

NDB-Artikel

Adalbert *Heinrich Wilhelm* Prinz von Preußen, Admiral, * 29.10.1811 Berlin, † 6.6.1873 Karlsbad. (evangelisch)

Genealogie

V → Friedrich Wilhelm Karl, Prinz von Preußen (1783–1851);

Gvv König Friedrich Wilhelm II.;

M Amalie Marie Anna, Prinzessin von Hessen-Homburg (1785–1846);

⊙ (morganatisch) Berlin 20.4.1850 Therese Elssler (1808–1878), Tänzerin (*Schw* der Fanny Elssler), seit ihrer Eheschließung Freifrau von Barnim;

S → Adalbert Freiherr von Barnim (* 1841, † 1860 auf einer Afrikareise), Leutnant.

Leben

In seiner Jugend vielfach auf Reisen geschickt, erhielt A. einen Blick für die weltpolitischen Zusammenhänge. Die ihm von König Louis Philippe 1831 angebotene griechische Krone lehnte A. im preußischen Interesse ab. 1843 zum ersten Generalinspekteur der Artillerie ernannt, widmete sich A. mit ganzer Hingabe ihrer Organisation, Ausbildung und Verbesserung. Erst als sich 1848 im dänischen Kriege die Ohnmacht Preußens zur See herausstellte, konnte sich A. seinen von Jugend an bestehenden, von Gneisenau geförderten maritimen Neigungen widmen. Seine „Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte“ bildete den Auftakt zu seinem neuen Wirken. Auf Wunsch des Reichsverwesers, Erzherzog Johann, übernahm A. 1848 den Vorsitz in der technischen Marine-Kommission in Frankfurt/Main. Am 1.3.1849 wurde er zum Oberbefehlshaber der preußischen Marine ernannt, d. h. „über sämtliche ausgerüsteten Kriegsfahrzeuge“. Nur langsam ging der Bau der Flotte voran, aber unermüdlich war A. tätig und bestrebt, sie als selbständige Waffe neben das Heer zu stellen. In den Einigungskriegen vermochte sie allerdings nur wenig auszurichten, so daß A. die Feldzüge von 1866 und 1870/71 im Hauptquartier des Generals von Steinmetz mitmachte, wo er sich durch persönliche Kaltblütigkeit auszeichnete. Sein Plan, in den Friedensverhandlungen französische Kolonien für Deutschland zu erwerben, scheiterte an der Einsicht → Bismarcks (die A. anerkannte), daß die Marine dafür noch nicht genügend entwickelt sei. Nach dem Kriege zum „Generalinspekteur der Marine“ ernannt, hatte A. nur noch beratenden Einfluß. Zwei Tage vor seinem Tode verfaßte er noch einen Bericht über seine Eindrücke von den Schiffsbauten in England.

Werke

Aus meinem Tagebuch, 1842–43, 1847.

Literatur

ADB XLV;

K. F. Batsch, Admiral Prinz A. v. Preußen, 1890;

G. Wislicenus, Prinzadmiral A. v. Preußen, ein Vorkämpfer f. Dtl.d.s Seemacht, 1899 (P);

Priesdorff VI, S. 398 ff. (P);

J. Werner, →Maxe v. Arnim, Tochter Bettinas - Gräfin v. Oriola, 1937;

E. v. Mantey, Dt. Marinegesch., 1926; *für S Adalbert Frh. v. Barnim*:

ADB II;

R. Hartmann, Reise d. Frhrn. A. v. B. durch Westafrika 1859 u. 1860, 1863.

Portraits

Denkmal v. Schuler in Wilhelmshaven;

Holzschnitt, in: LIZ 55, 1870, S. 85.

Autor

Friedrich-Christian Stahl

Empfohlene Zitierweise

, „Adalbert“, in: Neue Deutsche Biographie 1 (1953), S. 46 [Onlinefassung];

URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

ADB-Artikel

Adalbert Zu S. 688. (Heinrich Wilhelm A.), Prinz von *Preußen*, Admiral, der Träger des Flottengedankens in Preußen, geboren am 29. October 1811, † am 6. Juni 1873.

|
In Berlin im Schloß wurden dem Prinzen Wilhelm, jüngstem Bruder des Königs Friedrich Wilhelm III., und der Prinzessin Marianne von Hessen-Homburg, die, seit Januar 1804 vermählt, zwei Töchter jung verloren hatten, Zwillingssöhne geboren, von denen der ältere, Prinz Thassilo, bereits Anfang 1813 wieder starb, der jüngere aber, Prinz A., unter den Kriegsstürmen der folgenden Jahre als lebhaftes, gesundes, lebenswürdiges Kind heranwuchs, so recht im Lande bleibend, zuerst in Berlin und Schönhausen, dann den Sommer über in dem vom Vater 1820 erworbenen Schlosse Fischbach im schlesischen Riesengebirge. Trotzdem aber erwachte in dem Prinzen sehr frühzeitig das lebendige Interesse am Seewesen, das sein Leben bestimmen sollte: „wenn er den Stift braucht, ward's gewöhnlich ein Schiff“ wird von dem Knaben berichtet. Von seinen Eltern, dem vornehmsten und edelsten Paare, das den Thron umgab, lesen wir wol, daß ihnen der Anblick des Meeres — zu dem auch sie die Kriegszeit von 1806 verschlug — einen tiefen Eindruck machte; kann aber von dieser Seite des Kindes Neigung von vornherein gelenkt worden sein? Es scheint, als ob sein Jugendgespieler, Graf Julius v. d. Groeben, die Phantasie des Prinzen zuerst mit Erzählungen von den Seefahrten seines Ahnherrn erfüllt hat, des wackern brandenburgischen Seemanns des Großen Kurfürsten, Otto Friedrich's v. d. Groeben, der Friedrichsburg in Westafrika gründete und 1694 seine, des „adeligen Pilgers“ „orientalische Reisen“ selbst geschildert hat. Auch daß ein Missionar, der in Labrador unter den Eskimos gewilt, dem elfjährigen Prinzen Religionsunterricht erteilte, mag nicht ohne Einfluß auf seine Vorstellungen geblieben sein.

Dann aber war es kein geringerer als der Feldmarschall Gneisenau, auf Schloß Erdmannsdorf der Nachbar der prinzlichen Familie, selbst ein seebefahrener Mann und von der politisch-strategischen Bedeutung der Seemacht durchdrungen, der bei den häufigen gegenseitigen Besuchen — er stand, wie auch der Freiherr vom Stein, dem prinzlichen Paare besonders nahe — den Jüngling in seiner keimenden Vorliebe vertiefte; als einen der Wenigen, die seine „Marinepassion“ damals bestärkten, nennt ihn der Prinz noch 1865 in dankbarem Gedenken.

Jedenfalls hat der junge Prinz bereits auf dem Fischbacher Schloßteiche eine kleine Flotte gehalten, von deren Ergehen die Mutter wiederholt berichtet. Prinzeß Wilhelm, deren Brüder überall in der Welt sich tummelten, hat überhaupt des Sohnes erwachtes Streben verständniß- und liebevoll gefördert. In jener äußerlich thatenlosen Zeit lag wol der bei aller Zartheit energischen und weitherzigen Frau daran, den Söhnen ein weiteres Feld der Bethätigung zu erschließen, als die gewöhnliche Friedenslaufbahn den Prinzen bieten konnte, Der 1817 geborene Bruder, Prinz Waldemar, theilte durchaus die Neigungen

Adalbert's, auch er strebte aus der Enge des alltäglichen Lebens hinaus, fremde Länder und Völker zu sehen, war beiden Brüdern der lebhafteste Wunsch.

Beim Prinzen A. müssen diese Neigungen schon früh auf positive Ziele sich gerichtet haben. Er trat, wie jeder preußische Prinz, bei der Gardeinfanterie ins Heer — von 1823 an wird er „à la suite des 4. Garde-Landwehr-Regiments“, beim 2. Bataillon (Koblenz) geführt, dessen 1. Commandeur sein Vater war; 1829 findet er sich zugleich „aggregirt beim 2. Garde-Regiment z. F.“ — aber er wußte sich bereits 1830 eine Dienstleistung bei den Gardejägern zu erwirken, deren Dienst — der freilich damals von dem Jägerideale sich schon weit entfernt hatte — mit der größeren Bevorzugung des zerstreuten Gefechtes und dem Zurücktreten des geschlossenen Exercirens, ihm für preußische Seeleute, die er sich erträumte, als Vorbild vorschwebte. Die wichtigste Schiffswaffe aber ist die Artillerie; ob der Prinz wol das im Auge hatte, als er 1832 der Gardeartillerie zugetheilt wurde? Jedenfalls blieb er dieser Waffe treu — mit kurzer Unterbrechung einer Dienstleistung beim Regimente der Gardes du Corps, 1834, — auch seine technische Begabung konnte er hier am meisten bethätigen, und er diente in ihr mit solcher Auszeichnung, daß er 1838 zum Obersten befördert, 1839 Mitglied der Artillerie-Prüfungscommission und Führer der Gardeartilleriebrigade, am 31. Juli 1843 aber, als Generalmajor, nach dem Tode des Prinzen August von Preußen „Erster General-Inspekteur der Artillerie“ wurde. Am 31. März 1846 wurde er zum Generallieutenant befördert. Bis dahin aber hatte der Prinz die für seinen eigentlichen Beruf wichtigsten Erlebnisse und Erfahrungen durchgemacht.

Sein Vater war 1830 als Generalgouverneur der Provinzen Niederrhein und Westfalen nach Köln übersiedelt, der Prinz wurde zu ihm zur Dienstleistung commandirt. Von hier aus unternahm er mit seinem Jugendfreunde Groeben und seinem Adjutanten, dem Sohne Scharnhorst's, im Frühling 1832 eine Reise nach Holland: wie einst der Große Kurfürst, so schöpfte auch der zweite seefahrende Hohenzoller nach ihm aus dieser Quelle seine ersten Kenntnisse des Seewesens. Freilich waren es hier doch nur Erinnerungen einer großen Vergangenheit, die der Prinz vorfand; das wirklich große Leben zur See ging ihm erst auf, als er im Juni 1832 zu dem mächtigen Rivalen der Niederlande, nach England hinüberfuhr. Die Eindrücke, die der 21jährige Prinz hier in dreimonatlichem Aufenthalte gewann, blieben für sein ganzes Leben entscheidend: hier sah er eine Genossenschaft von kriegs- und sturmerprobten Seehelden, eine lebens- und machtvolle Organisation von großen Traditionen und noch weiter aufsteigender Zukunft, Einrichtungen und Vorkehrungen, an die keine zweite Seemacht heranreichte. Namentlich auch die Art der wetterrauen Matrosen, wie sie hier sich ihm zeigten, blieb dem Prinzen allezeit vorbildlich, und wenn wir auch heute nicht geneigt sein können, mit dieser inneren Abhängigkeit vom Auslande zu sympathisiren, so werden wir doch festhalten müssen, daß für jene Zeit gerade hierin ein sehr großes Verdienst des Prinzen lag. Gegenüber dem damals und später in Preußen ganz überwiegend herrschenden Geiste der militärischen Landmacht, gab des Prinzen an jenem auswärtigen Muster gefestigter Instinct für das eigentlich Seemännische ein durchaus nothwendiges, segensreiches Gegengewicht. Wie seltsam muthet es uns heute an, wenn der dem Prinzen A. nahe befreundete und dem Streben nach einer preußischen Seemacht sehr wohlgesinnte Prinz

von Preußen im August 1853 schreibt, wie ergriffen er gewesen „unsere Kriegsflagge, unsere Uniform und Pickelhaube, unsere Trommel an Bord eines Kriegsschiffes“ zu sehen und zu hören; gegen „Pickelhaube und Trommel“ bei der Flotte, im wörtlichen und übertragenen Sinne, hat Prinz A. manchen guten Strauß, nicht immer mit Erfolg, zu kämpfen gehabt. In seiner ersten öffentlichen „Aufforderung“ für den Seedienst, 1848, betonte der Prinz ausdrücklich: „daß es keineswegs in der Absicht liegt, Seefahrer als Soldaten an Bord der Kriegsfahrzeuge zu gebrauchen, sondern werden sich ihre Obliegenheiten lediglich auf den Matrosendienst beschränken“. In gleicher Richtung erwirkte es späterhin der Prinz, daß den Seeleuten auch die Seefahrzeit auf Handelsschiffen als militärische Dienstzeit angerechnet werden sollte. Auch die praktische und kleidsame dunkelblaue Farbe unserer Matrosenuniform ist des Prinzen englischen Eindrücken zu danken: das Grün der russischen Seeleute kam für die entstehende preußische Marine ernsthaft in Frage. Als es erst preußische Seecadetten gab, sorgte der Prinz dafür, daß sie das große Treiben der englischen Flotte kennen lernen konnten, und zwar nicht nur im Frieden, sondern auch im Kriege.

Die Kenntniß des Seewesens also war der bleibende Gewinn für den Prinzen aus dieser Englandfahrt; ein Verlobungsproject, das den eigentlichen Grund gegeben zu haben scheint, ihn über die See zu schicken, kam nicht zur Ausführung.

Kurz vordem war auch ein anderes Project gescheitert, das gewiß für den Prinzen nicht ohne Reiz gewesen war: der französische König Louis Philippe hatte 1831 dem Prinzen Wilhelm die Candidatur für die Königskrone Griechenlands für sich selbst oder für seinen Sohn Adalbert angetragen. Nach dem Willen Königs Friedrich Wilhelm's III., der einmal die Zustimmung Rußlands und Englands nicht missen wollte, andererseits mit Recht zweifelte, daß die Türkei die Grenzerweiterung zugestehen werde, die der neue König den Griechen als Morgengabe zu bringen hatte, lehnte Prinz Wilhelm das Angebot ab.

Der See blieb Prinz A. von nun an treu; außer kleineren Ostseefahrten segelte er 1834 auf Einladung des Zaren mit dem Kronprinzen auf russischer Korvette von Memel nach Kronstadt. Nachdem er 1836 die Schweiz und Frankreich bereist, folgte er 1837 einer neuen Einladung des Zaren nach Südrußland, und fuhr dann mit dem Erzherzoge Johann auf österreichischem Kriegsdampfer von Sebastopol über Constantinopel, Smyrna, Athen, Korfu bis Triest.

In diesen Jahren kam er auch dahin für das einheimische Seewesen ein Wort mitzusprechen. Seither gab es in Preußen ganze zwei „Kriegsfahrzeuge“, die die See befahren konnten, einen Schooner und ein Haffkanonenboot, in Stralsund; da der Schooner zu faulen begann, glaubte das Kriegsministerium von dem, seit den Befreiungskriegen beabsichtigten Weiterbau absehen zu müssen, „weil das wenig salzige Wasser der Ostsee einer Marine nicht günstig sei“. Indessen war der König doch nicht geneigt, die Seewehr, als „wahrhafte Steigerung der Nationalkraft“, ganz aus dem Auge zu verlieren. Zur Commission für die Berathung der Flottenfrage wurde 1836 auch der 25jährige Prinz A. zugezogen, nicht als Mitglied, aber als seekundiger Officier,

dessen Urtheil jetzt schon Geltung hatte: „thätigen und sachkundigen Antheil“ hat er genommen, und seinen weit voraussehenden Blick beweist eine Denkschrift, in der auf seinen Wunsch ein englischer Capitän seine Gedanken über die preußische Marine zusammenfaßte, und die ohne Zweifel zugleich die Gedanken des Prinzen wiedergab: die Dampfkraft, deren Ueberlegenheit damals noch durchaus bestritten war, sollte Preußen sich zu Nutzen machen, um „eine von vornherein gewaltige Seemacht“ zu erlangen. Da grade die alten englischen Admirale an den Segelschiffen festhielten, so beweist dies nebenbei, daß des Prinzen Vorliebe für englische Zustände keineswegs die Unabhängigkeit seines Urtheils beschränkte. Die Denkschrift wurde durch den Kronprinzen dem Könige vorgelegt; aber ein praktisches Ergebnis hatte sie nicht, und konnte sie auch wol nicht haben, der Kosten wegen, in jener Zeit das ausschlaggebende Hinderniß jedes größeren Planes. Mit dem Regierungsantritte Königs Friedrich Wilhelm's IV. trat auch hier anfänglich ein kleiner Aufschwung ein: die erste preußische Korvette, „Amazone“, lief 1843 in Stettin vom Stapel, kurz nach der Rückkehr des Prinzen A. aus fernen Landen.

„Eine größere Seereise war das Hauptmotiv, das mich hinaus ins Weite trieb, denn eine solche gehörte fast von Kindheit an zu meinen Lieblingswünschen, während meine rege Phantasie von den Wundern der Tropenwelt angezogen, diesem Streben eine bestimmtere Richtung gab“: so spricht sich der Prinz selbst über die Gründe aus, die ihn bewogen, sich vom Könige als Ueberbringer des Schwarzen Adlerordens an den Kaiser Dom Pedro II. von Brasilien schicken zu lassen. Ein preußisches Schiff, dem der Prinz sich hätte anvertrauen können, war nicht vorhanden; er war auf Gastfreundschaft angewiesen. Die Königin Victoria von England sowol, als der König Karl Albert von Sardinien boten ein Kriegsschiff für diesen Zweck an; das italienische Schiff wurde angenommen, wol aus politischen Gründen, und nachdem er mit seinem Vater und seinem Bruder noch eine Reise durch Italien nach Sicilien und Malta gemacht, ging der Prinz am 14. Juni 1842 mit seinen beiden Reisebegleitern, dem Hauptmann im Generalstabe Graf Oriola und dem Lieutenant im Garde-Dragonerregimente Graf Bismarck an Bord der Fregatte „San Michele“, die fast ein Jahr lang sein Heim blieb. Liest man das Tagebuch des Prinzen über diese Reise, das er 1847, mit seinen Handzeichnungen nach der Natur geschmückt, als Manuscript drucken ließ, so tritt neben den anmuthenden Naturschilderungen und den wissenschaftlichen Beobachtungen, die, nach dem Urtheile Alexander's v. Humboldt, „ein angenehmes, anschauliches Bild des Gesehenen und Erlebten wiedergeben“, überraschend die Fülle technischer Fachkenntnisse im Seewesen hervor, die der Prinz sich bereits bis dahin gleichsam nur gelegentlich erworben hatte.

Am 5. September 1842 war Rio de Janeiro erreicht; Dom Pedro empfing den Prinzen natürlich mit hohen Ehren, schenkte ihm u. a. ein selbstgemaltes Oelbild Friedrich's des Großen, und behielt den Aufenthalt des Prinzen, der bis Ende October 1842 währte, in so gutem Andenken, daß er eine Medaille zum Gedächtnisse dieser „Apertou Ao R° De Janeiro“ prägen ließ, von der er 1846 zwei goldene und fünf silberne Exemplare, für die nächsten Angehörigen des Prinzen bestimmt, nach Berlin sandte. Sie zeigt das Brustbild des „Principe Adalberto“ in Generalsuniform, mit dem Ordenssterne vom „Südlichen Kreuz“ geschmückt.

Außer einem dreiwöchentlichen Ritte ins Innere von Rio aus, unternahm der Prinz eine Forschungsreise auf dem Amazonasstrome und dessen gewaltigem Nebenfluß, dem Xingú, Gebiete, die vor ihm nur Alexander v. Humboldt und Leopold v. Buch bereist hatten, und die noch heute den Forschungsreisenden ein noch unerschöpftes Feld bieten. Hierzu brachte den Prinzen eine englische Fregatte bis Parà, die sechs Wochen lange, an Strapazen reiche Flußfahrt währte bis zum 2. Januar 1843. In Bahia wurde wieder der „San Michele“ erreicht, und auf ihm am 21. Januar die Heimreise angetreten; am 7. März verließ der Prinz das italienische Schiff in Lissabon, um über London nach Berlin heimzukehren, wo er am 27. März 1843 eintraf.

Hier bot ihm seine neue Thätigkeit als Generalinspecteur der Artillerie einen vielleicht zuerst etwas unsanften Wechsel gegen das freie Tropen- und Seeleben. Aber mit Verständniß und Energie widmete er sich seinem Dienste, seit 1847 als alleiniger Generalinspecteur; er suchte u. a. damals bereits die Trennung von Feld- und Fußartillerie zu bewirken, die, sehr zum Nutzen beider Waffen, erst nach dem Feldzuge von 1870/71 durchgeführt wurde; auch hier also sah er weit voraus.

Bisher hatte der Prinz in Berlin mit seinen Eltern im königlichen Schlosse gewohnt; jetzt bekam er im Schlosse Monbijou seine eigene Heimstätte, wo er, seinem frohsinnigen, lebhaften Temperamente entsprechend, heitere Geselligkeit gerne pflegte. Einige Jahre vor seiner großen Reise hatte der Prinz die Tänzerin Therese Elsler, die Schwester der berühmteren Fanny Elsler, in Berlin kennen gelernt, und eine dauernde Verbindung mit ihr geschlossen. Der Prinz scheint das Verhältniß von vorn herein sehr ernst aufgefaßt zu haben. Begreiflich aber, daß es Jahre bedurfte, ehe die entgegenstehenden gewichtigen und gewiß berechtigten Hindernisse und Schwierigkeiten überwunden waren. Hier scheint der Prinz von Preußen, wol eigener Herzenserlebnisse eingedenk, sich des Prinzen Wünschen angenommen zu haben. Am 20. April 1850 erfolgte die morganatische Vermählung mit der „Baronin von Barnim“. Der einzige Sohn des Prinzen, der am 22. April 1841 geborene, ebenso lebenswürdige als begabte Adalbert von Barnim, starb bereits am 12. Juli 1860 in Aegypten, wohin er seiner zarten Gesundheit wegen, die seine militärische Laufbahn früh abbrach, gereist war; für das liebevolle Herz des Prinzen ein schwerer, nicht zu überwindender Schlag. Die feste Verbindung erforderte dann auch die Gründung eines eigenen Hauses; an der Südseite des Leipzigerplatzes in Berlin erbaute sich der Prinz nach seinen Wünschen ein kleines Palais, das aber bei aller Einfachheit das prinzliche Budget, das nach wie vor nicht auf einen Haushalt zugeschnitten war, mehr belastete, als für seine äußere Unabhängigkeit erwünscht gewesen wäre. Bis zuletzt hat der Prinz unter diesen nicht gerade erfreulichen Schwierigkeiten zu leiden gehabt.

Die Ereignisse des Jahres 1848 riefen den Prinzen auf ein weiteres Gebiet in seinem eigentlichen Berufe. Nachdem er die Märztage in Monbijou überdauert, ging er im Juni 1848 auf den schleswig-holsteinischen Kriegsschauplatz, begierig, endlich einmal selbst ins Feuer zu kommen, was seinem Bruder Waldemar bereits 1845 im indischen Feldzuge mit rühmlichster Auszeichnung

zu theil geworden war. Mit der ihm angeborenen Todesverachtung ritt Prinz A. wohl in die Kugeln der dänischen Kanonenboote hinein, um diese Fahrzeuge besser beobachten zu können. Hier erkannte er aus eigener Anschauung, wie schwer der Mangel einer Flotte den Dänen gegenüber ins Gewicht fiel — eine Einsicht, die sich mit elementarer Wucht in jenen Tagen durch ganz Deutschland Bahn brach. Als Dänemarks alte und schlecht bemannte Fregatten vor den deutschen Häfen „gleichsam die Axt an Deutschlands Handel“ legten, da schob die öffentliche Meinung alle Schuld dem Bundestage zu: jetzt sollte in Monaten eine Flotte geschaffen werden, wozu England Jahrhunderte gebraucht hatte. Aber die Männer der Nationalversammlung zu Frankfurt a. M., denen nun die Aufgabe zufiel, den Volkswillen zur That zu machen, die mußten erkennen, wie wahr das Wort des Generals v. Radowitz war, das er damals in der Paulskirche aussprach: „Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht zu schaffen, tritt damit in eine der größten Unternehmungen ein, die es sich überhaupt vorzusetzen im Stande ist“.

Prinz A. durfte sich wohl zu den Wenigen rechnen, die auch ohne den äußeren Zwang der Noth für eine Flotte gedacht und gerathen hatten. Jetzt hatte er die Genugthuung, daß im engeren und weiteren Vaterlande auf ihn die Augen sich richteten, als es galt, zur That zu schreiten. Der dänische Krieg veranlaßte im April 1848 in Preußen den Zusammentritt einer „Commission zur Vertheidigung der Ostseeküsten“; der Prinz wurde mit dem Vorsitze betraut. Auch die in den preußischen Seestädten sich bildenden privaten Flotten-Comités riefen den Prinzen an ihre Spitze. In der Commission vertrat er seinen stets verfochtenen Gedanken der Nothwendigkeit von seetüchtigen Kriegsschiffen gegenüber dem bis jetzt allein geltenden Festhalten an einer lediglich defensiven Kanonenbootflotte: „es genüge nicht mehr, das Land an der Küste, das Einlaufen feindlicher Schiffe in die Häfen und Binnengewässer zu verwehren, es müsse deren Blokade auch offensiv gegenübergetreten werden, und endlich eine deutsche Kriegsmarine auf offenem Meere dem deutschen Seehandel Schutz, der deutschen Flagge Achtung verschaffen“. Die verschiedenen Wege zu einer Flottengründung führte der Prinz im Mai 1848 weiter aus in seiner „Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte“, die zuerst in Potsdam „zum Besten der deutschen Flotte“ im Drucke erschien, dann auch von Frankfurt a. M. aus vom Marineausschuß der Bundesversammlung verbreitet wurde, und die des Prinzen Namen überall bekannt machte. Kaum hätte es ihrer bedurft, um den Reichsverweser, Erzherzog Johann, den Freund des Prinzen, zu veranlassen, ihn für die deutsche Marine an seine Seite zu rufen; am 13. October 1848 schrieb der Erzherzog dem Könige: „Der reiche Schatz von Kenntnissen und Erfahrungen, welche der Prinz Adalbert von Preußen im Gebiet der Technik und Nautik besitzt, läßt mich in ihm den einzigen Mann erkennen, welcher mir bei diesem schwierigen Geschäft zur Seite stehen, mich mit seinem erleuchteten Rathe erfolgreich zu unterstützen vermöchte.“

In Frankfurt übernahm der Prinz den Vorsitz der „technischen Marinecommission“ und führte die Geschäfte bis zum Februar 1849 „mit bewunderungswürdiger Hintansetzung aller persönlichen und Standesverhältnisse, mit liebenswürdiger Ruhe und Sicherheit, stets bemüht, den Verlauf der Angelegenheit zu fördern und zu regeln“. In diesen

Monaten wurde die Dienstordnung an Bord, das Exerzierreglement für die Marineartillerie, das Disciplinarverfahren, die Uniformierungsvorschrift entworfen. Für die Herstellung der Flotte selbst glaubte der Prinz innerhalb von 10 Jahren 60 Millionen Thaler in Anschlag bringen zu müssen, woran der König Friedrich Wilhelm ironisch den wohlberechtigten Wunsch knüpfte: „Sie müssen dekretirt und so der Kapazität unfähiger Ständekammern entzogen werden.“

Den „Vorarbeiten“ des Prinzen war ein dauerndes, praktisches Wirkungsfeld nicht beschieden: die deutsche Flotte fand nach kurzem Dasein ein unrühmliches Ende, mit Naturnothwendigkeit, da eben kein „Staat“ da war, noch damals entstand, auf dem sie beruhen konnte.

Dem Staate Preußen war es zu danken, daß hier wenigstens die Marine festeren Boden fand und nach den Stürmen von 1848, unter vielfachem Schwanken zwar, doch stetig vorwärts schritt. Untrennbar ist mit dieser Entwicklung, der wir hier unmöglich nachgehen können, Prinz A. verknüpft. Sein ganzes Leben blieb fortan mit dem Wirken für die preußische Flotte ausgefüllt, ein Wirken, das zumeist ein Kampf war, ein Kampf des von dem Prinzen als richtig und wünschenswerth erkannten mit dem, was für erreichbar oder auch für wirklich nothwendig galt, ein Kampf für das Wachsen und für die Selbstständigkeit der Marine — die eigentlich heute erst erreicht ist, seitdem sich unser Kaiser selbst als Oberbefehlshaber direct an die Spitze der Marine gestellt hat —, ein Kampf, der trotz des allmählichen Aufsteigens, das wir heute zu erkennen leicht haben, für den Prinzen der Tragik nicht entbehrte, und auch der tragischen Schuld nicht: die Trennung des Commandos und der Verwaltung der Marine geschah nach dem Eintritte der Regentschaft auf des Prinzen eigenen Antrag — eine Maßregel von verhängnißvoller Tragweite, die Wurzel beständiger Reibungen zwischen dem „Obercommando“ und dem „Ministerium“, der Keim der „Fronde“ der Seeofficiere —, Schwierigkeiten, deren Opfer schließlich doch der Prinz war.

Wie viel aber war doch schon erreicht, als nur überhaupt „etwas“ da war, als der Prinz 1849 „Oberbefehlshaber über sämmtliche ausgerüstete Kriegsfahrzeuge“, 1853 „Oberbefehlshaber der Marine“, 1854 aber zugleich „Admiral der preußischen Küsten“ ward; in diesem Jahre waren die Marinegeschäfte doch bereits so gewachsen, daß der Prinz auf die bisher noch geführte Generalinspection der Artillerie verzichten mußte. Von 1859 ab blieb dann bezeichnender Weise der „Küsten“-Zusatz bei dem Admiralitätstitel fort; das böse Spottwort „Oberkahnführer“, das in Hofkreisen dem Prinzen wol angehängt worden, war nun doch ganz deplacirt. Im Juni 1856 konnte der Prinz zum ersten Male als Geschwaderchef mit fünf preußischen Schiffen in See gehen. Die für die Entwicklung der Marine wichtigste Erwerbung zur Gründung einer Station an der Nordsee, die des Jadebusens, war nicht zum kleinsten Theile des Prinzen unermüdlicher Bemühung zu danken: das ihm 1882 dort in Wilhelmshaven errichtete Denkmal ist hierfür ein wohlverdientes äußeres Zeichen. | Mit seinem richtigen Gefühle für die Psychologie des Seewesens erkannte der Prinz, daß für die Gleichberechtigung der Marine mit dem Landheere erforderlich sei, daß sie zu kämpfen verstehe. Hatte er 1849 ein kleines Gefecht des armirten Postdampfers „Preußischer Adler“ auf der Höhe von Brüsterort bei Hela als die erste preußische Seewaffenthat

seit dem Siebenjährigen Kriege mit freudiger Genugthuung begrüßt, so hielt er als Prinz-Admiral seine eigene Person nicht für zu kostbar, sie gegen afrikanische Riffpiraten einzusetzen. Die preußischen Kauffahrer waren seither dieser Plage des Mittelmeeres wehrlos ausgeliefert gewesen, falls sich nicht zufällig englische Kriegsschiffe ihrer annahmen. So wurde 1853 eine preußische Brigg von Kabylen an der Küste von Marokko bei Cap Tres Forcas geplündert; eclatante Genugthuung sollte genommen werden. Der Prinz plante eine umfassende Expedition, um das Unwesen endgültig zu vertilgen, und bereitete sie theoretisch mit all seiner Gründlichkeit vor. Doch die Gebundenheit der Lage, z. Th. der Krimkrieg, verschob alle Pläne, und des Prinzen eigene Entschlußfreudigkeit gehörte dazu, daß es schließlich doch noch zu einer mehr zufälligen Bestrafung der Räuber kam. Bei jener ersten Uebungsfahrt preußischer Kriegsfahrzeuge außerhalb der einheimischen Gewässer im Sommer 1856 ging er selbst auf der Korvette „Danzig“ nach dem Mittelmeere; da wurden am 7. August die an der Küste recognoscirenden Boote bei Tres Forcas von Kabylen beschossen; die Ehre der preußischen Flagge forderte nun sofortige Sühne. Mit 68 Mann, darunter, für des Prinzen Denkmalsart bezeichnend, 14 Seeofficiere und Cadetten, landete der Prinz unter dem Feuer der Kabylen und stürmte die steile Felsenküste herauf, bis ihn die mit Umfassung drohende Uebermacht zum Rückzuge zwang: 6 Tode und 18 Verwundete kostete der Kampf, und der Prinz selbst trug eine Wunde am linken Oberschenkel davon, deren Heilung doch einige Wochen erforderte. Sein Adjutant war an seiner Seite gefallen. „Die Marine wird Dir das nie vergessen und auch das Vaterland und unsere Familie Dir Dank wissen, daß Du diese Gelegenheit freudig ergriffst, den Ruf der Tapferkeit, den wir haben, durch Dein edles Blut zu besiegeln. Der Schmerz der leichten Wunde vergeht bald; die Ehre derselben und der Ruhm der kühnen That bleiben ewig“, so schrieb ihm sein Neffe, Prinz Friedrich Karl. Der Bundesgesandte v. Bismarck aber schrieb an den General v. Gerlach: „Ich kann in die vielseitige humane Verurtheilung des Prinz-Admirals nicht einstimmen. Einige Tropfen königliches Blut befruchten die Ehre der Armee, und es ist besser, daß unsre jungfräuliche Flagge mit Anstand, wenn auch mit Unglück, Pulver gerochen hat. Unsre Marine muß von sich hören lassen, damit man ihr den kleinen und langsamen Anfang verzeiht“. Der König verlieh dem „unternehmenden Vetter“ die Schwerter zum Rothen Adlerorden. Das war doch seit den Tagen des Großen Kurfürsten nicht erhört, daß der Hohenzollernsche Staat es unternahm, auch zur See sich selbst zu wehren — das ist die eigentliche Bedeutung dieser an sich ja geringfügigen Action.

Im wirklichen Kriege war die preußische Marine noch lange nicht stark genug, sich mit einer Seemacht zu messen. Sie blieb, trotz des Prinzen gegentheiligere Ansicht, die wir kennen gelernt, in der Hauptsache eine Küstenflotte, wie das wol damals bei der Gebundenheit der Mittel nicht anders ging, da es doch vor allem sicherlich galt, zu Lande die gebührende Kriegsstärke zu erreichen, und beide Aufgaben zugleich der doch noch im Aufsteigen begriffene, keineswegs schon zu vollen Kräften gekommene Staat nicht durchzuführen vermocht hätte.

So blieb dann auch 1864 die dänische Flotte im großen Ganzen Herr der preußischen Küsten, und auch die Operationen der Armee konnten nicht die| wünschenswerthe Unterstützung zur See finden. An Unternehmungsgeist, dem

Geiste des Prinzen, aber fehlte es der kleinen preußischen Marine nicht, und der Prinz selbst begegnete sich in seinen Plänen mit den Gedanken keines Geringeren als Moltke's: vom Prinzen A. ging der erste Gedanke aus an die Landung auf Fünen, in der Moltke dann in der zweiten Hälfte des Krieges die Entscheidung zu suchen entschlossen war. Jedenfalls gab der Verlauf des Krieges dem Prinzen nur neuen Ansporn für seine Weiterarbeit für die Marine, eine Arbeit, für die nun das Verständniß in den maßgebenden Kreisen immer mehr wuchs. Von den beiden noch während des Krieges angekauften Panzerfahrzeugen wurde das eine 1865 „Prinz Adalbert“ getauft — das erste Schiff, das einen Hohenzollern-Namen trug.

Im Kriege von 1866 war vorauszusehen, daß die österreichische Flotte durch die italienische werde beansprucht werden, den preußischen Küsten also keine unmittelbare Gefahr drohe. So konnte der Prinz dorthin eilen, wohin sein Herz ihn zog, an die Stätte der Gefahr. Dem Obercommando der kronprinzlichen Armee überwiesen, schloß sich der Prinz dem Stabe des V. Armeecorps unter General v. Steinmetz an, sobald er annehmen konnte, dieses werde zuerst ins Gefecht kommen. Aufs neue bewährte er seine Unerschrockenheit und Todesverachtung: bei Nachod wie bei Skalitz ritt er im schärfsten Infanteriefeuer bis in die Schützenlinie vor, „seiner schlechten Augen wegen“, und wieder fiel an seiner Seite der seinen Adjutanten vertretende Officier; mit Jubel begrüßten dann die tapferen Schlesier den ritterlichen Prinzen.

Lag es in diesem Feldzuge in der Sachlage, daß der Prinz seinem eigentlichen Berufe entzogen blieb, so traf ihn dies Geschick doch auch im französischen Kriege von 1870—1871. Welche Gründe hier bestimmend waren, ihn vom Oberbefehl der allerdings getheilten und blokirten Seestreitkräfte weg wieder zum Landkriege zu berufen, läßt sich nicht erkennen. Daß es zur See nicht zu großen Actionen kommen werde, war wol anzunehmen; aber die Flotte war doch im Kriegszustande, bei ihr also auch dürfte wol der Platz des Prinz-Admirals gewesen sein.

Im Sommer 1870 hatte gerade eine größere Geschwaderreise stattfinden sollen: ein Mißgeschick fügte es, daß von den vier in Dienst gestellten Panzerschiffen drei bereits bei der Ausfahrt nicht unerhebliche Schäden erlitten. Mit diesem Geschwader befand sich der Prinz in den Tagen vor der Kriegserklärung westlich von Plymouth auf hoher See; gerade noch rechtzeitig entging er der französischen Nordseeflotte, die ernstlich darauf rechnete, ihn von Cherbourg aus abzuschneiden. Dann aber mußte er fort vom Meeresstrande, ihm wurde „gestattet, an dem bevorstehenden Feldzuge bei der Armee Theil zu nehmen“, und wiederum schloß er sich dem Hauptquartiere des Generals v. Steinmetz an, der die I. Armee führte. Stets war er dabei, wenn es zur Bataille ging: am 14. August ritt er mit der Spitze der 7. Jäger von der Brigade Goltz ins Gefecht; am 18. August wurde ihm in der Geschützlinie des VII. Corps vor Gravelotte durch Infanteriefeuer ein Pferd unter dem Leibe erschossen, ein anderes verwundet. Dann lag er Wochen lang mit vor Metz, ohne rechte Thätigkeit; öfters lud Steinmetz ihn zu Tisch, wo er ein stets willkommener Gast war. Späterhin ging der Prinz ins Große Hauptquartier nach Versailles, hier der Mittelpunkt aller maritimen Nachrichten und Erwägungen; ein froher Tag war es, als er hier dem Könige eine kleine Matrosenabtheilung

vorstellen konnte, die zur Besatzung einiger erbeuteter Barkassen auf der Loire bestimmt war.

So ging des Prinzen Leben in dieser großen Zeit still dahin, und auch nach dem Kriege übernahm er das Obercommando nicht wieder, er wurde vielmehr zum „Generalinspecteur der Marine“ ernannt, ein Amt, das ein unmittelbares Eingreifen in die weitere Entwicklung ausschloß; ausdrücklich ward bestimmt, daß seine Berichte nur darüber sich zu äußern hätten, ob der Dienstbetrieb die „Vorschriften“ — die er nicht mehr erließ — „zu gedeihlicher Ausführung“ brächte. Aber unverändert und unvermindert nutzte der Prinz die ihm noch beschiedene kurze Lebensfrist, um der Marine mit seinem reichen Wissensschatze zu dienen, namentlich für die beste Art der neu zu erwerbenden Schiffe der nun „deutschen“ Flotte. So ging er Anfang Mai 1873 nach England, um sich über Schiffsbauten zu informiren. Vom 4. Juni 1873 datirt sein Reisebericht an die Admiralität über diese Untersuchungen: am 6. Juni Morgens 6½ Uhr starb er in Karlsbad ganz unerwartet am Herzschlage, recht eigentlich bis zum letzten Athemzuge für die Flotte thätig, der er sein Leben geweiht hatte. Am 12. Juni 1873 wurde er in Berlin in der Domkirche beigesetzt; Deputationen der Seeofficiere und der Marinetruppen, der Gardeartillerie und des 1. Thüringischen Infanterieregiments Nr. 31, dessen Chef der Prinz seit 1862 gewesen, standen an seinem Sarge.

Der Prinz war auch äußerlich der Typus eines echten Seeofficiers, mit seiner stattlichen, behäbigen Gestalt, dem bartlosen, guten, tapferen Gesicht, stets in der Admiralsuniform, die Mütze etwas in den Nacken geschoben. Pflichttreue, Tapferkeit, Herzensgüte und Bescheidenheit sind neben seiner eindringenden Sachkunde die bezeichnendsten Eigenschaften des Prinz-Admirals, in dem unsere Flotte ihren Gründer verehrt. Eine überaus glückliche Fügung war es doch, daß in jenen engen, stillen Zeiten gerade in einem Hohenzollernprinzen die Lust am Seewesen erwachte, und ihn mit wahrhaftem Verständniß dafür erfüllte. „Für ein wachsendes Volk kein Wohlstand ohne Ausbreitung; keine Ausbreitung ohne überseeische Politik, und keine überseeische Politik ohne Flotte“, dies Wort des Prinzen A. scheint in unseren Tagen von selbstverständlicher Wahrheit; für ihn aber bedeutete es ein Programm, dessen Erkenntniß ihn hinaushob über den Durchschnitt der Zeit und dessen Bewährung ihm für alle Zeiten einen ehrenvollen Platz sichert in der geschichtlichen Entwicklung des Vaterlandes. Sein Name, den der für den Seedienst bestimmte dritte Sohn unseres Kaisers trägt, wird unserer Flotte ein glückverheißendes Zeichen bleiben.

Literatur

Adalbert Prinz von Preußen, Aus meinem Tagebuch 1842—1843. Berlin 1847; — derselbe, Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte. Potsdam 1848; Frankfurt a. M. 1848. —

Batsch, Admiral Prinz Adalbert von Preußen. Berlin 1890. —

W. Baur, Prinzeß Wilhelm von Preußen. Hamburg 1886. — A. Jordan, Geschichte der Brandenburg-Preußischen Kriegsmarine. Berlin 1856.

Autor

Herman Granier.

Empfohlene Zitierweise

, „Adalbert“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1900), S. [Onlinefassung];
URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
