen.

Das Verhältnis von Bord- zu Landdienstzeit bis zur Beförderung zum Leutnant zur See, in der Bundesmarine bis zur Beendigung der Ausbildung:

	Ausbildung an Land (Schulen, Kurse, etc.)	Ausbildung an Bord (jeweils in Monaten)
Nach den Erg. Best. von 1854	33	51 ½
Nach den Erg. Best. von 1864	14	36
Nach den Erg. Best. von 1874	18	36
Nach den Erg. Best. von 1893	12	30
Nach den Erg. Best. von 1899 und 1911	19 ½	22 ½
Im 1. Weltkriege ^A	11	16
Nach den Erg. Best. von 1921	22	26
In den 20er Jahren	26	28
1936-1938	13	18
Im 2. Weltkriege ^B	12	17
Jahrgang April 1957 (BOA) ^C	22	8
Jahrgänge ab April 1959 (BOA)	24	12
Jahrgänge ab April 1965 (BOA)	28	14
(ZOA)	16	13
Jahrgänge ab April 1967 (BOA)	28	14
(ZOA)	16	14
Jahrgänge ab Oktober 1969 (BOA)	36 ½	11 ½
(ZOA)	24 ½	5 ½
Jahrgang Juli 1972 (BOA)	54 ½	5 ½ ^D
(ZOA)	22	5 ½
Jahrgang Juli 1973 (BOA)	51	9 ^E
(ZOA)	15	3

Die Marineschule Flensburg-Mürwik

Bau und Einweihung

Von Stettin über Danzig, Berlin und Kiel führte der Weg der Marineschulen nach [Flensburg](#). Dort an der Förde am Steilufer fand die [Marineschule](#) ihre „endgültige“ Heimstatt. –

Es war im Jahre 1903, als sich das [Reichsmarineamt](#) wegen des Baues einer Schule an die Stadt Flensburg wandte. Der Gedanke fand dort freundliche Aufnahme. Der Stadtverwaltung erschien der Plan vorteilhaft. Sie stellte daher der Marine neben dem schon vorhandenen Torpedogelände unentgeltlich 15 Hektar Land zur Verfügung. 2 Hektar weiteren Bodens kaufte man noch dazu.

1907 begann der [Bau](#), der nach den im Reichsmarineamt entworfenen Plänen unter Leitung des Baumeisters Kelm ausgeführt wurde. Nach dem Erbauer wurde später die Zufahrtstraße zur Schule „Kelmstraße“ genannt.

^A in den einzelnen Jahrgängen unterschiedlich

^B in den einzelnen Jahrgängen unterschiedlich

^C BOA = Berufsoffizieranwärter; ZOA = Zeitoffizieranwärter

^D 2 ½ Monate „Gorch Fock“; 3 Monate auf Minensuchbooten. Die Bordzeit kann sich um ca. 2 Monate erhöhen, wenn in den Semesterferien (Hochschullösung) ein Bordpraktikum vorgesehen wird. Die Entscheidung steht noch aus.

^E 4 Monate „Gorch Fock“ (davon 2 Monate militärische Grundausbildung); 5 Monate Schulschiff „Deutschland“. Die Bordzeit kann sich um ca. 2 Monate erhöhen, wenn in den Semesterferien (Hochschullösung) ein Bordpraktikum vorgesehen wird. Die Entscheidung steht noch aus.



Schaubild der Marineschule Mürwik mit geplanter Garnisonskirche

Das großzügig angelegte Gebäude wurde aus den in Norddeutschland gebräuchlichen roten Ziegelsteinen im Stile der „Backsteingotik“ errichtet, die von Emden bis Königsberg entlang der Küsten anzutreffen ist. Das Gebäude hat an manchen Stellen Ähnlichkeit mit der [Marienburg](#) Ostpreußens. Baumeister Kelm war Westpreuße, verbrachte aber einen großen Teil seines Lebens in Ostpreußen.

Die Größe der Anlage und die notwendige Rücksicht auf die Landschaft bedingten von vornherein eine besondere Aufteilung der Gebäudeteile. So wurde Wert darauf gelegt, eine möglichst große Zahl von Wohnquartieren auf der dem Wasser zugewandten Seite unterzubringen. Dementsprechend mußte der Flügel mit den Unterrichtsräumen und den Turnhallen auf der entgegengesetzten Seite entstehen.¹³¹

Der äußere Teil des Nordflügels, der – wie der aufmerksame Beobachter bemerken wird – die Symmetrie des Hauptgebäudes stört, wurde erst während des Baues der Schule zusätzlich angeordnet, um weitere Wohnquartiere zu gewinnen.

Zugleich mit dem Hauptgebäude entstanden damals

1. das Wohnhaus für den Direktor,
2. der Wasserturm,
3. der Bootshafen mit Schuppen und
4. die Freitreppe.

Die Maschinenhalle, der Lehrflügel und eine zweite Turnhalle wurden erst nach 1910, zum Teil erst nach dem 1. Weltkriege angebaut.

Der Dienst in der neuen Schule begann am 3. Oktober 1910. Um jede Unterbrechung des Unterrichts zu vermeiden, wurden die Fähnriche des Jahrgangs 1909 am 1. September von Kiel aus in die Heimat beurlaubt. Am 1. Oktober kehrten sie vom Urlaub nach Mürwik zurück, wo der Unterricht am Montag, den 3. Oktober, seinen Anfang nahm. –

Am 21. November besuchte Kaiser [Wilhelm II.](#) Mürwik und weihte die neue Schule mit nachfolgender Kabinetts-Order, die er vor den Offizieren, Lehrern und Fähnrichen in der Turnhalle persönlich verlas:

Allerhöchste Kabinetts-Order^A
Gerichtet an die Fähnriche der Marineschule

„Ich will bei meinem ersten Besuche in der neuen Marineschule an die jetzigen Schüler, aber auch an alle nachfolgenden einige Worte richten über den Seeoffiziersberuf und über die Aufgaben bei der Erziehung des Offiziersnachwuchses. Ich brauche nicht zu betonen, wie sehr mir das Seeoffizierkorps, dessen Uniform ich trage, ans Herz gewachsen ist. Ich kenne es von meiner frühesten Jugend an. Ich habe es schätzen gelernt in seinen vortrefflichen Leistungen in der Führung seiner Schiffe im In- und Auslande und bei der ganzen Entwicklung der Marine. Ich liebe den Beruf, den Sie, meine jungen Kameraden, sich gewählt, und ich habe volles Empfinden für alles das Schöne und Stolze, was Ihnen dieser Beruf, namentlich in den frühzeitig erreichten selbständigen Stellungen bietet. Aber ich weiß auch, wie viel Entsagung er von dem Einzelnen erfordert und daß ein ganzer Mann dazu gehört, immer mit Freudigkeit den schweren und verantwortlichen Dienst zu tun, der Ihnen zufallen wird. Schon Ihre Marineschulzeit ist keine leichte. Der Seeoffizier muß sehr viel lernen. Er soll ein gebildeter Mann im allgemeinen Sinne sein und er soll sich ein weitgehendes technisches Wissen aneignen. Das erfordert viel ernste Arbeit über den Büchern und die ist doppelt schwer nach dem einen Jahr an Bord, welches Sie in vorzugsweise praktischer Ausbildung und unter den erfrischenden Eindrücken der Auslandsreise zugebracht haben. Denken Sie bei der Arbeit daran, daß sie nicht nur ein Ansammeln von Wissen bedeutet, sondern daß sie auch ein Ausdruck von Pflichtgefühl und Energie ist und damit für die Bewertung der ganzen Persönlichkeit ins Gewicht fällt. Unsere Zeit braucht ganze, eisenharte Männer. Daher kommt es auf die Persönlichkeit, den Charakter in erster Linie an. Ihre Charakterbildung zu fördern, ist die wichtigste Aufgabe Ihrer Vorgesetzten, aber es ist vor allen Dingen auch die Aufgabe jedes Einzelnen von Ihnen. Arbeiten Sie sich durch zu einer streng-sittlichen, auf religiöser Grundlage ruhenden Lebensanschauung, zu einer der geistigen Verantwortung sich bewußten Kameradschaft, zu ritterlichem Denken und Handeln und umschiffen Sie so die Klippen, an welchen leider immer noch so viele junge Offiziere scheitern! Begeistern Sie sich an den großen Vorbildern der Geschichte, die Ihnen lehren, daß es geistige Kräfte sind, welche den Sieg erfechten, darunter nicht zuletzt die Seelenstärke, welche echtem Gottesglauben entspringt! Dann werden Sie, mit hohen Zielen vor Augen, alle Härten und Schwierigkeiten des Berufes leicht überwinden und Seeoffiziere werden, wie ich sie mir wünsche und wie das Vaterland sie braucht, stolze und wetterfeste Männer im Sturme des Lebens.“

gez. Wilhelm I.R.

Diese „Allerhöchste Kabinetts-Order“, in schöner Frakturschrift gefertigt, befindet sich in der historischen Sammlung der Marineschule und kann dort von Jedermann nachgelesen werden. Was man jedoch nicht nachlesen kann (aus gutem Grunde, wie der Leser gleich feststellen wird), sind Worte des Kaisers, die dieser nach der Verlesung der Kabinetts-Order noch zusätzlich aus dem Stegreif an die Fähnriche richtete. Ein namentlich nicht genannter Fähnrich hat sie – ob auf Befehl oder aus eigener Initiative ist unbekannt – stenographisch für die Nachwelt festgehalten. Hier sind die wesentlichen Auszüge:

„Noch eine kleine Ermahnung will ich Euch mit auf den Weg geben, eine Frage, die Mir sehr am Herzen liegt für Meine Nation. Es ist die Frage des Alkohols und Trinkens.“

^A Abschrift im Besitz der Marineschule Mürwik

Ich weiß sehr wohl, daß die Lust zum Trinken ein altes Erbstück der Germanen ist. Immerhin müssen wir uns aber in jeder Beziehung durch Selbstzucht von diesem Übel befreien. Ich kann Ihnen versichern, daß ich in meiner 22-jährigen Regierung die Erfahrung gemacht habe, daß die größte Menge der Verbrechen, die mir zur Aburtheilung vorgelegt wurden, zu neun Zehntel auf die Folgen des Alkohols zurückzuführen ist. In früherer Zeit galt es für außerordentlich schneidig und forsch, in der Jugend ein großes Quantum zu sich zu nehmen und zu vertragen ... Das sind frühere Anschauungen, die für den 30-jährigen Krieg passen, aber jetzt nicht mehr ... Wie Sie selbst beobachten werden im Laufe Ihrer Dienstzeit an Bord, ist der Dienst in meiner Marine zu einer Höhe der Anstrengung gelangt, wie sie wohl kaum noch übertroffen werden kann.

Diese ungeheuren Friedensanstrengungen ohne Abnutzung durchmachen zu können, um im Ernstfalle frisch zu sein, darauf kommt es für Sie an. Der nächste Krieg und die nächste Seeschlacht fordern gesunde Nerven von Ihnen. Durch Nerven wird er entschieden. Diese werden durch Alkohol untergraben ... Da heißt es: Klare Nerven und kühlen Kopf, und diejenige Nation, die das geringste Quantum von Alkohol zu sich nimmt, die gewinnt, und das sollen Sie sein, meine Herren! ...¹³²

So weit Kaiser Wilhelm II. am 21. November 1910. Nun, wir haben nicht gewonnen, wie jeder weiß, aber es lag wohl nicht allein am Alkoholkonsum.

Eine sicher unbedeutende, aber zum Schmunzeln anregende Geschichte schloß das Kapitel „Kabinetts-Order“ ab. Einige Tage nach dem Besuch des Kaisers traf ein Telegramm des Marinekabinetts in Mürwik ein mit der Weisung „in der letzten Zeile der Order dem Worte „Sturm“ ein „e“ hinzuzufügen. Die MSM tat, wie ihr gesagt, und meldete, wiederum mit Telegramm, die Ausführung. Wer sich die schöne Frakturschrift in Mürwik anschaut, wird erkennen, daß die Geschichte stimmt.

Ausbildung und Alltag

Der erste Direktor der neuen Marineschule war der Kapitän zur See Schmidt von Schwind^A. Ihm standen als Gehilfen zur Seite der Direktionsoffizier und der Adjutant.

Die Offizieranwärter waren in bis zu 25 Köpfen starke Inspektionen eingeteilt, die von Inspektionsoffizieren (Oberleutnanten zu See) geführt wurden. Bis zu drei Inspektionen bildeten eine Kompanie, an deren Spitze ein Korvettenkapitän oder Kapitänleutnant als „Fähnrichsoffizier“ stand.

Jede Inspektion hatte einen „Ältesten“ und wählte aus ihren Reihen einen Vertrauensmann. Ein Fähnrich vom Wochendienst unterstützte den Inspektionsoffizier bei der Durchführung des Dienstes.

Den Unterricht erteilten Offiziere und zivile Lehrkräfte in folgenden Fächern:

- I. Ordnung: Navigation, Seemannschaft und Schiffskunde, Artillerie, Maschinenkunde, Dienstkenntnis
- II. Ordnung: Schiffbau, Mathematik, Naturlehre, Elektrotechnik, Englisch, Französisch, Minenwesen, Landtaktik, Befestigungslehre
- III. Ordnung: Zeichnen, wahlweise Sprachen, Stenographie^B

^A Die Direktoren bzw. Kommandeure der Marineschulen, siehe [Anlage 12](#), Seite 167

^B Lehrplan der Marineschule aus dem Jahre 1911, siehe [Anlage 9](#), Seite 161

Hinzu kam der praktische Dienst, wie Turnen, Sport, Fechten, Boots- und Signaldienst, Exerzieren, praktische Landtaktik, Reiten, Tanzen und – man höre und staune – Debattierübungen. Belehrungsfahrten zu Werften, Depots und Befestigungen schlossen sich an.

Ein Vergleich mit dem Dienst an den früheren Marineschulen zeigt, daß man im wesentlichen an den gewohnten Lehrfächern festhielt, was naturgemäß auf den Forderungen beruhte, die der Seeoffizierberuf eben stellt.

Die Bewältigung des umfangreichen Stoffes kostete die Lehrer wie die Schüler nicht gerade geringe Mühe. Im Sommer um 7 Uhr, im Winter um 8 Uhr beginnend, füllte der Dienst den Tag im allgemeinen aus.

Während der Vormittag mit fünf Stunden dem wissenschaftlichen Unterricht diente, waren die Nachmittage dem praktischen Dienst und der Arbeitsstunde vorbehalten.

Diese Dauerbelastung fand einen Ausgleich in zweimaligen Schulferien: 4 Wochen im Sommer, gewöhnlich im Juli, und 2 Wochen zu Weihnachten und Neujahr.

Am Schluß des Schuljahres fand die Seeoffizierhauptprüfung statt, der etwa vier Monate vorher eine Zwischenprüfung vorausging. –

Den Offizieranwärtern ist es in der Marineschule – trotz der Fülle des zu Lernenden – gut gegangen. Die Lebensbedingungen waren immer – und sind es heute noch – günstig. Der Dienst schloß Muße und Fröhlichkeit nicht aus. So darf es nicht wundern, daß sich die „Ehemaligen“ gern ihrer Zeit in Mürwik erinnern und oft dorthin zurückkehren. Die Schule ist für viele zu einer Art Heimat geworden, der man sich bis in das Alter verbunden fühlt. So habe ich jenen pensionierten Admiral nie verstanden, der mich 1958 vor dem Haupteingang der Schule wissen ließ, daß er sich als Fähnrich geschworen habe, dieses Haus nie wieder zu betreten. Ihm muß es schlecht ergangen sein. Ob daran *nur* die Schule schuld war?

Die Offizieranwärter waren damals – wie heute – in geräumigen Wohnungen, bestehend aus Wohnraum, Schlafzimmer und Bad, untergebracht. Für ihre Bedienung sorgten „Quartierreiner und Messewärter“¹³³. Ersteren oblag die Reinigung der Quartiere, der Anzüge und des Schuhzeugs, letztere fungierten als Stewards im Remter, dem Eßsaal, und in der Fähnrichsmesse.

Die Aufgabe der Quartierreiner haben heute die Raumpflegerinnen übernommen; das Essen servieren die Küchenhelferinnen und seine Schuhe putzt der Offizieranwärter selbst.

Die Verpflegung lag in Händen eines Wirtschafters, der für 1,90 Mark pro Kopf und Tag folgendes Essen lieferte:

06.30 Uhr morgens:	1. Frühstück, bestehend aus Kaffee, Brötchen, Butter
10.50 Uhr vormittags:	2. Frühstück mit Brötchen und Bouillon
01.00 Uhr mittags:	Suppe, Fleischgericht mit Kartoffeln und Gemüse, Nach-tisch
04.30 Uhr nachmittags:	Kaffee und Kuchen
07.30 Uhr abends:	Abendbrot, entweder Aufschnitt – von den OA „kalter Fähnrich“ genannt – mit Tee oder ein warmes Gericht

Der Tagesurlaub war an Wochentagen auf 23.00 Uhr, an Sonnabenden und an Tagen vor Feiertagen auf 1.00 Uhr, sonn- und feiertags auf 15 Minuten nach Mitternacht festgesetzt. Urlaubskarten waren nicht erforderlich.

In den „Verhaltens-Vorschriften“ der Schule war alles bestens geregelt, wie die nachfolgenden Auszüge zeigen mögen:

„Das Halten und Tragen von Zivilkleidern sowie das Halten einer Privatwohnung ist verboten ... Zum Anlegen von Maskenkostümen ist Erlaubnis einzuholen ... Die den

Fähnrichen freigegebenen Lokale der Stadt werden durch Aushänge bekanntgemacht. Für die Wahl von Lokalen außerhalb der Stadt ist maßgebend, ob der Offizier mit Dame dort verkehrt.

In Theatern und Konzerten besucht der Fähnrich dieselben Rangplätze wie der Offizier. Für den Besuch des Flensburger Stadttheaters gelten folgende Bestimmungen:

Prosceniumsloge, Mittelloge nur für Offiziere, Balkon und Orchesterloge für Offiziere und Fähnriche z.S. Alle übrigen Plätze für [Deckoffiziere](#), Unteroffiziere und Gemeine. *(Ob da auch noch Platz für die „Zivilisten“ blieb?) ...*

In Theatern, Konzerten und in den Astoria-Lichtspielen (*die einzigen am Ort*) werden von Fähnrichen keine Ehrenbezeugungen durch Aufstehen erwiesen, um Störungen der Vorstellungen zu vermeiden (*wie rücksichtsvoll*) ...

Das Halten von Fahrrädern ist gestattet (*als ich das meinen jetzigen Offizieranwärtern in einem launigen Vortrag über die Geschichte der Schule bekanntgab, kannte ihre Heiterkeit keine Grenzen. Sie wissen kaum noch, wie ein Fahrrad aussieht, dafür ist der Nordhof vom Musterungsplatz zum Parkplatz schöner Autos avanciert*) ... Motorräder (*man höre*) sind in den Aufbewahrungsräumen auf Linoleum abzustellen ...

Teilnahme an den Jagden des Flensburger Reitervereins ist den Fähnrichen gestattet ... Fähnriche haben aber hinter den Offizieren zu reiten und nehmen am Auslauf – dem Fuchsschwanz – nicht teil (*was im Falle der Teilnahme wohl der Insubordination Vorschub geleistet hätte – undenkbar*) ...

Jeder Unterricht, einschließlich Reiten und Tanzen, ist Dienst (*das war noch zu meiner Zeit so*) ...

Schießen an anderen Orten und mit anderen Waffen, als die Satzungen vorsehen, ist verboten (*man kann sich als Marineschulfachmann leicht ausmalen, wie diese Anordnung zustande gekommen ist*).“

Last but not least – sei der „Billardordnung“ gedacht, die interessante Rückschlüsse auf das Verhalten der jungen Herren zuläßt:

„Es ist verboten:

1. sich aufs [Billard](#) zu setzen.
2. brennende Zigaretten, Zigarren, Getränke usw. aufs Billard zu setzen, zu stellen oder zu legen.
3. Die Bälle zum Ballspiel zu benutzen.
4. Alle Kunststöße und Spielereien.
5. Queues auf dem Billard liegen zu lassen, damit zu schlagen, zu fechten oder sonstigen Unfug zu treiben.

Nachsatz:

Das erste Loch im Tuch ist mit der Hälfte des neuen Bezugspreises zu bezahlen: 25,-- Mark.“

Soweit die „Verhaltens-Vorschriften“.

In der Fähnrichsmesse waren Barzahlungen jeder Art streng verboten. Man hatte sich kleiner Zettel zu bedienen, für die es ein vorgeschriebenes Muster gab:

Ein Glas Bier

Nero

17.11.1911

Die Summe der Zettelrechnungen durfte 40 M im Monat nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Fähnrichsoffiziers übersteigen.

Überhaupt: die Geldwirtschaft! Ein Einblick in diese dürfte nicht uninteressant sein. Der Fähnrich hatte folgende monatliche Einkünfte, die dekadewise gezahlt wurden:

44,70 M	Löhnung, einschl. 9 M Kleidergeld
13,00 M	Landverpflegungsgeld
3,00 M	Tischgeld
<u>60,00 M</u>	Zulage, laut Verpflichtung der Eltern beim Eintritt
120,70 M	

Diesen Einkünften standen an Abzügen gegenüber:

3,50 M	Beitrag zur Dispositionskasse (Geld für Aufwärter, Festlichkeiten usw.)
0,25 M	Zulage für den Pförtner
57,00 M	Tischrechnung des Wirtschafters (Essen pro Tag 1,90 M)
<u>20,00 M</u>	Messrechnung lt. Zettel (angenommener Wert)
80,75 M	

Wenn man bedenkt, daß von dem Überschuß nun noch der Reit- und Tanzunterricht, die Wäsche und sonstige Kleinigkeiten bezahlt werden mußten, dann kann man den Offizieranwärter der damaligen Zeit nicht gerade als „Krösus“ bezeichnen.

Zu seinem Schutz wurden daher auch vor jeden Ferien und bei Lehrgangsschluß eine Schuldenfreiheitsmeldung verlangt.

Seeoffizierausbildung von 1910 bis 1918

Eintrittsprüfung und erstes und zweites Ausbildungsjahr

Der Ausbildung des Seeoffiziers in den letzten Jahren vor dem 1. Weltkrieg lagen die Bestimmungen des Jahres 1899 zugrunde, die ich an anderer Stelle erwähnte. Nur die in ihnen vorgesehene Eintrittsprüfung hatte eine leichte Änderung erfahren.¹³⁴ Die Ausbildung dauerte nach wie vor 3 ½ Jahre.

Bewerber für die Seeoffizierlaufbahn hatten ihr Gesuch bei der Inspektion des Bildungswesens in Kiel einzureichen. Diese gab die Papiere nach erster Sichtung an die Seekadettenannahmekommission weiter, die unter dem stellvertretenden Vorsitz des Direktors der Marineschule in Mürwik tätig war.^A

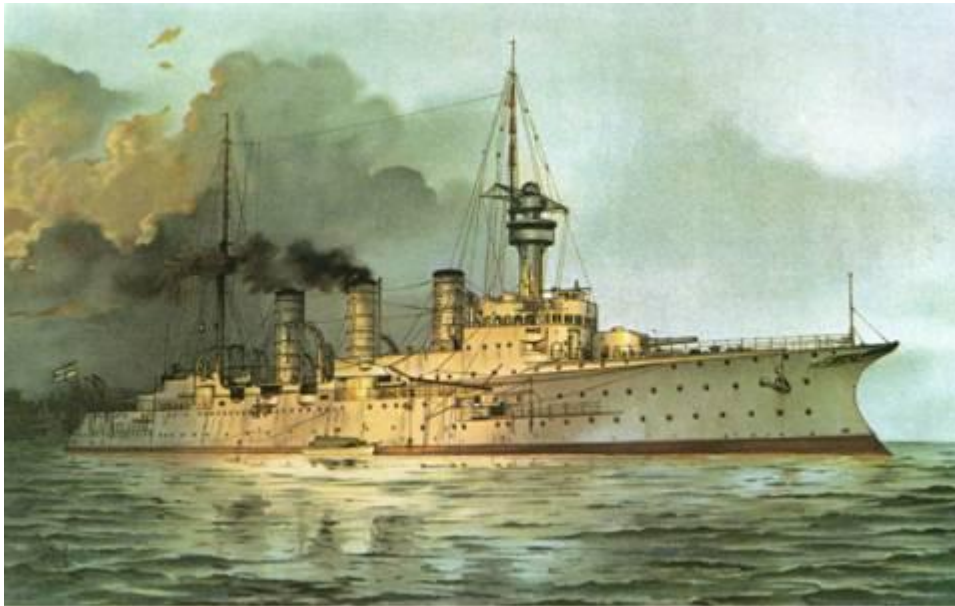
Im März jedes Jahres wurden die Bewerber dann in Mürwik zusammengerufen, wo die ärztliche Hauptuntersuchung und Eintrittsprüfung stattfanden. Während die Bewerber mit Unterprimareife in Mathematik, Physik, Elektrotechnik, Englisch und Französisch geprüft wurden, hatten sich die Abiturienten und Korpskadetten – im Gegensatz zu der ab 1885 geltenden Regelung – einer Prüfung in der englischen und französischen Sprache zu unterziehen, gleichfalls in Mathematik, Physik und Elektrotechnik, sofern sie im Abgangszeugnis in diesen Fächern nicht die Note „gut“ nachweisen konnten. –

^A Die Marineschule Mürwik (MSM) war bis 1945 Stamm-Marineteil aller Seeoffizieranwärter.

Wer die Prüfung und die ärztliche Untersuchung glücklich hinter sich gebracht hatte, wurde angenommen und begann unverzüglich mit der infanteristischen Grundausbildung, die unter der Leitung von bewährten [Seebataillons](#)-Offizieren stand. Sie dauerte fünf Wochen.

Während dieser Zeit waren die Seekadetten im Dachgeschoß der Schule untergebracht. Daneben lief die Einkleidung, die örtlichen Marine-Uniformschneidern übertragen war.

Nach dieser ersten straffen militärischen Einweisung folgte die Kommandierung auf die Schulschiffe – „[Hertha](#)“, „[Hansa](#)“, „[Viktoria Louise](#)“ und „[Vineta](#)“ – mit denen die Anwärter nach kurzem Aufenthalt in der Heimat eine Auslandsreise antraten, die ins Mittelmeer oder nach Amerika und Westindien führte.



Großer Kreuzer „[Vineta](#)“ (Gemälde von [H. Graf](#))

Die Ausbildung an Bord war vorwiegend praktischer Art: Wache, Bootsdienst, Geschützexercieren, Maschinendienst usw. Daneben erteilten die Schiffsoffiziere Unterricht in den Fächern Navigation, Seemannschaft, Schiffskunde, Artillerie einschließlich Hydraulik, Maschinenkunde, Dienstkenntnis, Elektrotechnik, Englisch und Französisch.

Nach etwa 10-monatiger Fahrzeit und Rückkehr in die Heimat war die Fähnrichsprüfung abzulegen. Nach ihrem Bestehen fuhren die nun frischbeförderten Fähnriche zur See mit dem Eichenlaub um die Kokarde, den silbernen, rot-schwarz durchwirkten Litzen auf den Schultern und dem Portepee am bisher „so leeren“ Dolch in Urlaub.

An dieses erste Jahr schloß sich ein einjähriger Kursus bei der Marineschule an, in dem die während des Borddienstes erworbenen Kenntnisse, die vornehmlich praktischer Natur waren, durch intensive Theorie vervollständigt wurden.^A Das Jahr endete mit der Seeoffizier-Hauptprüfung.

Die weitere Ausbildung – Spezialkurse und Frontdienst

Nach Ablegung der Seeoffizierhauptprüfung besuchten die Fähnriche für die Dauer eines halben Jahres Spezialkurse, so

- | | |
|---|-------------|
| die Schiffsartillerieschule Sonderburg ^B | – 12 Wochen |
| das Torpedoschulschiff „ Württemberg “ | – 9 Wochen |
| den Infanteriekursus | – 4 Wochen |

^A Siehe [Anlage 9](#), Seite 161: Lehrplan der MSM

^B Video-Film im Internet unter http://www.youtube.com/watch?v=hz_jJJ_Od80 (in dänischer Sprache!)

Letzterer fand beim I. oder II. Seebataillon statt, je nachdem, welcher [Marinestation](#) der Fähnrich zugeteilt worden war. –

Zum Schluß der Ausbildung ging es für ein Jahr an die Front – auf die Schiffe der [Hochseeflotte](#), wo der Fähnrich in der Praxis des Borddienstes seinen Mann stehen mußte.

Vorher erhielten die [Fähnriche](#) – gewissermaßen als Quittung auf die Lehrzeit von 2 ½ Jahren – den Offiziersäbel verliehen, weshalb sie – im Gegensatz zu den noch in der Ausbildung befindlichen – „Säbelfähnriche“ genannt wurden. –

Nach 3 ½ jähriger Dienstzeit endlich erfolgte die Beförderung zum Leutnant zur See. –

Die Seeoffizieranwärterausbildung im 1. Weltkrieg

Als am 2. August 1914 der [Krieg](#) ausbrach, schloß die Marineschule Mürwik, wie in den Mobilisationsbefehlen vorgesehen, ihre Tore. Direktor und Offiziere nahmen ihre Mob-Stellen ein. Die Fähnriche des Jahrgangs 1913, die ein Drittel ihrer Marineschulzeit hinter sich hatten, wurden auf die Schiffe der [Flotte](#) kommandiert.

Im September 1915 wurde die Schule mit Kommandierung eines stellvertretenden Direktors, des Korvettenkapitäns von Luck^A, und einer Anzahl weiterer Offiziere wieder in Betrieb genommen.

Allerdings war schon vorher – ab Juli 1915 – die militärische Grundausbildung der einrückenden Seekadetten wieder bei der Schule – wie früher üblich – erfolgt. –

Auch die Inspektion des Bildungswesens in Kiel stellte mit Kriegsbeginn ihre Arbeit ein, nahm diese aber bereits im April 1915 wieder auf. In der Zwischenzeit übernahm das Stationskommando der Ostsee die Geschäfte dieses Kommandos. –

Bei Durchsicht der Akten des ehemaligen [Reichsmarineamtes](#)¹³⁵ über die Kriegsjahre 1914-1916 fällt auf, daß die Frage der Seeoffizieranwärter-Ausbildung im Falle eines Krieges offenbar nicht klar durchdacht war. Man hat den Eindruck, daß von der Hand in den Mund gearbeitet wurde. Die Auflösung der Bildungsinspektion und die Schließung der Marineschule vermehrten die schon bestehenden Schwierigkeiten ganz erheblich. Es darf daher nicht wunder nehmen, daß man ungewollt von den Verhältnissen überspielt wurde und dann gezwungen war, kurzfristig und von Fall zu Fall über den Gang der Ausbildung zu entscheiden – eine Methode, die sicher für die Offizieranwärter-Ausbildung nachteilig war. Möglicherweise hat hier die Hoffnung auf einen kurzen Krieg eine Rolle gespielt.

Zwar wurden die auftretenden Schwierigkeiten gemeistert, aber die Tatsache, daß der Ausbildungsgang der im Kriege eingestellten Jahrgänge uneinheitlich war, gibt doch zu denken.

Erst ab Herbst 1916 ist aus den Akten eine Konsolidierung und langfristige Planung erkennbar.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die [Kriegsmarine](#) im 2. Weltkrieg in der Frage der Ausbildung des Offizier Nachwuchses sehr viel planvoller vorging. –

Die Ausbildungszeit wurde nach Kriegsbeginn, beginnend mit der Crew 1911, von Jahrgang zu Jahrgang verkürzt, bis sie ab Crew Juli 1915 durchweg 2 ¼ Jahre betrug. Nachfolgende Aufstellung mag einen Überblick geben:

^A v. Luck wurde nach Kommandierung eines Direktors im März 1916 Direktionsoffizier der Schule.

<u>Einstellungsdatum</u>	<u>Zahl der Anwärter</u>	<u>Beförderung zum Lt. z.S.</u>	<u>Zeitraum</u>
April 1911	213	03.08.1914	3 Jahre, 4 Mon.
April 1912	242	22.03.1915	3 Jahre
April 1913 ^A	286	18.09.1915	2 Jahre, 6 Mon.
April 1914	323	13.07.1916	2 Jahre, 4 Mon.
August 1914	27	12.10.1916	2 Jahre, 2 Mon.
Januar 1915	22	13.01.1917	2 Jahre
April 1915	68	17.06.1917	2 Jahre, 3 Mon.
Juli 1915	113	17.09.1917	"
Oktober 1915	84	13.12.1917	"
Januar 1916	61	17.03.1918	"
April 1916	60	19.06.1918	"
Juli 1916 ^B	114	18.09.1918	"
Oktober 1916 ¹³⁶	78	Bei Kriegsende Fähnr. z.S.	nicht mehr befördert
Januar 1917	87	"	"
April 1917	86	"	"
Juli 1917	90	"	"
Oktober 1917	95	"	"
Januar 1918	82	Bei Kriegsende Seekadetten	"
April 1918	91	"	"
Juli 1918	203	"	"
Sept./Oktober 1918	190	"	"

Die Beförderung zum Fähnrich zur See erfolgte beim Jahrgang 1914 nach 9, bei den anderen Kriegsjahrgängen im allgemeinen nach 10 bis 11 Monaten. –

Vom Jahre 1916 ab bis zum Kriegsende erhielten auch

20 bulgarische und
30 türkische Offizieranwärter

ihre Ausbildung bei der Marineschule und auf den Schiffen der [Flotte](#).

Zwei der Bulgaren, die Fähnr. zur See Michail Michoff und Dimiter Svetogarsky, sind an Bord deutscher [U-Boote](#) gefallen. –

Dem Jahrgang September 1918 gehörte der Prinz Paolo von Griechenland, der spätere König [Paul](#), an. –

Der Ausbildungsgang

Die nach Kriegsbeginn einrückenden Offizieranwärter – damals „Kriegsfreiwillige mit der Anwartschaft auf die Seeoffizierlaufbahn“ genannt – begannen nach wie vor ihren Dienst mit der infanteristischen Grundausbildung. Dieser Kursus fand aber zunächst nicht mehr – wie früher üblich – bei der Marineschule Mürwik, sondern bei der I. [Matrosendivision](#) in Kiel statt. Die Anwärter waren während dieser Zeit auf dem alten Artillerieschulschiff „[Mars](#)“ untergebracht. Ab Juli 1915 traten aber die Seekadetten wieder in Mürwik ein, wo sie eine dreimonatige Grundausbildung in Seemannschaft und Infanteriedienst erhielten. –

Der weitere Ausbildungsgang ist bei den einzelnen Jahrgängen in seinem Ablauf – insbesondere bis zum Herbst 1916 – sehr uneinheitlich. Die Anwärter wurden wechselweise auf die [Flotte](#), zu Lehrgängen der Bildungsinspektion (Artillerie), teilweise zur Torpedo-Schulflottille und zu 2- bis 4-monatigen Navigationskursen zur Marineschule kommandiert.

^A Dieser Jahrgang befand sich bei Kriegsausbruch bei der Marineschule.

^B Hiervon wurden nur noch 92 zum Leutnant zur See befördert.

Letztere hatte im März 1916 mit Kommandierung eines Direktors ihren Betrieb wieder voll aufgenommen.^A

Vom 5.3. bis 8.6.1916 fand dort der erste Kriegs-Navigations-Lehrgang statt, an dem Fähnriche der Jahrgänge 1914 und April 1915 teilnahmen. 16 solcher Lehrgänge¹³⁷ sind bis zum Kriegsende durchgeführt worden und zwar

- 9 von 3-4 monatiger Dauer für Fähnriche der Jahrgänge 1914 bis Juli 1917
- 7 von 2 monatiger Dauer für Leutnante des Jahrgangs 1913.

Der unterschiedliche Ablauf des Ausbildungsganges mag am Beispiel von 3 Jahrgängen verdeutlicht werden:

1.) Jahrgang Januar 1915

2 Monate Grundausbildung bei der I. Matrosendivision, 1 Monat Schulschiff „[Freya](#)“, 12 Monate Borddienst beim II. [Geschwader](#), 3 Monate Marineschule, 2 Monate Artillerie-Lehrgang, 2 Monate Schulboote, Borddienst (zu den Waffenlehrgängen wurde etwa nur die Hälfte der Anwärter kommandiert).

2.) Jahrgang Januar 1916

3 Monate Grundausbildung, 1 Monat „[Freya](#)“, 6 Monate Borddienst beim II. [Geschwader](#), 4 Monate Marineschule, 2 Monate Artillerie-Lehrgang, 2 Monate Schulboote, Borddienst.

3.) Jahrgang Juli 1916

3 Monate Grundausbildung, 1 Monat „[Freya](#)“, 5 Monate Borddienst beim III. [Geschwader](#), 4 Monate Marineschule; ein Teil Waffenlehrgänge, dann Borddienst; der andere Teil sofort Borddienst.

Daß bei dieser Art von Ausbildung die Durchführung der Seeoffizierhauptprüfung im früheren Sinne kaum möglich war, leuchtet ein. Bis zum Frühjahr 1916 mußte sie ganz ausfallen. In wenigen Fällen wurde sie mit unbefriedigendem Ergebnis in der Front durchgeführt. Es fehlte den Fähnriche einfach an Zeit und Gelegenheit zur Vorbereitung. Nach Wiedereröffnung der Marineschule wurde sie dort in Verbindung mit dem Navigationslehrgang durchgeführt bzw. nachgeholt. –

Die „kleine Marineschule“ in Rotterdam¹³⁸

Sie dürfte kaum bekannt geworden sein – und doch hat es sie gegeben. Ihr Entstehen verdankte sie der Initiative des Kapitänleutnants Graeff. Dieser hatte 1918 die in [Holland](#) internierten Fähnriche zur See Räuber, Kühn, Heym, Stolzmann, Stubenrauch und Johl sowie den Leutnant zur See von Bychelberg zusammengefaßt und bereitete sie auf die Seeoffizierhauptprüfung vor. Der Lehrplan umfaßte die Fächer: Theoretische und praktische Navigation, Mathematik, Maschinenkunde, Elektrotechnik. Als Lehrer amtierten Graeff, Oberleutnant zur See Pohle, die Marine-Oberingenieure Sprenger und Groß sowie der Offizier-Stellvertreter (Oberlehrer) Rüsewald – Internierte wie die Schüler.

Der Unterricht wurde vor- und nachmittags in den Büros der deutschen Herren Staib und Wentges in der Wilmskade 20 durchgeführt. Die am Ort befindliche „Zeevaartschool“ stellte freundlicherweise Navigationsmittel zur Verfügung.

Zwei Segelboote und einige Ruderboote dienten der praktischen Ausbildung, die der Kapitänleutnant Stoß leitete.

^A Direktor war ab März 1916 bis Januar 1918 der Kapitän zur See Robert Kühne. Ihm folgte der Kapitän zur See von Egidy, der bis zum Kriegsende im Amt blieb. (Siehe auch [Anlage 12](#), Seite 167)

Die Fortschritte der Schüler waren bald so befriedigend, daß man sich an die „große Marineschule“ Mürwik wegen der Durchführung der Prüfung wandte.

Die schriftliche Prüfung wurde in der Weise abgehalten, daß Mürwik die Aufgaben schickte und später zensierte. Leider scheiterte die mündliche Prüfung daran, daß Hollands Außenminister den Prüflingen keinen Urlaub nach Mürwik gab.

Dem Vorschlag der Bildungsinspektion, in diesem Falle aufs „Mündliche“ zu verzichten, glaubte der Staatssekretär des Reichsmarineamtes aus grundsätzlichen Erwägungen nicht zustimmen zu können.

Das Ende der Ausbildung 1918

Wie aus der vorhergehenden Übersicht ersichtlich, lag die Durchschnittsstärke der eingezogenen Jahrgänge von April 1915 bis Juli 1918 etwa bei 90 Anwärtern, die der Einstellungen von Juli und Sept./Okt. 1918 dagegen bei 200. Diese um das Doppelte vermehrte Zahl ist als Folgeerscheinung des ab 1918 beabsichtigten großen [U-Boot](#)-Bauprogramms anzusehen. Eine ähnliche Entwicklung brachten auch die letzten Jahre des 2. Weltkrieges. –

Noch im Oktober 1918 war in Sonderburg eine Schule für Marine-Reserveoffizieranwärter mit dem Namen „Kriegs-Marineschule [Sonderburg](#)“ eröffnet worden. Etwa 200 Vize-Seekadetten befanden sich bei Kriegsende bei ihr zur Ausbildung. Direktor war in den Kapitulationstagen Fregattenkapitän Reichardt. Ihm wurde unter dem Datum des 2. Dezember 1918 vom [Reichsmarineamt](#) befohlen, die Schule aufzulösen und die Vize-Seekadetten zu entlassen.¹³⁹ Damit hatte diese Institution ihr kurzfristiges Dasein beendet. –

In Mürwik verliefen die Dinge indes anders. Da die Schule Stamm-Marineteil der Offizieranwärter war, konnte hier an eine schlichte Auflösung nicht gedacht werden. Der einschlagende Weg war daher am 17. November 1918 Gegenstand einer Besprechung im Reichsmarineamt, an der von Marineschulseite der damalige Direktionsoffizier, Korvettenkapitän Lampe, teilnahm. Das Ergebnis der Überlegungen ist in einem Aktenvermerk festgehalten, dessen wesentliche Punkte waren:¹⁴⁰

- 1.) Die Seekadettenannahmekommission stellt ihre Tätigkeit ein und benachrichtigt die Eltern.
- 2.) Die am 1.10.1918 eingestellten Seekadetten – diese befanden sich bei der Marineschule – werden möglichst bald entlassen.
- 3.) Es wird versucht, den früher Eingestellten Gelegenheit zu geben, die Seeoffizierhauptprüfung abzulegen, um ihnen die mit dem Zeugnis verbundenen Vorteile bezüglich der Handelsmarine zu verschaffen.
- 4.) Allen Seeoffizieranwärtern, die den Wunsch haben, entlassen zu werden, ist dieser in möglichst einfacher und schneller Form zu gewähren.

Nach dieser Festlegung wurde unverzüglich verfahren. In kürzester Zeit waren die Seekadetten und der größte Teil der Fähnriche entlassen. Als juristischer Stichtag für die Entlassungen wurde der 30. November 1918 endgültig festgesetzt.

Die Durchführung von Seeoffizierhauptprüfungen dagegen ließ sich in der beabsichtigten Weise nicht bewerkstelligen. Die ungünstigen Verhältnisse erwiesen sich als stärker, als man ursprünglich vermutet hatte.

Im Verlauf des 1. Weltkrieges traten 1.551 aktive Seeoffizieranwärter in die [Kaiserliche Marine](#) ein.^A Hinzu kam eine große Zahl von Reserveoffizieranwärtern, die aber einen anderen Ausbildungsweg nahmen.

^A Jahrgänge August 1914 – Oktober 1918

Seeoffizieranwärterausbildung in Reichs- und Kriegsmarine

Der Wiederbeginn 1919

Die nach Kriegsende gebildete neue [Reichsmarine](#) stand vor einer schwierigen Aufgabe. Sie mußte völlig neu organisiert werden. Nach dem [Vertrag von Versailles](#) war ihre Stärke auf 15.000 Mann – davon 1.500 Offiziere – festgesetzt. Neue Vorschriften auf fast allen Dienstgebieten, darunter Bestimmungen für die Ergänzung des Offizierkorps, mußten erarbeitet werden. Daneben vollzog sich die geforderte Verringerung des Personalbestandes der großen Kaiserlichen Marine.

Im Zeichen dieser mannigfaltigen Aufgaben, von den allgemeinen Verhältnissen oft noch zusätzlich erschwert, stand das Jahr 1919, das seine Schatten naturgemäß auch auf den Wiederbeginn der Offizieranwärter-Ausbildung warf.

Zwar hatte sich die Inspektion des Bildungswesens unter Leitung ihres Direktors, des Konteradmiral Dominik, bemüht, Grundlagen für einen Neuanfang zu schaffen, doch standen der Verwirklichung der Pläne große Schwierigkeiten entgegen.

Alle Offizieranwärter waren entlassen worden, ein kleiner Teil von ihnen diente in [Freikorps](#) und in den Marine-Brigaden „[Ehrhardt](#)“ und „[von Loewenfeld](#)“. Bewerbungen ungedienter Abiturienten gingen nur zögernd und überdies in sehr kleiner Zahl ein. Die Marineschule Mürwik war wegen Personalmangels und der unklaren Lage im Grenzgebiet (siehe [Kapitel](#) „Die Marineschule Mürwik zwischen den Kriegen“, Seite 102) nur bedingt arbeitsfähig, so daß die für den Sommer 1919 vorgesehenen Navigationslehrgänge ausfallen mußten.

Erst als sich der [Grenzlandkampf](#) beruhigt hatte und zusätzliches Personal eingetroffen war, konnte der normale Dienst an der Schule – damals „Fähnrichsschule“ genannt – wieder aufgenommen werden.

Unter Leitung ihres damaligen Direktors, des Fregattenkapitäns Sachsse – ab Juni 1920 Fregattenkapitän [Tillessen](#) –, stand die Schule nun vor der Aufgabe, die Ausbildung wieder eingestellter Leutnante, Fähnriche und Seekadetten der Einstellungsjahrgänge 1917 und 1918, des Ingenieuroffizier- und Zahlmeisternachwuchses sowie der aus dem Mannschaftsstande übernommenen Unteroffiziere vorzunehmen.

Ein Schreiben der Inspektion des Bildungswesens¹⁴¹ gibt für die genannte Gruppe folgende Zahlen an, die sich allerdings mit denen der Rangliste des Jahres 1922 nicht voll decken:

a) Seeoffiziere und Fähnriche zur See		
Einstellung	Frühjahr und Herbst 1917	15
	Frühjahr 1918	26
	Herbst 1918	30
aus dem Mannschaftsstande		30
b) Ingenieur-Offiziernachwuchs ^A		
Alte Aspirantenklasse		15
bisherige Ingenieuroffz.-Anwärter		9
aus dem Mannschaftsstande		15

^A Die Ingenieure, die seit Gründung der [Preußischen Marine](#) Beamte gewesen waren, wurden 1919 zu Offizieren umernannt. Damit war das Ingenieuroffizierkorps mit gleichen Rechten und Pflichten wie das Seeoffizierkorps gegründet worden.

Wenn hier in Fortsetzung des Themas weiterhin nur die Seeoffizieranwärterausbildung behandelt wird, so *nur* deshalb, weil der Verfasser sich nicht berufen fühlt, den Werdegang der Offizieranwärter anderer Laufbahnen darzustellen. In dieser Unterlassung liegt *keine* Wertung.

Die Offizieranwärter *aller* Laufbahnen haben gemeinsam und kameradschaftlich verbunden der gleichen Sache gedient.

c) Zahlmeisternachwuchs aus dem Mannschaftsstande	$\frac{3}{143}$
gesamt	

Zusätzlich war der Schule die Ausbildung von seemännischen Unteroffizieren mit einer Steuermanns-, einer Steuermannsmaatens-, einer Bootsmanns- und einer Meisterklasse sowie die Durchführung von Sportlehrgängen ab April 1921 übertragen worden.

Ab April 1921 stand auch das Segelschulschiff „[Niobe](#)“ der Bildungsinspektion für Ausbildungszwecke zur Verfügung.^A

Das ergab ab Frühjahr 1922 folgende Organisation der Fähnrichsschule:

	Kommandeur ^B (Freg. Kapt. Tillessen)
I.	Fähnrichsschule
	1. Kompanie
	1. Inspektion ^C : Seemännischer Offizieranwärter
	2. Inspektion: Seemännischer Offizieranwärter
	3. Inspektion: Ingenieur-Offizieranwärter
	4. Inspektion: Zahlmeisteranwärter
II.	Seemännische Unteroffizierschule
	5. Inspektion: Steuermanns- und Steuermannsmaatensklasse
	6. Inspektion: Bootsmann- und Meisterklasse
III.	Stammkompanie
IV.	Segelschulschiff „ Niobe “
V.	Sportlehrgänge der Ostseestation

Die ersten Seemännischen Hauptprüfungen fanden für Leutnant z.S. der Jahrgänge 1917 im Sommer und Herbst 1921 statt, weitere für Nachzügler des erstgenannten Jahrganges und für die Jahrgänge 1918 und 1919 im Laufe des Jahres 1922. Anschließend folgten Waffenkurse.

Die Eingewöhnung dieser ersten Jahrgänge, von denen ein großer Teil in den Marinebrigaden ein recht freies Leben geführt hatte, in die Friedensverhältnisse der Marine erwies sich als nicht ganz einfach.¹⁴²

Die ersten Offizier-Ergänzungsbestimmungen

Neben der Eingliederung der gedienten Offizieranwärter war es vordringlich nötig, auch bald jungen Nachwuchs von den höheren Schulen zu gewinnen. Bewerbungen gingen nur zögernd ein, ihre Zahl deckte zunächst nicht den Bedarf, was mit darauf zurückzuführen war, daß Richtlinien für den Werdegang des Marineoffiziers noch nicht vorlagen. Diese wurden aber, in Erkenntnis ihrer Wichtigkeit für Zwecke der Werbung, im Jahre 1920 von der Bildungsinspektion und Marineleitung beschleunigt bearbeitet. Im Februar 1921 erfolgte ihre Veröffentlichung durch Erlaß des Reichswehrministers [Geßler](#). Diese Ergänzungsbestimmungen¹⁴³ regelten Eintrittsbedingungen und Ausbildung der zukünftigen Offizieranwärter.

Die geringe Zahl der sich bewerbenden Abiturienten machte es in den ersten Jahren notwendig, auch *Nichtabiturienten* anzunehmen. Diese hatten sich aber am Ende des ersten Jahres einer „Vorprüfung“ und am Ende des zweiten Jahres einer „Nachprüfung“ zu unterziehen. Sie konnten frühestens nach dreijähriger Dienstzeit und Ablegung einer dritten Prüfung, der

^A Der 1. Ausbildungslehrgang an Bord fand im April/Mai 1921 statt.

^B Die Bezeichnung „Direktor“ war 1921 in „Kommandeur“ geändert worden.

^C Die Bezeichnungen „Inspektion“ und „Inspektionsoffizier“ wurden durch Verfügung der B I am 1.4.1922 in „Gruppe“ und „Gruppenoffizier“ umgewandelt.

„Offizieranwärterprüfung“, zur Seeoffizier- bzw. Ingenieuroffizierlaufbahn zugelassen werden.

Die *Bewerber mit Reifezeugnis* dagegen waren von der „Vor- und Nachprüfung“ befreit und konnten schon am Ende des ersten Dienstjahres an der „Offizieranwärterprüfung“ teilnehmen, sofern sie mindestens eine Borddienstzeit von 5 Monaten absolviert und das 25. Lebensjahr nicht überschritten hatten. Die gleiche Altersgrenze galt auch für die Nichtabiturienten zum Zeitpunkt der dritten Prüfung.

Die einen wie die anderen traten damals als Freiwillige (Matrosen oder Heizer) beim Personalamt der Ostsee- bzw. Nordseestation ein.

Das der „Offizieranwärterprüfung“ folgende Dienstjahr – bei den Abiturienten das zweite, bei den anderen das vierte – diente zum größeren Teil der Weiterbildung an Bord im Rahmen einer Auslandsreise. Am Schluß des Jahres fand die Fähnrichsprüfung statt.

Anschließend bezog der Jahrgang – inzwischen zum Fähnrich befördert – für ein Jahr die Marineschule. Nach Ableistung der Berufsprüfung folgten Borddienst und Sonderlehrgänge auf verschiedenen Schulen an Land. –

Nachfolgendes Schema mag einen Gesamtüberblick des Ausbildungsganges geben.

	<i>Freiwillige mit Reifezeugnis</i>	<i>Freiwillige ohne Reifezeugnis</i>
Frontdienst (Vorbereitungsjahr)	-	1. Jahr (an Land u. Bord) – Vorprüfung
	-	2. Jahr an Land – Nachprüfung
	1. Jahr	3. Jahr an Bord
	Offizieranwärterprüfung	
	Ernennung zum Offz.Anw. und Obermatrosen	
1. Ausbildungsjahr	An Bord (Auslandsreise)	An Bord (Auslandsreise)
	Fähnrichsprüfung	
	Beförderung zum Fähnrich (U.Offz.)	
2. Ausbildungsjahr	Marineschule	Marineschule
	Offizierberufsprüfung	
3. Ausbildungsjahr	Dienst in der Flotte Waffenkurse	Dienst in der Flotte Waffenkurse
	Nach $\frac{3}{4}$ Jahr Beförderung zum Oberfähnrich	
Beförderung zum Offizier	nach 4 Jahren	nach 6 Jahren

Die erste „Vor- und Nachprüfung“ sowie „Offizieranwärterprüfung“ fand im Jahre 1921 statt. In den beiden erstgenannten wurde in folgenden Fächern schriftlich und mündlich geprüft: Deutsch, Geschichte, Erdkunde, Mathematik, Physik, Chemie, Englisch und Französisch.

Die „Offizieranwärterprüfung“ erstreckte sich auf Dienstkenntnis, Navigation, Seemannschaft, Schiffskunde, Artillerie, Englisch, Französisch, Leibesübungen und eine praktische Prüfung. –

Diese Eintrittsprüfungen fielen bald wieder fort, da sich der Zugang an Bewerbern mit dem Reifezeugnis verstärkte und somit der Besitz eben dieses Zeugnisses zur Voraussetzung der Einstellung gemacht werden konnte.

Ihre erste *Borddienstzeit* verbrachten die Offizieranwärter in den Jahren 1921 bis 1923 auf verschiedenen Schiffen wie „[Niobe](#)“, „[Hamburg](#)“, „[Berlin](#)“, „[Arcona](#)“, „[Medusa](#)“, 11. Minensuchhalbflottille, „[Hannover](#)“ und anderen.

Nachdem schon die Anwärter der Jahrgänge 1920 und 1921 an Bord ihrer Ausbildungsschiffe *Reisen* in europäischen Gewässern^A gemacht hatten – die „Hamburg“ war sogar mit der 11. Minensuchhalbflottille im [Weißen Meer](#) – wurde sehr bald wieder die Tradition länger dauernder Reisen in außerheimischen Gewässern aufgenommen.

Nach Abschaffung der oben geschilderten Prüfungen sahen die *Eintrittsbedingungen* folgendermaßen aus:

- a) Reifezeugnis einer höheren Lehranstalt
- b) körperliche Tüchtigkeit
- c) Höchstalter 24 Jahre
- d) Ablegung einer geistigen und Sportprüfung im Rahmen einer Vorstellung bei der Annahmestelle, die Teil der Inspektion des Bildungswesens war.

Ab 1925 wurden erstmalig – zunächst versuchsweise – Psychologen an der Auswahl von Offizieranwärtern (und Soldaten für Fachlaufbahnen) beteiligt. Die Versuche erwiesen sich als so erfolgversprechend, daß nach 1933 zwei „Psychologische Prüfstellen“ – eine in Wilhelmshaven, eine in Kiel – geschaffen wurden. Sie unterstanden dem jeweiligen Stationskommando.¹⁴⁴

Aufbau einer Prüfstelle im Jahre 1937:

	<u>Leiter</u> (zumeist ein K.Adm.)	
1 Frontoffizier		Leit. Mar. Psychologe 8 Mar. Psychologen

Das Urteil der Psychologen bzw. der Prüfstelle war als zusätzliche Auswahlhilfe gedacht, dementsprechend wurde es gewertet. Die Entscheidung über die Annahme blieb in Händen von Soldaten.

Der Ausbildungsgang ab 1923

Dieser nahm ab 1923 etwa folgenden Verlauf. Er soll hier am Beispiel der Jahrgänge 1925 und Oktober 1937 dargestellt werden:

1.4.1925 Eintritt als „Freiwillige mit Reifezeugnis“ (Rang: Matrose)

4 Monate militärische Grundausbildung

(1 Hälfte der Anwärter in [Stralsund](#), die andere in [Wilhelmshaven](#))

Ernennung zum Gefreiten (O.A.)

5 ½ Monate Segelschulschiff „[Niobe](#)“

Ernennung zum Seekadetten

14 ½ Monate Kreuzer „[Hamburg](#)“ (Weltreise)

Fähnrichsprüfung und Beförderung zum Fähnrich z.S.

12 Monate [Marineschule Mürwik](#)

Unterricht in folgenden Fächern: Navigation, Mechanik, Mathematik, Chemie, Elektrotechnik, Maschinenkunde, Artillerie, Englisch, Dienstkenntnis, theoretische und praktische Seemannschaft, Seekriegsgeschichte und Seetaktik, Sport, Reiten, Fechten, Spanisch (wahlweise).

Offizierhauptprüfung

10 Monate Lehrgänge an Land

2 Monate Torpedo-Kursus, 1 Monat Nachrichten-Kursus, 3 Monate Zugführerlehrgang, 2 Monate Schiffsartillerieschule, 1 Monat Sperrlehrgang, ½ Monat Sonderkursus (Fliegerlehrgang), ½ Monat Urlaub.

^A „Arcona“ und „Medusa“ waren in Norwegen und Schweden, „Hannover“ in Finnland.

8 Monate Borddienst. Während dieser Zeit Beförderung zum Oberfähnrich zur See.
Nach 4 ½ Jahren Beförderung zum Leutnant zur See.

Dieser Gang ist *im Prinzip* bis zum Jahrgang Oktober 1937 beibehalten worden. Allerdings wurde die Ausbildungszeit ab Jahrgang 1931 Zug um Zug verkürzt, bis sie beim Jahrgang Oktober 1937 eine Zeitdauer von 2 ½ Jahren erreicht hatte.

Anliegende Tabelle gibt über die Entwicklung Aufschluß:

<i>Jahrgang</i>	<i>Beförderung zum Leutnant z.S.</i>	<i>Dauer der Ausbildung</i>
Nov. 1920	1.4.1924	3 Jahre 5 Monate
April 1921 bis	jeweils 4 ½ Jahre nach Eintritt	4 Jahre 6 Monate
April 1930	1.4.1935	4 Jahre
April 1931	1.1.1936	3 Jahre 9 Monate
April 1932	1.10.1936	3 Jahre 6 Monate
April 1933	1.4.1937	3 Jahre
April 1934	1.4.1938	3 Jahre
April 1935	1.10.1938	2 Jahre 6 Monate
April 1936	1.8.1939	2 Jahre 4 Monate
April 1937	1.5.1940	2 Jahre 7 Monate
Okt. 1937	1.4.1941	2 Jahre 6 Monate
Okt. 1938	1.3.1942	2 Jahre 5 Monate
Okt. 1939	1.4.1942	2 Jahre 4 Monate
Dez. 1939		

Der Ausbildungsgang des Jahrganges Okt. 1937 sah – als Beispiel – wie folgt aus:

Eintritt am 1. Okt. 1937 bei der 7. Schiffsstammabteilung (Stralsund)	
Militärische Grundausbildung	5 Monate
Segelschulschiff	4 Monate
Schulschiff	9 Monate
Prüfung und Beförderung zum Fähnrich	
Marineschule Mürwik	6 Monate
Waffenlehrgänge	2 Monate
Borddienst	5 Monate
(Während dieser Zeit:	
Beförderung zum Oberfähnrich)	<hr/>
	31 Monate
Beförderung zum Leutnant nach	= 2 Jahren 7 Monaten

Vergleicht man diesen Ausbildungsgang mit dem des Jahrgangs 1925, so erkennt man, daß ein Systemwechsel im Grundsätzlichen nicht erfolgte. –

Vom Jahre 1919 bis 1938 traten 2.607 Seeoffizieranwärter in die [Reichs-](#) bzw. [Kriegsmarine](#) ein.¹⁴⁵

Die Marineschule zwischen den Kriegen

Am Ende des 1. Weltkrieges kam der Betrieb in der Marineschule zum Erliegen. Die Offizieranwärter waren entlassen worden. Die meisten kehrten zu Muttern zurück, einige stießen zu den sich bildenden [Freikorps](#).

Der Versuch, im Jahre 1919 Navigationslehrgänge durchzuführen, scheiterte an der sich verschärfenden Situation im Grenzlandkampf, der von den Dänen mit dem Ziel heraufbeschworen worden war, Teile Nordschleswigs zurückzugewinnen. Der [Versailler Vertrag](#) stützte diese Bestrebungen. Er sah eine [Abstimmung](#) in 3 Zonen vor, auf die sich beide Seiten im Jahre 1919 einstellten. Die Lage spitzte sich bald so sehr zu, daß die Marineleitung ernsthafte Über-

legungen anstellte, die Marineschule – sie hieß damals amtlich „Marineschule A“ im Gegensatz zur „Marineschule B“ ([Deckoffizierschule](#) in Kiel) – nach Kiel in die Wik zu verlegen. Bei der im März vorgesehenen Abstimmung hätte ja Flensburg an Dänemark verlorengehen können. Dem glaubte man, vorbeugen zu müssen.

Das Abstimmungsergebnis vom 14. März 1920 machte aber diese Überlegungen gegenstandslos. Flensburg blieb [deutsch](#). Die [Zone I](#) jedoch, das nördlich der heutigen Grenze gelegene dänische Gebiet mit Sonderburg, Apenrade, Hadersleben, ging an Dänemark.

Vor und nach der Abstimmung waren zur Sicherstellung von Ruhe und Ordnung britische und französische Truppen nach Flensburg verlegt worden. Sie kampierten in der Marineschule. Nachdem diese wieder abgezogen waren, nahm die Schule unter Leitung des damaligen Direktors, des Fregattenkapitäns Sachsse, ab Juni 1920 des Fregattenkapitäns Tillessen, langsam wieder den Betrieb auf. Es waren wieder Offizieranwärter in Mürwik. –

In den folgenden Jahren, besonders ab 1935, wurde die Schule baulich stark erweitert. Es kamen hinzu:

- 1937 die [Sportschule](#) mit einem zusätzlichen Sportplatz und der Reitstall, der heute in ziviler Hand ist (vorher wurde in einer Halle im heutigen Stützpunktgelände geritten).
- 1938 Ein Gasreizraum und das Maschinenübungsgelände in dem die Ingenieur- und Waffenoffizieranwärter ihren Werkstättenlehrgang absolvierten. Auch wurde der Bootshafen in diesem Jahr um das doppelte nach Norden hin erweitert und an ihm anschließend eine [Freibadeanstalt](#) gebaut. Unweit des Nordflügels entstanden ein Kleinkaliberschießstand und die Baracken des [Trampedach-Lagers](#)^A. In ihm befand sich der Lehrsaal für Luftwaffenkunde, Unterkünfte für Fähnriche und Steuermannspersonal und die Kleiderkammer der Marineschule.
- 1939 wurde zudem für die Ingenieur-, Verwaltungs- und Waffenoffizieranwärter, die im ersten Jahre ihrer Ausbildung einen Werkstätten- bzw. Verwaltungslehrgang zu absolvieren hatten (die See- und Sanitätsoffizieranwärter waren währenddessen auf den Segelschulschiffen), gegenüber der Sportschule, jenseits der Straße, das „[Memellager](#)“ errichtet. Es hieß später „Heinz-Krey-Lager“ nach dem mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten Leutnant (Ing.) Heinz Krey von der Crew Dez. 1939. Dieser fiel am 23.5.1943 als Leitender Ingenieur von [U 752](#), als er sein schwergebombtes Boot selbst versenkte und es so dem Zugriff des Feindes entzog.

Das Lager ist in den 50er Jahren abgerissen worden. Mit Hilfe einer wohlmeinenden Flensburger Stadträtin gelang es mir, den Namen „Heinz Krey“ zu erhalten. In einer an das ehemalige Lager angrenzenden Wohnsiedlung gibt es heute die „Heinz-Krey-Straße“ und den „Heinz-Krey-Hof“, an dem von 1962 bis 1963 mein Pendant, der erste amerikanische Austauschoffizier, Lieutenant Commander King W. Pfeiffer, wohnte.

Gegen Ende des Jahres 1937, als Konteradmiral [Schmundt](#) Kommandeur der Marineschule war, fanden zwei Statuen, bronzene Jünglinge („[Der Kämpfer](#)“, geschaffen von Prof. [Fritz Klimsch](#), und „[Der junge Streiter](#)“, geschaffen von Prof. [Georg Kolbe](#)), im Gelände der Schule Aufstellung: die eine vor dem Haupteingang, die andere vor dem Maschinenübungsgelände. Letztere hat nach dem Kriege ihren Standort in der Stadt Flensburg (in einer kleinen Grünanlage am ZOB) gefunden, die erstere ist nach wie vor ein beliebtes Amüsiermittel der

^A Fregattenkapitän Claus Trampedach war bis 1939 Fähnrichsoffizier an der Marineschule gewesen. Er fiel am 22. Februar 1940 als Kommandant des Zerstörers „[Max Schultz](#)“ in der Nordsee. Ich setzte ihm 1959 mit der ersten Reserveoffizieranwärter-Crew einen Gedenkstein, um auf diese Weise den Namen des Lagers zu erhalten.

Offizieranwärter. Vor kurzem hatte man sie mal wieder angezogen, diesmal mit Toilettenpapier. Diejenigen, die meinen, das sei ein neuer Einfall, irren.

Etwa zur gleichen Zeit mit den Statuen wurde auch der Rundbrunnen am Tor gesetzt. Dieses Objekt geht auf einen generellen Befehl des [Reichskriegsministers](#) zurück, der angeordnet hatte, daß die Gebäude der [Wehrmacht](#) mit einem steinernen Hoheitsadler zu versehen seien. Da sich der Eingang der Marineschule wenig für die Anbringung eines solchen eignete, kam man auf den Gedanken, den Brunnen aufzustellen, der auf in der Mitte stehendem Steinblock den befohlenen Hoheitsadler trug. Der Brunnen steht noch, der Adler fiel der Entnazifizierung zum Opfer. –

Die Ausbildung im 2. Weltkrieg

Der [Krieg](#) bedingte naturgemäß auch eine Änderung des Ausbildungsablaufes. Wie bereits in den Jahren vorher traten die Anwärter aller Laufbahnen bei der 7. Schiffsstammabteilung in Stralsund ([Dänholm](#)) ein, wo sie ihre militärische Grundausbildung absolvierten.

Die Kommandierung an Bord der Segelschulschiffe^A „[Gorch Fock](#)“, „[Horst Wessel](#)“, „[Albert Leo Schlageter](#)“ und die sonst üblichen großen Auslandsreisen mit dem Kreuzer „[Emden](#)“ bzw. den Linienschiffen „[Schlesien](#)“ und „[Schleswig-Holstein](#)“ entfielen.

Die Anwärter einiger Jahrgänge erhielten ihre Bordausbildung (in den ersten beiden Kriegsjahren) fast ausschließlich auf Kleinbooten (einschl. [U-Booten](#)), da die eigentlichen Schulschiffe bereits durch den jeweiligen Vorjahrgang belegt waren.

In den folgenden Jahren waren die Jahrgänge auf fast allen großen und mittleren Schiffen der [Flotte](#) zur Bordausbildung in kleinen Gruppen eingeschifft, da die oben genannten Schulschiffe allein nicht genügend Raum hatten, um die in wachsender Zahl eintretenden Anwärter aufzunehmen.

Ab 1944 erfolgte die seemännische Grundausbildung beim „Ausbildungsverband Flotte“, einem Geschwader großer Schiffe, das in Gotenhafen stationiert war und im Endkampf Ostpreußens und Kurlands häufig zur Beschießung feindlicher Stellungen und zum Rücktransport von Flüchtlingen eingesetzt wurde.

Diesem Verband gehörten u.a. folgende Schiffe an: Schwere Kreuzer „[Admiral Hipper](#)“, „[Prinz Eugen](#)“, „[Lützow](#)“, Kreuzer „[Emden](#)“, „[Leipzig](#)“, Linienschiffe „[Schlesien](#)“, „[Schleswig-Holstein](#)“. –

Die Ausbildungszeit der Kriegsjahrgänge betrug – soweit diese noch zu Offizieren befördert wurden – im Mittel 2 Jahre und 5 Monate.

Während des 2. Weltkrieges (beginnend mit der Crew Okt. 1939) traten rund 12.700 Seeoffizieranwärter in die [Kriegsmarine](#) ein.^B –

Ab Jahrgang 1940 sah der Ausbildungsgang – ungeachtet kleiner Unterschiede – wie folgt aus:

Inf. Grundausbildung	4 Monate
Borddiebst (auf Schulschiffen oder anderen Schiffen der Flotte)	6-8 Monate
Marineschule	6 Monate
Borddiebst und Kurse	<u>12-14 Monate</u>
	zusammen etwa
	<u>28-30 Monate</u>

^A Jahrgang Dez. 1939 tat 2 Monate Dienst auf den Segelschulschiffen. Diese lagen aber vor Möltenort (Kieler Förde) zu Anker.

^B Die Zahlen der Seeoffizieranwärter der Jahrgänge ab April 1943 waren nur ungenau zu ermitteln, insbesondere auch deshalb, weil sich in den einzelnen Jahrgängen in zunehmender Zahl Reserve-Seeoffizieranwärter befanden.

Unterricht bei der Marineschule wurde für aktive Seeoffizieranwärter in folgenden Fächern erteilt:

<i>Fach</i>	<i>Zahl der Wochenstunden</i>		
	vor April 1943	ab April 1943	ab Oktober 1944
Navigation	11	11	11
takt. Navigation	4	4	4
Nav. Arb. Stunde	2	2	2
Seetaktik	4	2	2
Nachrichtenwesen	4	4	2
Dienstkenntnis (Kp.Chef) u. nat. pol. Unterricht	2	2	2
Dienstkenntnis (G.O.)	2	2	2
Luftwaffenkunde	2	2	1
Artillerie	2	1	1
Sperrwesen	-	1	1
Seekriegsgeschichte	1	2	2
Seemannschaft	1	1	1
Bootsdienst	5	5	4
Sport	4	4	4
Arbeitsstunde	2	2	1
Komp. Dienst	4	4	9
Kriegsschiffs-Erkennungsdienst	-	1	1
insgesamt	50	50	50

Unterricht : Montag – Freitag 7.30 – 12.20 Uhr, 14.30 – 18.30 Uhr (9 Stunden)

Sonnabend 7.30 – 12.20 Uhr (5 Stunden)

Ab Herbst 1941 erhielten auch Reserveoffizieranwärter (R.O.A) ihre wissenschaftliche Ausbildung bei der [Marineschule Mürwik](#). Während diese R.O.A. zunächst geschlossen in einer Kompanie – wegen des abweichenden Lehrplanes – zusammengefaßt waren, wurden sie später gemeinsam mit den aktiven Seeoffizieranwärtern – ohne Unterschied im Lehrplan – ausgebildet.

1941/42 sah der Lehrplan der R.O.A. bei der Marineschule Mürwik (Memellager) wie folgt aus (man vergleiche mit dem Lehrplan der aktiven Seeoffizieranwärter):

<i>Fach</i>	<i>Zahl der Wochenstunden</i>
Navigation	11
Prakt. Navigation	4
Dienstkenntnis und nat.pol. Unterricht	2 (Kp.Chef)
Exerzierdienst	12
Sport	4
Bootsdienst	5
Nachrichtenwesen	3
Dienstkenntnis	1 (G.O.)
Luftwaffenkunde	1
Seetaktik	4
Arbeitsstunde	2
Seemannschaft	1
insgesamt	50

Vermerk: Montag – Freitag je 9 Stunden (5 vormittags, 4 nachmittags)

Sonnabend 5 Stunden (vormittags)

Marinekriegsschule Mürwik mit zwei Abteilungen

Die bei jeder Einstellung zunehmende Zahl von Offizieranwärtern hatte im Jahre 1942 zur Folge, daß die Marinekriegsschule Mürwik^A für die Unterbringung, Lehrsäle etc. nicht mehr ausreichte. Ab Oktober dieses Jahres wurden daher die Anlagen der Unteroffizierlehrabteilung [Glücksburg](#) zunächst teilweise, ab 1944 ganz mit in den Betrieb der Marineschule einbezogen.

Die M.K.S. gliederte sich nun in zwei Abteilungen, wie folgt:

Kommandeur	
1. Abteilung (Mürwik)	2. Abteilung (Glücksburg)
4 Kompanien	ab Okt. 1942 2 Komp.
ab April 1944 5 Kompanien	ab April 1943 4 Komp.
	ab April 1944 5 Komp.

Hinzu kam als 3. Abteilung das „[Heinz-Krey-Lager](#)“ (früheres Memellager), in dem Anwärter der Ingenieur-, Waffen- und Verwaltungslaufbahn ihren Werkstätten- bzw. Verwaltungslehrgang absolvierten.

Die Marinekriegsschule Schleswig

Wie früher festgestellt, hatten die Lehrgänge bei der Marinekriegsschule eine Länge von 6 Monaten, was bedeutete, daß pro Jahr 2 Jahrgänge dort ausgebildet werden konnten. Als nun aber ab 1943 vierteljährlich Einstellungen von Offizieranwärtern erfolgten, ergab sich die Notwendigkeit – zur Erhaltung der 6-monatigen Ausbildung – eine weitere Ausbildungsstätte zu eröffnen.

Dieses geschah im Februar 1944 in Schleswig, wo die Anlagen des Fliegerhorstes zur „Marineschule“ wurden.

Kommandeur der Schule bis zum Kriegsende war Konteradmiral [Ehrhardt](#). Ihm unterstanden zwei Abteilungen (zu je 4 Kompanien), die von Fregattenkapitän Wiebe und Korvettenkapitän Schultze geführt wurden.

Das Ende in Mürwik 1945

Gegen Ende des Krieges, als nahezu das gesamte Reichsgebiet von den Alliierten besetzt worden war, geriet unversehens die noch im unbesetzten Gebiet liegende Marineschule in den Mittelpunkt der Ereignisse um die Kapitulation der deutschen [Wehrmacht](#).

Am 30. April 1945 hatte [Adolf Hitler](#) in der Reichskanzlei zu Berlin Selbstmord begangen. Zuvor hatte er den Großadmiral [Dönitz](#), der seit Januar 1943 Oberbefehlshaber der Kriegsmarine war, testamentarisch zu seinem Nachfolger ernannt. Diese Nachricht erreichte den Großadmiral am 30. April in [Plön](#), wo er sich in der jetzigen Marine-Unteroffizierschule mit Teilen seines Stabes aufhielt.

Wegen des Heranrückens der Alliierten schien eine Verlegung des Hauptquartiers von Plön an einen anderen Ort ratsam. Dönitz wählte Flensburg, und zwar die [Marineschule](#), die inzwischen provisorisches Lazarett geworden war und über 800 Verwundete aus dem Osten aufgenommen hatte.

In der Nacht vom 2. zum 3. Mai 1945 traf der Großadmiral in Flensburg ein. Als Dienstgebäude benutzte er mit den restlichen Mitgliedern der Reichsregierung den östlichen Flügel der Sportschule, in dem seit 1942 Kommandeur und Stab der Marineschule ihren Sitz hatten.

^A 1942 wurde die „Marineschule Mürwik“ in „Marinekriegsschule Mürwik“ umbenannt.

Hier in der Sportschule wurde der Entschluß zur [Kapitulation](#) gefaßt. Hier wurden auch am 23. Mai morgens die Reichsregierung und der Stab des [Oberkommandos der Wehrmacht](#) durch die 11. britische Panzerdivision unter unwürdigen Umständen verhaftet.

Ich habe einiges davon miterlebt, da ich mit meiner Familie nur einige hundert Schritte von der Sportschule entfernt wohnte.

Dem Großadmiral und dem Generaladmiral [von Friedeburg](#), dem letzten Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, sowie Generaloberst [Jodl](#) wurde ihre Gefangennahme an Bord des Hapagschiffes „[Patria](#)“, das im Hafen des heutigen Stützpunktes Flensburg als Wohnschiff lag, durch den britischen Generalmajor Rocks bekanntgegeben.

Von [Mürwik](#) aus gingen der Großadmiral, seine Regierungsmitglieder und viele andere nach [Bad Mondorf](#) (Luxemburg) in die Gefangenschaft.

In jenen hektischen Tagen vollzog sich auch das Schicksal des letzten Kommandeurs der Marinekriegsschule, der bis zum März 1945 auch mein Kommandeur war.

Kapitän zur See [Wolfgang Lüth](#), Träger der höchsten Tapferkeitsauszeichnung und jüngster Kapitän zur See der Kriegsmarine, wurde am 14. Mai das Opfer eines tragischen Unglücksfalles. Im Wäldchen zwischen Hauptgebäude und Sportschule, nahe dem dortigen Sportplatz, traf ihn in der Nacht vom 13. auf den 14. Mai die Kugel eines jungen deutschen Wachpostens, der dort, seiner Wachvorschrift folgend, Dienst tat. Lüth befand sich auf dem Wege von der Sportschule zum Kommandeurshaus. Seit Wochen ohne ausreichenden Schlaf, überarbeitet und müde, überhörte er wohl den Haltruf des Postens, der von seiner Waffe Gebrauch machte, ohne zu sehen oder auch nur zu ahnen, wer sich ihm näherte.

Ich hatte noch am 13. Mai nachmittags mit Lüth im Säulengang der Marineschule vor meinem jetzigen Dienstzimmer gesprochen und ihn gebeten, den fünf Familien meines Hauses^A ein Notquartier zur Verfügung zu stellen. Wir waren an jenem Tage als erste von den Engländern mit Sack und Pack auf die Straße gesetzt worden, weil man das Haus, das dem Regierungssitz am nächsten lag, brauchte; das ließ jedenfalls ein englischer Hauptmann durchblicken. Offenbar irrte er, denn das Haus wurde nie von seinen Landsleuten benutzt und stand elf Monate leer.

Das letzte Gespräch mit Wolfgang Lüth, der meiner Frau und mir zu Anfang 1945 privat sehr geholfen hatte und dem ich zugetan war, ist mir noch heute lebhaft in Erinnerung. Bleich, mit eingefallenen Wangen und tiefliegenden Augen stand er vor mir, seiner Art entsprechend zur sofortigen Hilfe bereit. Innerhalb von einer Stunde hatten wir unser Notquartier. Als ich am nächsten Morgen zu Fuß an der Sportschule vorbei in Richtung Solitude zu meinem Minenräumboot ging, erzählte mir jemand, daß Lüth tot sei. Ich konnte es nicht glauben.

Er ruht gemeinsam mit dem Generaladmiral von Friedeburg, der sich am 23. Mai der Gefangenschaft durch den Freitod entzog, auf dem [Adelbyer Friedhof](#), wenige Kilometer von seiner Marineschule entfernt.

So endete der 2. Abschnitt im Leben der Marineschule Mürwik. Wieder waren die Offizieranwärter gegangen. Doch fand das Haus bald wieder eine Bestimmung. Im Nordflügel zog eine Zollschule ein, der Südflügel wurde zur [Pädagogischen Hochschule](#). Auf dem Nordhof, wo ich als Fähnrich jeden Mittag gemustert worden war, bauten später meine Kinder mit mir ihren ersten Schneemann.

^A Anmerkung des Herausgebers Peter Godzik: Gemeint ist das Haus Twedterholz 3, in dessen Dachgeschoß meine Familie und ich nach der Geburt meiner Schwester Karin im Herbst 1947 einzogen. Dort begegnete ich u.a. den Familien [Peter](#) und [Ruhfus](#), die wieder in das Haus zurückgekehrt waren.

Ausklang

Die für Deutschland ungünstige Entwicklung des Krieges brachte etwa ab Ende Januar 1945 die bis dahin noch konsequent durchgeführte Offizieranwärterausbildung mehr und mehr zum Erliegen. Die in der Bordausbildung befindlichen Jahrgänge (Juli 1944, Okt. 1944) standen mit ihren Schiffen im Fronteinsatz. Ein Teil der Anwärter war im [Heer](#) bzw. in Marinelandverbänden eingesetzt.

Die Fähnriche bzw. Kadetten, die sich bei den Marinekriegsschulen befanden, waren teilweise ab Februar 1945 dem Heer zugeteilt worden, die restlichen verblieben zunächst noch bei den Schulen, wurden aber auch für den Endkampf bereit gehalten.

Nach Einstellung der Kampfhandlungen (ab 5.5. im Nordraum, ab 9.5. an allen Fronten) rückten sie zumeist in Sammellager, wo Zug um Zug die Entlassung erfolgte. –

Die Marine hörte auf zu bestehen.

In fast 100-jähriger Geschichte (von 1848 bis 1945) waren rund 22.200 Seeoffizieranwärter in die [preußische Marine](#), in die des [Norddeutschen Bundes](#), in die [kaiserliche](#) sowie in die [Reichs-](#) und [Kriegsmarine](#) eingetreten.^A Von 1919 bis 1945 traten zusätzlich rund 7.000 Anwärter der Ing.-, Waffen-, Verwaltungs- und Sanitätsoffizier-Laufbahn in die Marine ein.

Viele von ihnen gaben in Kriegs- und Friedenszeiten ihr Leben für Vaterland und Beruf. Sie sind der unvergessene Wegzoll unserer Geschichte. Möchten ihre Pflichterfüllung, ihre Treue zur Heimat, ihre Liebe zum Beruf auf jene Nachfolger in der [Bundesmarine](#) übergehen, über die ich im nächsten Kapitel sprechen will.

Der Wiederbeginn 1956

Niemand dachte in den hektischen Tagen von 1945 daran, daß das von [Tirpitz](#) geplante Haus an der Förde noch einmal Offizieranwärter aufnehmen würde. Ein solcher Gedanke wäre absurd gewesen. Die politische Entwicklung nach dem Kriege mit dem [Ost-West-Konflikt](#) schuf aber schnell neue Ausgangspunkte. Die [Bundeswehr](#) und mit ihr die [Bundesmarine](#) als Teil der [NATO](#) wurden geschaffen.

Ab November 1955 gab es wieder deutsche Soldaten.

Mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 17 – Marine – des [Bundesministers für Verteidigung](#) vom 25. April 1956 wurde der Aufbau einer Marineschule, der „Marine-Akademie“ in Kiel-Holtenau, befohlen.

Er begann am 15. Mai in den Anlagen des ehemaligen Seefliegerhorstes der Kriegsmarine unter der Leitung des Korvettenkapitäns [Otto Schuhart](#), der vor 1945 Kommandeur der 1. Abteilung der Marinekriegsschule Mürwik gewesen war.

Als erste Aufgabe war der Marine-Akademie die Durchführung von Einweisungslehrgängen der einberufenen Offiziere der neuen Bundesmarine übertragen. Diese Lehrgänge begannen am 23. Mai 1956 unter der Leitung von Kapitänleutnant Rolf Güth, meinem Freund und Crewkameraden.

Am 29. Juni übernahm Kapitän zur See Freiherr von Wangenheim das Kommando über die Akademie, die aber schon am 5. Juli in „Marineschule“ umbenannt wurde. Vom 3. bis 6. August erfolgte die von vornherein vorgesehene Verlegung der Schule nach Mürwik, zunächst in die Gebäude der heutigen Fernmeldeschule. In den folgenden Monaten trafen Zug um Zug die Offiziere des Stabes, die Ausbildungs- und Lehroffiziere ein.

^A Siehe [Anlage 10](#), Seite 162

Inzwischen wurde der Nordflügel der Schule, den die Zollverwaltung geräumt hatte (im Südflügel blieb noch bis zum Dezember 1958 die [Pädagogische Hochschule](#)), vom Landesbauamt unter Aufsicht von Herrn Kendzia äußerlich und innerlich in großzügiger Weise wieder hergerichtet, so daß am 1. November 1956 wieder Offizieranwärter ihren Einzug halten konnten.

Am 8. November 1956 fand schließlich die feierliche Eröffnung der [Schule](#) durch den Leiter der Abteilung VII des Verteidigungsministeriums, Vizeadmiral [Friedrich Ruge](#), statt, nachdem am 1. November die erste Crew von Seeoffizieranwärtern in Stärke von 81 Fähnrichen, von denen 30 noch in der Kriegsmarine gedient hatten, eingetroffen war. Sie bildeten die 1. Fähnrichsabteilung unter Korvettenkapitän [Horst von Schroeter](#).

Einige Monate später (am 27.2.1957) empfingen diese Fähnriche im Fackelschein ihren aus Bonn zurückkehrenden, zum Flottillenadmiral beförderten Kommandeur.

Der Kreis hatte sich geschlossen. –

Bald darauf – am 29. März 1957 – traf nach dreimonatiger Grundausbildung in der Lehrkompanie Wilhelmshaven, zweimonatigem Technologischen Lehrgang in Bremerhaven und sechsmonatiger seemännischer Ausbildung beim [Schulgeschwader](#), das aus ehemaligen Schiffen des Bundesgrenzschutzes gebildet worden war, der zweite Seeoffizieranwärterjahrgang – die Crew V/56 – in Mürwik ein. Es meldeten sich 3 Fähnriche und 58 Seekadetten mit bunten Schultüten zur Stelle, wie sie die ABC-Schüler von ihrer Mutti zu erhalten pflegen. Dazu trugen die jungen Herren ein Schild mit sich, das die sinnige Aufschrift trug: „Mein 1. Schulgang“. Ich habe diesen Jahrgang in der Marineschule geführt.

Wenige Tage danach – am 1. April – besuchte Bundesverteidigungsminister [Strauß](#) anlässlich der Beförderung der Crew I/56 zum Leutnant, der Crew V/56 zum Fähnrich die Marineschule.

In einem wohlorganisierten Bierabend im Remter, der unter dem Motto „Odysseus in Mürwik“ stand, wurde der Minister in vorgerückter Stunde zum [Obermaaten](#) h.c. der Marine ernannt.

Beeindruckt von der Schule und dem fröhlichen Leben in ihr, sagte der Minister dem Kommandeur beim Abschied diese Worte: „Herr Admiral, mit dieser Jugend werden wir es schaffen.“^A

Seeoffizieranwärterausbildung in der Bundesmarine

Der erste Jahrgang

Die ersten Soldaten der neuen Wehr wurden am 1. November 1955 in Bonn in der alten Kaserne an der Argelanderstraße in die [Bundeswehr](#) eingestellt. Der kurz zuvor ernannte Bundesminister für Verteidigung, [Theodor Blank](#), überreichte ihnen mit Handschlag ihre Ernennungsurkunden.

Unter den damals eingestellten Soldaten befanden sich der Chef der Marinelehrkompanie, Korvettenkapitän Reschke, und seine drei Zugoffiziere, die Kapitänleutnante Kranich, Löhl und Elf. Während Reschke aus dem Zivilleben kam, kamen die Zugoffiziere aus der [Labor Service Unit B](#) der U.S.-Navy in Bremerhaven, wo sie bis dahin Kommandanten von Minensuchbooten gewesen waren. Ich hatte sie als Personaloffizier der Einheit in Vorschlag gebracht.

Die Marinelehrkompanie, in Wilhelmshaven-[Ebkeriege](#) stationiert, war Ausgangspunkt der Ausbildung der [Bundesmarine](#). Sie nahm auch die ersten Seeoffizieranwärter der neuen Marine auf. Diese traten – knapp 50 Mann stark – am 2. Januar 1956 in Wilhelmshaven ein und

^A Siehe auch die Rede des Kardinals Wendel am 4. Juli 1957 in der Marineschule Mürwik, [Anlage 16](#), Seite 175

begannen ihren Dienst – die Grundausbildung – am folgenden Tage. Sie bildeten den 3. Zug der Lehrkompanie unter Kapitänleutnant Elf. Der erste Zug (unter Kptlt. Kranich) umfaßte gediente Mannschaften, der zweite (unter Kptlt. Löhrl) ungediente Mannschaften. Der größere Teil der Korporäle kam – wie die Zugoffiziere – aus der Labor Service Unit B in Bremerhaven.

Die militärische Grundausbildung in Wilhelmshaven dauerte vier Monate. Sie war mit Anfangsschwierigkeiten belastet, doch wurde sie von Vorgesetzten und Offizieranwärtern mit außerordentlichem Schwung durchgeführt. Die Crew hat von dem frischen Geist lange gezehrt. Der Zugoffizier, eine rheinländische Frohnatur, ist allen in guter Erinnerung geblieben.

Nach der Grundausbildung wurden die Offizieranwärter auf „[Eider](#)“ und „[Trave](#)“ eingeschifft, die im Mai und Juni noch Teil des [Bundesgrenzschutzes](#) waren, aber am 1. Juli mit der Übernahme des [Seegrenzschutzes](#) Schiffe der Bundesmarine wurden. Auf ihnen wurde in Ost- und Nordsee die seemännische Grundausbildung durchgeführt. Sie dauerte knapp vier Monate.

Während dieser Zeit waren elf Offizieranwärter des Bundesgrenzschutzes zur Crew hinzugestoßen (1. Juli).

Der September und Oktober sah die Offizieranwärter im Technologischen Lehrgang in Bremerhaven. Mit ihm wurde ein Ausbildungsabschnitt in die Seeoffizieranwärterausbildung eingeführt, den es bisher nicht gegeben hatte. Dieses war nötig, da es jetzt nur noch *eine* Laufbahn für Offizieranwärter – nach Art des Line Officer in der U.S. Navy – gab, nämlich die Seeoffizierlaufbahn. Jeder mußte nun „alles“ lernen.

Was früher die Domäne der Ingenieurkadetten gewesen war, die Schiffstechnik, oder der Waffenkadetten, die Waffenanlagen, das war nun zusätzlich Lehrstoff für den Seeoffizieranwärter geworden.

Ich habe schon im [Kapitel](#) über die Bordausbildung in der Bundesmarine (S. 84) auf diesen Umstand hingewiesen, der den Ausbildungsgang des Offizieranwärters nicht leichter gemacht hat.

So sollte dieser Technologische Lehrgang, der später in Technischer Grundlehrgang umbenannt wurde, auf dem Gebiet der marineeigentümlichen Technik Grundkenntnisse vermitteln, die das Verständnis des Offizieranwärters für das Schiff und seine komplizierten technischen Anlagen förderte. In den ersten Jahren war in ihm auch noch handwerkliche Arbeit am Material vorgesehen.

Der Lehrgang ist von den Offizieranwärtern bis heute hin sehr unterschiedlich beurteilt worden, was letztlich seinen Grund darin hat, daß auch im Zeitalter der Technik nicht jeder eine natürliche Neigung zur Technik hat. Mir erging es unter einfacheren Verhältnisse vor dreißig Jahren nicht anders.

Dieser Technische Grundlehrgang wird ab 1970 in der bisherigen Form aus dem Ausbildungsgang verschwinden, ohne daß dadurch die Technik im Lehrstoff zu kurz käme. In einem neuen Lehrfach „Schiff und Schiffsbetrieb“ soll der Offizieranwärter künftig an der Marineschule Mürwik in die Grundlagen des Schiffes und seiner Technik eingeführt werden.

Zurück zur Crew I/56. Während diese sich in [Bremerhaven](#) strebend bemühte, traten im September in [Wilhelmshaven](#) zusätzlich 30 gediente Offizieranwärter ihren Dienst an. Nach zweimonatiger Grundausbildung vereinigten sich diese mit der Crew in [Mürwik](#), die nun 81 Kadetten und Fähnriche zur See zählte.

Dort begann am 1. November 1956 der erste Fähnrichslehrgang der Bundesmarine. Er dauerte zehn Monate und endete im August 1957 mit der Seeoffizierhauptprüfung.^A

^A Lehrplan, siehe [Anlage 13](#), Seite 169

Am 1. Januar 1957 war die Crew – soweit noch nicht befördert – zum Fähnrich zur See, am 1. April, nach 15-monatiger Dienstzeit, zum Leutnant zur See befördert worden. Diese schnelle Beförderung, die zudem noch vor der Seeoffizierhauptprüfung stattfand, ist einmalig geblieben. Die Zeit bis zur Beförderung zum Offizier erhöhte sich schon bei der folgenden Crew auf 23 Monate, ab Crew IV/57 auf 30, dann auf 33 und schließlich in den sechziger Jahren auf 36 Monate.

Nach der Marineschulzeit gingen die Leutnante der ersten Crew vom September bis Dezember 1957 in die [Flotte](#), wo sie – wegen der noch kleinen Zahl an Schiffen – an manchen Stellen in Haufen auftraten, was nicht ideal war, aber sich unter den gegebenen Umständen nicht ändern ließ.

Das Jahr 1958 – das dritte der Ausbildung – stand ganz im Zeichen von Lehrgängen:

Technische Marineschule	6 Monate
Artillerie- bzw. Unterwasserwaffenlehrgang	3 Monate
Fernmelde- und Ortungslehrgang	3 Monate.

Die Ausbildung endete schließlich nach drei vollen Jahren im Dezember 1958.

Die folgenden Jahrgänge

Der Crew I/56, deren Werdegang vorstehend geschildert wurde, folgten noch im gleichen Jahr zwei weitere Jahrgänge, die Crews V/56 und IX/56. Erstere umfaßte 64 Fähnriche und Seekadetten, von denen acht bereits in der Kriegsmarine gedient hatten und drei vom Jahrgang I/56 zurückgestellt worden waren, die letztere 39 Seekadetten.

Im Jahre 1957 wurden zwei Jahrgänge eingestellt: die Crew IV/57, die mit 3 Fähnrichen, 103 Seekadetten und 3 Gefreiten die bis dahin stärkste war, und die Crew X/57, die – wie alle Herbstcrews – zahlenmäßig klein war.

Mit der HerbstEinstellung kam man den Bayern entgegen, die – im Gegensatz zu allen anderen Bundesländern – erst im Sommer ihr Abitur machten. Die Einstellung von zwei Jahrgängen pro Jahr ist bis einschließlich 1967 üblich gewesen. Ab 1968 erübrigt der einheitliche Abiturtermin eine zweifache Einstellung. Die Offizieranwärter treten nun in *einem* Jahrgang jeweils im Oktober ein.

Der Ausbildungsgang der vorstehend genannten Jahrgänge hatte sich gegenüber dem der Crew I/56 leicht geändert, wie die folgende Gegenüberstellung zeigen mag:

<i>(in Monaten)</i>	Crew I/56	Crew V/56	Crew IV/57
Grundausbildung	4	3	3
Schulgeschwader	4 ^A		
Technologischer Lehrgang	2	2	3
Schulgeschwader		6 ^B	6 ^C
Marineschule Mürwik	10	11	12
Flotte	4	5	2
<i>Beförderung zum Leutnant z.S. nach</i>	<i>15</i>	<i>23</i>	<i>30</i>
Schiffstechn. Lehrgang (TMS I Kiel)	6	4	6
Waffenlehrgang (A-Lehrgang)	3	2	2
Fernmelde- u. Ortungslehrgang	3	3	3
	36 Monate	36 Monate	37 Monate

^A Keine Auslandsreise

^B Auslandsreise nach Ostende und Brest

^C Auslandsreise in zwei Törns: 1. Törn: Cherbourg, Rotterdam; 2. Törn: Belfast, Le Havre

Offizieranwärter für die Seeluftstreitkräfte (1973 nachgetragen)

Die Luftfahrzeugführer und Beobachter der Seeluftstreitkräfte haben eine Vielzahl unterschiedlicher Ausbildungsgänge durchlaufen.

Beim Aufbau der Marine 1956 galt es zunächst, möglichst schnell fliegendes Personal auszubilden. Ausbildungsstätten boten sich am Anfang des Aufbaus nur im Ausland an. Erst ab 1957 konnten auch deutsche Ausbildungsstellen benutzt werden.

Die ersten Offizieranwärter der Marine wurden bei der U.S. Navy in der [Marinefliegerschule Pensacola](#)/Florida ausgebildet

Drei verschiedene Kategorien von Offizieranwärtern und Offizieren wurden in den Jahren 1956 und 1957 zur US-Ausbildung geschickt:

– 29 Offizieranwärter

nach Abschluß der militärischen Grundausbildung oder nach Abschluß des Technologischen Lehrgangs. Einige wurden zusätzlich aus der Bordausbildung zur fliegerischen Ausbildung in den USA abberufen.

Folgende Offizieranwärter-Crews wurden erfaßt:

Crew I/56: 10 Offizieranwärter (Dienstantritt in Pensacola am 19. März 1956)

Crew V/56: 13 Offizieranwärter

Crew IX/56: 6 Offizieranwärter (Dienstantritt in den USA zwischen Oktober 1956 und April 1957).

(Die in den USA ausgebildeten Offizieranwärter holten die ihnen vorenthaltene Marineoffiziersausbildung im Winterhalbjahr 1958/59 und 1959/60 an der Marineschule Mürwik nach. Ich hatte den Vorzug, einer ihrer Lehrer zu sein – und es *war* ein Vorzug, denn die Zusammenarbeit mit diesem Kreis war ausgezeichnet.)

– Etwa 20 Offiziere, die schon als Offiziere oder Fähnriche in der Kriegsmarine gedient hatten, aber über keine fliegerische Ausbildung verfügten.

– Etwa 20 Offiziere, die bereits in der Kriegsmarine fliegerisch eingesetzt waren und die eine 12 monatige Refresher-Ausbildung in den USA erhielten. Dieser Gruppe gehörten Offiziere der Crews 29 bis Dezember 39 an.

Zu Anfang des Jahres 1958 wurden 15 Offiziere und Offizieranwärter zur fliegerischen Ausbildung zur [Royal Air Force](#) (Großbritannien) kommandiert. Von diesen gehörten 7 der Crew IV/57, 8 den Crews I/56, V/56 und IX/56 an.

Im Jahre 1957 begann aber auch die fliegerische Ausbildung an Schulen in Deutschland. Sie wurde zunächst noch von der [U.S. Air Force](#) ausgeführt, ging aber mit der Zeit in deutsche Hände über.

Zunächst wurden nur *Flugzeugführer für Propellerflugzeuge* ausgebildet. Es handelte sich bei diesem Personenkreis um Offiziere und Offizieranwärter der ehemaligen Kriegsmarine und einige Offiziere der Crews I/56, V/56 und IX/56, die ihre Offiziersausbildung in der deutschen Marine abgeschlossen hatten. Auch einige „Refresher“ waren dabei.

Im Herbst 1958 lief die fliegerische Ausbildung für Marineangehörige voll in Deutschland an, auch für *Strahlflugzeugführer*. Letztere wurden in [Landsberg am Lech](#) und in [Fürstentfeldbruck](#) beim Kommando der Schulen der deutschen [Luftwaffe](#) ausgebildet.

Ab 1963 erfolgte aber die Ausbildung wieder in den USA und zwar in einer zentralen Ausbildungsstätte der deutschen Luftwaffe unter Regie der U.S. Air Force. Die *Flugzeugführer-*

anwärter für Strahlflugzeuge sowohl der Luftwaffe als auch der Marine wurden gemeinsam geschult. Zu dieser Entscheidung, nämlich die Ausbildung der beiden Teilstreitkräfte gemeinsam durchzuführen, hat der Flugzeugtyp [F 104](#) wesentlich beigetragen.

Für die *Beobachterausbildung* der fliegenden U-Jagd-Einheiten wurden (wie bei den Flugzeugführern) „Refresher“, ehemalige Offiziere der Kriegsmarine, sowie Offizieranwärter und Offiziere der neuen Marine zur Ausbildung zur Royal Navy und U.S. Navy kommandiert.

Die ersten Lehrgänge für Beobachter fanden bei der Royal Navy Observer School in [Culdrose](#) statt. Der erste Lehrgang bestand ausschließlich aus „Refreshers“ der Crews 38 bis Dez 43. Schon der zweite Lehrgang umfaßte Offiziere der Bundesmarine-Crews.

Vorübergehend wurde auch eine Beobachterausbildung in Deutschland unter Führung der Marinefliegerdivision durchgeführt.

Ab 1961 wurde im Hinblick auf die Umrüstung der U-Jagd-Staffel vom Typ [Fairey Gannet](#) auf [Breguet Atlantique](#) die Beobachterausbildung nach [Pensacola](#)/Florida (U.S. Navy) verlegt. Sie wird dort bis heute (1973) für ca. 6 Offiziere jährlich durchgeführt.

Bis auf Ausnahmen wurden die *Hubschrauberführer* in Deutschland an der Schule der Luftwaffe ausgebildet. Die „Ausnahmen“ erhielten ihre Ausbildung in den Jahren 1956 und 1957 in Pensacola/Florida.

Zeit- und Reserveoffizieranwärter

Das Offizierkorps der deutschen Marine vor 1945 bestand aus Berufsoffizieren. Es wurde im Krieg durch Reserveoffiziere ergänzt.

In der [Bundeswehr](#) sind als dritte Gruppe die Zeitoffiziere hinzugekommen, die – wie das Wort sagt – „auf Zeit“ dienen. Ihre Mindestdienstzeit beträgt in [Heer](#) und [Luftwaffe](#) zwei, in der [Marine](#) vier Jahre, ihre Höchstdienstzeit 15 Jahre. Diese Konzeption bringt es mit sich, daß neben den Berufs- und Reserveoffizieranwärttern auch Zeitoffizieranwärter in der Bundesmarine ausgebildet werden.

Die ersten fünf Jahrgänge der Bundesmarine (Crews I/56 – X/57) bestanden nur aus Berufsoffizieranwärttern. Erst im April 1958 traten neben Berufsoffizieranwärttern auch Zeit- und Reserveoffizieranwärter (die Crew IV/58 ZOA/ROA) in die Marine ein.

Ihre Ausbildung wie auch die der Nachfolger erfolgte getrennt von der der Berufsoffizieranwärter, ähnelte jedoch der der BOA stark. Sie dauerte für Reserveoffizieranwärter 18 Monate, für Zeitoffizieranwärter 24 Monate und endete für erstere mit der Beförderung zum Fähnrich zur See der Reserve, für letztere mit der Beförderung zum Leutnant zur See.

Da sich die Zeitoffizieranwärter in weit überwiegender Zahl nur für vier Jahre verpflichteten (und auch heute noch verpflichten) bedeutete das, daß der Zeitoffizier der Marine für zwei Jahre in der Truppe zur Verfügung stand.

Im einzelnen sah der Ausbildungsgang so aus:

ZOA		ROA
3 Monate	Grundausbildung	3 Monate
3 Monate	Technolog. Lehrgang	3 Monate
6 Monate	Schulschiff	6 Monate
6 Monate	Marineschule	6 Monate ^A
3 Monate	Dienst in der Flotte	
3 Monate	Waffenkursus	
Leutnant zur See		Fähnrich zur See d.R.

^A Lehrplan , siehe [Anlage 14](#), Seite 170

Dienst in der Truppe an Bord
und an Land

Nach weiteren Übungen von
insgesamt 3 Monaten Dauer
Leutnant zur See d.R.

Die Methode, Zeit- und Reserveoffizieranwärter gemeinsam auszubilden, ist nur wenige Jahre
Brauch gewesen. Dann wurde für die ROA-Ausbildung ein neuer Weg eingeschlagen, der
sich nicht mehr an die übliche Berufs- und Zeitoffizieranwärterausbildung anlehnt.

Nachdem – nach Wegfall der Reserveoffizieranwärterausbildung – zunächst noch Zeit- und
Berufsoffizieranwärter weiterhin getrennt ausgebildet worden waren, kam es in den 60er Jah-
ren zu einer Vereinheitlichung beider Ausbildungen, d.h. BOA und ZOA wurden (und werden)
bis zu einem bestimmten Punkt gemeinsam ausgebildet, wie es das nachfolgende Schem-
a zeigen mag:^A

BOA		ZOA
	<i>gemeinsame Ausbildung</i>	
	Militärische Grundausbildung	3 Mon.
	Segelschulschiff „ Gorch Fock “	3 Mon.
	Technischer Grundlehrgang	3 Mon.
	Schulschiff	6 Mon.
	Offizierlehrgang I	6 Mon.
	<i>getrennte Ausbildung</i>	
Offizierlehrgang II (6 Mon.)		Ausbildung Flotte (3 Mon.)
Mil. Fähnr. Lehrgang (1 Mon.)		2 Offizierlehrgänge à (3 Mon.)
Offizierlehrgänge A (9 Mon.)		Truppendienst
Truppendienst		

Nachträge 1973

Das Ausbildungssystem ab 1970

Das vorstehende Schema zeigt im Prinzip den in der Bundesmarine üblichen Ausbildungsweg
auf. Er hat sich im großen und ganzen bewährt, doch erwies sich der im ersten Teil der Aus-
bildung häufige Wechsel der Ausbildungsstätte mehr und mehr als Nachteil. Mit jedem
Wechsel steht ja der Offizieranwärter vor neuen Vorgesetzten, und das ist für die Erziehung
junger Menschen nicht gut. „Erziehung“, richtige, sinnvolle Erziehung, wirkt sich nach mei-
ner Erfahrung positiv auf den Ausbildungserfolg aus – etwa nach dem Grundsatz: Der Erzo-
gene lässt sich leichter ausbilden.

Die Bundeswehr hat sich erst langsam zu dieser Erkenntnis durchringen können. Ich erinnere
mich sehr gut daran, daß im Anfang nur von „Ausbildung“ gesprochen wurde – nur diese
wurde als Aufgabe angesehen –, die „Erziehung“ dagegen glaubte man, nicht zu den Aufga-
ben der Bundeswehr zählen zu sollen. Für diese Auffassung mögen Auswüchse in der Ver-
gangenheit Anlaß gewesen sein.

Ab Januar 1970 wurde der Faktor „Erziehung“ durch Änderung des Ausbildungsganges tat-
sächlich stärker zur Geltung gebracht, indem die Offizieranwärter wesentlich länger in der

^A Stand 1966

Marineschule verblieben als zuvor. Waren die OA in den Jahrzehnten zuvor im Höchstfalle 12 Monate zur Ausbildung in Mürwik gewesen^A, so waren sie nun insgesamt 21 Monate dort.

Der Ausbildungsgang begann (wie bisher) mit der 3 monatigen Grundausbildung im Marineausbildungsbataillon [Glückstadt](#). Anschließend folgte in der Marineschule der 12 monatige Offizierlehrgang I. Während dieses Lehrgangs (etwa zur Halbzeit) absolvierten die OA ihre praktische Bordausbildung auf dem Segelschulschiff „[Gorch Fock](#)“ und nahmen an einem 2 wöchigen Lehrgang der Schiffssicherungslehrgruppe teil. Nach beendetem Offizierlehrgang I gingen die Berufsoffizieranwärter für 6 Monate, die Zeitoffizieranwärter für 3 Monate auf das Schulschiff „[Deutschland](#)“. Dann trennten sich die Wege von BOA und ZOA. Während die ZOA Waffenlehrgänge usw. besuchten, kehrten die BOA zum 9 monatigen Offizierlehrgang II nach Mürwik zurück.

Dieser Lehrgang stellte erhebliche geistige Anforderungen. In Angleichung an die Offizierschulen des Heeres und der Luftwaffe war in ihm der Bildung und Weiterbildung (z.B. in der Pädagogik, Politik, den Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften sowie in den Naturwissenschaften^B) ein breiter Raum gegeben. Seminare wurden eingerichtet, die die Leutnante des Lehrgangs nach eigener Wahl belegen konnten.

Diese Erweiterung des Lehrprogramms führte zur Gründung einer „Wissenschaftlichen Gruppe“, bestehend aus Dozenten, mit einem „Wissenschaftlichen Direktor“ an ihrer Spitze. Erster „Wissenschaftlicher Direktor“ war Herr Hassenpflug, der zuvor Lehrer in den Naturwissenschaften gewesen war und der wohl auf die längste Dienstzeit als Lehrer in der Marineschule Mürwik zurückblicken kann. Nach seiner Pensionierung übernahm Dr. Söchtig, wiederum ein Naturwissenschaftler, die Stelle des Wissenschaftlichen Direktors.

Das vorstehende Ausbildungssystem, häufig als „Akademielösung“ bezeichnet, war von 1970 bis 1973 in Kraft. Soweit ich es beurteilen kann, war es ein Fortschritt und Erfolg. Es wurde mit der Schaffung der [Bundeswehrhochschulen](#) im Herbst 1973 gegenstandslos.^C

„Akademielösung“ (1970 bis 1973)

	Grundausbildung 3 Monate		
	Offizierlehrgang I Marineschule Mürwik 12 Monate (unterbrochen durch 10 Wochen Segelschulschiff)		
	<i>BOA</i>		<i>ZOA</i>
Schulschiff 6 Mon.	noch gemeinsam	Schulschiff 3 Mon.	
		Grundlehrgang Versorgung 6 Wo.	
		Milit. Fähnrichslehrgang 6 Wo.	
Offizierlehrgang II Marineschule 9 Mon.		Offz.Lehrgänge – A – (Waffenlehrgang) 4 Mon.	
Grundlehrgang Versorgung		Ausbildung in der Truppe 5 Mon.	

^A die kaiserlichen Kadetten vor dem 1. Weltkriege bis zu 13 ½ Monaten (6 Wochen Grundausbildung, später 12 Monate Fähnrichslehrgang)

^B Die Naturwissenschaften nahmen 1/3 der z. Vfg. stehenden Unterrichtsstunden in Anspruch. Manche Lehrgangsteilnehmer haben Schwierigkeiten mit der Bewältigung des Lehrstoffes gehabt.

^C Über diese Hochschullösung wird in einem anderen [Kapitel](#) berichtet werden (S. 121).

Milit. Fähnrichslehrgang
je 6 Wo.
Praktikum Flotte
3 Mon.
Offizierlehrgänge – A –
(Schiffstechnik, Führungsdienste, Waffen)
insgesamt 12 Monate

Dienst in Offizierdienstposten
(je nach Dauer der Verpflichtungszeit, für
länger dienende Zeitoffiziere erweiterte Aus-
bildung).

Beförderungen:

zum Gefr. (O.A.)	nach 6 Monaten
zum Seekadett	nach 12 Monaten
zum Fähnrich z.S.	nach 18 Monaten
zum Leutnant z.S.	nach 21 Monaten

Organisation der Marineschule Mürwik 1970-1973

Rechtsberater ^A		Kommandeur Stab	Militärpfarrer ^B	
<u>Lehrgruppe A</u>	<u>Lehrgruppe B</u>	<u>wissenschaftl. Gruppe</u>	<u>Fachgruppen</u>	<u>Schulschiffe</u>
OL II	OL I (12 Mon)	WiDi	Nautik	„ Deutschland “
MAL	FOA	Dozenten	Taktik	„ Gorch Fock “
OL I (6 Mon)	FOB			„ Ruhr “ (bis 1971)
HSO	MAL	zugeteilt	Schiff und	
STOAL		Truppenfachlehrer	Luftfahrzeug	
FOB				
ROA			Sport	
3 Inspektionen	3 Inspektionen		Truppen- fachlehrer	

Erläuterung der Abkürzungen

OL I = Offizierlehrgang I
OL II = Offizierlehrgang II
MAL = Marineauswahllehrgang (Uffz. aus der Truppe, die sich für die Offizierlaufbahn be-
worfen haben oder vorgeschlagen worden sind)
HSO = Handelsschiffoffiziere mit Patent AG (6 Wochen - Lehrgang)
FOB = Offz. Bewerber des Militärfachl. Dienstes (2 Monat - Lehrgänge von 1969-1974)
FOA = Offz. Anwärter des Militärfachl. Dienstes (12 Monat - Lehrgang)
ROA = Reserveoffz. Anwärter
WiDi = Wissenschaftlicher Direktor

Offizieranwärterausbildung und College-System (1969 erstellt)

Im ersten [Kapitel](#) dieser Schrift („In eigener Sache“, S. 7) habe ich von meiner dienstlichen Tätigkeit an den Offizieranwärterschulen Amerikas, [Annapolis](#) und [West Point](#), berichtet. Ich habe diese beiden „Colleges“, dazu auch die Luftwaffenakademie in [Colorado Springs](#), gut kennengelernt. Sie bilden den Offizieranwärter traditionell nach einem anderen System aus als wir. Ihr System ist auch von anderen Marinen wie Brasilien, Portugal, Spanien, Mexiko, Italien – um nur einige zu nennen – übernommen worden.

Während in Preußen/Deutschland – wie diese Schrift zeigt – der Wechsel zwischen Schule und Schiff (oder Land- und Seedienst) die Ausbildung kennzeichnet, bevorzugt Amerika seit

^A zugleich Lehrer für Recht

^B zugleich Dozenten für Ethik

über 125 Jahren^A das [College](#)-System, das die Engländer ins Land brachten und das bis heute den Kern der Nachoberschulausbildung darstellt. Diese militärischen Colleges gleichen in wesentlichen Punkten den zivilen.

Natürlich kommt bei ersteren die militärische Seite hinzu, die es dem „Cadet“ oder „Midshipman“ schwerer macht als den zivilen Gleichaltrigen, doch hat die Angleichung dem amerikanischen Offizieranwärter Vorteile gebracht. So verläßt er sein College, seine Akademie, nicht nur mit dem Offiziersrang ([2nd Lieutenant](#) oder [Ensign](#)), sondern auch mit dem im zivilen College verliehenen „[Bachelor](#)’s Degree“, dem unteren wissenschaftlichen Grad im amerikanischen Universitätssystem. Dieser „Degree“ ebnet dem jungen Offizier auch den Weg ins zivile Leben.

Betrachtet man beide Systeme – das unsrige und das Amerikas – rückschauend, so muß man feststellen, daß beide auf ihre Art erfolgreich waren, und das trotz eines sehr entscheidenden Unterschiedes. Während in unserem System der Offizieranwärter frühzeitig mit Mannschaften und Unteroffizieren in Berührung gebracht wird ([siehe](#) aber die Änderung ab 1970, S. 114), verbringt der College-Teilnehmer seine vierjährige Ausbildung (in manchen Staaten beträgt sie drei Jahre) fast ausschließlich in der Gemeinschaft von Offizieranwärtern, d.h. er kommt wenig mit *dem* Personenkreis in Berührung, den er später führen soll – abgesehen von sehr kurzen „[summer cruises](#)“ oder kurzzeitigem Dienst in der Truppe (West Point).

Dieser Unterschied wird gern von den Gegnern des College-Systems dazu benutzt, unser System als das richtigere und zeitgemäße hinzustellen. Sicher ist ein Vorteil darin zu sehen, daß der Offizieranwärter frühzeitig jene Menschen kennenlernt, die er später führen soll, doch darf dabei nicht übersehen werden, daß ein solch frühzeitiger Kontakt auch Probleme aufwerfen kann.

An Beispielen dafür fehlt es nicht. Als man zu Beginn des 2. Weltkrieges die Offizieranwärter einiger Jahrgänge einzeln oder in kleinen Gruppen auf die Schiffe aller Klassen (besonders Kleinboote) verteilte, wirkte das Ergebnis ernüchternd. Nicht nur die Ausbildung war zu kurz gekommen, sondern vor allem die Erziehung. Dabei war in diesem Falle der Offizieranwärter viel stärker in die Mannschaft „integriert“ worden, als das z.B. auf Schulschiffen mit einer Kadettendivision der Fall war und ist.

Der nicht zu übersehende Vorteil des College-Systems liegt im Erzieherischen. Dort wurde und wird stärker erzogen als in unserem System – und das ist vorteilhaft in einer Zeit, die vieles in Frage stellt und die den jungen Mann eher unsicher als sicher macht. Daß dabei der Anschluß an die Gesellschaft *nicht* verlorengehen muß, beweisen [Annapolis](#), [West Point](#) und [Colorado Springs](#).

Ich glaube, daß sich der erzieherische Vorteil des College-Systems mit unserer Auffassung, daß der Offizieranwärter die Menschen kennenlernen muß, die er später führen soll, verbinden läßt. Doch davon später.

Über die Frage der Erziehung hinaus ist zu bedenken, daß der zu lernende Stoff heutzutage einen Umfang angenommen hat, der nur noch in einem länger dauernden Studium bewältigt werden kann, das sichere Grundkenntnisse vermittelt – vor allem im naturwissenschaftlichen und pädagogisch-methodischen Bereich – *und* den Offizieranwärter das selbständige Lernen lehrt. Ein solches Studium bringt – nolens volens – eine gewisse, aber vertretbare Kürzung der praktischen Ausbildung mit sich.

Doch scheint es mir an dieser Stelle geraten, näher auf das „innere Gefüge“ der amerikanischen Offizieranwärterschulen einzugehen. Ohne dieses zu kennen, ist es schwierig, Verglei-

^A Die [Air Force Academy](#) in Colorado Springs wurde erst 1957 gegründet. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden diese Offizieranwärter der Luftwaffe in Annapolis oder West Point ausgebildet.

che mit unserem System anzustellen. Mein Ausgangspunkt kann dabei nur die [Militärakademie West Point](#) sein, die Vorbild für die 1845 gegründete [U.S. Naval Academy](#) Annapolis war. Beide Schulen – in ihrem Grundsystem an das zivile College angelehnt – gleichen einander (vom Lehrplan abgesehen) sehr. Man geht wirklich nicht zu weit, wenn man behauptet, daß sie in ihrem „inneren Gefüge“ gleich sind. Es liegt daran, daß sich Annapolis und die erst 1957 ins Leben gerufene [Air Force Academy](#) in Colorado Springs die Grundsätze West Point's zu eigen gemacht haben. Diese Grundsätze aber – und das ist wenig bekannt – sind weitgehend europäisches Erbe.

[George Washington](#), der sich als Präsident sehr um die Gründung einer Ausbildungsstätte für Offizieranwärter bemüht hatte – noch zwei Tage vor seinem Tode schnitt er das Thema in einem Brief an [Alexander Hamilton](#) an –, schwebten als Beispiel die „[Royal Military Academy](#)“ in London-[Woolwich](#), gegründet 1741 (die heutige Taktikschule der britischen Marine), und die Kadettenanstalten Frankreichs vor. Diese Institutionen haben aber – vorsichtig ausgedrückt – viele Anregungen durch die preußischen [Kadettenanstalten](#) des 18. Jahrhunderts erhalten.

Als [Ludwig XIV.](#) 1672 das kleine [Holland](#) angriff, war er überrascht, im Heere des [Kurfürsten von Brandenburg](#) zarte Jünglinge und Knaben, die Junker, fechten zu sehen. Das imponierte dem Sonnenkönig so sehr, daß er bald darauf das „Corps des Cadets“ ins Leben rief. Seine [Gascogner Kadetten](#) haben später in einer Art Wechselwirkung den preußischen Junkern ihren Namen gegeben: [Kadetten](#).

Doch hat noch eine andere Institution Einfluß auf die Entwicklung West Point's gehabt: die „[École polytechnique](#)“ Frankreichs, die 1794 aus der Taufe gehoben wurde, die aber ihrem Wesen nach mehr eine Ingenieurschule als eine Kadettenanstalt war. Wahrscheinlich hat sogar *ihr* Einfluß bei der Gründung von West Point überwogen. Das läßt sich auch daraus schließen, daß der Kongreß das „[Corps of Engineers](#)“ mit der Gründung der Militärakademie beauftragte.

Wie dem auch sei, die Wandlung zur Kadettenanstalt nach europäischer Art folgte bald. Ihr geistiger Vater war der Oberst [Sylvanus Thayer](#), der Vater West Point's, wie er heute genannt wird. Sein Denkmal steht vor der „Mess-Hall“ der Militärakademie. Man kann Thayer auch getrost den Vater Annapolis' und Colorado Springs' nennen, denn seine Gedanken sind von diesen Schulen übernommen worden.

Bevor Oberst Thayer das Kommando West Point's im Jahre 1817 als 32-jähriger Offizier übernahm – als vierter Kommandeur – hatte er zwei Jahre lang Europa, vornehmlich Frankreich bereist, um Anregungen zu bekommen und Erfahrungen zu sammeln. Er kehrte mit klaren Vorstellungen zurück, mit der entscheidenden Überzeugung, daß die Erziehung zur Grundlage West Point's gemacht werden müsse, nach dem Grundsatz, daß sich der „Erzogene“ in der Regel leichter ausbilden läßt als der „Nicht-Erzogene“.

Seine Vorstellungen hat er an einem [Dreieck](#) anschaulich gemacht:



„Honor, Discipline, and Education, that form a Triangle of Leadership that portrays the traditional code of the U.S. Military Academy at West Point“¹⁴⁶

Die „Ehre“ (honor), nicht als Standesmerkmal, also äußerlich verstanden, sondern als sittlicher Begriff, sollte das Fundament bilden für die „Erziehung“ (discipline) und die „Ausbildung“ (education), gipfelnd im Scheitelpunkt als „soldatisches Führertum“ (leadership).

Die Maßnahmen, die er traf, entsprachen seinem Dreieck. Der vierjährige Lehrgang in College-Form wurde festgelegt, die Kadetten jahrgangsweise in „Classes“ zusammengefaßt, das Schuljahr in zwei akademische Semester (von insgesamt 9 Monaten Dauer) und einem Sommerabschnitt (von 3 Monaten, Juni bis August) für die praktische Ausbildung und den Jahresurlaub eingeteilt, und jedes Semester endete hinfort mit einer strengen Prüfung. Nur wer in *jedem* Fache mindestens ein „Genügend“ vorweisen konnte, verblieb in der Schule.

Die Zahl der Schüler pro Hörsaal wurde auf 10 bis 15 begrenzt; Schularbeiten wurden zur täglichen Pflicht gemacht. Von nun an erhielt jeder Kadett in jeder Unterrichtsstunde eine Note, wobei es Thayer weniger darum ging, Material für die Endzensur zu sammeln, als vielmehr die Kadetten dazu zu erziehen, ihre tägliche Pflicht gewissenhaft zu erfüllen und so auf lange Sicht ihr Pflichtgefühl zu stärken.

Daneben wurde die Reform der militärischen Seite nicht vergessen. Thayer schuf das „[Corps of Cadets](#)“, zunächst ein Bataillon mit zwei Kompanien, mit dem „[Commandant of Cadets](#)“ an der Spitze. Das Prinzip der Führung und Erziehung von Kadetten durch Kadetten (jeweils die des ältesten Jahrgangs führen) wurde eingeführt. Ehrenhaftigkeit, Treue und Anständigkeit wurden zum Fundament des Kadettenlebens gemacht.

Aus dem Bataillon von 250 Kadetten ist das „Corps of Cadets“ mit 4.000 geworden. 4.000 Fähnriche der Marine dienen in der „[Brigade of Midshipmen](#)“ in Annapolis und weitere 4.000 Kadetten bilden „[The Air Force Cadet Wing](#)“ in Colorado Springs.

Sylvanus Thayer, fußend auf seinen in Europa gewonnenen Erkenntnissen und weit vorausschauend, hat diese Korps mit seinem Konzept geformt. Die Welt hat sich verändert. Lehrfächer von damals sind durch andere abgelöst worden, aber fast jeder Punkt seines Grundplanes ist noch heute in Kraft. Darüber hinaus haben zivile Colleges Anregungen durch sein System erhalten. –

Im Jahre 1964 (in Annapolis auch 1970) sah der Lehrplan der drei Akademien so aus (in %):^A

	Colorado	Annapolis	West Point
		1964	1970
<u>Naturwissenschaftl. Fächer</u> (Math., Physik, Chemie, Elektro- Technik, Wärmelehre, Mechanik, usw.)	44	52	54
<u>Allgemeinbildende Fächer</u> (Englisch, Fremdsprachen, Geschichte, Geogr., Staatsbürgerkunde, Wirtschaft, Psychologie, usw.)	48	26	23
<u>Militärische Fächer</u> (Waffen, Taktik, Navigation, Vermes- sung, Allg. Ing. Wesen, Exerzierdienst, usw.)	8	22	23

Der Sport ist in Vorstehendem nicht erfaßt. Er nimmt aber einen breiten Raum ein und findet täglich (außer Samstag und Sonntag) zwischen 15.30 und 18.00 Uhr statt. Er ist Breiten- und Wettkampfsport, letzterer zumeist zwischen den Militärakademien und den zivilen Colleges. Amerikas Olympiasieger sind College-Studenten!

^A Natürlich haben sich die Lehrpläne, mit der Zeit gehend, inzwischen verändert, doch ist das Grundkonzept das gleiche geblieben.

Auch ist der „Infantry Drill“ nicht erfaßt, der einmal in der Woche (1 Stunde, in West Point 2 Stunden) stattfindet (im Herbst und Frühling als Parade).

Über das „Basiscurriculum“ hinaus, das den Rahmen des Lehrplans bildet, bietet jede Akademie eine Vielzahl von Wahlfächern, die von den Schülern auf freiwilliger Basis belegt werden können. So wird dem leistungsfähigen Schüler Anreiz zu Mehrarbeit und Wissensvertiefung geboten.

Die Zahl der Wochenstunden *im* Klassenraum beträgt nur 18 bis 22 Stunden, d.h. 3 bis 4 Stunden am Tag (Sonnabend eingeschlossen). In der Marineschule Mürwik sind es zur Zeit etwa 32 bis 35 Stunden.

Die geringe Zahl der Wochenstunden an den amerikanischen Schulen läßt aber eine viel stärkere Nacharbeit des Stoffes zu als bei uns. Nacharbeit vertieft aber erst das Gelernte. Auch macht erst die geringe Zahl der Stunden den Weg für die Belegung von Wahlfächern frei.

Welcher der vorstehenden Lehrpläne, die laufender Kontrolle und damit Änderungen unterliegen ist der richtige? Die Luftwaffenakademie ist besonders stolz auf ihr modernes „Curriculum“, doch wie vertragen sich die 8 % militärische Fächer mit dem Endziel, dem „Leutnant“, der doch ein *militärischer* Führer sein soll.

Glaubt die Luftwaffe, daß der in den letzten Jahrzehnten bisweilen zum Idol erhobene Spezialist durch einen „breiteren“, gebildeteren, stärker in sich ruhenden Typ abgelöst werden muß? Der Lehrplan deutet darauf hin. Wird es überhaupt noch möglich sein, den zukünftigen militärischen Führer, der heutzutage in der Technik firm sein muß, wenn er seine Mission erfüllen will, wieder auf ein allgemein gültiges Grundgesetz zu stellen, das in größere Zusammenhänge sehen läßt und ihn so davor schützt, ein Nur-Techniker zu sein? Brauchen wir beide?

Ist der bewährte Gehorsam des Soldaten in einem Zeitalter, das die Atomwaffen geschaffen hat, unverändert geblieben? Eine [Atomwaffe](#) zu konstruieren, mag den Techniker wegen der Schwierigkeit des Problems reizen, sie als Kommandant eines U-Bootes abzufeuern, ist eine andere Sache. Welches ist die bessere Rüstung für ihn in solch einem Augenblick: die vornehmlich auf den Geisteswissenschaften beruhende Erziehung oder die harte, auf Robustheit abzielende militärische – wenn diese Alternative erlaubt ist? Läßt sich die eine mit der anderen zur Einheit verschmelzen? Ich glaube ja, aber nur in den Besten. Reicht aber ihre Zahl aus?

Warum beantworten Annapolis und West Point diese Fragen anders als Colorado Springs? Ich meine, daß die aus den Waffen resultierende Aufgabenstellung eine Rolle spielt. Auch mag das konservativere Element West Point's und Annapolis' mitsprechen.

Auf mich haben die beiden letzteren Akademien einen tieferen Eindruck gemacht. Irgendwie schien mir da mehr Klarheit und Sicherheit hinsichtlich dessen, was man will, vorzuliegen. Sie könnten Vorbild für die Ausbildung unserer Offizieranwärter sein. Ich will das am Ende dieses Kapitels darstellen. Doch zuvor diese Einschaltung:

Die Beschäftigung mit der Geschichte West Point's hat mich angeregt und froh gemacht, weil dort am Hudson River das alte Europa Urständ' feierte und noch feiert, aber sie hat mich auch in einem Punkte nachdenklich gestimmt:

Im Museum von West Point liegt unter Glas, unweit der Büste [Friedrichs des Großen](#) und gegenüber dem Ölgemälde eines Unteroffiziers der Waffen-SS im Stahlhelm, der juwelenbesetzte [Marschallstab Hermann Görings](#). Ob die fröhlichen, wohlsituierten Kadetten West Point's und die Fähnriche von Annapolis, die sie regelmäßig besuchen, wissen, daß der König und Göring Kadetten waren, wie sie es sind – in harter Korpstradition erzogen?

Natürlich wissen sie, daß ihre Schulen große Männer hervorgebracht haben wie [Nimitz](#), [King](#), [Halsey](#) oder [Albert A. Michelson](#), der als 2-jähriger Deutschland mit seinen Eltern verließ und nach seiner Ausbildung in Annapolis nach dort als Lehrer zurückkehrte, um mit einem Gerät, das knapp 10 Dollar Wert hatte, zum ersten Mal die Geschwindigkeit des Lichtes zu messen. Dafür erhielt er 1907 den ersten Nobelpreis, der einem Amerikaner verliehen wurde.

Und die West Pointer wissen mit Stolz um den Präsidenten [Ulysses S. Grant](#), der einer der „ihren“ war – wie sein Gegenspieler im Bürgerkrieg von 1861-65, [Robert E. Lee](#), der seine Truppen vor dem Sturm auf den Friedhofsrüden von Gettysburg genau dort versammelte, wo bis in unsere Tage ein anderer West Pointer wohnte: [Dwight D. Eisenhower](#). Und sicher sind die Kadetten auf „[Stonewall“ Jackson](#), Lee’s Gefährten, nicht weniger stolz als auf andere Vorgänger wie [Pershing](#), [MacArthur](#), [Vandenberg](#), [Eichelberger](#), [George Patton](#), den „Rommel“ der amerikanischen Armee, und General [Goethals](#), in dessen Hand der Bau des Panamakanals lag. Es ist ihnen auch bekannt, daß ein anderer Amerikaner, ein Dichter, [Edgar Allan Poe](#), 1829 Kadett in West Point war, aber hinausflog, weil er sich nicht mit Thayer’s Dreieck abfinden konnte.

Aber wissen die Kadetten auch, daß die Kadettenanstalten Deutschlands 1920 auf Befehl der [Entente](#) aufgelöst wurden, vielleicht mit Hilfe von West Pointern und Annapolitanern – eben jenen Kadettenanstalten, die mit ihrem Einfluß bis an den Hudson reichten?

Mir ist der Abend im Hause eines West Pointers unvergeßlich in Erinnerung geblieben. Es war im Februar 1964. Ich hatte vor einem Teil des Kadettenkorps über den [20. Juli 1944](#) gesprochen und danach saßen wir im großen Kreise in der Wohnung des Offiziers auf dem Teppich und stritten uns über den Wert West Point’s. Die anwesenden hohen Offiziere West Point’s schienen den Wald vor Bäumen nicht zu sehen. Ich, der Deutsche, verteidigte ihre Schule, indem ich ihren Werdegang und die Brücke zum alten Europa aufzeigte, dabei auch die Auflösung der deutschen Kadettenschulen erwähnend. Davon wußte keiner. Man war „sorry“.

Ich bin damals verstanden worden. Als wir Monate später Amerika verließen, brachte mir der Oberst Renfroe an Bord der „[Bremen](#)“ als Abschiedsgeschenk West Point’s jene Schallplatte, die die Rede des Generals [Douglas MacArthur](#) enthält, die dieser im Mai 1962 bei seinem letzten Besuch in West Point, das ihn erzog und wo er von 1919 bis 1922 Kommandeur war, vor den Kadetten hielt und die besser und eindrucksvoller als Bücher und Schriften den Sinn und Wert dieser bedeutenden Militärschule widerspiegelt.

Soweit diese Einschaltung. Man tut gut, sie nüchtern zu sehen. Die in ihr versteckte Kritik hat wenig mit dem College-System selbst zu tun. Es sind die Menschen, die bisweilen versagen.

Ich bin seit langem der Meinung, daß auch in unseren Streitkräften ein Übergang zum College- oder Universitätssystem richtig wäre. Gesellschaftspolitische und bildungspolitische Gesichtspunkte, dazu die Fülle des zu Lernenden weisen in diese Richtung.

Die Hochschulen der Bundeswehr

Die im vorhergehenden Kapitel niedergelegten Gedanken, die natürlich Anregungen für die Zukunft sein sollten – ich schrieb sie 1969 nieder – sind nun gegenstandslos oder (richtiger) hochaktuell.

Am 1. Oktober 1973 öffneten die [Bundeswehrhochschulen](#) – in München und Hamburg – ihre Tore für Offizieranwärter. Damit beginnt auch für die Seeoffizieranwärter ein neuer Abschnitt in ihrer von Änderungen, Fortschritten und wohl auch Rückschritten bezeichneten Geschichte.

„Die fortschreitende Entwicklung der Technik einerseits“, so heißt es in einem Brief des Inspektors der Marine vom 23. Mai 1973^A, „sowie Veränderungen der gesellschafts- und bildungspolitischen Situation andererseits machen die konsequente Weiterentwicklung der seit Jahren bewährten Ausbildung zum Offizier der Marine erforderlich. Steigende Anforderungen an den zukünftigen Offizier des Truppendienstes der Marine auf nahezu allen Gebieten setzen eine Ausbildung voraus, die nach Form, Inhalt und Methode ständig den neuesten Erkenntnissen der Erwachsenenbildung angepaßt wird und dadurch ein Höchstmaß an Effektivität verspricht.“

„Die Aufgaben, vor die der Offizier im Laufe seiner Dienstzeit gestellt wird, sind bestimmend für seine Ausbildung. Die unterschiedliche Verwendung erfordert eine vielseitige und umfassende Ausbildung mit der Vertiefung auf einem Fachgebiet nach wissenschaftlichen Methoden an einer Hochschule der Bundeswehr.“

Der vorstehenden Begründung ist ein weiterer Grund hinzuzufügen:

Die Bewerberzahlen für die Offizierlaufbahn (insbesondere für Berufsoffiziere) entsprachen, abgesehen von den ersten Jahren der Bundeswehr, nicht den Erfordernissen. Tatsächlich sank die Zahl der Bewerber ab etwa 1963 ständig – besonders im Heer, aber auch in der Marine. Wohl stabilisierte sich die Lage gegen Ende des Jahrzehnts etwas, aber die nicht ausreichende Zahl von Bewerbern verhinderte eine die Qualität hebende Auswahl. Mit einer ausreichenden Zahl von qualifizierten Bewerbern für die Offizierlaufbahn steht und fällt aber auf lange Sicht die Bundeswehr.

Es sollen hier im einzelnen nicht die Gründe für das zahlenmäßig zu schwache Bewerberangebot im letzten Jahrzehnt untersucht werden, die vielfältiger Art sind, aber ein Grund verdient doch Erwähnung: Der bekannte, traditionelle Ausbildungsgang des OA, der sich – wie ich es sehe – durchaus bewährt hat, war offenbar nicht hinreichend attraktiv für den Abiturienten unserer Zeit, er hinkte – wenn ich es so ausdrücken darf – gesellschafts- und bildungspolitisch einer Zeit hinterher, die – zu Recht oder Unrecht – das Studium (als Vorstufe des Berufes) sehr stark betont, viel stärker als früher. Wenn diese Annahme richtig ist, so müßte die „Bildungsreform Bundeswehr“ attraktiv wirken und sich demzufolge die Zahl der Bewerber vergrößern.^B

Der allgemeine Ausbildungsweg

Die Ausbildung der Berufsoffiziere und Zeitoffiziere (mit Hochschulreife)^C wird künftig 5 Jahre dauern.^D Sie beginnt mit einem 15 monatigen militärischen Vorlauf in der Teilstreitkraft, in dem die Offizierprüfung abgelegt werden muß. An den Vorlauf schließt sich das 3 jährige wissenschaftliche Studium an einer Hochschule der Bundeswehr an. Der die Ausbildung abschließende Nachlauf (9 Monate) soll der Vorbereitung des Offiziers auf die unmittelbar folgende Praxis in der Truppe dienen.

^A Dieser Brief, an einen großen Verteilerkreis gerichtet, kann für die Marine als das Startzeichen für die neue Ausbildungsform betrachtet werden. Nach langen Beratungen und Überlegungen in der Ära des Bundesministers der Verteidigung [Helmut Schmidt](#) (weitgehend geführt von einem aus 24 Personen – Soldaten und zivilen Staatsdienern – bestehenden Ausschuß unter Vorsitz des Professors [Thomas Ellwein](#)) und fortgeführt in der Ära seines Nachfolgers im Amt, des Ministers Georg Leber, nahm die „Bildungsreform“ (auch Ellwein-Konzept genannt) 1971/72 Gestalt an und wurde schließlich 1972/73 Wirklichkeit, nachdem mit den Ländern Bayern und Hamburg (Kulturhoheit der Länder) Übereinstimmung über die Errichtung von Bundeswehrhochschulen erzielt worden war.

^B Als die Luftwaffe am Ende der 60er Jahre mit der Errichtung der „Fachhochschule der Luftwaffe“ in Neubiberg dem jungen Offizier ein Fachhochschulstudium anbot, nahm die Zahl der Bewerber kräftig zu. – Die Crew Juli/72 der Marine (die als erste vom neuen Ausbildungsgang betroffen ist) war bei der Einstellung 60 BOA bzw. 12 ZOA stark, die folgende Crew (Juli/73) 82 BOA bzw. 12 ZOA stark.

^C Für Zeitoffiziere ist eine 12-jährige Verpflichtung vorgesehen,

^D Bisher für BOA der Marine 4 Jahre.

Der Ausbildungsgang in der Marine

Die erste Crew, die von der Neuordnung der Ausbildung betroffen wurde, war die Crew Juli/72. Sie war bei der Einstellung 60 OA stark. Davon wurden 55 OA am 1. Oktober 1973 zu den Hochschulen der Bundeswehr versetzt.

Die Ausbildung der Crew verlief folgendermaßen:^A

Grundausbildung im Bataillon	(3 Monate)
Seemännische Grundausbildung auf SSS „ Gorch Fock “	(3 Monate)
Offizier-Grundlehrgang an der Marineschule Mürwik (einschl. praktischer Ausbildung auf Booten des Flottendienstgeschwaders)	(6 Monate)
Bordpraktikum (auf Minensuchgeschwadern ^B)	(5 Monate)
Oktober 1975: Beginn des Studiums an einer der Hochschulen der Bundeswehr	

Die folgende Crew (Juli/73) durchlief einen leicht geänderten Ausbildungsgang:

Allgemeine und seemännische Grundausbildung auf dem Segelschulschiff „ Gorch Fock “	(4 Monate)
Dabei sind die beiden ersten Monate der allgemeinen und die beiden letzten Monate der seemännischen Grundausbildung (mit Auslandsreise) zugeordnet. ^C	
Offizier-Grundlehrgang an der Marineschule Mürwik	(6 Monate)
Praktikum Schulschiff „ Deutschland “	(5 Monate)
Oktober 1974: Studienbeginn an den Hochschulen.	

Auftrag und Fächer an den Hochschulen der Bundeswehr

Sie nahmen ihre Arbeit, nachdem jeweils ein Gründungsausschuß entsprechende Vorarbeit geleistet hatte, im Oktober 1973 auf.

Es sind zwei [Hochschulen](#) gegründet worden^D

- in Hamburg
- in München.

Ihre Kapazität wird für Hamburg mit 2.100, für München mit 2.500 OA bzw. Offizieren beziffert.

Der Auftrag der Hochschulen lautet:

„Die Hochschulen der Bundeswehr dienen der Pflege und Entwicklung der Wissenschaften durch Studium, Lehre und Forschung. Die Hochschulen der Bundeswehr bereiten auf berufliche Tätigkeiten vor, die die Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse und wissenschaftlicher Methoden erfordern. Sie beteiligen sich an Veranstaltungen der Weiterbildung. Die Hochschulen der Bundeswehr werden im Rahmen ihres Auftrages die akademischen Angelegenheiten selbständig wahrnehmen und verantworten. Sie werden in Struktur und Organisation den anderen wissenschaftlichen Hochschulen gleichwertig und gleichartig sein.“

^A Die 15-monatige Ausbildung vor dem Studium erfolgt unter der verantwortlichen Führung des Kommandeurs der Marineschule. Sie ist als ein in sich abgeschlossener Abschnitt zu betrachten und hat folgendes Ziel: Allgemeine Ausbildung zum Seeoffizier, wobei der Offizieranwärter auf die Aufgaben als militärischer Vorgesetzter vorzubereiten ist und gleichzeitig die militärfachlichen Grundlagen zu legen sind, die ihn befähigen, ein Kriegsschiff unter Anleitung im Übungsmarschzustand zu fahren.

^B Das Schulschiff „Deutschland“ stand wegen Werftüberholung nicht zur Verfügung

^C Eine ähnliche Ausbildungsform sahen schon die Ergänzungsbestimmungen von 1874 vor. Militärische und seemännische Ausbildung erfolgte auf der „Niobe“.

^D Für die Infrastruktur wurden vorhandene Anlagen der Bundeswehr benutzt: in Hamburg die ehemalige Heeresoffizierschule, in München die Fachhochschule der Luftwaffe in Neubiberg.

An diesem Auftrag fällt auf, daß mit keinem Wort der Tatsache Rechnung getragen wird, daß die Studierenden Soldaten, d.h. zukünftige Offiziere sind, die nach dem „Soldatengesetz“ besonderen Pflichten unterliegen. Man wird abwarten müssen, wie sich das „innere Gefüge“^A der Hochschulen entwickelt.

An der Spitze jeder Hochschule steht ein (ziviler) Präsident.^B Für die militärischen Aufgaben steht ihm der „Leiter des Studentenbereiches“, ein Stabsoffizier (möglichst mit akademischer Ausbildung), als Gehilfe zur Verfügung. Dieser „Leiter“ ist zugleich Disziplinarvorgesetzter der Studierenden. Er untersteht disziplinar dem Stellvertreter des Generalinspektors.

Das Studium dauert drei Jahre. Jedes Studienjahr ist folgendermaßen eingeteilt:

- 9 Monate Studium (in Trimestern)
- 2 Monate (voraussichtlich) Praktikum oder milit. Übungen
- 1 Monat Urlaub

Die drei Studienjahre entsprechen einem achtsemestrigen (also vierjährigen) Hochschulstudium. Das Studium beginnt mit einer hochschuldidaktischen Einweisung, die helfen soll, anfängliche Studienschwierigkeiten zu vermeiden. Zu diesem Zwecke sollen in kleinen Arbeitsgruppen Informationen über allgemeine Studienprobleme, die Fachbereiche und Vertiefungsrichtungen vermittelt werden.

Den Abschluss des Studiums bildet eine Hochschulprüfung (mit allgemein anerkanntem Diplom), die sich nach den gesetzlichen Bestimmungen der Länder Bayern und Hamburg richtet.

In den Hochschulen sind sieben Fachrichtungen vorgesehen:

Pädagogik (H, M) ^C	mit den Vertiefungsrichtungen <ul style="list-style-type: none">– Erwachsenenbildung– Berufsbildung– Sozialpädagogik
Betriebs- und Organisationswissenschaften (H, M)	mit den Vertiefungsrichtungen <ul style="list-style-type: none">– Betriebswissenschaft– Organisationswissenschaft
Elektrotechnik (H)	mit den Vertiefungsrichtungen <ul style="list-style-type: none">– Elektrische Energietechnik– Nachrichtentechnik
Maschinenbau (H, M)	mit den Vertiefungsrichtungen <ul style="list-style-type: none">– Schiffsmaschinenbau– Fahrzeugtechnik
Informatik (M)	mit den Vertiefungsrichtungen <ul style="list-style-type: none">– Ingenieurinformatik– Wirtschaftsinformatik
Luft- und Raumfahrttechnik (M)	
Bauingenieurwesen (M)	mit Vermessungswesen

Diese vorstehend aufgeführten Fachrichtungen werfen die Frage nach der Zuordnung der Offizieranwärter auf. Diese Zuordnung erfolgt erstmals nach gründlicher Studienberatung im Offizier-Grundlehrgang in Mürwik. Entscheidend ist der Bedarf der Teilstreitkraft, in unserem Falle der Marine. Jedoch sollen – soweit möglich – Neigung und Eignung des Offizieranwärters berücksichtigt werden. Letzteres ist bei der ersten Crew (Juli/72) gelungen. Eine

^A Siehe [Anlage 16](#), Seite 175

^B 1973 in Hamburg Prof. [Thomas Ellwein](#); 1973 in München Oberst i.G. Dr. [Gerhard Wachter](#) (kommissarisch), ab 1974 Prof. [Horst von Engerth](#)

^C H = Hamburg; M = München

Statistik, welche die Schlüsselzahlen des Führungsstabes der Marine und die Neigungen der Offizieranwärter enthält, mag dieses beweisen:

Fachrichtung	Schlüsselzahl des Fü Stabes	Es bewarben sich
Pädagogik	5	3 OA
Betriebs- u. Org. Wiss.	13	12 OA
Informatik	6	4 OA
Maschinenbau	10	10 OA
Luft- und Raumfahrt	7	7 OA
E-Technik	25	19 OA
Bauingenieurwesen	1	-

Die „Linke“ greift an

Nachdem sich herumgesprochen hatte, daß die Bundeswehr-Hochschulen Wirklichkeit werden würden, traten die „Linken“ zum Gegenangriff an. Ein erster Angriff, von einer Hamburger [DKP](#)-Gruppe geführt, brachte eine Schrift mit dem Titel: „Bundeswehrhochschule – Hochschule der Nation?“.

Mit diesem Heft wurden in mehr oder weniger geschickter Form Veröffentlichungen des Verteidigungsministeriums und Presseberichte (positiver wie negativer Art) mit bissigen Kommentaren vermengt. Als Zweck der Hochschule wurde bezeichnet: „Die Militarisierung der Gesellschaft der BRD“.

Es heißt weiter:

„Die Errichtung der Bundeswehr-Hochschulen dient als wichtiges Instrument der ideologischen Formierung in der BRD. Damit die Friedenspolitik der Bundesregierung nicht zu einer Politik der wirklich friedlichen Koexistenz wird, damit Abrüstung und Friedenspolitik nicht noch mehr Resonanz finden, soll der politische und ideologische Ordnungsfaktor Bundeswehr ausgebaut werden“

„So ist die Bw-Hochschule ideal, risikofrei und den Bedingungen des Kapitalverwertungsprozesses vollkommen angepaßt, dazu (ist sie) unter dem direkten Kommando des Militär-Industrie-Komplexes.“

„Die Bw-Hochschule wird aus Steuergeldern der arbeitenden Bevölkerung finanziert, steht ihr aber nicht zur Verfügung, weil nur eine privilegierte, elitäre Gruppe von Offizieren den Vorzug dieser Hochschulbildung genießen darf.“

Angesichts der vorstehenden Behauptung ließ ich die Herkunft der Offizieranwärter der Crew Juli/72 feststellen. Hier ist das Ergebnis:

Beruf der Väter der OA der Crew Juli/72

	Zahl	%
Akademiker/Dipl. Ing.	3	5,0
Offizier/Uffz	4 + 1	6,6 + 1,7
Beamter (ohne Studium)	12	20,0
Kaufmann	9	15,0
Angestellter u. Vertreter	11	18,3
Arbeiter (bis Meister)	8	13,3
Landwirt	2	3,3
Ingenieur (ohne Hochsch.-Studium)	5	8,3
Volksschullehrer	1	1,7
Rentner (Mittelstand)	4	6,8
	60	100,0 %

Die Auswertung ergibt:

- | | |
|--|--------|
| 1. Der „sogenannten Elite“ gehören an: | 11,6 % |
| 2. Dem „arbeitenden Mittelstand“: | 75,1 % |
| 3. Arbeitersöhne sind: | 13,3 % |

Leider ist die vorstehende Statistik den „Linken“ nicht bekannt. Sie hätten sie wohl nicht zur Kenntnis genommen.

Mit der Eröffnung der Bundeswehr-Hochschulen und der damit verbundenen Änderung der Ausbildung tritt die Offizieranwärterausbildung in einen neuen Abschnitt ein. Diese Schrift dürfte Beweis für diese Behauptung sein.

Stellt die neue Lösung eine „konsequente Weiterentwicklung der seit Jahren bewährten Ausbildung zum Offizier der Marine“ dar, wie es im Brief des Inspektors der Marine vom 23. Mai 1973 heißt? Dies ist die wesentliche Frage.

Ich bin geneigt, diese Frage mit „Ja“ zu beantworten, wenn es das Bestreben aller Verantwortlichen ist, über gesellschafts- und bildungspolitische Fragen niemals zu vergessen, daß die Auszubildenden künftige Offiziere der Bundeswehr sein werden, die neben gründlicher Ausbildung auch einer zeitgemäßen Erziehung – für ihre Aufgabe als Menschenführer und Staatsdiener –, dazu einer hinreichenden Bildung, bedürfen.

Diese Forderung erscheint im ersten Ansehen selbstverständlich. Betrachtet man aber den Auftrag der Bundeswehr-Hochschulen genauer, in dem die Worte „Erziehung“ und „Bildung“ nicht enthalten sind (nur von „Weiterbildung“ ist die Rede), so kommen einem Zweifel. Gespräche mit „Eingeweihten“, Interpretationen von Weisungen und erste Erfahrungen mit den Hochschulen bestärken diesen Zweifel. Es drängt sich die Frage auf, ob im Vorlauf und Nachlauf (als dem militärischen Teil) von anderen Grundsätzen ausgegangen wird als im Studium – etwa nach dem Motto: Hier Soldat, dort Student.

Einer solchen Entwicklung könnte ich nicht zustimmen, weil das Ziel – der zukünftige Offizier – mit unklarem Kurs angesteuert wird.

Die durch den Eid bekräftigte Verpflichtung, „treu zu dienen und das Recht und die Freiheit tapfer zu verteidigen“, bringt über Gesellschafts- und Bildungspolitik hinaus Forderungen ins Spiel, die sich nicht allein durch Ausbildung erfüllen lassen.

Es muß noch etwas hinzukommen: Die Erziehung. Mir ist bei dieser Feststellung klar, daß vielen das Wort „Erziehung“ suspekt ist, weil hinter ihm Dinge vermutet werden, die nichts mit zeitgemäßer Erziehung zu tun haben. Manche Leute erinnern in diesem Zusammenhang gern an Auswüchse der Vergangenheit, die es sicher gegeben hat, die aber – und das sei festgestellt – nicht typisch für das deutsche Soldatentum waren. Es hatte mehr zu bieten als „Mätzchen“.

Die Bundeswehr hat nach ihrer Gründung das Wort „Erziehung“ nur zögernd in ihren Katalog aufgenommen. Ich erinnere mich noch sehr genau an ein Wehrseminar, das etwa ein halbes Jahr vor der Einberufung der ersten Bundeswehrsoldaten in Rheinbach stattfand. Ich nahm als Vertreter der Dienstgruppen daran teil. Planer des „[Amtes Blank](#)“ erläuterten dort einem kleinen Kreis von ehemaligen Soldaten Absichten und Gedanken für die Zukunft. In dieser einwöchigen Tagung kam das Wort „Erziehung“ nicht vor. Als ich schließlich die Frage stellte, ob man in der Bundeswehr ohne jede Art der Erziehung auskommen wolle, wurde mir dem Sinne nach geantwortet: „Die Erziehung ist nicht unsere Sache. Die haben andere vor dem Wehrdienst vorzunehmen. Wir haben nur auszubilden.“

Später tauchte dann das Wort „Erziehung“ auf – nie allein, was auch nicht richtig gewesen wäre – sondern in Verbindung mit dem Wort „Ausbildung“. Es hieß nun: „Ausbildung und

Erziehung“ immer in dieser Reihenfolge. Ich bin der Überzeugung, daß das Wort „Erziehung“ an die erste Stelle gehört, weil der Offizier einen *dienenden* Beruf ausübt und ihm besondere Pflichten durch das Soldatengesetz auferlegt sind. Ausbildung allein schafft nicht notwendigerweise das Bewußtsein „treuen Dienens“, auch nicht in anderen dienenden Berufen. Ich meine, daß in dem Auszubildenden (eines dienenden Berufes – in unserem Falle der Streitkräfte) die Überzeugung nachdrücklich geweckt werden muß, daß er als zukünftiger Offizier Rechte und Pflichten^A ins Gleichgewicht bringen muß, daß er in besonderem Maße seinem Auftrag und der Gemeinschaft verpflichtet ist und daß diese Verpflichtung bestimmte Forderungen und Verhaltensweisen einschließt, die wohl am besten mit dem Wort „Dienen“ bezeichnet werden ([siehe](#) Eid) – oder mit einem vielleicht verständlicheren Wort des Präsidenten [John F. Kennedy](#): „Fragt nicht, was Euer Land für Euch tun kann, fragt vielmehr, was Ihr für Euer Land tun könnt!“

Diese Forderung kann beim Offizieranwärter von heute nicht als selbstverständlich vorausgesetzt werden, wie mich der Umgang mit vielen Offizieranwärtern gelehrt hat. Sie muß ihm nahe gebracht werden – behutsam, aber mit Konsequenz.

Um konkret zu werden, stelle ich die Abgrenzung von Ausbildung, Erziehung und Bildung fest, wie ich sie sehe:

Die *Ausbildung* vermittelt die körperlichen und handwerklichen, die technischen und intellektuellen Fertigkeiten. Ihr Ziel sind Wissen und Können. Der Weg zum Ziel führt über Lehre, richtige Methode, Übung und Erfahrung.

Die *Erziehung* hat dies zum Ziel: Die Selbstzucht und Loyalität, die Haltung, Duldsamkeit und Beharrlichkeit, Entschlossenheit und Standfestigkeit, Selbständigkeit im Denken und Handeln und den Willen, der Gemeinschaft treu zu dienen, dazu den Kameraden und Gentleman. Der Weg führt über die Aufgabe und das Beispiel, über Versagen und Zurechtweisung, über Bewährung und Anerkennung.

(„Im übrigen ist die letzte höchste Aufgabe der Erziehung“, wie es der große [Max Planck](#) sagte, „weder auf das Wissen noch auf das Können gerichtet, sondern auf das Handeln.“)

Die *Bildung* zielt auf das Umfassende. Gebildet ist noch nicht, wer Kenntnisse besitzt und Praktiken beherrscht, sondern wer kraft seines Wissens und Könnens am geistigen Leben teilnimmt, wer Wertvolles erfaßt, wer Sinn für Würde, Takt, Anstand und Ehrfurcht besitzt, wer Verständnis für den anderen aufbringt und wer Urteilsfähigkeit erworben hat. „Gebildet ist“, wie es Harro Viebig ausgedrückt hat, „wer die Fähigkeit besitzt, wertvollen Inhalt überlieferten oder zugänglichen Geistes in eine persönlich verfügbare Form zu verwandeln.“^B Im letzten kommt diese Fähigkeit aus dem Herzen, nicht aus dem Verstand.

Kollidieren die vorstehenden Forderungen mit dem neuen Konzept der Ausbildung oder mit Teilen? Ich kann es nicht glauben.

Die technische Effektivität, die z.B. in der Wirtschaft das gute Geschäft zum Ziel hat, kann nicht Maßstab für Berufe sein, die ihrer Natur nach *dienende* sind. Hier sind Unterschiede, die nicht verwischt werden sollten. Der dienende Beruf muß von einer übergeordneten Überzeugung getragen werden. Ohne diese Überzeugung, die Ziel der Erziehung ist, ist selbstloser Dienst an der Gemeinschaft gar nicht denkbar. Wie will aber eine Gemeinschaft leben und funktionieren ohne an ihr geübte Dienstleistungen?

Mir ist bei dieser Feststellung klar, daß das Wort „Gemeinschaft“ heute von vielen kleingeschrieben wird und [Sartres](#) „Ich, hier, jetzt“ populärer ist als unbequeme Forderungen. Diese Forderungen sind dennoch da, ob man sie anerkennt oder nicht.

^A Siehe [Anlage 16](#), Seite 175

^B „Wehrkunde“, Nr. 11/1971, S. 57

Eine weitere Schwierigkeit im Gedankenkreis „Ausbildung, Erziehung, Bildung in der Bundeswehr“ kommt hinzu. Viele Gespräche mit nachdenklichen Offizieranwärtern und jungen Offizieren haben diese Schwierigkeit deutlich aufgezeigt. Sie besteht in dem scheinbaren Widerspruch, daß der Soldat wohl für den Einsatz im Kriege ausgebildet wird, aber diesen Einsatz keineswegs wünschen darf. Mit diesem Widerspruch, der ja im Grunde ein positives Ergebnis geschichtlicher Entwicklung ist, werden viele nicht fertig.

Als wir Älteren und unsere Vorvorderen in die Armee oder Marine eintraten, stand über unserem Dienst die fast sichere Gewißheit, dass wir uns eines Tages im Felde oder auf See bewähren müßten. Das war ein greifbares Ziel. Es gab dem Dienen zusätzlichen Ernst. Ein Ethos bildete sich, um dessentwillen wir heute angegriffen werden, wobei die Angreifer vergessen, daß wir auch nur Kinder unserer Zeit waren.

Heute fehlt dieses *greifbare* Ziel möglicher Bewährung im Einsatz – richtiger gesagt: Es ist nicht so klar zu erkennen. Doch ist deshalb die Bewährung im Verteidigungsfalle ausgeschlossen?

Sich aber für den auch sittlich berechtigten [Verteidigungsfall](#) aufs beste vorzubereiten, d.h. nicht im Alltag zu erlahmen, sich nicht durch die Routine einlullen zu lassen, sich auch nicht durch allzu gängige gesellschafts- und bildungspolitische Akzente vom Spezifischen des Berufs, nämlich vom Soldatischen, abbringen zu lassen – als wäre der Ernstfall völlig ausgeschlossen und der Friede ewig –, das gibt auch heute dem Soldatendienst ein hohes Ethos, das ich viel höher werte als das meiner Jugend, wenn es auch schwerer erkennbar ist.

Um ein solches Ethos zu erreichen, bedarf es des Selbstvertrauens und des festen Glaubens an den Sinn des soldatischen Dienstes, aber auch der Liebe zu dem Land, in dem man lebt und das einen trägt.

Die Ausbildung von Zeit- und Reserveoffizieranwärtern ab Herbst 1973

Die Änderung der Ausbildung für Berufsoffizieranwärter, die im vorhergehenden Kapitel dargestellt ist, führte auch zu einer Änderung der Ausbildung von Zeit- und Reserveoffizieranwärtern.^A Während – wie früher geschildert – die Ausbildung von BOA und ZOA im ersten, besonders wichtigen Teil der Ausbildung von 1956 (erste Crew der Bundesmarine) bis 1973 (Crew Juli/72) gemeinsam erfolgte, hat die Hochschullösung getrennte Ausbildungswege nötig gemacht.

Ziel der Ausbildung ist nun die Heranbildung eines Zeitoffiziers, der nur noch in einem Verwendungsbereich uneingeschränkt eingesetzt werden kann, entweder als Hauptabschnittsleiter auf Booten bzw. Abschnittsleiter auf Schiffen oder als Zugführer in Marine-Landeinheiten. Dieses Konzept ist ohne Frage „ökonomischer“ als das frühere und dürfte daher den Bedürfnissen der Marine angepaßt sein.

Für Zeitoffiziere mit längerer Verpflichtungszeit (ab 6 Jahre) ist zudem – je nach Bedarf – eine erweiterte Fachausbildung vorgesehen.

Ausbildungsgang ZOA/ROA (ab Herbst 1973)

Gemeinsame Ausbildung

3 Monate Grundausbildung bei Mar.Uffz.Schule

4 Monate Offizierlehrgang bei Marineschule

3 Monate Bordpraktikum

oder Ausbildung in einer Landeinheit^B

^A Die mehrfachen Änderungen unterworfenene frühere Reserveoffizieranwärterausbildung soll hier nicht dargestellt werden.

^B Je nach vorgesehener Verwendung.

<i>ROA</i>		<i>ZOA</i>
Bei vorgesehener Bordverwendung:		entweder
A-Lehrg. Mar. Führungsdienste		2 Monate Navigation
bestehend aus		2 Monate Waffenlehrgang
– 2 Monate Navigation		4 Monate Mar. Führungsdienste
– 1 Monat Ortungsdienst	oder	
– 1 Monat Fernmeldedienst		2 Monate Navigation
Bei vorgesehener Landverwendung:		1 Monat Ortungsdienst
A-Lehrg. Marinesicherungseinheiten		1 Monat Fernmeldedienst
– 4 Monate		4 Monate Waffenlehrgang
	oder	
		8 Monate Offizierlehrgang Schiffstechnik
	oder	
		4 Monate Offizierlehrgang Marinesicherungseinheiten
		4 Monate Spezialausbildung für Landverwendung

Beförderungen:

Zum Gefreiten (O.A.)	nach 6 Mon.
Zum Seekadetten	nach 12 Mon.
Zum Fähnrich zur See	nach 15 Mon.
Zum Leutnant zur See	nach 21 Mon.

Offizieranwärter – damals und heute

Ich las vor kurzem das Büchlein „Vom Seekadetten zum Seeoffizier“¹⁴⁷. Es schrieb ein Mann, der einst Offizieranwärter und Offizier der Kaiserlichen Marine war.

Was an diesem Buch neben vielen interessanten Einzelschilderungen vor allem auffällt, ist das Pathos, das aus ihm spricht, ein Pathos, das beim Leser von heute, der nach den Ereignissen der ersten 50 Jahre dieses Jahrhunderts ein „gebranntes Kind“ ist, Unbehagen erzeugt, doch ist es gerade das Pathos, das dieses Büchlein interessant macht.

Waren die Kadetten des letzten deutschen Kaisers wirklich so pathetisch, wie es das Buch aussagt oder gingen hier einem Offizier, der seine Ausbildung nachträglich in verklärtem Lichte sieht, die Gefühle durch?

Wahrscheinlich ist beides gegeben. Der Offizieranwärter, der damals in das von ihm erwähnte Regiment oder in die mächtig aufblühende Marine eintrat, entstammte durchweg Familien, die in Treue und Pathos zum Kaiserhause standen. Im Heere des *Königs* Rock, in der Marine des *Kaisers* Rock zu tragen, war eine Ehre, die noch an Inhalt gewann angesichts der Tatsache, daß das Reich sich zusehends mehr zu einer Weltmacht ausbildete, auf die man stolz sein konnte. Daß solches besonderes Gewicht in der *Marine* haben mußte, die in die Welt hinausfuhr und Zeuge der Achtung anderer gegenüber Deutschland wurde, liegt auf der Hand. Da kann man es schon verstehen, daß ein „Ehemaliger“ mit Pathos von einem Lebensabschnitt berichtet, der nach meiner literarischen Kenntnis und persönlichen Erfahrung keineswegs nur eitel Sonnenschein war und ist.

Man vermag es daher dem Autor nicht abzunehmen, daß der Kadett von damals im Alltag des Dienstes in der Grundausbildung mit ihren Tücken auf dem für ideale Lebensverhältnisse nicht gerade bekannten Schulschiff – im Gedanken an Kaiser und Reich – so sonnig dahinsagelte, wie es der Autor darstellt. Auch der pathetische Kadett wird die unvermeidlichen Friktionen des Alltags bisweilen zähneknirschend und fluchend verdaut haben müssen. Doch wird

man die Tatsache, daß er sehr stolz darauf war, dem Kaiser zu dienen, nicht bezweifeln können. Getragen von einer dem Staat getreuen Familie, oftmals im Kadettenkorps vorerzogen, vom ersten Tage seines Dienstes an als junger Herr behandelt – was auch äußerlich in der adretten Kadettenuniform mit dem goldenen Dolch an der Seite zum Ausdruck kam – waren seinem Stolz kaum Grenzen gesetzt. Wenn dann die Liebe zu dem erwählten Beruf hinzukam und der Wille, auch Unbill und Ärgernis mit Würde zu tragen, dann konnte schon das Pathos mächtig aufblühen.

So wird man dem Autor unseres Büchleins dankbar sein müssen, daß er etwas einfing, was tatsächlich für seine Zeit typisch war. Andere Autoren, die in Lebenserinnerungen oder Biographien das Leben des Seekadetten und seine Ausbildung behandeln, schreiben im Grunde mit ähnlichem Pathos, wenn da auch die Friktionen des Alltags oftmals schärfer herausgestellt sind.

„Über sanfte Behandlung hatten wir Kadetten uns überhaupt nicht zu beklagen“, schreibt der spätere Admiral von Schröder. „Es war vielfach offene Schinderei nach dem Grundsatz: Wenn ein Kadett dieses Leben mit gutem Mut aushält, dann ist seine Liebe zur Seefahrt so groß, daß er gewiß ein guter Seeoffizier wird.“

Ich erwähnte dieses Zitat schon an anderer Stelle. Hier reagiert ein Kadett höchst unpathetisch – und, wie mir scheint, normal. Wären die Kadetten der Kaiserlichen Marine nur von Sonne beschienen worden, dann wären sie sicher nicht zu so vorzüglichen Kommandanten geworden, wie sie der 1. Weltkrieg hervorgebracht hat.

Überdies wird man nicht vergessen dürfen, daß sich zum pathetischen Stolz des Offizieranwärters von damals die Gewißheit gesellte, daß der Friede nicht ewig dauern könne und daß die Stunde der Bewährung vor dem Feind nicht auszuschließen sei. Ganz ähnlich empfand ich, als ich 1938 in die Kriegsmarine eintrat. Dieses Gefühl aber gab dem Denken eine zusätzliche Richtung. Es fügte den Ernst hinzu, der in der scheinbar so friedlichen Welt des [Kaiser-Deutschland](#) dem Dienen die Richtung gab. Wenn dann noch das „Mit Gott für Kaiser und Reich“ hinzukam, das mehr war als eine Phrase, und das – wie von selbst – die Aura der „heiligen Mission“ aufkommen ließ, dann war der Soldat, besonders aber der Offizier und Offizieranwärter, in eine Rolle gestellt, die Anerkennung und Glanz verlieh. Hierin lagen Stärken und Gefahren.

Das Pathos, der Stolz, die Begeisterungsfähigkeit des kaiserlichen Offiziers und Kadetten sind aber erst in den letzten Jahrzehnten vor dem 1. Weltkrieg stärker in Erscheinung getreten, als dank des Interesses des Kaisers die Marine, die bis zu seinem Amtsantritt recht unbedeutend war, einen mächtigen Aufschwung nahm, was nicht ohne Einfluß auf Denken und Einstellung von Offizier und Mann bleiben konnte. Man fühlte sich.

Den Vorgängern dieser Vor-Weltkriegs-Kadetten war ein mühsamerer Weg auferlegt. Das beweisen diese Schrift und die ihr zugrunde liegende Literatur. Es gehörte in den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schon einiger Mut dazu, in die Marine einzutreten, die sich ihre Stellung in Staat und Gesellschaft noch nicht erkämpft hatte. Die zeitgenössischen Berichte und Bücher sind ein Beweis für diese Behauptung. Da ist das Pathos noch kleingeschrieben. Im Vordergrund steht der Kleinkampf des Alltags. Er ist auch in den in dieser Schrift so viel zitierten „Allgemeinen Marinebefehlen“ erkennbar.

Es kam dazu, daß das Einstellungsalter der preußischen Kadetten unter dem der kaiserlichen Kadetten und ihrer Nachfolger lag und die Schulbildung dementsprechend dürftig war. Wer im kindlichen Alter Soldat wird, sieht die Dinge anders als der junge Mann. Wer in der Marineschule noch die deutsche Sprache und die Grundrechnungsarten lernen mußte – wie das im Seekadetteninstitut in Berlin und in der Marineschule an der Muhliusstraße in Kiel der Fall war –, dem mag der zumeist von den Eltern erwählte Beruf sehr viel unpathetischer vorge-

kommen sein als dem älteren Nachfolger, der bei der Berufswahl schon ein Wort mitsprach. Berücksichtigt man auch noch die harte Bordzeit der preußischen Kadetten auf unbequemen Schiffen, die der [Admiral von Schröder](#) und andere beredt schildern, so wird klar, daß die Ausbildung damals wenig Raum für Gedankenflüge ließ.

Es ist kein Zweifel, daß es die Kadetten der preußischen Marine schwerer hatten als ihre adretten kaiserlichen Nachfolger, wie es später auch schwerer für die Offizieranwärter der [Weimarer Republik](#) gewesen sein dürfte.

Letztere lebten in einem Staat, den sie und die Familien häufig nicht bejahten, sie dienten in einer unpolitischen Wehr, deren Vorgesetzte kaiserlich/königliche Offiziere gewesen waren, die oft genug mit einem Bein gedanklich noch in der alten Zeit standen. Das hatte – wie ich meine – Vor- und Nachteile. Man stand noch in einer soldatischen Überlieferung, die kaum in Frage gestellt war, als Glied einer anerkannten Gesellschaftsschicht. Das gab Kraft und Selbstbewußtsein, die dem Ganzen zugutekamen. Dagegen war die Indifferenz oder Teilnahmslosigkeit, mit der man dem Staat und manchen politischen Parteien gegenüberstand, ein gefährlicher Nachteil. [Hitler](#) hat das zu nutzen gewußt.

Als er 1933 die Macht im Staate übernommen hatte, rückte die Wehr langsam wieder an den Staat heran. Daß viele der älteren Offiziere skeptisch blieben, ist bekannt. Den Prozeß konnten sie nicht aufhalten. Die Lücke, die in der Weimarer Republik entstanden war, füllte sich auf.

Während dieser Zeit wurden ich und meine Kameraden Offizieranwärter der Marine. Für uns war damit „alles klar“. Wir vermeinten in einem Staat zu leben, der sich wieder gefunden hatte, der sich sehen lassen konnte und uns daher stolz machte. Den Bedenken der Eltern gegenüber den neuen Machthabern begegneten wir, die wir durch [Hitlerjugend](#) und [Jungvolk](#) gegangen waren, mit neuer Begeisterung, mit einem neuen Lebensgefühl. Wir sahen die [Wehrmacht](#) wachsen und fühlten uns als Offizieranwärter einem Stande zugehörig, der aus einem Dornröschenschlaf zu neuer Größe erwacht war. Für uns war zwar die [Partei](#) in ihrem Macht Hunger ein in Kauf zu nehmendes Übel, aber Adolf Hitler war unser Führer. Er würde am Ende auch die Partei zügeln, so meinten wir. Sieben Jahre später standen wir vor dem Nichts.

Als wir eintraten, stand unausgesprochen zwischen uns die Gewißheit, daß wir eines Tages in den Krieg ziehen würden. Das gab unserem Dienen die Aura, die auch die kaiserlichen Kadetten verspürt haben mögen. Wir gaben uns Mühe, unsere Sache gut zu machen.

Ich schleppte damals von Kommando zu Kommando [Ernst Jüngers](#) Buch „Der Kampf als inneres Erlebnis“ mit mir, das ich teilweise auswendig vortragen konnte. Dort heißt es an einer Stelle:

„Wir haben mit neun Jahren das *dulce et decorum* gelernt, zu Hause, in Schulen, Universitäten und Kasernen ist der Begriff „Vaterland“ in die Nebelwelt unserer Anschauungen als Mitte gesetzt wie die Sonne in das Planetensystem, wie der Kern in den Kraftwirbel eines Atoms. An den grauen Wänden der Kasernenflure kündeten goldene Lettern die Namen der in früheren Kriegen Gefallenen, und die Sprüche darunter mahnten uns, stets dieser Helden würdig zu sein. Die Denkmäler der Generale auf den Plätzen, das Studium der Geschichte, das uns zeigte, wie eng Größe und Niedergang eines Volkes mit seinen Kriegen verkettet sind, die ernstesten Gesichter, mit denen Generationen von Offizieren von den Wänden unserer Kasernen auf uns niederblickten, blitzende Orden und zerschossene Fahnen, deren Seide nur an hohen Festtagen über der Menge wehte: Das alles hatte uns den Krieg zu einer feierlichen und gewaltigen Sache gemacht. Wir fühlten uns als Erben und Träger von Gedanken, die durch Jahrhunderte von Geschlecht zu Geschlecht vererbt und der Erfüllung näher ge-

tragen wurden. Über allem Denken und Handeln stand eine schwerste Pflicht, eine höchste Ehre und ein schimmerndes Ziel: der Tod für das Land und für seine Größe.“

So ähnlich, wie Jünger sich äußerte, empfand ich damals – und mit mir viele Kameraden, doch steigerten wir uns nie in ein kriegerisches Pathos. Wir wußten um die Leiden, die der 1. Weltkrieg gebracht hatte. Natürlich waren in unseren Reihen auch viele, die sich in frisch-fröhlicher Unbefangenheit von Gedanken dieser Art freihielten. Sie nahmen den Tag, wie er kam – und hatten es leichter. Ich habe sie oftmals beneidet.

Heute, in einer Zeit, in der sich die Erkenntnis durchsetzt, daß der Krieg ein untaugliches Mittel der Politik ist und daher vermieden werden muß, ist unser damaliges Denken nur begreifbar, wenn man berücksichtigt, daß wir Kinder unserer Zeit, unserer Umwelt waren, wie es die Menschen von jeher gewesen sind. Die Umwelt stellte damals die Weichen, wie sie es auch heute tut. Man kann daher eine Epoche nur an den Maßstäben messen, die sie sich selbst gesetzt hat.

Damit bin ich bei den Offizieranwärtern von heute, die – wie wir – Kinder *ihrer* Zeit und Umwelt sind, und diese Umwelt ist heute anders als zu *meiner* Zeit.

Ich habe in der Bundesmarine von 1957 bis 1959 drei Jahrgänge von Offizieranwärtern durch den einjährigen Lehrgang der [Marineschule Mürwik](#) geführt, war von 1961 bis 1964 Lehrer amerikanischer Fähnriche in Annapolis und habe 1968 zwei Jahrgänge von Kadetten auf dem [Schulschiff „Deutschland“](#) unter meinem Kommando gehabt. Letztere führte ich als Lehrgruppenkommandeur auch durch die Marineschule. Mein Sohn war Offizieranwärter wie seine nächsten Freunde, die zum Teil ihren Weg in der Marine fanden, zum Teil nicht. Einer meiner mir jetzt unterstellten Inspektionschefs gehörte 1957 zu den mir anvertrauten Fähnrichen. Ich habe Gelegenheit gehabt, die Kadetten vieler Nationen kennenzulernen. Ich habe also mit Offizieranwärtern hinreichend zu tun gehabt. Das gibt mir den Mut, sie zu beurteilen.

Es sei zunächst festgestellt, daß die *ersten* Jahrgänge der Marine, mit denen wir Vorgesetzten uns rauften, anders waren als die heutigen. Damals glaubten wir schon, uns Sorgen machen zu müssen. Warum? Weil die munteren, kritikfreudigen jungen Herren nicht zu unserer Vorstellung vom Offizieranwärter paßten. Es dauerte einige Zeit, bis uns „Alten“ klar wurde, daß es mindestens zwei Wege nach Rom gibt. Als wir das erkannt hatten, ließ die Rauferei nach. Wir sahen jetzt auch die „guten“ Seiten der Neuen.

Im Grunde hatten wir Offiziere vergessen, die Umwelt, die sich völlig verändert hatte, hinreichend in Rechnung zu setzen. Wir hatten natürlich auch dazu gelernt, aber offenbar langsamer als die jungen Herren. Heute weiß ich, daß unsere Sorgen unbegründet waren. Aus den Kadetten und Fähnrichen von damals sind tüchtige, teils vorzügliche Kapitänleutnante und Korvettenkapitäne geworden.

Und wie waren nun diese Offizieranwärter der ersten Jahrgänge der Marine? Man kann die Frage nicht beantworten, ohne die allgemeine Lage des Staates und Volkes kurz darzustellen.

Als am 3. Januar 1956 die ersten Offizieranwärter in die Marine eintraten, ging die Bundesrepublik ihrer ersten Blüte entgegen. Die Kriegsschäden waren weitgehend überwunden, der Wohlstand des Einzelnen hatte sichtbar zugenommen. Die [Besatzungsstatuten](#) waren durch den [Deutschland-Vertrag](#) im Jahre zuvor abgelöst worden. Der Staat gewann langsam wieder Ansehen in der Welt. Das deutsche „[Wirtschaftswunder](#)“ schaffte Freunde und Feinde. Nach Jahren von Verhandlungen und Rückschlägen über einen Wehrbeitrag war die Aufstellung der Bundeswehr im Gange. Sie erfolgte trotz geteilter Meinung des Volkes mit Schwung und starkem persönlichem Engagement vieler. Da war es kein Wunder, daß auch „gute“ Abiturienten „zu den Fahnen eilten“, verstärkt durch die „weißen Jahrgänge“ – Offizieranwärter, die das Abitur schon eine Zeitlang hinter sich hatten – und ehemalige Kadetten, die am Ende des Krieges noch gedient hatten. Diese Mischung warf sofort Probleme auf. Während die Gedi-

ten mit Elan an die Sache herangingen, dabei die eigene Lebenserfahrung kräftig ins rechte Licht rückend, waren die Angehörigen der „weißen Jahrgänge“ und die „Jungen“ skeptisch. Besonders letztere hatten schon den „neuen Geist“ geatmet, während die Älteren doch noch der Vergangenheit in gewissem Umfange verhaftet waren.

Diese verstanden das Prinzip von Befehl und Gehorsam besser, wohl weil sie es schon einmal erfahren hatten. Die „Jungen“ nahmen dagegen dieses Prinzip langsamer an. Bei manchen verwischten sich noch lange die Begriffe von Hierarchie und Demokratie, die man im Soldatenberuf nicht verwechseln soll. Das führte zu „Ausreißern“, denen wir nur mit viel Geduld beikamen.

So erinnere ich mich, daß eines Tages ein „junger“ Fähnrich kurzer Hand den Unterricht nach der dritten Stunde verließ, um ins Wochenende zu fahren, obwohl er erst nach der fünften Stunde fahren durfte. Wie es das Schicksal will, lief er mir prompt an der Straßenbahnhaltestelle Mürwik in die Arme. Er trug seine Strafe mit Fassung, wenn es mich beim „Rapport“ auch einige Zeit kostete, ihm klar zu machen, daß es so nicht ginge. Der Fähnrich ist ein tüchtiger Offizier geworden.

Das Bemerkenswerteste an den „Jungen“ war jedoch ihre Liebe zur Kritik – an allem und nichts, die sie, wie wir Vorgesetzten oft feststellten, geradezu pflegten. Es gab nichts, über das sich nicht diskutieren ließ – selbst über den Befehl. Jahre später schrieb mir einer dieses Kreises, der inzwischen als Oberleutnant Ausbilder in Mürwik geworden war, jetzt habe er mein Verhalten damals verstanden. Seine Fähnriche seien so kritisch, daß er nur ahne, wie er und seine Kameraden auf uns gewirkt haben müßten.

Neben dieser Kritikfreudigkeit, die man bisweilen auch Kritiksucht nennen konnte, waren die Fähnriche aber einsatzfreudig und immer bereit, wenn etwas von ihnen gefordert wurde. Auch da gingen sie uns manches Mal zu weit. Ich habe diese scheinbare Diskrepanz – dauernde Kritik hier, Einsatzfreude dort – lange nicht verstanden, bis mir am Beispiel klar wurde, daß sich beide Eigenschaften durchaus sinnvoll miteinander verbinden lassen.

Ich habe mir damals mit meinen Offizieren viele Gedanken über die mir anvertrauten Offizieranwärter gemacht – mehr als diese ahnten – und dabei stieß ich frühzeitig auf ein Phänomen, das sich an den Jahrgängen von heute noch deutlicher ablesen läßt und inzwischen auch von der Medizin und Soziologie klar herausgestellt wird.

Die jungen Menschen sind mit einer Diskrepanz belastet, die sich aus einer häufig unterschiedlichen körperlichen und geistigen Reife herleitet. Sie sind sehr früh körperlich reif, aber die geistige Reife hinkt nach – bisweilen erheblich. Diese Diskrepanz muß notwendigerweise zu Spannungen im Menschen führen, die sich oft auf unberechenbare Weise entladen. So entstanden und entstehen diese Friktionen zwischen Jung und Alt, die uns auf vielen Gebieten und fast in jedem menschlichen Bereich Sorge machen.

Diese Diskrepanz ist in den Jahrgängen von heute nach meiner Beobachtung noch größer geworden, damit natürlich auch die Spannungen im Innern des Einzelnen. Es gibt dagegen nur zwei Mittel: Eingehen auf den Menschen und Geduld, viel Geduld aufwenden, die oftmals an den eigenen Nerven zerrt. Die Schalen der Waage kommen erst mit der Zeit ins Gleichgewicht, etwa nach vier bis sechs Jahren, wenn der OA älterer Leutnant oder Oberleutnant ist, also zu einer Zeit, in der ihm auch Verantwortung in seiner Stellung übertragen worden ist. Ich habe diese Veränderung in der Situation des Einzelnen viele Male miterlebt: Langsam, aber sicher wird aus einem „enfant terrible“ ein wertvolles Glied der Gemeinschaft. Und dann erlebt man ein zweites Phänomen: Die einen erkennen die Wandlung an sich, die anderen nicht. Diese meinen, sie seien schon immer so gewesen, wie sie nun sind. Das ist vielleicht eine Charakterfrage.

Was das Eingehen auf den jungen Menschen angeht, so bin ich der Meinung, daß – neben der Geduld – man vor allem konsequent sein muß. Konsequenz setzt aber ein Ziel voraus, das man ansteuern muß. Ohne Zielsetzung ist keine Konsequenz möglich. Das wird häufig übersehen.

Den meisten Jungen ist heute das Gefühl eigen, liebe, gute Kerle zu sein. Das war an den Jahrgängen der „Deutschland“ gut zu beobachten. Diese Einstellung, die die Umwelt erzeugt hat, führt dazu, daß man von den Vorgesetzten eine entsprechende Behandlung erwartet. Verhalten sich die Vorgesetzten anders – und mögen sie auch noch so viele beweiskräftige Gründe haben –, so haben sie kein Verständnis für die Jugend. So einfach ist das.

Zwei Ansprachen, in denen ich ernst, jedoch keineswegs zu ernst, auf der „Deutschland“ bestimmte Verhaltensweisen der Jugend kritisierte, dabei unpopuläre Normen setzend, wurden dementsprechend als „Schock“ empfunden. Man übersah völlig, daß ich Hilfen gab. Warum? Weil diese Hilfen eben unpopulär waren und der Selbstzufriedenheit einen kräftigen Stoß versetzten. Hier liegt ein entscheidender Unterschied zwischen heute und gestern. Wir liebten zwar auch die unpopulären Maßnahmen des Vorgesetzten nicht, aber wir nahmen sie hin und machten aus ihr keine „Philosophie“.

Zum Führen von Menschen gehört der Mut zur unpopulären Maßnahme. Wer – mit [Platon](#) – als „Alter“ sich unter die Jungen setzt und sich ihnen gefällig zu machen sucht, damit er nicht den Anschein des Spielverderbers erwecke, hilft im Grunde der Jugend nicht. Er macht es ihr auf lange Sicht nur schwerer.

Diese Gedanken stießen bei den Kadetten zunächst auf Ablehnung. Etwa ein halbes Jahr später suchte mich einer von ihnen auf und sagte mir, daß ihm dieser Gedanke nun doch gefalle. Ich war überrascht. So früh hatte ich die Erkenntnis nicht erwartet.

Als der Kadett nach unserem Gespräch mein Dienstzimmer verließ, rief er mir noch im Gehen zu: „Schönes Wochenende, Herr Kapitän.“ Dann griff er sich an den Kopf: „Ach, wir sehen uns ja nachher noch bei der Musterung.“

Ich dachte augenblicklich an meinen früheren Kommandeur. Wie hätte er wohl auf eine solche zivile Geste reagiert? Wahrscheinlich wäre er sprachlos gewesen. Ich war es nicht, da mir solches schon viele Male passiert ist.

Tatsächlich ist diese Verhaltensweise typisch für viele Kadetten. In entwaffnender Natürlichkeit setzen sie sich über das Formale hinweg und gehen zur Tagesordnung über. Sie sind auch in dieser Hinsicht Kinder dieser Welt.

Viele Kadetten sind – wie die Gleichaltrigen in anderen Berufen – sehr empfindlich. Ich führe das auf eine Selbstüberschätzung der eigenen Fähigkeiten zurück wie auch auf ein stark ausgeprägtes Selbstbewußtsein, das häufig nicht im Einklang mit den gezeigten Leistungen steht. Diese Diskrepanz erkennt der Kadett natürlich nicht. Wird der darauf aufmerksam gemacht, so reagiert er „unfreundlich“. Seine Kritikfreudigkeit schließt eben Selbstkritik nicht mit ein. Doch befindet er sich in dieser Hinsicht in zahlreicher Gesellschaft.

Auf der „[Deutschland](#)“ erschienen einmal – wenige Tage nach dem Dienstantritt – einige Kadetten bei ihren Vorgesetzten und schlugen allen Ernstes vor, an der Dienstplangestaltung des Schiffes beteiligt zu werden, obwohl ihnen jede Kenntnis vom Schiff und seinem Betrieb fehlte. Es dauerte einige Zeit, bis ihnen klar wurde, daß Selbstbewußtsein nicht auch schon Können bedeutet.

Manche Offizieranwärter sind durch Umwelteinflüsse in einen Zustand versetzt, der es ihnen schwer macht, mit Unbefangenheit und gutem Willen an die dienstlichen Aufgaben und Pflichten heranzugehen. Man fragt sich, warum sie sich überhaupt als Offizieranwärter erworben haben. Die Unterordnung schmeckt ihnen nicht. Ihr Begriff von Freiheit ist nebelhaft

und bezieht den anderen nicht mit ein. Sie glauben, alles genau zu wissen, und vertragen keine Kritik, wenn sie auch noch so begründet ist. In der Rechthaberei sind sie Meister. Diese Gruppe, die meistens klein ist, aber die Gemeinschaft belastet, strapaziert auch gern das Gewissen und die Menschenwürde bei jeder sich bietenden Gelegenheit.

Ein Kadett, Sohn eines höheren Offiziers, lehnte zum Beispiel seine Teilnahme an der [Äquatoriaufgabe](#) ab, weil er es für menschenunwürdig hielt, sich von anderen anfassen zu lassen, was nun einmal bei der Taufe nicht zu vermeiden ist. Wir Vorgesetzten achteten seine Entscheidung kommentarlos. Das hatte er nicht erwartet.

Ein anderer machte vor kurzem in Mürwik sein Gewissen für seine unzureichenden Leistungen verantwortlich, d.h. er schob das Gewissen als wirksamen – wie er meinte – Entschuldigungsgrund vor. Als ihm bedeutet wurde, daß seine unzureichenden Leistungen eher auf Faulheit zurückzuführen seien, wies er das zunächst entrüstet zurück, erschien aber am nächsten Morgen wieder bei seinen Vorgesetzten und versprach, künftig fleißiger zu sein.

Viele Offizieranwärter geben sich betont sachlich und versuchen, Gefühle zu verbergen. Da das bewußt geschieht, belasten sie sich. Ich bin aber davon überzeugt, daß trotz aller zur Schau getragenen Skepsis und Sachlichkeit die Anlage der Begeisterungsfähigkeit bei vielen nicht verschüttet ist. Ich war Zeuge vieler Beispiele.

Da reagierte man spontan. Das Gefühl brach durch. Einigen war das hinterher so peinlich, als wenn sie sich etwas vergeben hätten. Mit ihnen lohnte sich das Gespräch immer. Ich pflegte dann wohl zu sagen: „Nun lassen Sie doch die Drei mal eine gerade Zahl sein!“ Dieser Ausruf wurde oft ungläubig aufgenommen, aber traf meistens den Nagel auf den Kopf.^A

Die Offizieranwärter der ersten Jahrgänge der Bundesmarine und die heutigen weisen große Unterschiede auf – von Ausnahmen natürlich abgesehen. Diese Unterschiede sind meines Erachtens in den veränderten und sich verstärkenden Umwelteinflüssen begründet. In einer Zeit, in der die außerparlamentarische Opposition lautstark von sich reden macht, in der die Wehrdienstverweigerung^B beim Intellektuellen zum guten Ton gehört, in der die gleichaltrigen Studenten auf die Straße gehen und in der der Wohlstand so manchen Geist vernebelt, kann man schwerlich erwarten, daß der Offizieranwärter noch so ist wie vor zehn Jahren.

Auch ist die Tatsache, daß sich das Zahlenverhältnis von Berufsoffizier- zu Zeitoffizieranwärtern deutlich zu Gunsten des letzteren verschoben hat, nicht ohne Einfluß auf die allgemeine Haltung und Einstellung der Offizieranwärter geblieben.

Die ersten Jahrgänge bestanden durchweg aus Berufsoffizieranwärtern, in den folgenden – bis in die sechziger Jahre hinein – überwogen die Berufsoffizieranwärter. Diese bestimmten damit Ton und Denken. Als dann die Zahl der Zeitoffizieranwärter stark zunahm und diese in den Jahrgängen die Mehrheit bildeten, änderte sich das. Nun bestimmten jene Ton und Denken, welche die Marine nicht zu ihrem Lebensberuf machen wollten, sondern in ihr eine im allgemeinen auf vier Jahre befristete, möglicherweise interessante Episode sahen, die obendrein finanziell lukrativ war (Gehalt und finanzielle Abfindung). Diese einschneidende Veränderung der Struktur hat bisweilen Spannungen innerhalb von Jahrgängen zur Folge gehabt.

Tatsächlich finden viele Zeitoffizieranwärter ihren Weg zur Marine aus materiellen Gründen, was in unserer Zeit nicht verwundern darf. Dieser Beweggrund ist bei vielen Offizieranwärtern durch eine Art von romantischer Begeisterung für die See oder das Schiff verbrämt. Man sieht noch Abenteuer, die aber in der modernen Seefahrt nur noch selten zu finden sind.

^A Anmerkung des Herausgebers: In der gebräuchlichen Redensart sind es „fünfe“, die man gerade sein läßt.

^B Anmerkung des Herausgebers: Das nach dem [Grundgesetz](#) Art. 4 Abs. 3 wahrgenommene Recht heißt korrekt „[Kriegsdienstverweigerung](#)“; das Ausscheiden aus dem [Wehrdienst](#) bzw. die Ableistung eines [Ersatzdienstes](#) ist die Folge davon.

Wenn dann die Romantik auf dem modernen, fensterlosen Schiff, das Nüchternheit und Sachlichkeit ausstrahlt und verlangt, nicht vorgefunden wird, gibt es den ersten Bruch, die ersten Zweifel an einem Dienst, den man sich ganz anders vorgestellt hat. Diese Zweifel nun mit Energie und Verstand zu überwinden, ist vielen nicht gegeben. Das Ergebnis ist Unlust, für die die Marine verantwortlich gemacht wird. Man selbst fühlt sich an der Entwicklung schuldlos. Schließlich sieht man nur noch einen Weg: nach Hause – möglichst schnell, dabei die lukrativen Beweggründe der Bewerbung vergessend. Und so manch' einer geht dann auch, mit sich selbst und der Marine veruneint, wobei fast immer übersehen wird, daß ein „Abbrechen“, ein vorzeitiges Aufgeben, im Grunde Kapitulation vor Schwierigkeiten bedeutet, denen man im Leben immer wieder begegnen wird. So geht meine Erfahrung dahin: Wer einmal „abbricht“, bricht häufig auch ein zweites und drittes Mal ab.

Es ist mir niemals gelungen, diese Gefahr einem Jungen klar zu machen. Immer war da der Gedanke, den „einfacheren“ Weg gehen zu sollen, vorherrschend, obwohl ich glaube, daß dieser „einfache“ Weg häufig der schwierigere ist. Aber wer nimmt schon gern Erfahrungen des Älteren an, besonders in unserer Zeit, in der der Ältere für die Jugend suspekter zu sein scheint als früher?

Auch ist es mir selten gelungen, einem Jungen klar zu machen, daß man seinen Beruf nicht von der Ausbildung her beurteilen kann, sondern in ihm stehen muß, um ihn richtig beurteilen zu können. Das ist im Grunde eine Binsenweisheit, die aber selten von den Jungen anerkannt wird. In ihrem Glauben, alles oder zumindest viel zu wissen, und getrieben von Ungeduld, die ja in unserer Zeit oft zu beobachten ist, wollen sie so schnell wie möglich etwas zu sagen haben und wollen selbständig sein. Dabei vergessen sie, daß man sich zunächst das Rüstzeug aneignen muß.

Von einschneidender Bedeutung für das Denken und Verhalten der Offizieranwärter (wie auch der übrigen Soldaten) ist der Umstand, daß die soldatische Existenz heute scheinbar von einem Widerspruch belastet wird, einer Widersprüchlichkeit, die darin besteht, daß sich der Soldat auf den Ernstfall der Verteidigung vorbereiten muß und doch nicht wünschen darf, daß dieser Ernstfall eintritt.

Man muß den Einfluß der Umwelt auf junge Menschen in seiner hin und her zerrenden Wirkung erlebt haben, um zu verstehen, daß solche Widersprüchlichkeit der schon vorhandenen Unruhe neue Nahrung geben muß. Sicher, nicht alle sind von dieser Widersprüchlichkeit belastet, weil sie ihnen angesichts der Vielzahl der eigenen Interessen nicht in den Sinn kommt, aber jenem denkenden Teil bleiben Zweifel nicht erspart. Daß diese Widersprüchlichkeit der soldatischen Existenz heute tatsächlich eine hohe ethische Basis gibt – daß man nämlich nur antritt, wenn wirklich Not am Mann ist, und sich auf diesen nicht gewünschten Fall dennoch gründlich und folgerichtig vorbereitet – vermögen viele nicht zu erkennen. Auch mancher deutsche Bürger – sei er noch so klug und gereift – vermag diesem Gedankengang nicht zu folgen. So wird dann die soldatische Existenz aus diesem und anderen Gründen überhaupt in Frage gestellt, was dem jungen Menschen natürlich nicht verborgen bleibt. Er wird noch unsicherer und erkennt den Sinn seines soldatischen Dienstes nicht an. Auch Offizieranwärter, die sich ja immer freiwillig stellen, werden von solchen Zweifeln nicht verschont. Wenn dann noch nebelhafte Vorstellungen von Freiheit und Demokratie hinzukommen, die sich meistens konkret darin äußern, daß man die eigenen Rechte weit über die Pflichten stellt, bekommt man eine Ahnung von der Belastung, der heute mancher Vorgesetzte ausgesetzt ist. Indem er sich wieder und wieder um die schwierigen Fälle kümmern muß, die an Zahl zugenommen haben, ist er gezwungen, die Gutwilligen zu vernachlässigen. Das ist ein Ärgernis, das die Gesamtheit belastet.

Einmal, mitten im Atlantik, brachte mir der Kadettenoffizier einen jungen Mann in die Kajüte, der urplötzlich zu dem Entschluß gekommen war, den Dienst in der Marine zu quittieren.

Ich sprach lange mit ihm. Der Gedanke, in die Marine einzutreten, war von der Abfindungssumme bestimmt worden, um die Eltern finanziell zu entlasten. Diese löbliche Absicht warf der Kadett nun über den Haufen. Die Marine habe ihn enttäuscht. Die Gründe der Enttäuschung vermochte er mir nicht zu nennen – mit einer Ausnahme: Er könne sich nicht unterordnen, wie es das soldatische Gesetz verlange. Meinen Hinweis, daß er sich auch in anderen Berufen unterordnen müsse, erkannte er an.

Ich fragte: „Was wollen Sie später werden?“ – „Ich will studieren und vielleicht Lehrer werden.“ Diese Antwort war typisch für viele andere. „*Vielleicht* Lehrer werden.“ Kaum einer, mit dem ich solche Gespräche führte, konnte mir schlüssig sagen, welchen Beruf er einzuschlagen gedenke. Erst einmal fort von der Marine, das andere würde sich finden.

Ich setzte das Gespräch gegen Ende mit dieser Frage fort: „Was halten Sie von Deutschland?“ – „Nachdem ich jetzt fremde Häfen gesehen habe, etwas mehr.“ – „Warum hielten Sie vorher nichts von Deutschland?“ – „Wegen der Politiker.“ – „Welche meinen Sie denn?“ Achselzucken. „Warum stehen Sie nicht für eine freiwillig eingegangene Verpflichtung ein?“ – „Das brauche ich ja nicht. Das ist ja ein Vertrag. Wenn man mich ’rausschmeißen kann, muß ich auch das Recht haben zu gehen.“ – „Es will Sie aber niemand ’rausschmeißen.“ Wiederum Achselzucken.

Ich hätte dieses Gespräch nicht erwähnt, wenn es nicht für einen Teil der Jungen typisch wäre. Wie gern würde ich den Lebensweg dieses Kadetten weiterverfolgen!

Ein anderer, der bisher kaum negativ aufgefallen war, erklärte seinem Wachhabenden in der Maschine einige Tage vor dem Einlaufen in Rio de Janeiro, auf das sich alle wie die Kinder freuten: „Was ist das schon. Da kann man doch auch mit Neckermann hinfahren.“ – Der Wachhabende schaltete sofort: „Warum fahren Sie denn nicht mit Neckermann? Dann wären wir Sie los.“

Ich könnte Beispiele der obigen Art in reicher Zahl geben. Man gewöhnt sich schließlich an dieses Verhalten. Das ist nicht resignierend gemeint. Geduld führt meistens zum Ziel, wie mich die Zeit gelehrt hat. Diejenigen, die diese Geduld des Vorgesetzten nicht verdienen, gehen nach Hause. Daß man sie häufig erst nach dreimonatigem, schwerfälligem Lauf der Papiere los wird, ist auch ein Zeichen unserer Zeit. In Annapolis und West Point geht der, der nicht „spurt“, innerhalb von Stunden. Der Kommandeur entscheidet voll verantwortlich. Tatsächlich ist die schnelle Entfernung eines Störenfrieds aus der Truppe eine zwingende Notwendigkeit. Es ist nicht einzusehen, daß einer die anderen dauernd belastet.

Um keinen Irrtum aufkommen zu lassen, sei an dieser Stelle nachdrücklich festgestellt, daß die „schwierigen Fälle“ immer in der Minderheit sind, aber diese Minderheit belastet die Gesamtheit, da auch die „Guten“ kritisch und skeptisch sind und sich negativen Einflüssen von geschickt agierenden Unzufriedenen nicht immer entziehen können.

Neben zunehmender Kritikfreudigkeit und Skepsis sind bei den Offizieranwärtern der letzten Jahrgänge auch Mängel in der körperlichen Leistungsfähigkeit zu beobachten. Die häufig unzureichende Sportausbildung in der Schule mag der Grund dafür sein. Nur wenige Bewerber haben sich in Sportvereinen betätigt. Die Folge ist verminderte Belastungsfähigkeit.

Ein weiteres Problem der heutigen Offizieranwärterausbildung ist die Tatsache, daß der zu lehrende Stoff sehr an Umfang zugenommen hat. Der Seeoffizieranwärter hat immer viel lernen müssen – mehr als der Außenstehende vermutet. Heutzutage muß er noch mehr lernen. Einmal hat die Zahl der Lehrgebiete zugenommen, zum anderen sind viele Lehrgebiete umfangreicher geworden. Das gilt besonders für die naturwissenschaftlichen Fächer, für die nicht alle Offizieranwärter die wünschenswerte Begabung mitbringen. Es mag seltsam anmuten, daß in unserem technischen Zeitalter der Hang zu technischen Dingen, das wirkliche Interesse für die Technik, bei vielen Jungen unterentwickelt ist, aber es ist so.

Diese vorstehenden Tatsachen haben dazu geführt, daß der Weg des Offizieranwärters durch die Ausbildung hindurch schwieriger geworden ist. Er muß erheblich mehr arbeiten als seine Vorgänger, um mitzuhalten. Das geht zu Lasten seiner Unbeschwertheit und Fröhlichkeit, Dinge, die im Grunde für das allgemeine Wohlbefinden unerlässlich sind. Wer frohen Sinnes an die Arbeit gehen kann, hat es leichter. Das kommt der Stimmung und Moral aller zugute.

Die ersten Jahrgänge – bis in die sechziger Jahre hinein – waren fröhlicher und unbeschwerter als die jetzigen.

Heute „büffelt“ man in der Marineschule, wenn man nicht gerade zu jenen zählt, denen das Lernen leicht fällt. Diese Veränderung ist mir bei meinem Dienstantritt in Mürwik als Lehrgruppenkommandeur besonders aufgefallen.

Wenn ich es richtig sehe, so ist diese Veränderung auch bei vielen Studierenden zu beobachten. Die Fülle des Stoffes, dazu die Forderung nach Leistung haben das, was man früher unter „akademischer Freiheit“ verstand, weitgehend aus dem Leben des Studenten verdrängt.

Der Offizieranwärter von heute ist im Durchschnitt ernster als seine Vorgänger – oder er gibt sich ernster. Das mag an seinem Willen liegen, sich sachlich zu geben und möglichst Gefühle auszuschalten. Pathos, in welchem Gewande es immer auftreten mag, ist ihm suspekt. Das scheint mir gut zu sein, wenn auch der mit der Sachlichkeit einhergehende Verlust an unbefangener Fröhlichkeit zu bedauern ist.

Wo Schatten ist, ist auch Licht. Viele Offizieranwärter sind noch „richtige“ Offizieranwärter: natürlich, frisch, fröhlich, unsachlich, himmelhoch jauchzend und tief betrübt. Sie sind in der Minderheit und haben es schwer, sich kraft ihrer Art durchzusetzen. Den „Reiferen“ sind sie wegen ihrer Unbeschwertheit verdächtig. Reibereien sind dann nicht ausgeschlossen.

Es mag nach einem Widerspruch aussehen: Die Diskrepanz zwischen körperlicher und geistiger Reife ist bei diesen „richtigen“ OA weniger ausgeprägt als bei den anderen. Die innere Spannung ist geringer.

Oftmals hört man auch Klagen über mangelnde Kameradschaftlichkeit, wie sie jener Kadett auf der „Deutschland“ an den Tag legte, der seinen zur Wache eingeteilten Kameraden nicht weckte, weil er meinte, der solle sich selbst um sein Wecken kümmern. Das sind Einzelfälle, die man nicht verallgemeinern darf. Ich erinnere mich sehr genau an zwei Kameraden meiner Korporalschaft, die sich bei vielen Gelegenheiten als unkameradschaftlich erwiesen – und das trotz der Erziehung in der sogenannten Jugendbewegung Hitlers.

Alle – oder fast alle – Offizieranwärter verdienen ein Lob für ihr Verhalten im Ausland. Wenn das fremde Volk auf sie schaut, geht eine Veränderung mit ihnen vor. Aus der Asche des Alltags steigt dann ein neuer Kadett empor – adrett, freundlich, willig, aufgeschlossen –, an dem man seine helle Freude hat. Dasselbe ist an der übrigen Besatzung zu beobachten.

Da wird noch ohne viele Worte der Vorgesetzten eine Verpflichtung gespürt, die eine lange Tradition in unserer Marine hat. Wo immer im Ausland deutsche Soldaten auftauchen, da rangieren sie in den Augen der Fremden noch als Nr. 1. Des Lobes war es bisweilen fast zu viel, das ich entgegen nehmen mußte. – Doch befand ich mich in guter Gesellschaft: Den Kommandanten unserer Auslandsschiffe ist es seit vielen Jahrzehnte nicht anders ergangen.

Offizieranwärter – damals und heute.

Ob es mir gelungen ist, ihre Unterschiede aufzuzeigen? Es gibt Leute – und nicht wenige – die meinen, früher sei alles besser gewesen, natürlich auch die Offizieranwärter. Ich habe mich dieser Meinung nie anschließen können, weil sie allzu sehr vereinfacht. Mit den Komparativen „besser“ oder „schlechter“ kommt man dem Problem nicht bei. Wer diese benutzt, läßt die Veränderung von Zeit und Umwelt außer acht. Das darf man jedoch nicht tun.

Ich meine, daß die Offizieranwärter von heute *anders* sind als ihre Vorgänger vor zehn, dreißig oder fünfzig Jahren. Das darf niemanden wundern. „Anders“ schließt jedoch kein Werturteil ein – und das ist entscheidend. Die vielen vorzüglichen jungen Offiziere der Marine sind zwar oft nicht mit uns „Alten“ auf einer Welle. Das liegt aber weniger an ihnen als an uns, die wir durch Erfahrungen kraft unseres Alters geprägt sind. Im übrigen sind Spannungen zwischen den Generationen keine Erfindung der Neuzeit, sondern so alt wie das Menschengeschlecht selbst. Wer diese Spannungen als Vorgesetzter nicht als Belastung, sondern vielmehr als stimulierendes Element betrachtet, macht sie fruchtbar.

Anlagen

Anlage 1: Zeittafel zur Vorgeschichte der Königlich Preussischen Marine

- 1811, 5. Sept. Denkschrift des Oberstleutnants (spät. Kriegsministers) von Rauch, enthaltend den 1. Flottengründungsplan. Danach sollen 3 große Korvetten, 8 große und 4 kleine Kanonenboote mit 400 Mann Besatzung auf dem Frischen Haff stationiert werden. Pillau soll Ausrüstungshafen sein, die technische Leitung dem Lotsenkommandeur in Elbing übertragen werden und ein russischer Seeoffizier das Kommando übernehmen.^{a)}
Die Denkschrift bleibt unbeachtet.
- 1811, 29. Okt. Prinz Adalbert von Preußen geboren.^{a)}
- 1814, 31. Okt. Gutachten des Obersten von Rauch an den Staatskanzler von Hardenberg: „Die Würde eines Staates, der ein so bedeutendes Küstenland besitzt wie das unsrige, und die Sicherheit der Festungen in vorkommenden Fällen erheischen es, daß armierte Wachtschiffe unterhalten werden, da besonders auf der Ostsee fast immer russische, schwedische, dänische und englische Kriegsschiffe kreuzen und die preussischen Küsten und Häfen besuchen. Ich bin daher der Meinung, daß successiv für die Beschaffung solider und zweckmäßig gebauter Schiffe gesorgt werden müßte.“^{a)}
Das Gutachten geht zu den Akten.
- 1815, 10. Febr. Auf dem „Wiener Kongreß“ tritt Schweden Neuvorpommern, Rügen und 6 Kanonenschaluppen an Preußen ab (Nr. 10, 17, 45, 48, 51 und 116).^{h)}
Gleichzeitig tritt der schwedische Marine-Lieutenant Longé in preussische Dienste. Er empfiehlt den Bau von schnellsegelnden Kriegsschonern.^{a)}
Die Kanonenschaluppen sind nie in Dienst gestellt worden. Im März 1817 wurde die Schaluppe Nr. 51 verkauft, die übrigen kamen im Februar 1820 in Stralsund zur Versteigerung.
Außerdem besaß Preußen Ende 1815 noch die Wachtschiffe „Adler“, „Colberg“, „Schwalbe“ und „Drossel“. Drei wurden im Herbst 1816 in Stettin versteigert, das letztgenannte kam Anfang 1817 in Swinemünde zum Verkauf.^{h)}
- 1816 Der Kriegsschoner „Stralsund“ läuft vom Stapel. Erbauer: Baumeister Gaede.
Mit seinem Ablauf kommt die Flaggenfrage zur Sprache. Man hatte damals den preussischen Adler auf orangefarbenem Grunde in Vorschlag gebracht; der König entschied sich aber für den Adler auf weißem Feld unter Hinzufügung des Eisernen Kreuzes.
Die Flagge ist bis 1867 in Gebrauch gewesen.^{b)}
- 1817, 20. Juni Friedrich Wilhelm III. von Preußen genehmigt die Errichtung einer Navigationsschule für Seeleute der Handelsmarine in Danzig. Ein Altonaer Lehrer, Dr. Tobiesen, wird erster Direktor.^{c)}
- 1818, 20. April Albrecht von Stosch geboren.
- 1820 Handelsflotte Preußen umfaßt 705 meist alte Schiffe mit 72.435 Last Tragfähigkeit.^{b)}

- (Nach Meyers Konversationslexikon 1896 entspricht 1 preuß. Last bei Getreide 60 Scheffel, bei Steinkohle 18 Tonnen.)
- 1821 Der „Kommandeur“ in der dänischen Marine Michael von Bille wird Direktor der Navigationsschule zu Danzig. ^{c)}
- 1821-1827 Kriegsschoner „Stralsund“ unter Longé Übungsfahrzeug der Danziger Navigationsschule. ^{c)}
- 1822, 2. März Vizeadmiral Jachmann zu Danzig geboren.
- 1823 Flußkanonenboot „Thorn“ in Dienst gestellt. (Bis 1840 in der Schiffsliste geführt.) ^{h)}
- 1825, Mai Stapellauf des Haff-Kanonenbootes „Danzig“. Es hatte Segel und Ruder. Plan des Bootes von Longé. ^{a)}
- 1826/1827 Flußkanonenboot Nr. 1 und 2 in Dienst gestellt. (Bis 1841 bzw. 1848 in der Schiffsliste geführt.) ^{h)}
- 1827 Errichtung eines „Marineetablissements“ auf dem Dänholm bei Stralsund.
Kriegsschoner „Stralsund“ und Haff-Kanonenboot „Danzig“ verlegen nach Stralsund.
In den folgenden Jahren verfault dort der Schoner wegen Mangels an Betätigung. ^{a)}
- 1827-1831 In Memel, Königsberg, Stettin und Stralsund werden weitere Navigationsschulen errichtet. ^{c)}
- 1832 Admiral Graf von Monts geboren.
- 1835 Einsetzung einer Kommission, die Vorschläge über Marineangelegenheiten machen soll. Ihr gehören an: Prinz Adalbert, Longé, Ing.-Hauptmann Gaede, Schiffbaumeister Klawitter, die Majore Grapow und Mauderode. Kommission schlägt vor, drei große, schnelle Dampfschiffe, nicht unter 1.000 Tonnen groß, zu beschaffen. An den Kosten und der gegensätzlichen Auffassung des Handelsministeriums scheiterte der Plan. ^{a)}
- 1836 Handelsminister Rother über die damals Königliche Marine:
„Es ist für den preußischen Seehandel ganz gleichgültig, ob wir diese Marine ... herstellen werden oder nicht. Im Falle des Krieges mit einer Seemacht werden unsere Schiffe nach wie vor, soweit es ihnen nicht selbst gelingt, sich in Sicherheit zu bringen, eine Beute des Feindes werden, und die Häfen werden blockiert werden, wie dies in solchen Fällen auch früher der Fall war.“ ^{a)}
- 1836 Handelsflotte Preußens umfaßt 616 durchweg neue Schiffe mit etwas über 72.000 Last Tragfähigkeit und einem Kapitalwert von 7 Millionen Talern.
- 1838, 3. Mai Michael von Bille scheidet aus seinem Amte als Direktor der Danziger Navigationsschule. ^{c)}
- 1838, Dezember Der norwegische Marinelieutenant Lous wird Direktor der Danziger Navigationsschule *und zugleich* „Preußischer Navigationsdirektor“ für alle bestehenden Navigationsschulen. ^{c)}
- 1840/1841 Zwei Kanonenjollen – Nr. 1 und Nr. 2 – werden gebaut, „Zwar nicht in Richtung einer Kriegsmarine, jedoch unter dem Gesichtspunkt einer lokalen Armierungsmaßnahme“. ^{d); h)} (Beide bis 1860 vorhanden)

- 1841, April Königliche Order an den Finanzminister: „Infolge Ihres Berichtes autorisiere ich Sie, den Bau einer Übungskorvette (gemeint ist die „Amazone“, Verf.) für die künftigen Seeschiffsführer alsbald beginnen zu lassen.“^{d)}
- 1842, Januar Marinelieutenant Lous scheidet aus seinem Amte.^{c)}
- 1842, Februar Der dänische Marinekapitän von Dirckinck-Holmfeld wird zum „Preußischen Navigationsdirektor“ ernannt.^{c)}
- 1842, April Die Übungskorvette „Amazone“ wird bei der Werft des Meisters Carmesin zu Stettin auf Stapel gelegt.^{c)}
- 1843, 24. Juni Stapellauf der „Amazone“.^{a)}
- 1843, 22. Sept. Der König bestimmt, daß die „Amazone“, obwohl sie ein Übungsschiff für inländische Seeschiffer ist, die Kriegsflagge führen soll.^{a)}
- 1843, 1. Okt. Mit Kabinettsorder, an deren Erwirkung sich auch der Kriegsminister beteiligt, wird bestimmt, daß diejenigen als Steuerleute 1. Kl. geprüften Matrosen, welche an einer Übungsreise der „Amazone“ teilgenommen hatten und mit einem guten Zeugnis entlassen wurden, von der Ableistung der Militärdienstpflicht in der Armee entbunden sein sollten.^{e)}
- 1844, 4. Jan. Die Offiziere der „Amazone“ erhalten eine Marineuniform.^{e)}
- 1844, 19. Mai „Amazone“ tritt ihre erste Reise an. Sie führt nach Konstantinopel. Kapitän des Schiffes ist der Navigationsdirektor Dirckinck-Holmfeld. Diese und die folgenden Reisen dienen der Ausbildung von Navigationschülern.^{e)}
- 1845 Zweite Reise der „Amazone“ nach Bergen, Genua, Madeira, Portsmouth und Kopenhagen.^{e)}
- 1845, Nov. Dirckinck-Holmfeld scheidet aus preußischen Diensten.^{c)}
- 1846, 19. Juni Der niederländische Seeoffizier Jan Schröder wird als „Preußischer Navigationsdirektor“ angestellt.^{c); e)}
- 1846 Die „Amazone“ tritt ihre dritte Reise ins Mittelmeer an. Kapitän ist Jan Schröder.^{b); e)}
- 1847, 27. Mai Allerhöchste Kabinettsorder, betr. die Bildung eines Seeoffizierkorps. Die Steuerleute der „Amazone“ Jachmann, Herrmann und Schirmacher werden zu „Seconde-Lieutenants“ der Marine ernannt. Dieser Akt bedeutet die Gründung eines preußischen Seeoffizierkorps.^{a); c)}
- 1847 Reise der „Amazone“ unter Schröders Kommando nach New York.^{e)}
- 1848, April Die Dänen blockieren deutsche Seehäfen.^{a); c)}
- 1848, 1. Mai Darauf Denkschrift des Prinzen Adalbert: „Das einige Deutschland will die Integrität seiner Länder kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühen sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten.“^{a)}
- 1848, 23. Mai Der Bau von 18 Ruderkanonenschaluppen wird angeordnet (Kosten: 131.000 Taler).^{a); f)}
- 1848, 10. Aug. Stapellauf der ersten Ruderkanonenschaluppe. Sie erhält den Namen „Strelasund“.^{a)}
- 1848, 5. Sept. Gründung der Königlich Preußischen Marine durch Allerhöchste Kabinettsorder. Es heißt dort u.a.:
 „Der König genehmigt auf den Bericht des Staatsministeriums, daß alles, was sich auf Beschaffung, Ausrüstung, Bemannung und Verwen-

derung der zunächst zum Zwecke der Verteidigung der Ostseeküste bestimmten Küstenflottille bezieht, dem Ressort des Kriegsministeriums zugewiesen werden soll ...“

Die Order befiehlt weiter die Bildung einer Marinekommission unter Vorsitz des Prinzen Adalbert.^{f)}

- 1848, Oktober In Stettin wird ein „Marine-Commando“ unter Jan Schröder gebildet. Dazu gehören: Alle Schiffe („Amazone“, „Strelasund“, 5 Kanonenschaluppen, 4 Kanonenjollen) und das Marinier-Corps zu 2 Kompanien unter Major Gaede.^{a); c)}
- 1848, 24. Okt. Schröder wird zum Kommodore ernannt.
- 1848, 7. Nov. Prinz Adalbert übt Vorsitz in der „Technischen Marinekommission“ zu Frankfurt aus. Mit ihm ist Schröder.^{a); b); f)}
- 1848, 9.-17. Nov. Erste Übung der preußischen Marine („Amazone“, 6 Kanonenschaluppen, 4 Kanonenjollen) im [Greifswalder Bodden](#) bei Schnee, Sturm und Regen. Die Übung erweist die Unbrauchbarkeit der Jollen.^{a); c); g)}
- 1849, 1. März Prinz Adalbert wird neben seiner Stellung als Generalinspekteur der Artillerie zum Oberbefehlshaber sämtlicher preußischer Kriegsfahrzeuge ernannt.^{a)}

Bibliographie

- a) Hünemörder „Deutsche Marine- und Kolonialgeschichte“.
- b) Batsch „Deutsch' See-Gras“ und „Prinz Adalbert“.
- c) Marine Rundschau 1897, Batsch „Zur Vorgeschichte der Flotte“.
- d) Mantey „Unsere Kriegsmarine“.
- e) Richter „Deutsche Seebücherei“, Band 25.
- f) Tesdorpf „Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine“.
- g) Marine Rundschau 1937, S. 687.
- h) Szymanski „Brandenburg-Preußen zur See 1605-1815“.

Anlage 2: Gründungsakte der Königlich Preussischen Marine

Cabinettsordre vom 5. September 1848¹:

„Der [König](#) genehmigt auf den Bericht des Staatsministeriums, daß Alles, was sich auf Beschaffung, Ausrüstung, Bemannung und Verwendung der zunächst zum Zwecke der Vertheidigung der Ostseeküste bestimmten Küstenflottille bezieht, dem Ressort des Kriegsministeriums zugewiesen, auch unverzüglich eine Marine-Commission in Berlin eingesetzt werden und zusammentreten soll, welche über die Marineangelegenheiten das Weitere zu ermitteln, zu berathen und an das Staatsministerium zur Beschlußnahme zu berichten hat. Unter Belassung in ihren anderweitigen Dienstfunktionen werden hierfür ernannt: Zum Vorsitzenden der [Prinz Wilhelm Adalbert](#), und zu vorläufigen Mitgliedern die Generalmajors von Jenichen und Brese, der Major von Wangenheim des Kriegsministeriums, der Geheime Oberfinanzrath Oesterreich, der Navigations-Direktor [Schröder](#), und einige Beamte geringen Ranges. Die Commission darf das benöthigte technische Hilfspersonal zu ihren Berathungen heranziehen, und soll durch ihre Mitglieder solche Besichtigungen an Ort und Stelle vornehmen, wie sie zur Begründung ihrer Vorschläge nothwendig sind. Bei der Vorlegung des Berichtes der Commission, womit die Wirksamkeit derselben schließt, werden die Vorschläge des Staatsministeriums für die Bildung und Zusammensetzung eines besonderen Marine-Collegiums erwartet; das letztere soll dem Staatsministerium untergeordnet, aber in der Befugniß sein, sich mit den betreffenden Centralverwaltungs- und anderen Behörden unmittelbar zu benehmen, auch die Verwaltung der gesammten Marineangelegenheiten, soweit sie Preußen zufällt, zu übernehmen. Der Prinz Adalbert ist in Kenntniß gesetzt, das Staatsministerium hat das Weitere zu veranlassen.“

¹ Abgedruckt in „Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine“ von A. Tesdorpf, 1889.

Anlage 3: Aus der Schulordnung der Seeoffizierschule Holtenau

„Kein Kadett darf in seinem Quartier einen Lehnstuhl oder ein Sofa haben, Krankheit ausgenommen; kein Kadett darf gebrannte Getränke als Rum, Kognak oder Arrak weder rein noch mit Wasser vermischt trinken; kein Kadett darf weder Tabak schnupfen, noch rauchen oder kauen; die Kadetten sollen nicht in Federbetten schlafen, sondern auf Pferdehaar oder See gras und unter wollenen Decken; sie dürfen in ihrem Quartier nie wärmer heizen als 14 Grad [Réaumur](#); sie marschieren nach den Lehrsälen ab und nehmen dort sofort ihre Plätze ein; jede Beschädigung der Tische, Bänke oder anderer Inventarstücke der Anstalt, namentlich das Betreten der Tische und Bänke mit den Füßen, ist streng verboten; auf den Straßen haben die Kadetten wildes Laufen und überlautes Sprechen zu vermeiden.“ –

Zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Disziplin waren vier „Censurklassen“ vorgesehen. Der „Vierten (schwarze Schafe) wurde der Dolch abgenommen, sie mußte morgens eine Stunde früher als die anderen „Klassen“ antreten und hatte gar keinen Anspruch auf Urlaub.

Aus „Die Deutsche Soldatenkunde“, Bibliogr. Institut, Leipzig 1937, Teil I, S. 249

Anlage 4: Über die Ränge der Marine und ihre Änderungen

Dienstgrade der Marineoffiziere ab 20. Mai 1864¹

		<u>Rangabzeichen</u>	
1)	<u>Flaggoffiziere</u> oder Admirale	Admiral) Vice-Admiral) Contre-Admiral)	2 Zoll breite Goldtresse auf den Ärmelaufschlägen ²
2)	<u>Staboffiziere</u>	Capitain zur See (mit Obersten-Rang)	3 Goldtressen (je ½ Zoll breit)
		Corvetten-Capitain) (mit Oberstlt.-Rang))	
		Corvetten-Capitain) (mit Majors-Rang))	2 Goldtressen (je ½ Zoll breit)
3)	<u>Hauptleute</u>	Capitain-Lieutenant	1 Goldtresse (½ Zoll breit)
4)	<u>Subaltern-</u> <u>offiziere</u>	Lieutenant zur See Unter-Lieutenant zur See	wie Capt.Lieut. nur silberne Schulterstücke
5)	<u>Unteroffiziere</u> <u>mit Portepee</u>	Seecadett	auf dem Kragenspiegel goldenen Ankerknopf mit silbern/schwarzer Plattenschnur. Dolch m. Port. 2 cm breite Goldtresse an der Mütze
6)	<u>Gemeine</u>	Cadett	keine Abzeichen. Dolch o. Port. 2 cm breite Goldtresse an der Mütze

Zusatz

Auf den Schultern trugen die Offiziere die für die entsprechenden Dienstgrade bei den Husaren vorgesehenen Abzeichen.

¹ Allg. Marine Befehl Nr. 101 v. 1.1.1864 mit Änderungen in Nr. 104 v. 7.6.1864.

² Bis 11. Januar 1858 trugen Admirale 4 Goldtressen (je ½ Zoll breit), Allg. Marinebefehl Nr. 16 v. 8.5.1854.

Der fehlende „Oberstleutnant-Rang“

Die Tatsache, daß in der Marine ein dem „Oberstleutnant“ der Armee vergleichbarer Rang fehlte, führte im Laufe der Zeit noch zu verschiedenen Änderungen, wie aus nachfolgender Gegenüberstellung ersichtlich:

7.6.1864	1.6.1865 ¹
Capitain z.S. (mit Oberst-Rang)	Capitain z.S. (mit Oberst-Rang)
Corv.Capt. (mit Oberstlt.-Rang)	Capitain z.S. (mit Oberstlt.-Rang)
Corv.Capt. (mit Majors-Rang)	Corv.Capt. (mit Majors-Rang)
29.12.1868 ²	17.2.1897 ³
Capitain z.S. (mit Oberst-Rang)	Kapitän z.S. (mit Oberst-Rang)
-----	Korv.Kapt. (mit Oberstlt.-Rang)
Corv.Capt. (mit Majors-Rang)	Korv.Kapt. (mit Majors-Rang)

In letzterer Regelung (17.2.1897) war bestimmt, daß nur 1/5 der vorhandenen „Korvettenkapitäne“ im Oberstleutnant-Rang“ sein durfte. Schon im folgenden Jahr (1898) wurde aber diesem „Hin und Her“ mit der Einführung des Dienstgrades „Fregattenkapitän“ ein Ende gemacht.⁴

Diese trugen fortan die Ärmelabzeichen eines Kapitäns zur See und auf den Schulterstücken den Rangstern des Oberstleutnants.

Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1.3.1874⁵

		<u>Rangabzeichen</u>
1) <u>Flaggoffiziere</u> oder <u>Admirale</u>	Admiral) 5,2 cm br. Vice-Admiral) Goldtresse, Contre-Admiral) darüber:	2 je 1,3 cm breite Goldtressen 1,3 cm breite Goldtresse -----
2) <u>Stabsoffiziere</u>	Kapitain zur See Korvetten-Kapitain	4 je 1,3 cm breite Goldtressen 3 je 1,3 cm breite Goldtressen
3) <u>Hauptleute</u>	Kapitain-Lieutenant	2 je 1,3 cm breite Goldtressen
4) <u>Subaltern-</u> <u>offiziere</u>	Lieutenant zur See Unter-Lieutenant zur See	1,3 cm breite Goldtresse 0,7 cm breite Goldtresse
5) <u>Offizieranwärter</u>	Seekadett	Auf dem Kragenspiegel (beidseitig) eine 8 cm lange, silbern, schwarz/rot durchwirkte Plattenschnur mit goldenem Ankerknopf. An der Mütze 2 cm breite Goldtresse und Kokarde. Seitengewehr mit Portepee
	Kadett	Keine Abzeichen. An der Mütze 0,7 cm breite Goldtresse und Kokarde. Seitengewehr o. P.

¹ Allg. Mar. Befehl Nr. 114 v. 1.6.1865

² Allg. Mar. Befehl Nr. 158 v. 31.1.1869

³ Marine-Verordn. Blatt Nr. 3 Jg. XXVIII v. 17.2.1897

⁴ 23.11.1898, Mar. Verordn. Blatt Nr. 26, Jg. XXIX v. 5.12.1898

⁵ Mar. Verordn.-Blatt Nr. 5 Jg. V v. 1.3.1874

Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1891¹

		<u>Rangabzeichen</u>
1) <u>Flaggoffiziere und Admirale</u>	Admiral) 5,2 cm breite Vize-Admiral) Ärmeltresse, Kontre-Admiral) darüber:	3 je 1,3 cm breite Goldtressen 2 je 1,3 cm breite Goldtressen 1 1,3 cm breite Goldtresse
2) <u>Stabsoffiziere</u>	Kapitän zur See Korvetten-Kapitän	4 je 1,3 cm breite Goldtressen 3 je 1,3 cm breite Goldtressen
3) <u>Kapitän-Lieutenante</u>	Kapitän-Lieutenant	2 je 1,3 cm breite Goldtressen
4) <u>Subaltern-offiziere</u>	Lieutenant zur See Unter-Lieutenant zur See	1,3 cm breite Goldtresse 0,7 cm breite Goldtresse
5) <u>Offizieranwärter</u>	Seekadett	Auf beiden Schultern eine schwarz/rot durchwirkte Silberlitze von 0,7 cm Breite mit kleinem goldenen Ankerknopf. Mütze mit 2 cm breitem Mohair-Band mit Eichenlaubstickerei, Kokarde und Kaiserkrone, ohne Bänder. Dolch mit Portpee
	Kadett	Keine Abzeichen. Mütze wie Seekadett, aber ohne Stickerei und Krone (also nur Kokarde), Dolch ohne Portp.

¹ Mar. Befehl Nr. 6, II. Jg. v. 1.4.1890 mit Änderungen (Dolch) im III. Jg., März 1891

Dienstgrade der Marineoffiziere ab 1899

Am 18. Februar 1899 wurde schließlich wieder der Rang „Fähnrich zur See“, aber an Stelle von „Seekadett“, eingeführt. Der „Kadett“ hieß nun „Seekadett“. Zur gleichen Zeit änderten sich die Dienstgrade der Subalternoffiziere.

		<u>Rangabzeichen</u>
1) <u>Flaggoffiziere und Admirale</u>	<u>Großadmiral</u>) 5,2 cm breite Admiral) Ärmeltresse Vizeadmiral) und Konteradmiral)	4 mittelbreite Tressen 3 mittelbreite Tressen 2 mittelbreite Tressen 1 mittelbreite Tresse
2) <u>Staboffiziere</u>	Kapitän zur See Fregattenkapitän Korvettenkapitän	4 mittelbreite Tressen 4 mittelbreite Tressen 3 mittelbreite Tressen
3) <u>Kapitänleutnante</u>	Kapitänleutnant	2 mittelbreite Tressen
4) <u>Subalternoffiziere</u>	Oberleutnant zur See Leutnant zur See	1 mittelbreite Tresse 1 schmale Tresse
5) <u>Offizieranwärter</u>	Fähnrich zur See Seekadett	wie Seekadett 1891 wie Kadett 1891

Dienstgrade der Seeoffiziere von 1919 bis 1945

		<u>Rangabzeichen</u>
1) <u>Admirale</u>	<u>Großadmiral</u> ¹) 1 <u>Generaladmiral</u> ²) breiter Admiral) und Vizeadmiral) Konteradmiral)	4 mittelbreite Ärmelstreifen 3 bzw. 4 mittelbreite Ärmelstreifen 3 mittelbreite Ärmelstreifen 2 mittelbreite Ärmelstreifen 1 mittelbreiter Ärmelstreifen
2) <u>Stabsoffiziere</u>	Kapitän zur See Fregattenkapitän Korvettenkapitän	4 mittelbreite Ärmelstreifen 4 mittelbreite Ärmelstreifen ³ 3 mittelbreite Ärmelstreifen
3) <u>Kapitänleutnante</u>	Kapitänleutnant	2 mittelbreite u. 1 schmaler Ärmelstreifen
4) <u>Leutnante</u>	Oberleutnant zur See Leutnant zur See	2 mittelbreite Ärmelstreifen 1 mittelbreiter Ärmelstreifen
5) <u>Offizieranwärter</u>	Oberfähnrich zur See Fähnrich zur See Seekadett Matrose (See O.A.)	Silberne (1,4 cm breite) Schulter- litzen ⁴ mit je 2 silbernen Sternen Silberne (0,7 cm breite) Schulter- litzen Stern mit goldener Umrandung ⁵ am linken Oberarm Laufbahnabzeichen am linken Ober- arm (nur bis Jahrgang Okt. 37)

Offiziere und Offizieranwärter anderer Laufbahnen führten die gleichen Ränge, aber mit einem Zusatz, wie die Beispiele zeigen:

Ing. Laufbahn	bis 1924 Korv.Kapt (I), Leutnant (I), Kadett (I) usw. ab 1924 Korv.Kapt. (Ing), Leutnant (Ing), Kadett (Ing) usw.
Verwaltungsoffz.	Kaptlt. (V), Fähnrich (V) usw.
Waffenoffiziere	Kaptlt. (W), Oberfähnrich (W) usw.

¹ Der Rang „Großadmiral“ wurde mit der Beförderung des Ob.d.M. am 1.4.1939 wieder eingeführt. Auf den Schulterstücken trugen diese 2 gekreuzte Großadmiralsstäbe.

² Der Rang „Generaladmiral“ wurde am 20.4.1936 durch Beförderung des Ob.d.M. eingeführt. Rangabzeichen: a) wie Admiral, aber 3 Rangsterne auf den Schulterstücken; b) wenn in der Stellung als Ob.d.M.: Ärmelstreifen wie Großadmiral; 3 Rangsterne

³ Ab 1942 3 mittelbreite und 1 schmaler Streifen

⁴ Ab 1929 Breite der Schulterlitzen wie bei Fähnrichen (also 0,7 cm). Die kleinen silbernen Sterne wurden erst im Dezember 1921 eingeführt.

⁵ Die goldgestickte Umrandung wurde erst am 8.11.1926 eingeführt (Mar.Ver.Blatt 1926, Heft 26). Die Kadetten anderer Laufbahnen (Ing., Verw., Waffen) trugen ihr Laufbahnabzeichen ebenfalls mit goldener Umrandung am linken Oberarm.

Dienstgrade der Seeoffiziere in der Bundesmarine

		<u>Rangabzeichen</u>
1) <u>Admirale</u>	Admiral) 1 Vizeadmiral) breiter Konteradmiral) und Flotillenadmiral)	3 mittelbreite Ärmelstreifen 2 mittelbreite Ärmelstreifen 2 mittelbreite Ärmelstreifen 1 schmaler Ärmelstreifen
2) <u>Stabsoffiziere</u>	Kapitän zur See Fregattenkapitän ¹ Korvettenkapitän ¹	4 mittelbreite Ärmelstreifen 3 mittelbreite u. 1 schmaler Ärmelstreifen 3 mittelbreite Ärmelstreifen
3) <u>Kapitänleutnante</u>	Kapitänleutnant ¹	2 mittelbreite u. 1 schmaler Ärmelstreifen
4) <u>Leutnante</u>	Oberleutnant zur See ¹ Leutnant zur See ¹	2 mittelbreite Ärmelstreifen 1 mittelbreiter Ärmelstreifen
5) <u>Offizieranwärter</u>	Oberfähnrich zur See ² Fähnrich zur See ¹ Seekadett ¹ Gefreiter O.A. Matrose O.A.	1 schmaler Ärmelstreifen Winkel des Bootsmanns mit Lauf- bahnabzeichen (Stern) auf beiden Unterärmeln Rangabzeichen des Maaten mit Laufbahnabzeichen (Stern) auf bei- den Oberärmeln Schräger 7mm breiter Streifen an beiden Oberärmeln mit Laufbahnab- zeichen (Stern) Nur Laufbahnabzeichen (Stern) an beiden Oberärmeln

¹ Ab 1.1.1963

² Ab 5.5.1966

Anlage 5: Die Geschichte des Marine-Dolches

Der [Dolch](#) ist eine der ältesten Waffen, die Menschen geführt haben. Es gibt ihn von der Steinzeit bis zum heutigen Tage. Man verstand darunter eine Waffe mit kurzer Klinge, die für den Stoß bestimmt war. Im soldatischen Bereich verlor der Dolch etwa seit dem 18. Jahrhundert mehr und mehr seine frühere Bedeutung als Kampfinstrument, er wurde vielmehr zur Interimswaffe, die man zu bestimmten Uniformen tragen durfte oder zu tragen hatte.

Bei der Marine fand der Dolch (als Interimswaffe) zunächst in England und Frankreich Eingang. Vornehmlich trugen ihn dort die Offizieranwärter. Recht verschiedenartige Stücke mit gerader oder gekrümmter Klinge in metallener oder Lederscheide befinden sich u.a. im „[National Maritime Museum](#)“ von Greenwich. –

Die Marine Preußens führte den Dolch als Interimswaffe für Seeoffiziere im Jahre 1848 ein. –

Am 2. Oktober 1848 sandte der [Prinz Adalbert](#) eine Beschreibung der vom König genehmigten Marineuniform an das Kriegsministerium, in der es hieß: „Die Marineoffiziere aller Grade dürfen einen leichten Säbel oder statt dessen einen Dolch tragen, wie beides in anderen Marineen üblich ist.“¹

Die Waffe hatte folgendes Aussehen: Form eines Kreuzes, Länge 17 bis 19 Zoll, metallene (goldene) Scheide; elfenbeiner Griff, der mit einem Flammenkopf abschloß.

Die Seeoffizieranwärter erhielten den Dolch erst mit Kabinettsorder vom 3. Januar 1850. Als erster trug ihn der See-Cadett 1. Classe Grapow, der einige Tage vor Erlass der angeführten Order (am 30.12.1849) im [Charlottenburger Schloß](#) seinem König und der königlichen Familie im Beisein des Prinzen Adalbert neugeschaffene Uniformen für Seeoffizieranwärter vorzuführen hatte. Dabei trug er zur Uniform des Cadetten 2. Classe den Dolch *ohne* [Portepe](#). –

Nach den Bestimmungen hatten von den Offizieranwärtlern anfangs *nur* die Seecadetten 2. Classe – der heutige Fähnrich zur See – und alle Auxiliaroffiziere – ehemalige Schiffer und Steuerleute – den [Dolch](#) zu tragen. Ab Juli 1854 führten auch die Volontaire-Cadetten² – der heutige Matrose (O.A.) – die Seitenwaffe.

Die See-Cadetten 1. Classe und alle Seeoffiziere trugen dagegen gemäß einer Verordnung aus dem Jahre 1858 zu den verschiedenen Uniformen (Große Uniform; Frack; Überrock und Hut; Tagesanzug) normalerweise als [Seitenwaffe](#) den [Säbel](#). Nur in folgenden Fällen war es ihnen erlaubt, den Dolch anzulegen:

- 1.) in den Booten, sofern der Offizier Überrock und Hut trug,
- 2.) in kleineren Marinegarnisonen zum Tagesanzug,
- 3.) innerhalb der Werften zum Tagesanzug nach den Bestimmungen der „Marine-Stations-Commandos“.

Zur „Großen Uniform“, zum Frack sowie zum Überrock mit Hut war den Offizieren an Land wie an Bord (Ausnahme: Boote) das Tragen des Dolches überhaupt verboten. Gleichfalls war dieses untersagt:

im Binnenlande, in größeren Marinegarnisonen und in solchen, wo die Armeeeoffiziere auch außer Dienst verpflichtet waren, den Säbel zu tragen.

Der Dolch war demnach eine Interimswaffe für den Dienst an Bord, in den Booten und innerhalb der Marineanlagen.

¹ Mar. Rundschau 1941, S. 225: von Hase, Der Dolch als soldatische Interimswaffe.

² Dieser Rang wurde mit dem Organisations-Reglement v. 7.7.1854 eingeführt (Allg. Mar. Befehl Nr. 18 v. 22.7.1854).

Der Dolch der deutschen Reichsflotte

Nach der Gründung der deutschen [Reichsflotte](#), deren Keim die kleine, im Kampf gegen Dänemark stehende [Schleswig-holsteinische Marine](#) bildete, gestattete der Generalleutnant [Jochmus](#), Minister für Marineangelegenheiten in Frankfurt, mit Verfügung vom 16. Oktober 1849 den Offizieren, Beamten und Seejunkern das Tragen eines Dolches zur kleinen Uniform. Die Waffe wurde an blau-seidenen oder kamelgarnenen Schnüren getragen. Sie hatte – anders als die der preußischen Marine – eine gekrümmte Klinge. Die Scheide war aus gelbem Metall, der Griff aus Elfenbein bzw. Knochen gefertigt. –

Ein Dolch dieser Art ist heute noch auf einem Foto im Kreismuseum des Kreises Oldenburg (jetzt: Ostholstein) in Neustadt zu sehen, desgleichen auf einem Foto in der Historischen Sammlung der Marineschule Mürwik. Ihn trägt der Leutnant der Schleswig-holsteinischen Marine L. A. Lange, der 1850 das Dampf-Kanonenboot „[Von der Tann](#)“ kommandierte, welches am 21. Juli des gleichen Jahres nach einem unglücklichen Gefecht mit dänischen Schiffen in der Neustädter Bucht (östlich von Sierksdorf) von seinem Kommandanten in die Luft gesprengt wurde. –

Kehren wir nach dieser notwendigen Abschweifung zur [Preußischen Marine](#) zurück. Dort kam mit Befehl der [Admiralität](#) vom 18.11.1854¹ zum Dolch das [Portepeee](#) hinzu, welches alle „zu wirklichen Cadetten 2. Classe Ernannten in möglichst kleiner, der Größe der Waffe entsprechender Form zu tragen hatten“. Volontaire-Cadetten – ab 7.6.1864 einfach Cadetten genannt – trugen den Dolch weiterhin ohne Portepeee. –

Der *Dolch* ist durchgehend bis zum Jahre 1872 geführt worden. Zwar wurde er von den Seeoffizieren in den 60er Jahren kaum noch getragen, was wohl an der engen Bindung zur Armee lag, die ja nur den *Säbel* trug, doch abgeschafft wurde er für die Offiziere bis 1872 nicht, wie es in verschiedenen Veröffentlichungen dargestellt ist. In einer amtlichen Quartierliste der Armee aus dem Jahre 1868², die am Schluß eine Beschreibung der Marineuniform enthält, wird der Dolch an blauen Standern ausdrücklich noch als Seitenwaffe aufgeführt.

Im Jahre 1872 allerdings schaffte Kaiser [Wilhelm I.](#) durch Kabinettsorder³ den Dolch ab und ordnete gleichzeitig an, daß die Kadetten und Seekadetten der [Kaiserlichen Marine](#) „ein Seitengewehr, in Form der in der Landarmee getragenen Extra-[Faschinenmesser](#), an einem schwarzen Koppel“ tragen sollten. Die Trageweise des Portepeees wurde nicht geändert. Offiziere trugen nun nur noch den Säbel.

Anlaß zu dieser „Order“ war ein tödlich verlaufener Zwischenfall in den Straßen Kiels. Kaiser Wilhelm stand auf dem Standpunkt, daß ein derartiger Vorfall möglicherweise harmloser ausgegangen wäre, wenn der in den Zwischenfall verwickelte Seekadett einen Säbel getragen hätte. Säbelhiebe waren erfahrungsgemäß weniger gefährlich als Dolchstiche. Dieses Argument mag einleuchten, aber es bleibt doch die Frage, ob das nun eingeführte [Seitengewehr](#) – seinem Wesen nach eine Stichwaffe – „sicherer“ als der Dolch war. –

Erst am 9. September 1890 führte Kaiser [Wilhelm II.](#) den Dolch für Seekadetten (mit Portepeee) und Kadetten (ohne Portepeee) wieder ein.

Die Waffe hatte folgendes Aussehen: Gerade, spitze Klinge, nach den Schneiden abfallend, mit Verzierungen – unklare Anker mit Kaiserkrone – von 34 cm Länge in vergoldeter, 36 cm langer Scheide mit zwei Trageringen von gleichem Metall, Elfenbeingriff mit Parierstange auf

¹ Allg. Mar. Befehl Nr. 21 v. 13.12.1854

² Im Besitz der Marineschule Mürwik

³ 18.6.1872, Mar. Verordn. Blatt Nr. 12 v. 1.7.1872

der einen und Kaiserkrone auf der anderen Seite – 13 cm lang. Gesamtlänge des Dolches 49 cm.

Den [Seeoffizieren](#) wurde der *Dolch* erst am 13. September 1901 anlässlich des Besuches des Zaren von Rußland bei der Flotte vor Hela an Bord der „[Hohenzollern](#)“ mit nachfolgender Kabinettsorder wieder verliehen:

„Nachdem Seine Majestät der Kaiser von Rußland Mir seine vollste Anerkennung mit den Leistungen der Deutschen Flotte ausgesprochen hat, bestimme ich zur Erinnerung hieran wie an Meine Begegnung mit Seiner Majestät dem Kaiser [Nikolaus II.](#), daß die Seeoffiziere Meiner Marine in gleicher Weise wie die Kaiserlich Russischen Seeoffiziere den Dolch der Fähnriche zur See mit schwarzem Bandkoppel als Interimswaffe tragen. Ich ermächtige Sie, die erforderlichen Ausführungsbestimmungen hierzu zu erlassen.

An Bord des Kaiserlich Russischen Kreuzers ‚[Varyag](#)‘, den 13. September 1901.“

Wilhelm

Übrigens hatte dieser Vorgang noch am gleichen Tage folgendes Nachspiel. Als der Zar nach seinem Besuch die Kaiseryacht „Hohenzollern“ verließ, hängte ihm Kaiser Wilhelm am Fallreep – angesichts der ungünstigen Witterung – ostentativ seinen „[Spanier](#)“ um, was zur Folge hatte, daß dieser Umhang nun dem russischen Seeoffizierkorps – gewissermaßen als Gegenleistung für den Dolch – verliehen wurde. –

Die Seeoffiziere haben damals den *Dolch* als Interimswaffe gern angelegt, war er doch für viele eine in der Seekadettenzeit liebgewordene Waffe, die gut aussah und die vor allem an Bord und in den Booten bequemer war als der unhandliche *Säbel*.

Der eingeführte Dolch glich im Äußeren dem der Offizieranwärter vollständig. Als unangenehm an ihm erwies sich bald ein kleines auf der Kaiserkrone befindliches Kreuz, mit dem man sich leicht die Kleidung zerreißen konnte. Um diesem Übel zu begegnen, schlug damals der zuständige Sachbearbeiter des Reichsmarineamtes vor, die Kaiserkrone durch einen Hundekopf – nach dem [Wappen der Hohenzollern](#) – zu ersetzen. Der Kaiser entschied jedoch anders. Die Folge war, daß in vielen Fällen die Träger des Dolches das spitze Kreuz abfeilten, um ihre Kleidung vor dem Zerreißen zu schützen. Hierin liegt der Grund, daß man heute nur selten einen Dolch *mit* Kreuz auf der Krone finden wird.

Der *Dolch* durfte – nach den Ausführungsbestimmungen¹ des Staatssekretärs des [Reichsmarineamtes](#) – zum Jackett nur in den Garnisonen Kiel, Friedrichsort, Wilhelmshaven und Helgoland getragen werden. Außerhalb dieser Orte war zum Jackett der *Säbel* zu tragen. Zum Mantel oder *Spanier* war das Tragen des Dolches überall freigestellt.

Im übrigen galt für das Anlegen des Dolches folgende Regelung:

Anzugsart	an Bord	am Lande
Große Uniform	Säbel	Säbel
Kleine Uniform	Säbel	Säbel
Dienstanzug	Dolch	Säbel
Tagesanzug	Dolch	Säbel od. Dolch
Messeanzug	Dolch	Dolch
Tropenanzug	(je nach seiner Bestimmung als Dienstanzug oder Tagesanzug)	

[Fähnriche](#) zur See², welchen die Erlaubnis zum Tragen des Seeoffiziersäbels erteilt worden war – Voraussetzung hierzu war die bestandene Seeoffizierhauptprüfung – hatten an Bord

¹ Mar. Verordn. Bl. 1901, S. 403

² Dieser Rang war am 18.2.1899 wieder eingeführt worden.

den *Dolch* bzw. den Säbel nach den für die Seeoffiziere geltenden Vorschriften zu tragen. An Land trugen diese *stets* den *Säbel*. –

Nach dem 1. Weltkrieg wurde der *Dolch* als „Marineseitenwaffe“ für alle Dienstzweige und Dienstgrade vom Portepeee-Unteroffizier an aufwärts – Oberfähnriche, Fähnriche und Unterrärzte eingeschlossen – Ende des Jahres 1919¹ wieder eingeführt.

Sein Aussehen hatte sich nun merklich verändert. Scheide und Griff waren schwarz, an die Stelle der Kaiserkrone war ein Flammenkopf getreten, der dem des Dolches von 1848 fast völlig glich.

Der Dolch wurde nun aber – im Gegensatz zu früher – nur an *einem* Stander getragen, der mittels eines Ringes, welcher von unten über die Schneide bis zur [Parierstange](#) herübergestreift werden konnte, am Dolch befestigt war. Auf diese Weise konnte die Waffe senkrecht (wie ein Seitengewehr) oder waagrecht getragen werden.²

Zum Jackett trug man den Dolch unter-, zum Rock übergeschnallt. Beim Mantel hing er an einem Trageband, das durch einen Schlitz unter der linken Manteltasche hindurchgeführt wurde.

Auch zur feldgrauen Uniform der Küstenwehr durfte der Dolch übergeschnallt am Lederkoppel in der Seitengewehrtasche (auf und nieder) getragen werden.

Gut 1½ Jahre später – im April 1921³ – wurde aber bereits angeordnet, daß anstelle der schwarzen Scheide eine solche aus gelbem Metall zu tragen sei. Auch wurden wieder zwei Stander eingeführt, die wie früher an zwei Trageringen mittels Schäkeln befestigt wurden. Der Griff blieb noch bis zum Jahre 1928 schwarz, dann war er wieder von weißer Farbe.

Allen Kriegsteilnehmern allerdings, die im Kriege das Portepeee trugen, war es gestattet, „ihre im Krieg in Ehren getragene Marinewaffe bis zum Aufbrauchen in und außer Dienst weiter zu tragen, soweit sie dem Dienstgrad entsprach.“

Zum Tragen von Dolchen, Säbeln usw., die von dem oben vorgeschriebenen Muster abwichen, war die Genehmigung des Reichswehrministers einzuholen. Dessen Genehmigung war nur zu erwarten, wenn

- a) diese Waffen von Vorfahren in gerader Linie – auch noch lebenden – im Kriege mit Auszeichnung vor dem Feinde getragen worden waren oder
- b) ausnahmsweise besondere Gründe einen derartigen Antrag rechtfertigten. –

Übrigens durften die Klingen von Dolchen und Säbeln nach den Bekleidungsbestimmungen des Jahres 1924⁴ *nicht* verziert sein. Mit der Wiedereinführung des weißen Griffes entfiel diese Einschränkung.

Im Jahre 1938⁵ erfolgte eine weitere Änderung am Dolch. An die Stelle des Flammenkopfes trat der [Wehrmachtsadler](#). Die Auswechslung der Köpfe hatte bis zum 20.4.1938 erledigt zu sein. Die alten kaiserlichen Dolche durften nach den früheren Bestimmungen weitergetragen werden. –

Nachdem die Fähnriche den Dolch seit seiner Wiedereinführung im Jahre 1919 mit [Portepeee](#) getragen hatten, wurde diese Bestimmung mit Verfügung vom 26.4.1938 dahingehend geän-

¹ Mar. Verordn. Blatt 1919, S. 522

² Zeitschrift „Mittschiffs“ v. 3. Nov. 1919, im Besitz der Marineschule Mürwik

³ Mar. Verordn. Bl. 1921 v. 15.4.1921

⁴ Anlage zum Mar. Verordn. Bl. 1924, Heft 4

⁵ Mar. Verordn. Bl. 1938, S. 41

dert, daß Fähnriche das Portepée erst nach Bestehen der Offizierhauptprüfung anlegen durften. Der erste Jahrgang, der von dieser Regelung betroffen wurde, war die Crew April 1937. –

[Kadetten](#) trugen in den ersten 10 Jahren nach dem Weltkriege nicht die vor dem Kriege übliche Kadettenuniform und somit auch nicht den Dolch. Ihre Uniform vor der Beförderung zum Fähnrich war die der Mannschaften mit einem Laufbahnabzeichen am linken Oberarm, der sie als Offizieranwärter kenntlich machte. Dieses Laufbahnabzeichen (Stern, Zahnrad, Reichsadler für Zahlmeisteranwärter, Äskulapstab) erhielt mit Verfügung der Marineleitung vom 8.11.1926¹ eine ovale goldgestickte Umrandung, wie sie auch in den ersten Jahren der Bundesmarine bei Kadetten üblich war.

Erst beim Jahrgang 1929 wurde wieder die traditionelle Kadettenuniform *mit Dolch ohne Portepée* eingeführt. Sie ist zuletzt vom Jahrgang 1938 getragen worden. Im 2. Weltkrieg entfiel diese Uniform wiederum.



Von links nach rechts:

1. Dolch der Offiziere und Offz.Anwärter von 1850-1872
2. Dolch der Offz.Anwärter ab 1890, der Offiziere ab 1901
3. Sonderausführung des Dolches (Geschenk des [Prinzen Heinrich](#) an seinen Adjutanten, Korv.Kapitän von Egidy)
4. Dolch der Offiziere, Fähnriche, Unterärzte und Portepéeunteroffiziere ab 1921
5. Dolch der Offiziere, Marinebeamten, Fähnriche, Kadetten und Portepéeunteroffiziere ab 20. April 1938

¹ Mar. Verordn. Bl. 1926, Heft 26

Anlage 6: Anforderungen in der Eintrittsprüfung nach den Ergänzungsbestimmungen vom 7. Juli 1864 und März 1874

A) Mathematik

1) Mathematik

- a) Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzieren und Radizieren;
- b) die Elemente der Zahlentheorie, die Dezimal- und Kettenbrüche;
- c) Lehre von den Verhältnissen, Proportionen und Bestimmungsgleichungen;
- d) Rechnungen mit bekannten Zahlen;
- e) Progression, Logarithmen, Exponentialgleichungen und Zinseszinsrechnung.

2) Geometrie

Elementar-Geometrie, Konstruktionen und Anwendung der Algebra in der Geometrie.

3) Trigonometrie

Erklärung der Funktionen, Anwendung trigonometrischer Formeln, Berechnung geradliniger Figuren und Kreisabschnitte.

4) Stereometrie

Beziehung gerader Linien und Ebenen im Raum, geometr. Körper, Berechnung ihres Inhalts und ihrer Oberfläche.

5) Sphärische Trigonometrie

Berechnung sphärischer Dreiecke.

B) Physik

Eigenschaften der Körper, Dynamik und Statik, Grundbegriffe der Wellenlehre, der Akustik, der Optik, der Wärmelehre, der Elektrizität einschl. Magnetismus.

C) Geographie

Allgemeine Übersicht über die physische und politische Geographie sämtlicher Erdteile.

D) Englisch und Französisch

Lesen und Übersetzen leichter Stücke ins Deutsche und umgekehrt.

E) Zeichnen

Vorlegen einer Freihandzeichnung.

F) Geschichte

Kenntnis der merkwürdigen Begebenheiten der welthistorischen Völker usw., spezielles Wissen über die Geschichte Deutschlands und Preußens und die Hauptereignisse der wichtigsten Kriege seit der Mitte des 18. Jahrhunderts

G) Deutsche Sprache

Anfertigung eines Aufsatzes über ein leichteres Thema ohne orthographische und grammatische Fehler. Einige Gewandtheit im mündlichen Vortrag.

H) Lateinische Sprache

Das Verstehen der lateinischen Prosaiker, die in der Untersekunda eines Gymnasiums oder einer Realschule gegeben werden. Übung im schriftlichen Übertragen aus dem Lateinischen ins Deutsche.

Anlage 7: Aufgaben, die (1872-1878) für die Aufnahme in die Marineakademie den interessierten Offizieren gestellt wurden und die Lehrgebiete¹

I. Seekriegsgeschichte

1. Kritische Betrachtungen über das [Verhalten der italienischen Marine](#) im Kriege von 1866.
2. Betrachtungen über die Entwicklung der französischen Marine-Organisation seit [Colbert](#).

II. Manöverkunde

1. Betrachtungen über die Vor- und Nachteile der von Boutakoff und Bourgeois aufgestellten [taktischen Prinzipien](#).
2. Über die Maßregeln, welche zu treffen sind, beim Anzuge und während eines [Wirbelsturmes](#), auf [Dampfern](#) und [Segelschiffen](#).

III. Navigation

1. Über die Konstruktion, Behandlung, Aufbewahrung und Benutzung der [Chronometer](#) nebst Bestimmung von Stand und Gang.
2. Die günstigsten Routen vom [Kap Hoorn](#) über [Callao](#), [Mexiko](#), [San Francisco](#) nach [Hongkong](#) und zurück sind anzugeben unter Beschreibung der anzutreffenden [Meeresströmungen](#) und [Windrichtungen](#). Welches sind die günstigsten Zeiten für obige Routen?

IV. Artillerie

1. Die Anwendung der [Artillerie](#)-Streugeschosse und des Gewehrfeuers auf Schiffen und in Küstenbefestigungen.
2. In welcher Weise hat sich während der letzten zehn Jahre die [Pulveranfertigung](#) in Deutschland sowie in den anderen größeren Staaten verändert, und welche Vorteile sind mit dem Gebrauche der neueren Pulversorten verbunden?

V. Schiffs-Dampfmaschinenkunde

1. Die verschiedenen Theorien über [Dampfkesselexplosionen](#) sind zu kritisieren und die eigenen Ansichten über die Ursachen zu entwickeln.
2. Es sind die Ursachen, welche die Abnutzung der [Schiffskessel](#) hervorrufen und befördern, zu besprechen und die Maßnahmen zu bezeichnen, welche zur Konservierung derselben geeignet sind.

VI. Schiffbau

1. Welcher Einfluß würde durch die allgemeine Einführung des [Fisch-Torpedos](#) in die Kriegsmarine auf den Schiffbau voraussichtlich ausgeübt werden?
2. Zweck und Verteilung, Konstruktion und Ausstattung, Instandhaltung und Benutzung der wasserdichten [Schotte](#) auf den modernen Kriegsschiffen. –

Die Bewerber hatten aus drei der genannten Fächer je eine Aufgabe zur Bearbeitung zu wählen und diese drei Arbeiten unter Angabe der benutzten Hilfsmittel der Direktion der „Marine-Akademie und Schule“ einzureichen.

¹ Nach Bütow, Kaiserl. Deutsche Marine, 2. Teil, 7. Abtlg., 1879, S. 6-8

Die Vorlesungen bei der Marineakademie erstreckten sich auf folgende Gebiete:

Im I. Abschnitt (1. Jahr)

Philosophie (Grundlehren der [Logik](#) und [Ethik](#))
Mathematik,
Chemie,
Physik,
Marine-Organisation, [Manöverkunde](#) und [Seetaktik](#),
Landtaktik und Landungen,
[Fortifikation](#),
Militärverwaltungs- und Völkerrecht (Grundlagen).

Im II. Abschnitt (2. Jahr)

Mathematik ([Geometrie](#), [Mechanik](#), [Wahrscheinlichkeitsrechnung](#)),
Seekriegsgeschichte
Artillerie,
Schiffs-Dampfmaschinenkunde,
Schiffbau,
[Nautische Astronomie](#),
Küstenaufnahme,
Elektrotechnik,
Kriegs- und Seerecht,
Gesundheitspflege,
Kulturgeschichte (Abriß).

Im III. Abschnitt (3. Jahr)

Seekriegsgeschichte,
Artillerie und Torpedowesen
Schiffs-Dampfmaschinenkunde,
Schiffbau,
Nautische Astronomie und Grundlagen der [Geodäsie](#),
Observationskunde,
Geographie,
Kulturgeschichte,
Hafenbaukunde,
Naturgeschichte der Meere,
[Nationalökonomie](#) (Grundsätze).

Anlage 8: Organisationsschema (Stand vom März 1900)

Der Kaiser					
	Reichsmarineamt	Oberkommando der Marine	Marinekabinett		
		Kommandierender Admiral			
Marinestation der Ostsee (Kiel) I. Marineinspektion I. Matr. Div. I. Werft Div.	Marinestation der Nordsee (W'haven) II. Marineinspektion II. Matr. Div. II. Werft Div.	Inspektion des Bildungswesens Direktor Marineakademie Deckoffizierschule Kadettenannahmekommission Schiffsjungenabteilung In Bezug auf die Erziehungsangelegenheiten: Die Schulschiffe	Inspektion der Marineartillerie Sitz W'haven Mar. Artl. Abt. Art. Schulschiff Telegraphen-Schule	Inspektion des Torpedowesens Sitz Kiel Torp. Abt. Torp. Versuchs- u. Schulschiffe Torp. Boote Torp. Bts. Div. Torp. Vers. Kmdo.	Inspektion der Marineinfanterie 3 See-Btl. I. in Kiel II. in W'haven III. in Kiautschou (Stamm in Cuxhaven)

Anlage 9: Lehrplan der Marineschule 1911¹

	<u>Lehrfächer</u>	<u>Stundenzahl pro Woche</u>			
		vormittags		nachmittags	
		Sommer	Winter	Sommer	Winter
I. Ordn.	Navigation	6	6	2*	2*
	Seemannschaft	1	1	4	-
	Schiffskunde	1	1	-	-
	Artillerie u. Hydraulik	2	3	-	-
	Maschinenkunde	3	3	-	-
	Dienstkenntnis	2	2	-	-
II. Ordn.	Schiffbau	2	2	-	-
	Mathematik	2	2	-	-
	Naturlehre	2	2	-	-
	Elektrotechnik	4	3	-	-
	Englisch	1	1	-	-
	Französisch	1	1	-	-
	Minenwesen	1**	1**		
	Landtaktik u. Befestigungslehre	1**	1**	2	2
III. Ordn.	Zeichnen	-	-	-) an den
	andere Sprachen***	-	-	-) freien
	Stenographie***	-	-	-) Nachmittagen
	Turnen	-	1	1	-
	Fechten***	2	-	-	2
	Signalisieren***				
	Reiten	-	-	1**	1**
	Tanzen	-	-	-	2
		31	30	10	9

¹ Akten des Reichsmarineamtes, Heft 4 (1911-20), im Besitz der Marineschule Mürwik

* Nav. Arbeitsstunde

** Der Unterricht fand im Sommer oder Winter jeweils für die Hälfte der Fähnriche z.S. statt.

*** wahlweise

Anlage 10: Zahlenmäßige Aufschlüsselung der Seeoffizieranwärter-Jahrgänge von 1848-1945

Bemerkung:

1. Es wurde angestrebt, die Zahl der Anwärter beim Eintritt zu ermitteln. Wo dieses möglich war, ist in der Spalte „Bemerkungen“ ein E zugesetzt.
2. In Spalte 3, den Rängen wurde die Schreibweise gewählt, die zur Zeit der Einstellung üblich war.
3. Die Zahlen an Jahrgang Juni 1942 sind ungenau.

	Jahrgang	Zahl	Rang, der der Zahl zugrunde liegt	Bemerkungen
	1848	4	Matrose 2. Kl.	E
März	1849	3	Cadett-Aspirant	E
Nov.	1849-1853	39 ¹	"	E
	1854	10	"	E
	1855 ²	7	See-Cadett-Aspirant	E
	1856	13	"	E
	1857	16	"	E
	1858 ²	16	"	E
	1859 ²	19	"	E
	1860	15	"	E
	1861	4	"	E
	1862	10	"	E
	1863	18	"	E
	1864	29	Cadett-Aspirant	E
	1865	21	"	E
	1866	25	Cadett	E
	1867	45	"	E
	1868	49	"	E
	1869	40	"	E
	1870	41	"	E
	1871	40	"	E
	1872	25	"	E
	1873	26	"	E
	1874	27	Kadett	E
	1875	35	"	E
	1876	30	"	E
	1877	35	"	E
	1878	35	"	E
	1879	33	"	E
	1880	41	"	E
	1881	37	"	E
	1882	45	"	E
	1883	46	"	E

¹ Hierunter befinden sich 6 Seeoffizieranwärter, die aus der „Deutschen Flotte“ und der schleswig-holsteinischen Marine übernommen wurden.

² Von diesen Jahrgängen fanden 19 Seeoffizieranwärter den Tod beim Untergang des Schulschiffes „Amazone“ (14.11.1861 vor Texel).

	1884	48	"	E
	1885	27	Seekadett	
	1886	29	"	
	1887	46	Kadett	E
	1888	42	"	E
	1889	47	"	E
	1890	57	"	E
	1891	72	"	E
	1892	80	"	E
	1893	77	"	E
	1894	73	"	E
	1895	77	"	E
	1896	81	"	E
	1897	85	"	E
	1898	111	"	E
	1899	146	Seekadett	E
	1900	202	"	E
	1901	213	"	E
	1902	205	"	E
	1903	180	"	E
	1904	150	"	E
	1905	174	"	E
	1906	191	"	E
	1907	196	"	E
	1908	219	"	E
	1909	219	"	E
	1910	217	"	E
	1911	215	"	E
	1912	250	"	E
	1913	303	"	E
Apr.	1914	315	"	E
Aug.	1914	27	"	E
Jan.	1915	22	"	E
Apr.	1915	68	"	E
Juli	1915	113	"	E
Okt.	1915	84	"	E
Jan.	1916	61	"	E
Apr.	1916	60	"	E
Juli	1916	114	"	E
Okt.	1916	78	"	E
Jan.	1917	87	"	E
Apr.	1917	86	"	E
Juli	1917	90	"	E
Okt.	1917	95	"	E
Jan.	1918	82	"	E
Apr.	1918	91	"	E
Juli	1918	203	"	E
Sept./Okt.	1918	190	"	E

	1917/18 ¹	93	Fähnrich z.S.	
	1919 ¹	28	"	
	1920 ¹	22	Matrose (See O.A.)	E
	1921	26	"	E
	1922	47	"	E
	1923	43	Fähnrich z.S.	
	1924	54	"	
	1925	70	Matrose (See O.A.)	E
	1926	69	Fähnrich z.S.	
	1927	49	"	
	1928	42	Matrose (See O.A.)	E
	1929	45	"	E
	1930	45	"	E
	1931	47	"	E
	1932	52 ²	"	E
	1933	115	Fähnrich zur See	
	1934	199	Matrose (See O.A.)	E
	1935	351	"	E
	1936	372	"	E
Apr.	1937	366	"	E
Okt.	1937	344	"	E
	1938	362	Fähnrich zur See	
Okt.	1939	361	"	
Dez.	1939	487	"	
Okt.	1940	557	"	
Jan.	1941	220	"	
Mai	1941	531	Fähnrich z.S.	
Okt.	1941	495	Leutnant z.S.	
Juni	1942 ³	ca. 850	Fähnrich z.S.	
Dez.	1942	ca. 830	"	
Apr.	1943	ca. 300	"	ab 1.2.44 MKS Schleswig
Juli	1943	ca. 1050	"	
Okt.	1943	ca. 1200	"	ab 1.8.44 MKS Schleswig
Jan.	1944	ca. 1100	"	
Apr.	1944	ca. 1200	"	ab 1.2.44 MKS Schleswig
Juli	1944	ca. 1200	Matrose (See O.A.)) wurden nicht mehr zu den
Okt.	1944	ca. 1200	") Marinekriegsschulen
Jan.	1945	ca. 1200	") kommandiert
Apr.	1945	nur noch	ein Teil eingezogen	

Zusatz: Außer den Seeoffizieranwärtern wurden von 1919-1945 für die Ingenieur-, Waffen-, Verwaltungs-, Sanitätsoffizier- und Baubeamtenlaufbahn ca. 7000 Anwärter eingestellt.

¹ Zum Teil bereits in den Zahlen des 1. Weltkriegs enthalten!

² Hiervon fanden 29 Anwärter den Tod beim Untergang der „Niobe“.

³ Ab diesem Jahrgang befanden sich in steigender Zahl Reserve-Seeoffizieranwärter in den aktiven Jahrgängen.

Anlage 11: Kadettenschulschiffe 1848-1969

Name	Einsatzzeit	Typ	Bemerkung
Amazone	1844–48 1849–61	Segelschiff	Schulschiff der Handelsmarine
Mercur	1850–60	"	zugl. Schiffsjungen-Schulschiff
Gefion	1852–64	"	"
Thetis	1855–71 (?)	"	"
Arcona	1859–71	"	
Niobe	1861–90	"	
Gazelle	1862–81	SSS mit Hilfsm.	zugl. Schiffsjungen-Schulschiff
Vineta	1864–84 (?)	"	"
Hertha	1865–82	"	"
Elisabeth	1869–86	"	"
Friedrich Carl	1872–74	"	"
Prinz Adalbert	1878–80 1883–88	"	"
Sophie	1883–92	"	
Nixe	1886–90	"	
Gneisenau	1887–1900	"	zugl. Schiffsjungen-Schulschiff
Moltke	1883–1908	"	"
Stosch	1888–1907	"	"
Stein	1886–1908	"	"
Charlotte	1888–1889 1897–1909	"	"
Blücher	1877–1907	"	zugl. Schiffsjungen-Schulschiff
Freya	1907–14 1915–18	Dampfschiff	"
Hertha	1908–14	"	"
Victoria Louise	1908–14	"	"
Hansa	1909–14	"	"
Vineta	1911–14	"	"
Grille	(1892)–1914	SSS mit Hilfsm.	
Niobe	1921–32	"	zugl. Schulschiff für UA
Hannover	1921–22	Dampfschiff	
Medusa	1921–22	"	
11. M.S. Halbflott.	1921–22		
Berlin	1923–29	"	
Hamburg	1926–27	"	
Emden	1925–44	"	
Karlsruhe	1929–35	"	
Köln	1932–33	"	
Gorch Fock	1933–39	SSS mit Hilfsm.	zugl. Schulschiff für UA
Horst Wessel	1936–39	"	"
Albert Leo Schlageter	1938–39	"	"
Schlesien	1918 1935–45	Dampfschiff	
Schleswig-Holstein	1936–45	"	
Gorch Fock	1958–	SSS mit Hilfsm.	
Eider und Trave	1956–63	Dampfschiffe	ehem. britische Schiffe

2. Minensuchgeschw.	1959	Dampfschiffe	
1. Geleitgeschw.	1959–63	"	im Rahmen des Schulgeschw.
Hipper	1959–64	Dampfschiff	ehem. britisches Schiff
Graf Spee	1959–64	"	"
Scharnhorst	1961	"	"
Brommy	1961–62	"	"
Raule	1962	"	"
Weser	1963–64	Motorschiff	Tender
Donau	1965–68	"	"
Ruhr	1966–67	"	"
Deutschland	1965–(1990)	"	

Anlage 12: Direktoren bzw. Kommandeure der Marineschulen

1851–52	Marineschule Stettin	Kapitän z.S. Donner
1854–55	Marineschule Danzig	Hauptmann Liebe
Okt. 1855 – Juni 1866	Seekadetteninstitut Berlin	Major, Oberstlt., Oberst à la suite des See–Batl.s Baron Haller von Hallerstein
Juni 1866 – März 1867	Marineschule Kiel (Muhliusstraße)	Korvettenkapitän Batsch , zugl. Kommandant „ Niobe “
März 1867 – Dez. 1875	"	Oberst à la suite des See– Batl.s Liebe
Dez. 1875 – Nov. 1881	Marineakademie und -schule (Muhliusstraße)	Generalmajor Liebe
1881–1886	"	K.Adm. Frhr. v. Reibnitz
1886–1890	Marineakademie und -schule (Düsternbrooker Weg)	K.Adm. Schering, Rudolf ¹
1890–1895	"	K.Adm. von Reiche ¹
1895–1897 ²	"	K.Adm. Oldekop ¹
1897–1900	"	Kapitän z.S. Kirchhoff
1900 ³ –1901	Marineschule Kiel (Düsternbrooker Weg)	Kapitän z.S. v. Schröder , Ludwig
1901–1903	"	Kapitän z.S. Ehrlich
1903–1906	"	Kapitän z.S. Bachem
1906–1908	"	FKpt. Maaß ⁴
1908–1910	"	Kpt. z.S. Müller, Bernhard
Okt. 1910 – Aug. 1914	Marineschule Mürwik	Kpt. z.S. Schmidt v. Schwind
Aug. 1914 – März 1916	"	Kein Direktor, nur ab Herbst 1915 ein Direktionsoffizier, KKpt. von Luck
März 1916 – Nov. 1917	"	Kpt. z.S. Kühne, Robert
Nov. 1917 – Ende 1918	"	Kpt. z.S. v. Egidy, Moritz
1918–1919	"	KKpt. Lampe, Heinrich ⁴
April 1919 – Jan. 1920	"	KKpt. von Görschen ⁴
Jan. 1920 – März 1920	"	FKpt. Sachsse, Fritz
März 1920 – Sept. 1925	Kdr. Marineschule Mürwik ⁵	FKpt., Kpt. z.S. Tillessen
Sept. 1925 – Okt. 1927	"	Kpt. z.S. Wülfing von Ditten
Okt. 1927 – Okt. 1929	"	Kpt. z.S. von Bredow, Hasso
Okt. 1929 – Sept. 1932	"	Kpt. z.S. Meißner, Albrecht
Sept. 1932 – Sept. 1936	"	K.Adm. von Trotha, Wolf
Okt. 1936 – Aug. 1939	"	K.Adm. Schmundt , Hubert
Sept.–Okt. 1939	"	K.Adm. von Bredow, Hasso ⁴
Okt. 1939 – Sept. 1942	"	K.Adm. Lohmann , Walter
Sept. 1942 – April 1944	Marinekriegsschule Mürwik ⁶	K.Adm. Ruhfus , Heinrich
April 1944 – Sept. 1944	"	K.Adm. Winther, Waldemar
Sept. 1944 – Mai 1945	"	Kpt. z.S. Lüth , Wolfgang
Febr. 1944 – Mai 1945	Marinekriegsschule Schleswig	K.Adm. Ehrhardt , Werner

¹ Zugleich „Direktor des Bildungswesens der Marine“.

² 1897: „Direktion des Bildungswesens“ und Direktion der „Marineakademie und -schule“ werden getrennt.

³ 1900: Marineakademie und Marineschule werden getrennt.

⁴ [m.W.d.G.b.](#)

⁵ Ab 1921 ist die Bezeichnung „Direktor“ in „Kommandeur“ geändert.

⁶ Umbenennung erfolgte im Jahre 1942.

2. Mai – 18. Juni 1956	Marineakademie Holtenau	KKpt. Schuhart , Otto ¹
Juni 1956 – Juli 1960	Marineschule Mürwik ²	FlAdm. Frhr. v. Wangenheim
Aug. 1960 – Dez. 1962	"	FlAdm. Erdmann , Heinrich
Jan. 1963 – Sept. 1966	"	FlAdm. Dr. Schneider-Pungs
Okt. 1966 – März 1968	"	FlAdm. Klug , Bernd
April 1968 – Sept. 1971	"	FlAdm. Ostertag, Reinhard
Sept. 1971 – August 1973	"	FlAdm. Peter , Karl H.

Weitere Angaben finden sich im Wikipedia-Artikel über die [Marineschule Mürwik](#), Abschnitt 4: [Kommandeure](#).

¹ [m.W.d.G.b.](#)

² Umbenennung erfolgte am 5. Juli 1956.

Anlage 13: Lehrfächer und Wochenstunden in den Jahren 1956-1958 an der Marineschule Mürwik

Lehrfächer und Wochenstunden in den Jahren 1956-1958 an der [Marineschule Mürwik](#):

<u>Lehrfächer</u>	<u>Wochenstunden</u>
Dienstkenntnis	3
Navigation	6
Wetterkunde	1
Waffenkunde	2
Englisch	4
Theoretische Seemannschaft	1
Praktische Seemannschaft	2
Eletrotechnik	3
Staatsbürgerkunde	2
Seekriegsgeschichte	2
Schiffbau	1
Luftwaffenkunde	1
Logistik	1
Mathematik	2
Maschinenkunde	4
Politische Information	2
Kompaniedienst	2
Sport	4
Verfügungsstunde	3
	46

Anlage 14: Lehrplan für Zeit- und Reserveoffizieranwärter an der Marineschule Mürwik im Jahre 1959

Lehrplan für Zeit- und Reserveoffizieranwärter an der [Marineschule Mürwik](#) im Jahre 1959:

<u>Lehrfächer</u>	<u>Wochenstunden</u>
Navigation	8
Dienstkenntnis	3
Antriebskunde	3
Theoretische Seemannschaft	1
Praktische Seemannschaft	6
Nautische Gesetzeskunde	1
Rechts- und Staatsbürgerkunde	2
Taktik	2
Seekriegsgeschichte	2
Fliegerkunde	2
Schiffbau	2
Meteorologie	2
Elektrotechnik	2
Waffenkunde	2
Sport	4
Verfügungsstunde	4
	46

Dienstplan Marineschule

6.00 Uhr	Wecken
6.45 Uhr	Frühstück
7.30-12.05 Uhr	Unterricht (5 Std.)
12.15 Uhr	Musterung
12.30 Uhr	Mittagessen
14.00-18.00 Uhr	Unterricht (4 Stunden)
Dienstag und Donnerstag von	
19.30-21.30 Uhr	Arbeitsstunde.
Mittwoch- und Samstagnachmittag dienstfrei.	

Anlage 15: Die Uniform der Seeoffizieranwärter

Als die ersten vier Offizieranwärter im Frühjahr 1848 als Matrosen 2. Klasse in die [Preußische Marine](#) eintraten, gab es noch keine Uniform für Kadetten, so daß die Vier ihren Dienst zunächst im schlichten Bürgerkleide versahen. Die jungen Herren in Matrosenuniform zu stecken, hielt man nicht für angemessen.

Für den nachfolgenden Jahrgang – insgesamt drei „Cadett-Aspiranten“, – der im März 1849 seinen Dienst antrat, war aber bereits eine provisorische Uniform vorhanden. Sie bestand aus einer blauen Jacke mit Offiziersknöpfen, blauer Hose und [Schirmmütze](#).

Erst mit Kabinettsorder vom 3. Januar 1850 wurde die Uniformfrage für Offizieranwärter „endgültig“ geregelt. Die vom König begutachtete und dann genehmigte Uniform hatte folgendes Aussehen:

Seecadett 2. Classe (der heutige Fähnrich zur See): schwarze Stiefel, dunkelblaue Hose und Jacke, letztere mit zwei Reihen von je acht Goldknöpfen, dazu auf dem Ärmelaufschlag je drei Goldknöpfe, blaue Weste mit fünf Goldknöpfen, weiße Wäsche mit [Stehkragen](#) und [Querbinder](#), dunkelblaue Mütze mit schwarzem Schirm und goldenem, $\frac{3}{4}$ Zoll breitem Mützenband, dazu [Dolch](#) an Standern ohne Portepee.

Seecadett 1. Classe (im Range des Seconde-Lieutenants der Armee): wie Seecadett 2. Classe, zusätzlich ein frackähnlicher, bequemer Rock mit Goldknöpfen, unter dem blaue oder weiße Weste getragen werden durfte. Blaue oder weiße Beinkleider. Als Rangabzeichen auf Jacke und Rock eine silbern-schwarze Litze mit Goldknopf, der sich auf der Außenseite befand. Die Mütze ähnelte der des Seecadetten 2. Classe, doch war das goldene Mützenband 1 $\frac{1}{2}$ Zoll breit. Dolch mit Portepee oder Säbel.

Der Rock glich weitgehend dem Schiffsrock der damaligen Handelsschiffkapitäne. Er war mit dem gewöhnlichen Umschlagkragen der Zivilröcke versehen und konnte bis an das Kinn zugeknöpft werden. Ihn zierten je sechs Ankerknöpfe in zwei Reihen. Der Entwurf der Ankerknöpfe stammte vom Prinzen [Adalbert](#) selbst. Die drei großen Knöpfe auf den Ärmelaufschlägen, die der See-Cadett 2. Classe trug, fehlten bei der Jacke, waren aber beim [Frack](#) vorhanden.

Als weiteres Rangabzeichen trug der See-Cadett 1. Classe ein aus goldener Schnur geflochtenes Achselband, das von der rechten Schulter herabhing. Zu dem Überrock, aus dem der spätere Rock entstanden ist, durfte eine blaue oder auch weiße „Kasimir-Weste“ getragen werden.

Das goldene Mützenband, auf dem seit 8.5.1854 eine schwarz-weiße [Kokarde](#) geführt wurde, ist bei Offizieren und Offizieranwärtern bis 1888 getragen worden. Am 29.6. des Jahres wurde der Goldstreifen durch das noch heute übliche Mohairband ersetzt.

Für die See-Cadetten 2. Classe kam am 18.11.1854 zum Dolch das [Portepee](#) hinzu, welches alle „zu wirklichen Cadetten 2. Classe Ernannten in möglichst kleiner, der Größe der Waffe entsprechender Form“ zu tragen hatten.

Erste Änderung der Uniform

Mit dem Allgemeinen Marinebefehl Nr. 31 vom 14.5.1856 wurde die Uniform der Offizieranwärter erstmalig geändert.

*Seekadetten*¹ trugen fortan an Stelle des Überrocks „Peajackets“, nach dem Schnitt der Leute, von dunkelblauer Farbe mit 2 Reihen von 6 Ankerknöpfen, ohne irgendwelche Abzeichen. Dieses „Peajacket“ gleicht dem Überzieher, den die Matrosen noch heute tragen. Für *Volontaire*²-Cadetten war der gleiche Überzieher vorgesehen.

Auch die *Jacke* wurde geändert. Sie glich nun – abgesehen von den Rangabzeichen – völlig der der Offiziere. Sie war von dunkelblauer Farbe mit zwei Reihen von je 6 kleinen Ankerknöpfen. Die Jacke der Seekadetten hatte zum Unterschied von der der *Volontaire-Cadetten* auf dem Kragen eine silbern-schwarze Plattenschnur mit einem Ankerknopf von der Größe der Jackenknöpfe. Ähnliche Litzen tragen heute noch die Offizieranwärter der britischen Marine auf dem Kragen.

Die *Mütze* mit dem $\frac{3}{4}$ Zoll breiten Goldstreifen blieb unverändert. *Volontaire-Cadetten* führten den Dolch ohne, Seekadetten mit *Portepee*. –

Diese Uniform ist bis zum Jahre 1874 im Gebrauch gewesen. Allerdings wurde die schwarz-weiße Kokarde nach Gründung des [Norddeutschen Bundes](#) in eine schwarz-weiß-rote umgewandelt und der kleidsame Dolch wurde 1872 durch ein [Seitengewehr](#) nach Art der [Faschinenmesser](#) der Armee ersetzt.

Die zweite Änderung der Uniform

Die zweite Änderung zeichnete sich vornehmlich dadurch aus, daß eine Anzahl neuer Stücke zur Uniform hinzukamen. Die Verordnung vom 1. März 1874 bestimmte für *Seekadetten* folgendes:

1. *Mütze* von dunkelblauem Tuch mit rundem Deckel, schwarz-lackiertem Lederschirm und Sturmriemen an kleinen goldenen Ankerknöpfen – wie heute. Um den Mützenrand eine 2 cm breite Goldtresse. *Strohhut* mit schwarz-seidenem Bande.
2. Der *Überzieher* blieb unverändert erhalten.
Die *Jacke* aus dunkelblauem Tuch war nun nach dem Schnitt der Matrosenjacke gefertigt, mit zwei unterbrochenen Reihen von je 9 Ankerknöpfen (unten acht, oben einer) und je drei gleichen Knöpfen mit Knopfloch-Schnüren auf den Ärmelaufschlägen.
Die silberne *Plattenschnur* auf dem Kragen blieb erhalten. Sie mußte 8 cm lang sein, war oben durch einen Ankerknopf begrenzt und nun mit schwarz-roter Seide durchwirkt.
3. Neu hinzu kam der [Frack](#) nach dem Schnitt der Seeoffiziere.
4. Zur Jacke konnten zwei verschiedenartige *Westen* getragen werden. Beide waren von dunkelblauer Farbe. Die eine war tief ausgeschnitten mit einer Reihe von 6 kleinen, goldenen Ankerknöpfen, die andere hochgeschlossen mit 9 kleinen Ankerknöpfen.
Das *Seitengewehr* mit *Portepee* wurde am schwarz-lackierten Lederkoppel mit vergoldetem Schloß getragen.
Hosen, Wäsche, Schuhe blieben unverändert.
Die *Handschuhe* waren von weißem Waschleder.
Der *Umlegekragen* hatte bei Überzieher und Jacke den Stehkragen abgelöst.
Neu eingeführt wurden aber *Exerzieranzüge* von grauem [Drillich](#); ein *Jackett* von blauer [Serge](#) mit 2 Reihen von je 6 schwarzen Hornknöpfen, dazu Hose und Weste von gleichem Stoff, und die *schottische Mütze*, die der Bordmütze der Kriegsmarine ähnelte.

¹ Am 2.11.1855 war eine Änderung in den Dienstgraden der Offz.-Anwärter erfolgt. Die Seecadetten 1. Classe hießen fortan „Fähnrich zur See“, die der 2. Classe einfach „Seecadetten“.

² Dieser Rang war am 7. Juli 1854 eingeführt worden.

*Kadetten*¹ trugen die gleichen Uniformen mit folgenden Abweichungen:

1. An der *Mütze* anstatt des 2 cm breiten Goldstreifens einen solchen von 0,7 cm Breite und zwar an der oberen Kante des Mützenrandes.
2. Bei ihnen fielen fort: der Frack; die Abzeichen an der Jacke, dem Drillichzeug und dem Jackett; sowie das Portepee.

Die dritte Änderung der Uniformen

Nachdem im März des Jahres 1891² Kaiser [Wilhelm II.](#) den Dolch für Seekadetten (mit Portepee) und für Kadetten (ohne Portepee) wieder eingeführt hatte und im gleichen Jahre die goldene [Kaiserkrone](#) an der Mütze und bei den Offizieren auch auf den Ärmelaufschlägen Eingang gefunden hatte, sah die Uniform der Offizieranwärter im Jahre 1891 wie folgt aus:

Seekadett:

Mütze: von dunkelblauem Tuch mit rundem Deckel, dessen Durchmesser 5 cm größer als der Mützenrand war. Schwarz-lackierter Mützenschirm mit Sturmriemen, an der Seite von je einem kleinen goldenen Ankerknopf gehalten. Um den Mützenrand ein 2 cm breites schwarzes Mohair-Band mit Eichenlaubstickerei und schwarz-weiß-roter Kokarde, erstere kleiner als bei den Seeoffizieren. Kaiserkrone ohne Bänder.

Überzieher: aus blauem, glatten Stoff, grau gefüttert, nach dem Schnitt der Überzieher der Mannschaften, Kragen jedoch nur halb so breit. Vorne 2 Reihen von je 6 Ankerknöpfen. An jeder Seite eine Tasche.

Jacke: von dunkelblauem Tuch, nach dem Schnitt der Matrosenjacke, mit 2 unterbrochenen Reihen von 9 kleinen Ankerknöpfen (unten 8, oben 1). Auf den Ärmelaufschlägen je 3 drei gleiche Knöpfe. Auf jeder Seite, außen und unten, eine Tasche. Die Jacke wurde vorn durch zwei Jackenknöpfe und Schäkel zusammengehalten. Als Rangabzeichen auf jeder Schulter eine schwarz-rot durchwirkte silberne Litze von 0,7 cm Breite, am Kragen über einen kleinen goldenen Knopf geknüpft.

Beinkleider: blau

Weste: von dunkelblauem Tuch mit einer Reihe von 6 ganz kleinen Ankerknöpfen. An Bord durfte auch die hohe Weste mit 9 Ankerknöpfen getragen werden.

Dolch: mit Portepee, der zu einem aus marineblauer Schnur geflochtenem Koppel mit zwei Trageschnüren und vergoldeten Karabinerhaken getragen wurde.

Weiterhin gehörten zur Ausrüstung weiße Uniformen, Exerzieranzüge aus Drillich, dunkelblauer Serge-Bordanzug und Regenzeug.

Wäsche, Handschuhe, Stiefel, Kragen und Krawatte (Querbinder) blieben unverändert. Allerdings durften beim Landgang und zu besonderen Anlässen an Bord nur Stehkragen getragen werden. Der Umlegekragen blieb dem Alltagsdienst vorbehalten.

Kadetten trugen die gleiche Uniform mit folgenden Abweichungen: an der Mütze nur die Kokarde ohne Eichenlaubstickerei und ohne Kaiserkrone, am Überzieher Köpfe aus schwarzem Horn. Keine Schulterlitzen und den Dolch ohne Portepee.

Diese im Jahre 1891 angeordnete Uniform ist ohne größere Veränderungen bis zum Ende des 1. Weltkrieges von den Offizieranwärtern getragen worden. Geändert wurde die Zahl der Knöpfe am Überzieher und an der Jacke. Ersterer hatte ab 1899 2 Reihen von je fünf goldenen Ankerknöpfen, letztere an Stelle von 9 Knöpfen je acht in 2 Reihen. –

¹ Die Volontaire-Cadetten hießen ab 7. Juni 1864 einfach „Kadetten“.

² Bekleidungsbestimmungen für Seeoffiziere und Kadetten vom März 1891

Die Uniform nach dem 1. Weltkrieg

Offizieranwärter der [Reichsmarine](#), Kadetten eingeschlossen, trugen bis zum Jahrgang 1928 nicht die früher übliche Kadettenuniform, sondern die der Mannschaften mit einem Laufbahnabzeichen am linken Oberarm, das sie als Offizieranwärter kenntlich machte (Stern, Zahnrad, Reichsadler für Zahlmeisteranwärter, Äskulapstab). Dieses Laufbahnabzeichen erhielt mit Verfügung der Marineleitung vom 8.11.1926¹ beim Range des Kadetten eine ovale goldgestickte Umrandung, wie sie auch heute wieder bei den Kadetten üblich ist.

Eine *Kadettenuniform* mit Schirmmütze (Eichenlaub und Kokarde), Jackett (mit 2 Reihen von 5 goldenen Ankerknöpfen) und Dolch ohne Portepe wurde erst 1922 wieder eingeführt. Als Rangabzeichen trugen die Kadetten am linken Oberarm die schon genannte goldgestickte Umrandung, die das Laufbahnabzeichen umschloß.

Die *Fähnriche und Oberfähnriche* trugen bis auf die Rangabzeichen die gleiche Uniform.² Dazu kam das Portepe am Dolch. Als Rangabzeichen trug der Fähnrich eine 7 mm breite Silberlitze auf der Schulter, die am Kragen über einen goldenen Ankerknopf geknüpft war. Der Oberfähnrich trug auf dieser Litze zwei silberne Sterne.

Die Uniform in der [Bundesmarine](#)

Sie gleicht für Kadetten und Fähnriche der der [Kriegsmarine](#) mit folgenden Änderungen: Die Kokarde an der Mütze (schwarz-rot-gold) befindet sich nicht mehr innerhalb des Eichenlaubs, sondern darüber. An Stelle von zwei Reihen von je fünf goldenen Knöpfen werden jetzt zwei Reihen mit je drei Knöpfen getragen. Der Dolch ist entfallen.

Offizieranwärter, die noch im Range eines Matrosen (O.A.) oder Gefreiten (O.A.) sind, tragen die Uniform der Mannschaften mit einem Laufbahnabzeichen (Stern) auf beiden Oberarmen.

Oberfähnriche tragen die Uniform der Offiziere mit einem 7 mm breiten goldenen Ärmelstreifen auf beiden Unterärmeln.

Rangabzeichen der Gefreiten, Kadetten und Fähnriche siehe [Anlage 4](#), Seite 146.

¹ Marine Verordnungsblatt 1926, Heft 26

² Das Laufbahnabzeichen trugen diese auf beiden Unterärmeln des Jacketts.

Anlage 16: Auszüge aus der Rede des Kardinals Wendel

Am 4. Juli 1957 beehrte auch der katholische Militärbischof der Bundeswehr, [Joseph Kardinal Wendel](#), die Schule. Er hielt in der Aula aus dem Stegreif eine Rede, die verdient, in Auszügen festgehalten zu werden:

„... Persönlichkeit in der Gemeinschaft. Was meinen wir, wenn wir von einer Persönlichkeit sprechen? Manchmal werden die Worte Persönlichkeit und Person wechselseitig gebraucht. Es liegt aber ein Unterschied in ihnen. Und der Unterschied ist gerade bei uns in Deutschland in der Philosophie seit Kant betont zwischen der Person und der Persönlichkeit. Was gibt also die Persönlichkeit zur menschlichen Person dazu?

Eine Steigerung, eine Erhöhung, eine Entfaltung, einen gewissen Grad der Vollkommenheit. Die Persönlichkeit hat in sich Fähigkeiten, Eigenarten und Eigenprägungen entfaltet, zum Ausdruck gebracht und ist sich ihrer auch bewußt geworden. Sie gleicht also nicht dem Schilfrohr, das vom Winde hin und her gejagt wird, auch nicht vom Winde der Zeit und den Zeitmeinungen, sondern sie steht, sie rechnet mit all den Dingen, berechnet sie auch ein in ihre Forderungen, aber sie läßt sich nicht einfach von ihnen prägen oder biegen ...

... Gemeinschaft sagt etwas anderes. Es ist schwer zu sagen, wie sie zustande kommen will. Da sind oft irrationale Kräfte, Imponderabilien ... Ich glaube, die Marine ist auch eine Gemeinschaft ...

... Und nun beides zusammenfügen. Jetzt kommt eigentlich erst die Schwierigkeit: auf der einen Seite die Gemeinschaft und auf der anderen die Persönlichkeit. Und die Persönlichkeit eigentlich als ein Ziel der Gemeinschaft und doch auch als etwas, was der Gemeinschaft verpflichtet ist. Wo berühren sich die Punkte? Ich will einmal zwei Worte nennen:

Persönliche Freiheit und Gemeinschaftsordnung. Wie erreichen wir es? Ideal wäre es, wenn die Ordnung gezeichnet, einsichtig gemacht und von jedem Einzelnen dann von innen heraus bejaht und vollzogen würde ...

... Das wäre ein ganz großes Ziel, wenn wir dem auch nur einigermaßen nahekommen und darüber ein inneres Gefüge würden – und zwar ein sehr echtes, ein sehr tragfähiges, ein in sich verwachsenes. Hier würden nicht mechanisch durch das Eingreifen einiger Bolzen einige Balken miteinander verbunden, sondern hier würde etwas wachsen wie der Baum ...

... Wissen Sie, was das voraussetzt? Einen ganz großen Optimismus vom Menschen. Und ich glaube, den brauchen wir. Auf der anderen Seite käme aber das Zweite noch. Es hat ja nicht nur der Einzelne, das Ich, seine Freiheit, sondern auch das Du – und wenn ich meine Freiheit als mein Recht wahre, muß ich auch die Freiheit des anderen als sein Recht betrachten, und dieses Recht ist für mich eine Pflicht. Wer also von Rechten spricht, die er für sich beansprucht, muß auch an die Pflichten denken, die die Rechte der anderen ihm auferlegen. Und es wäre falsch, wenn meine Freiheit von mir als ein Freibrief benutzt würde, über die Freiheitsrechte der anderen hinwegzugehen.

... Freiheit und Ordnung, Rechte und Pflichten. Und wenn ich noch zwei Wertskalen bezeichnen darf, dann würde ich sagen: Freiheit und Verantwortung. Wo das Wort Freiheit auf die Lippen genommen wird, muß beim zweiten Hauch Verantwortung gesagt werden ... Ich glaube, Sie spüren, vor welch' gewaltigen Aufgaben wir hier auch weltgeschichtlich stehen ...“

Anlage 17: Statistik der Schulschiffsreisen

1. In den ersten Jahren der Bundesmarine waren als Schulschiffe eingesetzt:
Tender „Eider“ und „Trave“ (frühere britische Korvetten, die über den Bundesgrenzschutz See zur Bundesmarine kamen).
Sie führten von November 1956 bis September 1958
6 Auslandsausbildungsreisen (Abkürzung: AAR) durch.
Dabei wurden 15 ausländische Häfen angelaufen. Die weitesten Reisen (2) führten ins Mittelmeer.

2. Weitere AAR führten durch:
 - Im Zeitraum von Januar 1959 bis September 1963
das 2. Minensuchgeschwader
das 1. Geleitgeschwader
Tender „Eider“ und „Trave“
Fregatten „Scharnhorst“, „Brommy“ und „Raule“
(teils zusammen, teils getrennt)
insgesamt 11 Reisen.
Dabei wurden 102 ausländische Häfen angelaufen.
 - Im Zeitraum Mai 1959 bis Juni 1964
Die Fregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ (gemeinsam oder einzeln)
insgesamt 11 Reisen.
Dabei wurden 78 ausländische Häfen angelaufen.
 - Im Zeitraum November 1963 bis Juni 1971
Schulschiffe (Tender) „Weser“, „Donau“, „Ruhr“
insgesamt 8 Reisen.
Dabei wurden 61 ausländische Häfen angelaufen.
 - Im Zeitraum von Januar 1965 bis Dezember 1973
Schulschiff „Deutschland“
insgesamt 10 Reisen.
Dabei wurden 74 ausländische Häfen angelaufen.

3. Zusammenfassung
Vom Beginn der Bundesmarine (d.h. seit 1956) bis zum Dezember 1973 haben die dampf- und motorgetriebenen Schulschiffe
 - 46 Auslandsreisen durchgeführt und dabei
330 ausländische Häfen angelaufen.
 - Sämtliche Erdteile wurden mehrfach berührt (Australien allerdings nur einmal – 2 Häfen von der „Donau“).
 - Die am häufigsten angelaufenen Häfen waren

Ponta Delgada (Azoren)	11 mal
Gibraltar	11 mal
Lissabon	10 mal
Brest	7 mal
Funchal (Madeira)	7 mal
Cherbourg	7 mal
 - 7 mal passierten Schulschiffe den Suez-Kanal,
 - 12 mal den Panama-Kanal.

4. Segelschulschiff „Gorch Fock“

Die „Gorch Fock“ machte ihre erste Reise vom 3. August bis 23. September 1959. Sie führte nach Santa Cruz de Teneriffa.

Bis Ende 1973 hat das Schiff 41 Reisen ausgeführt. Dabei wurden 98 ausländische Häfen angelaufen, darunter New York (2 mal), San Juan und St. Thomas in der Karibik, Recife in Brasilien, Dakar in Senegal, 13 Häfen im Mittelmeer, 5 mal Island.

Auch von der „Gorch Fock“ wurden Lissabon und Ponta Delgada am häufigsten angelaufen (je 4 mal).

Das Segelschulschiff hat während seiner 41 Reisen mehr als 200.000 sm (entspricht dem 9 ½ fachen Erdumfang) zurückgelegt, davon rund 143.000 sm unter Segel.

5. Statistik aller Schulschiffsreisen nach angelaufenen Ländern

Es wurden angelaufen

in Europa

17 Länder

Belgien (7 mal); Dänemark (7 mal); England (24 mal); Frankreich (35 mal); Gibraltar (11 mal); Griechenland (6 mal); Holland (10 mal); Irland (11 mal); Island (11 mal); Italien (20 mal); Nordirland (2 mal); Norwegen (11 mal); Portugal (22 mal); Schottland (7 mal); Schweden 9 mal); Spanien (31 mal); Türkei (6 mal)

in Kleinasien

2 Länder

Libanon (1 mal); Aden (3 mal)

in Afrika

12 Länder

Algerien (2 mal); Ägypten (7 mal); Äthiopien (1 mal); Ghana (1 mal); Marokko (7 mal); Senegal (3 mal); Sierra Leone (1 mal); Somalia (1 mal); Sudan (1 mal); Tansania (1 mal); Togo (1 mal); Tunesien (2 mal)

in Asien

6 Länder

Ceylon (1 mal); Indien (5 mal); Japan (2 mal); Pakistan (1 mal); Philippinen (1 mal); Thailand (1 mal)

in Nordamerika

3 Länder

Kanada (8 mal); Mexiko (5 mal); USA (26 mal)

in Mittelamerika

2 Länder

El Salvador (1 mal); Panama (12 mal)

in Südamerika

8 Länder

Argentinien (3 mal); Brasilien 10 mal); Chile (4 mal); Kolumbien (2 mal); Ecuador (1 mal); Peru (3 mal); Uruguay (2 mal); Venezuela (3 mal).

Es wurden weiter angelaufen:

In der Karibik

St. Vincent (1 mal); Curacao (3 mal); Jamaika (2 mal); Trinidad (3 mal);

San Juan (3 mal); Martinique (3 mal); Kuba (1 mal); St. Thomas (1 mal).

Australien (1 mal; 2 Häfen)

Neuseeland (1 mal)

Dazu wurden folgende Inseln oder Inselgruppen angelaufen:

Sardinien (1 mal); Korsika (1 mal); Malta (2 mal); Balearen (1 mal);

Gotland (1 mal); Faröer (3 mal); Shetlands (1 mal); Bahamas (1 mal);

Bermudas (4 mal); Hawaii (2 mal); Azoren (16 mal); Kanaren (10 mal);

Madeira (10 mal); Kap Verden (2 mal).

Anlage 18: Das Wachsen des Seeoffizierkorps von 1848-1973 (Zahlen)

Jahr	Admirale	Stabs-offiziere ¹	Kapitän-leutnante ²	OLtzS ³ LtzS ⁴	Summe
1848	1	2	-	3	6
1852	1	2	4	6 + 17 ⁵	30
1860	2	9	25	31	67
1872	2	37	55	180	274
1876	6	47	61	213	327
1880	5	51	68	239	363
1890	14	89	115	330	548
1900	20	115	195	450	780
1914	42	270	559	1085	1956
1922	10	126	158	276	570 ⁶
1930	13	155	176	344	687 ⁷
1935	22	220	236	270	748
(+ E-Offz	10	125	110	4	249)
1935	32	345	346	274	997 ⁸
1942	97	938	549	1976	3559 ⁹
<u>1973</u> ¹⁰	27	1495 ¹¹	968	744 ¹²	3234
(+ O-MilFD	-	-	457	840 ¹³	1297
1973	27	1495	1425	1584	4531

¹ Bis 1897 nur KptzS und KKpt, ab 1898 auch FKpt (Rang wurde 1898 eingeführt)

² Rang hieß bis 1864 „Lieutenant zur See I. Classe“.

³ Rang hieß bis 1864 „Lieutenant zur See II. Classe“, ab 1864 „Lieutenant zur See“, ab 1899 „Oberleutnant zur See“.

⁴ Rang hieß bis 1855 „Seecadett I. Classe“, ab 1855 „Fähnrich zur See“, ab 1864 „Unter-Lieutenant zur See“, ab 1899 „Leutnant zur See“.

⁵ Auxiliaroffiziere (d.h. ehem. Kapitäne und Steuerleute der Handelsmarine)

⁶ Zusätzlich 82 San.Offiziere; 131 Ing.Offiziere (siehe folgende Liste)

⁷ Zusätzlich 88 San.Offiziere; 137 Ing.Offiziere (siehe folgende Liste)

⁸ Zusätzlich 117 San.Offiziere; 282 Ing.Offiziere; 118 Wa.Offiziere; 117 Verw.Offiziere

⁹ Zusätzlich 346 San.Offiziere; 1384 Ing.Offiziere; 492 Wa.Offiziere; 510 Verw.Offiziere; 630 MA Offiziere; 207 NT + T Offiziere

¹⁰ Bis Februar 1973

¹¹ 187 KptzS; 836 FKp; 472 KKpt

¹² 345 OltzS; 349 LtzS

¹³ 295 OltzS; 545 LtzS

Marineoffiziere anderer Laufbahnen
(im Vergleich zur Zahl der Seeoffiziere)

Jahr	Admirale	Stabs- offiziere	Kapitän- leutnante	OLtzS LtzS	Summe
<u>1922</u>					
See O.	10	126	158	276	570
San.O.	1	23	37	21	82
Ing.O.	-	23	42	66	131
<u>1930</u>					
See O.	13	155	176	344	687
San.O.	1	28	41	18	88
Ing.O.	1	30	24	82	137
<u>1935¹</u>					
See O.	22	220	236	270	748
San.O.	1	44	24	48	117
Ing.O.	3	75	86	118	282
Wa.O.	-	22	52	44	118
Verw.O.	-	30	49	38	117
MA(E) O.	-	3	32	50	85
<u>1942</u>					
See O.	97	938	549	1976	3559
San.O.	6	97	191	52	346
Ing.O.	12	252	232	888	1384
Wa.O.	-	74	67	351	492
Verw.O.	-	169	76	265	510
MA O.	-	67	114	449	630
NT + T.O.	-	-	15	192	207
Total	115	1597	1244	4173	7128

¹ Inklusiv Ergänzungsoffiziere

Quellenangaben

- ¹ Hünemörder „Deutsche Marine- und Kolonialgeschichte“
² v. Mantey „Unsere Kriegsmarine“, S. 42
³ Hünemörder „Deutsche Marine- und Kolonialgeschichte“
⁴ ebenda
⁵ v. Mantey „Unsere Kriegsmarine“, S. 43
⁶ Batsch „Deutsch’ See-Gras“ und „Prinz Adalbert“
Wentzcke „Die deutschen Farben“
⁷ ebenda
⁸ ebenda, S. 80
⁹ Diese Darstellung beruht wesentlich auf Batsch’s Artikelserie „Zur Vorgeschichte der Flotte“, Marine Rundschau 1897.
¹⁰ Batsch Marine Rundschau 1897, S. 170 f
¹¹ „Deutsche Seebücherei“, Band 25
¹² Marine Rundschau 1893, S. 198 ff
¹³ Marine Rundschau 1897, S. 485
¹⁴ Marine Rundschau 1893, S. 203
¹⁵ Marine Rundschau 1897, S. 178 f
¹⁶ Marine Rundschau 1893, S. 204
¹⁷ Batsch „Prinz Adalbert“, S. 311
¹⁸ Diese Personenbeschreibung beruht auf Darstellungen von Batsch in „Deutsch’ See-Gras“ und „Prinz Adalbert“ sowie auf einem Artikel von Dr. Hans Mensching, Marine Rundschau 1937, S. 682 ff und 747 ff.
¹⁹ Batsch „Preuß. Jahrbücher“, Bd. 62 (1888)
²⁰ Marine Rundschau 1897, S. 593
²¹ Photokopien dieser Schriftstücke übergab im April 1958 der Gehilfe des U.S. Marineattachés in Bonn, CDR Green, der Marineschule Mürwik.
²² Marine Rundschau 1897, S. 593, desgl. 1895, S. 317 f
²³ Marine Rundschau 1897, S. 594 f
²⁴ Batsch „Deutsch’ See-Gras“, S. 135
²⁵ Marine Rundschau 1901, S. 1068
²⁶ Marine Rundschau 1897, S. 597.
²⁷ ebenda
²⁸ Batsch Marine Rundschau 1897, S. 598
²⁹ Marine Rundschau 1900, S. 64-66
³⁰ Marine Rundschau 1937, S. 543
³¹ Werner „Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben“, S. 162
³² ebenda
³³ Es waren dies: der schon genannte Midshipman Dulles und die Fähnriche Aschenfeldt und Müller, die aus der Schleswig-holsteinischen Marine kamen.
³⁴ Batsch „Deutsch’ See-Gras“, S. 327
³⁵ Werner „Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben“, S. 291
³⁶ ebenda, S. 289
³⁷ Werner „Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben“, S. 292 f
³⁸ Batsch „Deutsch’ See-Gras“, S. 235
³⁹ Allg. Marine-Befehl Nr. 13 v. 25.1.1854
⁴⁰ Allg. Marine-Befehl Nr. 12 v. 4.12.1853
⁴¹ Marine Rundschau 1897 (Fortsetzungsberichte)
⁴² Allg. Marine-Befehl Nr. 54 v. 1.5.1859
⁴³ Allg. Marine-Befehl Nr. 74 v. 1.5.1859
⁴⁴ Allg. Marine-Befehl Nr. 18 v. 22.7.1854
⁴⁵ Allg. Marine-Befehl Nr. 26 v. 2.11.1855
⁴⁶ Allg. Marine-Befehl Nr.104 v. 7.6.1864
⁴⁷ Allg. Marine-Befehl Nr. 1-7 Jahrg. 1852
⁴⁸ Allg. Marine-Befehl Nr. 37 v. 1.8.1857
⁴⁹ Marine Rundschau 1897, S. 947
⁵⁰ Marine Rundschau 1895, S. 319
⁵¹ Allg. Marine-Befehl Nr. 21 v. 13.12.1854
⁵² Allg. Marine-Befehl Nr. 11 v. 24.10.1853

- ⁵³ Batsch: Marine Rundschau 1897, S. 948. Nach dem Aufsatz „Entstehung und Entwicklung des Seeoffiziersstandes vom Mittelalter bis zur Gegenwart“, abgedruckt in Marine Rundschau 1895, S. 318 ff, wurde die Marineschule Danzig bereits 1853 gegründet. Diese Feststellung erscheint aber nach den sehr genauen Angaben des Vizeadmirals Batsch unwahrscheinlich.
- ⁵⁴ Marine Rundschau 1897, S. 948
- ⁵⁵ Marine Rundschau 1901, S. 1068 ff.
- ⁵⁶ Marine Rundschau 1901, S. 1069
- ⁵⁷ Allg. Marine-Befehl Nr. 24 v. 1.9.1855
- ⁵⁸ Marine Rundschau 1897, S. 952
- ⁵⁹ Marine Rundschau 1897, S. 952, und 1901, S. 1070 f
- ⁶⁰ Marine Rundschau 1901, S. 1070
- ⁶¹ v. Mantey „Unsere Kriegsmarine“, S. 62
- ⁶² Marine Rundschau 1897, S. 952; Allg. Marine-Befehle Nr. 25 und 127 v. 23.10.1855 u. 30.6.1866
- ⁶³ Allg. Marine-Befehl Nr. 25 v. 23.10.1855
- ⁶⁴ Allg. Marine-Befehl Nr. 25 v. 23.10.1855
- ⁶⁵ Marine Rundschau 1901, S. 1071
- ⁶⁶ Marine Rundschau 1901, S. 1071
- ⁶⁷ ebenda
- ⁶⁸ ebenda
- ⁶⁹ Allg. Marine-Befehle v. 1855-1863
- ⁷⁰ Allg. Marine-Befehl Nr. 100 v. 14.11.1863
- ⁷¹ Allg. Marine-Befehl Nr. 37 v. 1.8.1857; Bestimmungen über die Anforderungen in der Prüfung zum Lieutenant zur See und Seekadetten v. 4.4.1857
- ⁷² Marine Rundschau 1901, S. 1071
- ⁷³ ebenda
- ⁷⁴ Allg. Marine-Befehl Nr. 38 v. 1.9.1857
- ⁷⁵ Allg. Marine-Befehl Nr. 60 v. 1.12.1859
- ⁷⁶ Marine Rundschau 1911, S. 38
- ⁷⁷ Allg. Marine-Befehl Nr. 108 v. 16.11.1864
- ⁷⁸ Scheer „Vom Segelschiff zum U-Boot“
- Hopman „Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers“
- ⁷⁹ v. Waldeyer-Hartz „Ein Mann“, S. 38
- ⁸⁰ Allg. Marine-Befehl Nr. 108 v. 16.11.1864
- ⁸¹ ebenda
- ⁸² Marine Rundschau 1911, S. 39
- ⁸³ v. Waldeyer-Hartz „Ein Mann“, S. 29
- ⁸⁴ v. Waldeyer-Hartz „Admiral Hipper“, S. 16
- ⁸⁵ „Verordnung über die Ergänzung des Offizierkorps der Kaiserl. Marine“ v. 10.3.1874, abgedruckt bei Bütow in „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 3. Abtlg.
- ⁸⁶ Marine Rundschau 1911, S. 39 f
- ⁸⁷ Marine Rundschau 1911, S. 39 f und Mar. Verordnungsblätter aus diesem Zeitraum
- ⁸⁸ Vorschrift über die Ergänzung des Seeoffizierkorps, Mar. Verordn. Blatt 1885
- ⁸⁹ Mar. Verordn. Blatt 1893 v. 17.3.1893
- ⁹⁰ Marine Rundschau 1895, S. 320
- ⁹¹ Mar. Verordn. Blatt 1899 v. 18.2.1899
- ⁹² Allerh. Kabinettsorder v. 9. Jan. 1887, abgedruckt bei Bütow in „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 3. Abtlg.
- ⁹³ Verf. d. Chefs der Admiralität v. 25.2.1877, abgedruckt bei Bütow (siehe Anm. 92)
- ⁹⁴ Allg. Marine-Befehl Nr. 131 v. 31.10.1866
- ⁹⁵ 26.3.1867, Allg. Marine-Befehl Nr. 136 v. 31.3.1867
- ⁹⁶ Bütow „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 3. Abtlg.
- ⁹⁷ Allg. Marine-Befehle 1866/67
- ⁹⁸ Bütow „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 3. Abtlg.
- ⁹⁹ Allg. Marine-Befehle und Mar. Verordn. Blätter v. 1866-1888
- ¹⁰⁰ Bestimmungen für die Org. der Marineschule v. 16.10.1875, abgedruckt bei Bütow in „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 7. Abtlg.
- ¹⁰¹ ebenda
- ¹⁰² ebenda
- ¹⁰³ Chef der Admiralität v. 16.12.1875, Mar. Verordn. Bl. 1987, S. 243
- ¹⁰⁴ Allg. Marine-Befehl Nr. 192 v. 31.7.1871
- ¹⁰⁵ A.K.O. v. 1.1.1872, Mar. Verordn. Bl. Nr. 1 v. 15.1.1872

-
- ¹⁰⁶ Mar. Verordn. Bl. Nr. 5 v. 15.3.1872
- ¹⁰⁷ A.K.O. v. 2.11.1875 u. Vfg. des Chefs der Admiralität, Mar. Verordn. Bl. 1875, S. 243
- ¹⁰⁸ 5.2.1900, Mar. Verordn. Bl. v. 10.2.1900
- ¹⁰⁹ Chef der Admiralität v. 16.10.1875, bei Bütow, 2. Teil, 7. Abtlg., S. 2
- ¹¹⁰ Mar. Verordn. Bl. Nr. 14 v. 31.7.1878
- ¹¹¹ Mar. Verordn. Bl. Nr. 17 v. 15.9.1872
- ¹¹² 29.8.1897, Mar. Verordn. Bl. Nr. 20 v. 10.9.1897
- ¹¹³ Mar. Verordn. Bl. Nr. 3 v. 10.2.1900
- ¹¹⁴ Mar. Verordn. Bl. Nr. 18 v. 15.9.1874
- ¹¹⁵ Bütow „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 3. Abtlg., S. 44
- ¹¹⁶ Chef der Admiralität v. 16.6.1874, bei Bütow, S. 42
- ¹¹⁷ Mar. Verordn. Bl. Nr. 12 v. 31.5.1884
- ¹¹⁸ Mar. Verordn. Bl. Nr. 4 v. 8.3.1900
- ¹¹⁹ Mar. Verordn. Blätter 1889;
v. Mantey „Unsere Kriegsmarine“,
Neudeck u. Schröder „Das kleine Buch von der Marine 1899“
- ¹²⁰ Karl Demeter „Das deutsche Offizierkorps in Gesellschaft und Staat 1650-1945“, Bernard und Graef
Verlag, Frankfurt am Main, 1964.
- ¹²¹ „Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine 1938“, S. 177
- ¹²² A.O. v. 9. Dez. 1873 bei Bütow in „Kaiserl. Deutsche Marine“, 2. Teil, 11. Abtlg., S. XI-3
- ¹²³ ebenda, 2. Teil, 3. Abtlg., S.III-27
- ¹²⁴ Ergänzungsbestimmungen des Jahres 1909, bei Lützow „Die Seeoffizierlaufbahn“, 1913
- ¹²⁵ „Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine 1938“, S. 177
- ¹²⁶ Instruktion für das Kadettenschulschiff v. 4.3.1877, abgedruckt bei Bütow, 2. Teil, 7. Abtlg.
- ¹²⁷ ebenda
- ¹²⁸ v. Mantey „So war die alte Kriegsmarine“, S. 29
- ¹²⁹ Hopman „Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers“, S. 37-39
- ¹³⁰ Nach der „Instruktion für Seekadettenschulschiffe“ gehörten auch noch Schiffbau, Seetaktik und Verwal-
tungskunde zu den Unterrichtsfächern, siehe Bütow, 2. Teil, 7. Abtlg.
- ¹³¹ Marine Rundschau 1911, S. 43 f
- ¹³² Bundesarchiv/Militärarchiv F 3548/PG 68066, S. 172/173
- ¹³³ „Verwaltungs-Vorschriften“ für die zur M.S. kommandierten Fähnriche, Bücherei MSM
- ¹³⁴ „Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps nebst Ausführungsbestimmungen, Berlin, November
1911“, im Besitz der Marineschule Mürwik
- ¹³⁵ Einige wenige Akten befinden sich bei der Marineschule Mürwik
- ¹³⁶ Von hier ab sind die Zahlen der „Kaiserlichen Ehrenrangliste“ entnommen.
- ¹³⁷ Akten des Reichsmarineamtes, bei MSM
- ¹³⁸ ebenda
- ¹³⁹ ebenda
- ¹⁴⁰ ebenda
- ¹⁴¹ vom 11.2.1920, Akten des Reichswehrministeriums, z.T. im Besitz der MSM
- ¹⁴² Siehe Raeder „Mein Leben“, Band I
- ¹⁴³ „Seeoffizier-Ergänzungsbestimmungen“ vom 3.2.1921 und „Ingenieuroffizier-Ergänzungsbestimmungen
vom gleichen Datum
- ¹⁴⁴ Marine Rundschau 1938, S. 161 ff u. 263 ff.
- ¹⁴⁵ Nach den Ranglisten
- ¹⁴⁶ Gedenkstein für Brigadegeneral Sylvanus Thayer in New Hampshire, United States of America
- ¹⁴⁷ Richard von Stosch „Vom Seekadetten zum Seeoffizier“, 1912