



Datum 12. Dezember 2003
Projektleitung Ulrike Andres
Neubau
Telefon 030-902 54 -224
Fax 030-902 54 -175
e-mail andres@dtmb.de

Ausstellungstexte (2. OG) **Brandenburgischer Sklavenhandel** **Brandenburgische-, Preußische-, Wilhelminische Schifffahrt** **Kaiserliche Marine / Deutsche U-Boote**

Brandenburgischer Sklavenhandel

Sklavenhandel gab es bereits in der Antike. Und auch heute gibt es noch viele Menschen, die in Sklaverei leben. Doch im 17. und 18. Jahrhundert erreichte der Handel mit Menschen einen grausamen Höhepunkt.

Millionen von Männern, Frauen und Kindern wurden in Afrika eingekauft, nach Amerika verfrachtet und dort zum Arbeiten weiterverkauft. Ein Menschenleben war dabei oft nicht mehr wert als ein paar Glasperlen, Schnaps oder Eisenbarren.

Wer den weiten Weg über den Atlantik, die katastrophalen hygienischen Bedingungen, die Misshandlungen und Vergewaltigungen an Bord der überfüllten Sklavenschiffe überlebte, wurde auf dem Sklavenmarkt den Plantagenbesitzern zum Kauf angeboten. Einmal verkauft, mussten die Sklaven bis an ihr Lebensende arbeiten ohne jemals ihre Familie oder Heimat wiederzusehen.

Fast alle europäischen Länder profitierten vom Menschenhandel, darunter auch Brandenburg-Preußen. Die Brandenburgisch-Africanische-Compagnie (BAC) hatte mit dem spanischen König, der das Monopol des Sklavenhandels kontrollierte, einen Vertrag über die jährliche Verschiffung von 2000 bis 3000 Sklaven abgeschlossen. Von 1685 bis 1715 beteiligte sich die BAC an dem menschenverachtenden Geschäft. Sie besaß Niederlassungen in Westafrika und einen Handelsstützpunkt auf der dänischen Jungferninsel St. Thomas in der Karibik.

Brandenburgische Schifffahrt 1600 - 1700

„Seefahrt und Handlung (Handel) sind die fürnehmsten Säulen eines Etats (Staats), wodurch die Untertanen beides zu Wasser, als auch die Manufakturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhaltung erlangen.“

Diese Worte Friedrich Wilhelms, des Großen Kurfürsten, sind bezeichnend für die Wichtigkeit, die er der Seefahrt zumaß. Die ersten Schiffe der brandenburgischen Hochseeflotte waren bereits Anfang des 17. Jahrhunderts in Dienst gestellt worden, doch erst mit seinem Regierungsantritt am 1. Dezember 1640 erlebte die brandenburgische Schifffahrt einen großen Aufschwung.

Vier Jahre seiner Jugend hatte Friedrich Wilhelm in den Niederlanden verbracht und erkannt, worauf sich Macht und Wohlstand der Niederländer gründeten: auf die Ausbeutung ihrer Kolonien und auf ihren Seehandel. Beides war nur mit einer mächtigen Flotte möglich. Bis zu seinem Tode 1688 versuchte er, diesem Vorbild nachzueifern.

Die brandenburgische Flotte wurde zum Kaperkrieg, zum Seehandel und zur Inbesitznahme von Kolonien eingesetzt, allerdings ohne großen Erfolg. Um mit bedeutenden Seemächten wie Großbritannien oder den Niederlanden ernsthaft konkurrieren zu können, war sie viel zu klein.

Friedrich Wilhelm, der entscheidende Grundlagen für den späteren preußischen Staat legte, war, was die Seefahrt anbelangte, einem Traum nachgegangen. Er wollte Brandenburg zu einer Seemacht zu erheben, ohne dass hierfür der notwendige finanzielle und organisatorische Unterbau bereitstand.

Preußische Schifffahrt 1701 - 1871

König Friedrich II. regierte von 1740 bis 1786 und lehnte die Errichtung einer preußischen Kriegsmarine ab. Er behauptete, man täte besser daran, „das erste Landheer in Europa zu halten als die schlechteste Flotte unter den Seemächten“.

Daher intensivierte er den Seehandel. Auf königlichen Befehl wurde 1772 in Berlin die Preußische Seehandlungs-Societät gegründet. Die Gesellschaft legte in Stettin zwei Werften an. 1787 waren jedoch alle Schiffe verkauft und die Gesellschaft entwickelte sich zu einem Geld- und Handelsinstitut. Anfänglich galt es vor allem die Seeschifffahrt und den Außenhandel voranzutreiben. Im 19. Jahrhundert erweiterte sich ihr Aufgabengebiet dann aber. Unter der Präsidentschaft von Christian Rother, die von 1820 bis 1848 dauerte, entwickelte sich das Unternehmen zu einem Instrument der Wirtschaftsförderung, das sich zunehmend dem Ausbau der Binnenschifffahrt widmete.

Wegen des bevorstehenden Konflikts mit Dänemark beschloss der Frankfurter Bundestag am 13.4.1848 die Bildung einer Kriegsflotte. Bereits am 11.6.1848 bewilligte die Nationalversammlung 6 Millionen Taler für den Aufbau der neuen Flotte. In Kampfhandlungen sind die Schiffe aber nie verwickelt gewesen. Ende 1849 stellte sich heraus, dass weder Österreich noch Preußen bereit waren, ihren finanziellen Beitrag zu leisten. 1850 betrug die Schulden bereits 1,5 Millionen Taler. Am 2.4.1852 wurde in der Bundesversammlung der Beschluss gefasst, die Flotte des Deutschen Bundes wieder aufzulösen.

Wilhelminische Schifffahrt 1871 - 1918

Königin Viktoria von Preußen, Mutter des von 1888 bis 1918 regierenden Kaiser Wilhelms II., begeisterte sich so sehr für die Seefahrt, dass sie ihren Söhnen oft Seemannskleidung anzog. Aus dem echten englischen Matrosenanzug wurde mit wachsendem Patriotismus gegen Ende des 19. Jahrhunderts der „Kieler Knabenanzug“, den nahezu alle deutschen Jungen an Sonn- und Feiertagen trugen.

Bei seinem Amtsantritt ließ sich Wilhelm II. als erster Hohenzoller auf das Heer **und** die Marine vereidigen. 1896 verkündete er, dass die Zukunft Deutschlands auf dem Wasser liege. 1898 erklärten Alfred Tirpitz, Staatssekretär des Reichsmarineamtes, und der begeisterte Wilhelm II. das Werk des amerikanischen Historikers A.T. Mahan „Die weiße Rasse und die Seeherrschaft“ zur Pflichtlektüre aller Marineoffiziere. Beide fanden hier die Bestätigung ihres Gedankens, dass Deutschland nur dann „Weltgeltung“ erlangen könne, wenn es zuvor maritime Großmacht werde.

Die Propagandisten der Flottenrüstung wollten von innenpolitischen Spannungen profitieren. Sie hofften, die Mobilisierung der Bevölkerung für ihre nationalistischen Interessen nutzen zu können. Durch den Flottenbau geriet Deutschland jedoch in die außenpolitische Isolation und hatte großen Anteil am Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Ausdruck der damaligen Flottenbegeisterung waren nicht nur die „blauen Jungs“ in ihren Matrosenanzügen. Aufwändige Erinnerungsbilder und -stücke zeigen die weit verbreitete emotionale Verbundenheit weiter Bevölkerungskreise mit der Marine.

Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg

Aufgrund des Flottenwettrüstens vor dem Ersten Weltkrieg war die Stärke der Kaiserlichen Deutschen Marine beachtlich. Sie blieb jedoch ihrem Hauptgegner, der britischen Royal Navy, im gesamten Kriegsverlauf deutlich unterlegen. Aus militärischer Sicht erwies sie sich schließlich als riesige Fehlinvestition.

Sowohl Großbritannien als auch das Deutsche Reich scheuten eine direkte Konfrontation auf See, um ihre kostspieligen Hochseeschiffe nicht zu gefährden. Im November 1914 verhängten die Briten eine Seeblockade, welche die deutsche Flotte nicht durchbrechen konnte. Es gelang ihr auch nicht, den Nachschub der Briten über den Kanal zu unterbinden. Vom 31. Mai bis zum 1. Juni 1916 kam es im Skagerrak zu der einzigen größeren Seeschlacht mit der Royal Navy. Die Deutschen konnten zwar fast doppelt soviel Schiffsraum versenken wie die Briten, doch strategisch endete der Kampf unentschieden, da sich die deutsche Flotte zurückziehen musste. Die Kriegsflotte, des Kaisers „liebstes Kind“, konnte zu keiner Zeit die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen. Daher konzentrierte sich die deutsche

Seekriegsleitung auf den U-Boot-Krieg.

Nach Kriegsende sollten die Reste der ehemaligen Kaiserlichen Marine an Großbritannien übergeben werden. Um das zu verhindern, wurden 74 Schiffe am 21. Juni 1919 von ihren Besatzungen in der Bucht von Scapa Flow versenkt. Diese größte Selbstversenkung einer Kriegsflotte kann gleichsam als Symbol für den Untergang der wilhelminischen Ära betrachtet werden.

Deutsche U-Boote im Zweiten Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg versuchte das nationalsozialistische Deutschland, Großbritannien durch den Einsatz von U-Booten von den Versorgungswegen zur See abzuschneiden. Aufgrund besserer logistischer Planung und Koordination, gezielteren Vorgehens bei wissenschaftlich-technischen Entwicklungen und weitaus größerer Ressourcen gelang es den Alliierten, diese Gefahr abzuwenden.

Der U-Boot-Krieg war die längste Kampagne des Zweiten Weltkrieges. Er begann am 3. September 1939, als das deutsche U-Boot U 30 das britische Passagierschiff ATHENIA versenkte. Er endete am 4. Mai 1945 mit dem Befehl an alle deutschen U-Boote, die Kampfhandlungen einzustellen. Besonders in der Zeit von Juni 1940 bis März 1941 wurde die Situation für die britische Handelsschiffahrt bedrohlich, als deutlich mehr Frachtschiffe versenkt wurden als Neubauten entstehen konnten. Spätestens ab Mai 1943 hatten die Alliierten den U-Boot-Krieg gewonnen. Die Nationalsozialisten führten den nun auch aus militärischer Sicht sinnlosen Kampf unter hohen Verlusten von Menschenleben dennoch weiter.

Etwa 45.000 alliierte Seeleute starben bei deutschen U-Boot-Angriffen. Insgesamt wurden etwa 2.800 alliierte Schiffe mit mehr als 15,5 Millionen Tonnen Fracht versenkt. Von über 1.100 gebauten und 863 eingesetzten deutschen U-Booten gingen über 700 verloren; von 49.000 deutschen U-Bootfahrern kamen fast 29.000 ums Leben.