

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 189 (2023)

Heft: 11

Artikel: Der erste deutsch-dänische Konflikt als Teil der deutschen Flottenfrage

Autor: Zarrouk, Ilya

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052825>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



◀ Die Reichsflotte vor Bremerhaven, wo sie einen Stützpunkt hatte. Bild: Wikipedia

▶ Das Seegefecht vor Helgoland 1849 zwischen Einheiten der dänischen Flotte und der Reichsflotte: vorn die drei deutschen Schiffe, zwischen ihnen die dänische Korvette Valkyrien. Links kommen die dänische Radkorvette Gejser und zwei weitere Fregatten hinzu. Gemälde von Lüder Arenhold (1854–1915) um 1905. Bild: Wikipedia

Der erste deutsch-dänische Konflikt als Teil der deutschen Flottenfrage

Die Flotte der deutschen Demokratiebewegung von 1848/49 dient als Mahnung für die demokratisch-völkerrechtliche Verteidigung der Freiheit der Meere. Die geschichtliche Episode hat Bezüge zum sicherheitspolitischen Auftrag der heutigen Bundesmarine.

Ilya Zarrouk

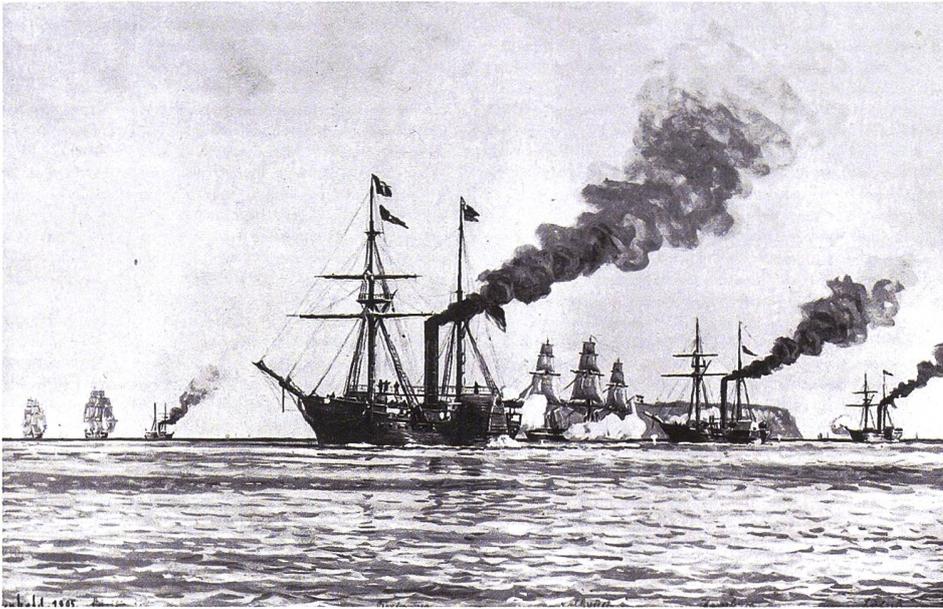
Die Deutsche Revolution, die vor 175 Jahren 1848 im badischen Raum ihren Ursprung nahm, war auch mit der Vision der Seemacht und ihre nationale Geltung verbunden. Sie wurde von den Grossmächten mit grossem Interesse verfolgt. Gleichzeitig gaben diese ihre am Wiener Kongress 1814/15 abgegebenen Garantien nicht auf, im Falle von revolutionären Umtrieben in Mitteleuropa einzugreifen. Diese Garantien beinhalteten auch, dass in Mitteleuropa keinesfalls ein neuer Nationalstaat entstehen sollte. Der deutsch-dänische Konflikt, der sich während der revolutionären Auseinandersetzungen vollzog, drohte jedoch, sich zu einem europäischen Konflikt zu entwickeln.

Von den beiden in Union verbundenen Herzogtümern Holstein und Schleswig war nur Ersteres Teil des Deutschen Bundes. Schleswig seinerseits war zusätzlich verbunden mit Dänemark. Im Rahmen der deutschen revolutionären Nationalbewegung, aber auch auf Seiten der dänischen Nationalströmungen erhoben beide Seiten Anspruch auf Schleswig. Während im Norden mehr Dänen lebten, waren im Süden mehr Deutsche. Damit war der Konflikt vorgezeichnet, zumal man durch den Vertrag von Ripen 1460 nicht einfach beide Regionen trennen konnte. Dieser Vertrag besagte nämlich auch, dass beide Herzogtümer und ihre Reichsstände den König von Dänemark als Landesherren anerkennen und dafür niemals voneinander getrennt würden. Dies bedeutete zugleich, dass im Falle einer Lösung Schleswigs von Holstein die Deutschen dieses Herzogtum im Süden nicht zum deutschen Nationalstaat gezählt hätten.

Bereits im Vormärz forderte die deutsche Nationalbewegung eine eigenständige Verfassung für beide Gebiete zusammen und auch eigenständige Zentralbehörden, die von der Kopenhagener Regierung genehmigt werden sollten. Die Eiderdänen in Schleswig verlangten indes die Integration in die dänische Monarchie, die kurz vor einem Thronwechsel stand. Damit verkom-

plizierte sich die Lage zusätzlich. Dies lag auch daran, dass die europäischen dynastischen Staaten vollkommen im Widerspruch zu den Nationalstaatsideen des 19. Jahrhunderts standen. Es war die deutsche revolutionäre Nationalbewegung der 1848er- und 1849er-Jahre, welche die Schleswig-Holstein-Frage zu einer zentralen politischen machte.

Mit der Thronbesteigung Friedrich VII. von Dänemark im Januar 1848 sollte Schleswig ins dänische Territorium integriert werden. Dies stand im Widerspruch zu den Mehrheitsverhältnissen in Schleswig-Holstein. Die deutsche Mehrheit in beiden Regionen war nicht bereit, sich dem dänischen Votum zu fügen. Sie setzten ihrerseits für beide Regionen in der heutigen schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel eine provisorische Regierung ein. Zugleich forderten sie vom Deutschen Bund die Annexion Schleswigs. Der Bund wich zunächst dieser Frage aus, da dies den Bruch der Verträge von 1814/15 bedeutet hätte. Gleichzeitig anerkannte er jedoch die provisorische Regierung von Schleswig-Holstein und beauftragte am 12. April 1848 Preussen, militärisch in die Herzogtümer einzugreifen. Es darf nicht vergessen werden, dass der erste deutsch-dänische Konflikt eben nicht nur ein Nationalitätenkonflikt gepaart mit dem Wunsch nach politischer Transformation



durch Revolution war, sondern ebenso eine europäische Krise, in dem Grossmachtinteressen offen artikuliert wurden.

Das Ideal einer Flotte und ihre drei Zwecke

Der Präsident der deutschen Nationalversammlung, Heinrich von Gagern, verlas am 14. Juni 1848 folgende Proklamation: «Beschliesst die Nationalversammlung, dass die Bundesversammlung zu veranlassen sei, die Summe von sechs Millionen Thalern zum Zweck der Begründung eines Anfangs für die deutsche Marine, über deren Verwendung und Vertretung die zu bildende provisorische Centralgewalt der Nationalversammlung verantwortlich sein wird, auf bisher verfassungsmässigem Wege verfügbar zu machen, und zwar drei Millionen sofort und die ferneren drei Millionen nach Massgabe der Bedürfnisse.» Fast alle Abgeordneten stimmten diesen Ansinnen zu. Diese riesige Summe wurde damals beschlossen, ohne ein Exekutivorgan zu haben, das diese Aufgabe hätte umsetzen können. Noch hatte die Nationalversammlung die notwendigen fiskalischen Mittel, um die Flotte aufzubauen. Man wollte auf die Mittel der Einzelstaaten des Bundes zurückgreifen und das mitten in der ersten demokratischen Revolution in Deutschland. Der Beschluss erfolgte also ohne Anerkennung der revolutionären Veränderungen nach innen wie aussen.

Interessant ist jedoch aus historischer Perspektive, dass trotz der verfassungsrechtlichen Dissonanzen eine deutsche

Flotte unter Konteradmiral Brommy aufgebaut werden konnte, die im Jahr 1849 neun Dampfkorvetten, zwei Grosssegler und 27 Kanonenboote umfasste. Das Tragische bei dieser Betrachtung ist allerdings, dass die erste aus der Demokratie entsprungene Marine, die den Auftrag hatte, das Gebiet des Deutschen Bundes zu verteidigen, erst vollendet war, als die deutsche Nationalversammlung bereits aufgelöst gewesen war. Dies schränkte den Auftrag der Seestreitkräfte massgeblich ein, weil sie eben nicht völkerrechtlich gedeckt war. So war der Endpunkt dieser Entwicklung auch deren Auflösung am 2. April 1852 während der Reaktionszeit.

Ein Grossteil der Schiffe ging an Preussen. Der Rest wurde zu einem geringen Preis an Bremer Reedereien verkauft. Der Grund, warum die Nationalversammlung dennoch während der Revolution von 1848/49 den Beschluss zu einem Flottenaufbau fasste, liegt zum einen daran, dass man bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erkannte, dass der Deutsche Bund von der See her abgeschnürt werden konnte und damit der Handel zum Erliegen kommen würde. Zum anderen erklärte der militärische Berichterstatter General von Oradowitz in der Nationalversammlung, dass der Aufbau einer Seestreitkraft nicht nur eine militärische oder finanzielle Frage, sondern insbesondere eine nationale sei. Er identifizierte anders wie später Otto von Bismarck oder Erich Graf von Moltke der Ältere die Flotte als Teil der nationalen Einheit. Damit hatte eine Flotte aus der Sicht des Generals drei Zwecke zu erfüllen:

1. Die Flotte als militärisches Werkzeug, gerade zur Zeit, in der Dänemark mit seiner Flotte die deutschen Häfen blockierte.
2. Die Flotte als Schild wie Schwert für den deutschen Handel, der sich allmählich, auch aufgrund der Industriellen Revolution, nach den napoleonischen Kriegen erholte.
3. Die Flotte als nationales Zeichen.

Für General von Radowitz war die Seestreitmacht also keinesfalls in erster Linie ein Kriegsmittel, sondern ein politisch-nationales Instrument. Der Breslauer Ökonom Johann Ludwig Tellkampff sah hingegen in dem Flottenaufbau eine andere vorteilhafte Entwicklung für den Deutschen Bund. Hierdurch würde sich Deutschland neue Absatzmärkte auch durch mögliche Kolonien eröffnen, aber auch sonst könne man durch die Flotte im Handel besser bestehen, weil die Seekräfte eben auch bestimmte politische Ziele durch ihre Präsenz durchzusetzen vermögen. Tellkampff, der vom linken Spektrum kam, sah in der seemilitärischen Frage mehrere Gründe, weshalb man eine deutsche Flotte aufbauen sollte. Dazu zählte militärische Sicherheit durch Handelsvorteile, Kolonialexpansion, die Zollpolitik und deren Durchsetzung, Industrieförderung, Arbeitsbeschaffung, politische Freiheit, gepaart mit zivilisatorischem Fortschritt und eben auch nationale Zusammenfügung.

Die revolutionären Ziele werden hier offenbar: nationale Geschlossenheit durch Souveränität und die dadurch geglaubte ökonomische Entfaltung, getrieben auch durch die gleichzeitig ablaufende Industrielle Revolution. Das wiederum vermittelte den damaligen Zeitgenossen die Auffassung, dass sowohl soziale Sicherheit und globale Interaktion ineinanderübergehen würden und damit auch das Ziel von Macht und Wohlstand erreicht würde. In Marinekreisen war klar, dass jede Nation, die geographisch an Gewässer grenzt, auch eine Flotte haben muss, um ihre Seegrenzen zu verteidigen. 1848/49 war es unumgänglich, eine Seestreitkraft für den Bund zu schaffen, weil eben Dänemark die deutschen Häfen bedrohte. Das Problem der Nationalversammlung von Frankfurt war, dass diese nicht langfristig für eine See- und Küstenverteidigung plante, sondern die «schwarzrot-goldene Flotte ihrer Prophylaxe» überliess. Es ist eine Tatsache, dass die Flottenfrage, anders wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter Wilhelm II., eine nationale, vom

Volkswillen getragene, wirtschaftlich erwogene und zugleich auch international ausgerichtete Disposition darstellte. Dabei hatte schon 1817 kurzzeitig die Bundesversammlung nach einer deutschen Flotte gerufen, nachdem tunesische Piraten deutsche Handelsschiffe attackiert hatten. Essenzieller aber war, dass die Flottenfrage eben auch eine soziale Frage war. Ein Flottenaufbau versprach Arbeit in Zeiten technologischer Innovation und würde auf Dauer zur innenpolitischen Stabilisierung beitragen.

Die Flotte als Teil des globalen liberal-demokratischen Willens

Die Flottenfrage war also eine Subsummierung militärischer Zwänge wie auch ökonomischer und soziokultureller Natur. Friedrich List fasste dies 1843 so zusammen: «Die See, dieses furchtbare Feld der Nationen, will so gut kultiviert sein wie der Acker, wenn er reichlichen Ertrag geben soll, und es ist eine kleinliche Ansicht, eine Ansicht, die bei einer grossen Nation ins Lächerliche geht, wenn man Kosten einer Marine als Grund anführt, ihren Seeverkehr völlig schutzlos zu lassen.» Diese Sehnsucht nach der Inbesitznahme der See rührte daher, dass zu Beginn des 18. Jahrhunderts – als die britischen Kolonien in Nordamerika unabhängig wurden – der freie Handel zwischen Europa und Nordamerika intensiviert wurde. Diese Entwicklung erstarb dann allerdings abrupt aufgrund der Revolutions- und Koalitionskriege. Mit diesen kam es nämlich zu Handelsbeschränkungen, die erst mit der Niederlage Napoleons I. wieder aufgehoben wurden. Verbunden mit der Industriellen Revolution wurde dann eine Phase des Freihandels ermöglicht.

Der geographische Raum schrumpfte quasi durch die neuen Mobilitätsfaktoren, Eisenbahn und Dampfschiffahrt zusammen. Gleichzeitig brauchte man für diese Innovationen aber Rohstoffe und Absatzmärkte. Da die Konsummöglichkeiten in den aufstrebenden Staaten Europas zu gering waren, brauchte man ökonomische Expansionsregionen. Hinzu kamen die politisch-idealistischen Ideen des Liberalismus, sowohl politisch wie auch wirtschaftlich. So wurde der Begriff der Nation als Terminus des ständigen Wettbewerbs begriffen. Die Flottenfrage der 1848er-Jahre und die des wilhelminischen Deutschlands ist insofern unterschiedlich, weil Erstere eben dem Streben nach Küstenschutz und völker-

rechtlichen Anspruch entsprach, während die wilhelminische Hochseeflotte den Anspruch vertrat, eine Weltmachtflotte sein zu wollen.

Inwieweit die Flotte der Revolution von 1848 auf demokratischen Gedanken und Idealen beruhte, zeigt sich in der Beflaggungsfrage. Man setzte am 31. Juli 1848 auf die schwarz-rot-goldene Flagge, die allerdings von den damaligen Grossmächten England, Frankreich, Russland gar nicht anerkannt wurde. Diese Flagge negierte die Reichsgewalt. Das machte der britische Außenminister Palmerston auch dadurch deutlich, dass er deutsche Schiffe, welche um die britischen Inseln operierten, wie Piraten behandelt wissen wollte. Indem deutsche Kriegsschiffe nicht die Anerkennung erhielten, die sie sich wünschten, wurde die Revolution von aussen ad absurdum geführt. Gleichzeitig hegte die Flottenbewegung Ressentiments gegenüber anderen Mächten. Dies bewirkte eine Schwächung der Demokratiebewegung nach innen, indem etwa Preussen ab 1849 die von ihnen geführten Schiffe wieder unter ihrer Flagge fahren liess.

Die Brücke von damals zu heute

Die Flottenbewegung vor 175 Jahren war verbunden mit den Ideen der Freiheit nach innen und aussen, wie diese auch andere liberale Staaten wie die USA, die Schweiz oder Belgien damals vertraten. Gleichzeitig war sie aber auch Beginn des Hegemonialstrebens und des Expansionsdrangs nach aussen. Die schwarz-rot-goldene Flotte von 1848/49 war genauso von kurzer Dauer wie die Revolution selbst. Diese politische wie militärische Episode steht aber in Einklang mit dem sicherheitspolitischen Auftrag der Bundesmarine, weil es diese ist, die die Freiheit der Meere nicht nur garantiert im nationalen Sinne, sondern im Sinne der Liberalität im globalen Massstab.*

* Lesevorschläge: Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit, hrsg. von Werner Rahn, 63–81, München 2005. Jürgen Angelow, Von Wien nach Königgrätz. Die Sicherheitspolitik des Deutschen Bundes im europäischen Gleichgewicht 1815–1866, 137–148, München 1996.



Ilya Zarrouk
Dr. pol.
Honorarprofessor VHS Mannheim
und andere Institutionen
68167 Mannheim



CYBER OBSERVER

Marc Ruef
Head of Research
scip AG

Nachdem den Leuten bewusst worden ist, dass WhatsApp zu Facebook gehört und die Privatsphäre auf der Strecke bleiben könnte, hat so mancher zu Telegram gewechselt.

Telegram, der Wilde Westen der Messenger-Apps, zieht unter anderem neben Nationalisten ebenfalls Drogenhändler und Datendiebe an. Sie alle wännen sich in Sicherheit, denn der Dienst brüstet sich damit, keine persönlichen Daten weiterzugeben. Die Architektur, der Verschlüsselung zugrunde liegt, würde das gar nicht einfach so möglich machen.

Mittlerweile wurde aber bekannt, dass der dänischen Polizei ein Auskunftsbegehren eingeräumt wurde. Und auch das deutsche Bundeskriminalamt hat schon angekönt, dass persönliche Daten erfragt wurden.

Die gewählten Worte sind interessant. Die Rede ist immer von «persönlichen Daten». Doch was sind überhaupt diese persönlichen Daten?

Privat und dementsprechend persönlich ist natürlich der Inhalt eines Austauschs. Aber auch die Kontaktbeziehungen sind persönlich. Ebenso die registrierte Telefonnummer und die für den Zugriff genutzte IP-Adresse. Solche Metadaten sind wertvoll, auch wenn man den Inhalt einer Nachricht nicht kennen sollte.

Es ist also nach wie vor unklar, ob und inwiefern Telegram den Behörden Auskünfte zu erteilen bereit und in der Lage ist. Eines ist jedoch sicher: Auch Telegram steht nicht über dem Gesetz und muss sich deshalb an gewisse Vorgaben halten, die eine Überwachung und Deanonymisierung, mindestens zu einem gewissen Grad, ermöglicht.

Ob Telegram zum Schluss wirklich viel besser ist als WhatsApp, darüber lässt sich streiten. Wäre ich ein Drogenhändler oder Datendieb, würde ich mich jedenfalls auf beiden Plattformen nicht allzu sehr in Sicherheit wiegen.