

# Der POSTBEUTEL

Sonderbeilage des Förderverein Deutsches Marinemuseum

 Deutsches  
Marinemuseum  
Wilhelmshaven

Juni 2025

## VOM MASCHINISTEN ZUM MARINE-INGENIEUR IN DEN DEUTSCHEN MARINEN

Die Gründungsväter der Bundeswehr mit ihrem ersten Inspekteur Vizeadmiral Friedrich Ruge haben die Einheitslaufbahn der Truppenoffiziere geschaffen und mit dieser weit-sichtigen Entscheidung die Nachteile ver-schiedener Laufbahnen in der Preußischen Marine, Kaiserlichen Marine, Reichsmarine und Kriegsmarine beseitigt und berufliche und gesellschaftliche Chancengleichheit hergestellt.

Diese mit Aufstellung der Bundeswehr 1956 geschaffene Einheitslaufbahn, in die auch die nach den Grundsätzen der Kriegsmarine ausgebildeten ehemaligen älteren Marine-offiziere und Oberfähnriche und Fähnriche eingegliedert wurden, hat sich auf den Zu-sammenhalt des Offizierkorps der Bundes-marine/Marine positiv ausgewirkt.

Das Bemühen des Maschinenpersonals und der Marineingenieure in den deutschen Ma-rinen um Anerkennung und Gleichstellung mit den Seeoffizieren belegt das jahrzehnte-lange Bemühen ihrer Protagonisten, das die einzelnen Phasen dieses Teils der Marine-geschichte aufzeigen.

### **Erste Reichsmarine (1848 – 1852)**

Brommy, wie Rudolf Bromme (siehe Bild auf Seite 2) sich nannte, hatte als Mitglied der von Prinz Adalbert von Preußen als Vor-sitzender geführten Technischen Marine-Kommission 1849 die Bedeutung des ma-schinellen Antriebs für Kriegsschiffe er-kannt und den Kauf mehrerer Dampfschif-fe aus den USA und England für die (erste) deutsche „Reichsmarine“ empfohlen. Die erste frei gewählte Nationalversammlung hatte am 14. Juni 1848 in der Paulskirche



Vizeadmiral Friedrich Ruge, Foto: © DMM 2019-158-525-B1

in Frankfurt sechs Millionen Taler für die Schaffung einer deutschen Flotte bewilligt. Brommy wurde später zum Konteradmiral und Seezeugmeister dieser Flotte ernannt. Die zahlreichen von ihm geschaffenen „Vor-schriften für den geregelten Bordbetrieb“ wurden später in die Königlich Preußische und Kaiserliche Marine übernommen.

### **Königlich Preußische Marine (1852 – 1872)**

Nach Auflösung und Verkauf der Reichs-Flotte in den Jahren 1852/53 kümmerte sich Prinz Adalbert (siehe Bild auf Seite 3) neben seiner Dienststellung als Generalinspekteur der Artillerie um den Aufbau einer preußi-schen Flotte. An der im Winter 1851/52 in Stettin eingerichteten Marineschule wurde das zunehmend wichtige Fach Maschinen-

kunde und das Thema Angewandte Ma-schinenteknik unterrichtet. Wie Bräckow schreibt, „lässt sich nicht mehr feststellen, inwieweit sich die angehenden Seeoffiziere mit dem Thema Technik befreunden konn-ten“ (1).

Die Anfänge eines Maschinisten-Corps ge-hen zurück auf ein Gutachten des Maschi-nenbauers Fellmer (der an der Marineschu-le in Stettin unterrichtete) vom Mai 1851 als Reglement für die Maschinisten, Maschin-istenlehrlinge und Heizer bei der königlich preußischen Kriegsmarine einschließ-lich Prüfungsrichtlinien, zu welchem er vom Allgemeinen Kriegs-Departement beauf-tragt worden war. Ziel des Gutachtens war es, unter Einbeziehung von deutschen, hol-ländischen, englischen und amerikanischen Vorschriften ein Konzept über die „Beschaf-

fung eines brauchbaren Maschinenpersonals“ abzuliefern (1).

Das Reglement sah die Bildung eines Maschinisten-Corps vor, das in fünf Klassen vom Maschinisten I. Klasse bis zum Heizer II. Klasse und Kohlentrimmer (nach PS der Maschinen) eingeteilt war. Außerdem waren im Reglement noch Hauptmaschinisten I.-III. Klasse aufgeführt, die auf Kriegsschiffen mit Maschinenanlagen großer Leistung als Leitende Maschinisten eingesetzt werden sollten. Generell ist anzumerken, dass gemäß diesem Reglement die Mitglieder des Maschinisten-Corps auf Zeit eingestellt wurden und als Nicht-Combattanten gelten sollten. Letzteres entsprach der Tradition des 17. und 18. Jahrhundert aller Marinen, wonach nur die an Bord eingeschifften Landsoldaten mit ihren Kanonen kämpften und als Combattanten galten. Nach dem Reglement war die Einstellung von Maschinisten-Lehrlingen bei Bedarf bis zum 30. Lebensjahr möglich, das Mindestalter betrug 14 Jahre mit erfolgter Konfirmation.

Prüfungen waren zweimal im Jahr vorgesehen. Maschinisten-Rangverhältnisse sollten sich nach Patenten richten, Hauptmaschinisten I. und II. Klasse sollten die Offiziersränge Leutnant zur See I. und II. Klasse zuerkannt werden. Die Realisierung der Vorschläge wurde zum ersten Mal mit der Allerhöchsten Kabinetts Order (AKO) vom 26.02.1852 befohlen für Maschinisten I. und II. Klasse und für Maschinisten-Gehilfen I. und II. Klasse auf Dampfschiffen, denen der Rang der Deckoffiziere und Unteroffiziere zugestanden worden war. Die Rangverhältnisse für Hauptmaschinisten blieben in der AKO jedoch noch außer Betracht. Der Ober-Maschinenmeister Diederichsen, der als Maschinist I. Klasse im Februar 1852 den Offiziersrang beantragt hatte, erhielt vom Allgemeinen Kriegs-Department den ablehnenden Bescheid vom 04.03.1852, dass „eine Classifizierung der höheren mit

Offiziersrang zu bekleidenden Maschinenmeister-Chargen, ..., noch ausgesetzt wird. Die Vorschläge bedürften noch näherer Erörterung und Begründung“ (1).



Konteradmiral Karl Rudolf Brommy, Foto: © DMM 2021-193-036

Diese Unklarheit über die höheren Grade im Maschinisten-Corps nahm Prinz Adalbert von Preußen zum Anlass anzuregen, den Maschinen-Meistern I. Klasse den Hauptmannsrank (II. Klasse den Premier-Lieutenant, III. Klasse den Second-Lieutenant) zu zubilligen. Den unterstellten Dienststellen musste er jedoch mitteilen, dass „die Entscheidung durch den König noch nicht gefällt werden könnte, da die Organisation des Maschinisten-Corps noch nicht vollständig durchdacht worden wäre“. Gut zwei Jahre später, mit der AKO vom 07.07.1854, war das „Organisationsreglement für das Personal der Marine“ angeordnet worden. Zu den Seeleuten zählten die Offiziere und Cadetten, Steuerleute, Feuerwerker, Bootsleute und Matrosen, zu den Nicht-Seeleuten wurden alle anderen gerechnet, es unterteilte in Personen des Soldatenstandes und Beamte. Die Maschinisten wurden in das Deckoffi-

cier-Personal eingegliedert, das sich aus den Unteroffizieren ergänzen sollte, und sie hatten nunmehr den Combattantenstatus.

Die Unteroffiziere gehörten zum Werft-Corps, zu dessen Aufgabengebiet es u.a. gehörte, „Sr. Majestät Fahrzeuge mit den erforderlichen Handwerkern, Maschinisten-Maaten und Heizern zu besetzen“ und „an der Vertheidigung der Marine-Etablissements mitzuwirken“ (1).

Mit der AKO vom 14.11.1853 hatte der preußische König Friedrich Wilhelm IV. die Bildung einer Admiralität als Kommando und zugleich als Verwaltungsbehörde verfügt, womit die bisherige 4. Abteilung beim Kriegsdepartement aufgelöst werden musste. Damit war eine eigenständige Marine geschaffen worden. Mit der Admiralität wurde ein Marinestationskommando in Danzig gebildet und ein gleiches für das Etablissement am Jadebusen vorgesehen. Prinz Adalbert wurde wenig später zum Admiral der preußischen Küsten ernannt und schied aus

seiner früheren Dienststellung als Generalinspekteur der Artillerie aus.

Anfang der 1850er Jahre gab es in Preußen noch keinen Maschinenbau für den Schiffsbetrieb. England war Hauptlieferant, auch Frankreich und Belgien waren im Geschäft. England war von Preußen als Lieferant bevorzugt worden. Englische Maschinisten waren an Bord der Dampfschiffe zur Bedienung der Maschinen und zur Ausbildung des Personals eingesetzt. Da sie in ihren Geldforderungen nicht gerade kleinlich waren und ihre Teilnahme an der Offiziermesse beanspruchten, sie sich mit den preußischen Gebräuchen nicht abfinden, wollte man sich baldmöglichst von ihnen trennen. Generell ist festzuhalten, dass der ausländische Einfluss beim Aufbau der preußischen Marine groß war, da Preußen über nur ganz geringe Erfahrungen im Aufbau einer Kriegsmarine verfügte.

Weil die damals wenigen in Dienst befindlichen Dampfschiffe der Marine weniger Leistung als 450 nominelle Pferdestärken hatten, bestand (noch) keine Notwendigkeit über den Offiziersrang bei Maschinisten in höheren Rängen zu entscheiden.

In der Schiffsliste von 1854 waren außer mehreren Segelschiffen nur die (in Danzig gebaute) Dampfkorvette Danzig (als Bark getakelt) verzeichnet. Man hatte sich auf die Indiensthaltung von Segelschiffen beschränkt. Mit dem maschinellen Antrieb fehlten noch Erfahrungen und positive Einstellungen. „Eine allgemeine Ablehnung des eher als störend empfundenen Betriebes von Kesseln und Maschinen, die Qualm, Ölgeruch und Schmutz verbreiteten, sind die Gründe dafür gewesen, dass man den Segelschiffen den Vorzug gab“ (1).

Am 14.03.1865 erklärte Preußen den Hafen von Kiel als Kriegshafen (nachdem Österreich zugestimmt hatte). Die in Danzig stationierten Marineteile übersiedelten nach Kiel, wo ein Marine-Depot eingerichtet wurde, das sich später zur königlichen Werft ausweitete. Auch der Ausbau des Etablissements am Jadebusen schritt voran. Durch die AKO vom 30.10.1865 wurde festgelegt, „dass Landheer und Marine zusammen die bewaffnete Macht bilden; beide Teile unabhängig voneinander und deren Behörden einander gleichgeordnet seien“ (1).

Das Ergebnis eines vom Marineministerium angeregten umfangreichen Meinungsaustausches war, dass vor allem ausreichend vorgebildetes Personal in den höheren Rängen der Maschinenmannschaft fehlte. Für den Borddienst wurden Ingenieure im Offiziersrang als dringend notwendig angesehen neben Männern der Routine, für die Deckoffiziersrang genügte.

1864 hatte die Preußische Marine mit dem Allgemeinen Marine-Befehl Nr. 108 (16.11.1864) die Einstellung und Ausbildung der Maschinisten-Applikanten angeordnet.



Prinz Adalbert von Preussen, Foto: © DMM 2018-110-089

Das im Kessel- und Maschinendienst eingesetzte Personal sollte durch Vorgesetzte herangebildet werden, die nicht nur im technischen Wissen und Können, sondern auch auf dem Allgemeinen Bildungsgebiet den Anforderungen entsprechen konnten. Der Abschluss einer höheren schulischen Vorbildung für die Bewerber um die Maschinisten-Laufbahn wurde zwar erwartet, jedoch nicht unbedingt verlangt, womit Paralleltät zum Seeoffizierskorps geschaffen worden war. Für die Personalergänzung waren Kadetten und aus der Handelsmarine übernommene Matrosen vorgesehen. Von den

Kadetten wurde die Obersekunda-Reife eines Gymnasiums oder einer preußischen Realschule I. Ordnung, die zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst berechtigten, verlangt; eine Aufnahmeprüfung musste jedoch noch abgelegt werden. Am 01.10.1866 wurden die ersten Maschinen-Applikanten nach den neuen Richtlinien (6 Wochen Grundausbildung durch Unteroffiziere des Seebataillons, danach praktischer Betrieb an Bord durch Einweisung von Obermaschinen) in die Preußische Marine eingestellt.

Wegen der Dringlichkeit der Ausbildung schlug das Kommando der Marinestation der Ostsee Mitte 1868 eine besondere Maschinistenschule vor, wo der Nachwuchs für die Unteroffiziere und Deckoffiziere der technischen Laufbahn unterrichtet werden sollte, die schnell danach am 05.11.1868 für Deckoffizier- und Maschinistenmaatenanwärter eröffnet wurde. 15 Maschinenapplikanten wurden kurz danach in der Maatenklasse unterrichtet. Mit dem Bau von Panzerfahrzeugen (Flottengründungsplan von 1867/68) wurden zwangsläufig höhere Maschinenleistungen erforderlich, was in der Ausbildung berücksichtigt werden musste. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes trat am 01.07.1867 in Kraft. Über die Marine heißt es darin u.a.: „Der Kieler Hafen und der Jade-Hafen sind Bundeskriegshäfen. Die gesamte seemännische Bevölkerung des Bundes, einschließlich des Maschinenpersonals, ist vom Dienste im Landheer befreit, dagegen zum Dienste in der Bundesmarine verpflichtet. Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-rot.“ (ab 01.10.1867). Nach Fertigstellung der Werftanlagen am Jadebusen im Jahre 1869 war der neue Kriegshafen mit seinen Befestigungen am 17.06.1869 unter dem Namen Wilhelmshafen eingeweiht worden. Mit Kiel und Wil-

helmshaven hatte der Norddeutsche Bund nunmehr zwei Bundeskriegshäfen.

In der Reichs-Marine waren bis zur Maschinenleistung von 450 PS Deckoffiziere mit der Leitung beauftragt. Bei den Panzerfregatten wurde diese Leistung überschritten. Es war daher verständlich, dass die im Panzergeschwader eingesetzten drei als Deckoffiziere eingesetzten Obermaschinen Anträge auf Rangerhöhung stellten. Die Kommandanten und der Oberbefehlshaber der Marine und Geschwaderchef, Prinz Adalbert von Preußen, stimmten diesen Anträgen zu. König Wilhelm von Preußen verfügte daraufhin mit AKO vom 19.05.1870, besonders qualifizierten Obermaschinen den Offiziersrang zu verleihen. Am gleichen Tag wurden die drei leitenden Maschinen der Panzerfregatten zu Maschinen-Unteringenieuren mit dem Rang eines Unterleutnants zur See ernannt (Louis Kapitzki, August Groth und Hermann Prox). Damit war ein erster wichtiger Schritt des Maschinenpersonals um Anerkennung und in den Offiziersrang vollzogen. Bräckow (1) bemerkt: „Eine gewisse Parallellität zur Entwicklung des Seeoffizierkorps ist unbestreitbar.“

### Kaiserliche Marine (1872 – 1914)

Mit der Reichsgründung am 18.01.1872 hatte sich für die Bundesmarine formell nichts Grundlegendes geändert. Vom 01.01.1872 an erhielt das Marineministerium die Bezeichnung Admiralität und unterstand nicht mehr dem Kriegsminister, sondern dem Chef der Admiralität, zu dem der General der Infanterie von Stosch (siehe Bild auf dieser Seite) ernannt wurde. Da Vizeadmiral Jachmann, der zu den ersten preußischen Seeoffizieren gehörte, bei der Besetzung nicht berücksichtigt worden war, bat er um seinen Abschied, der ihm gewährt wurde. Prinz Adalbert kehrte nicht mehr an die Spitze der Marine zurück (Bräckow (1): „Aus

welchen Gründen auch immer“), sondern wurde zum General-Inspekteur der Marine ernannt, womit ihm praktisch jede Möglichkeit der Einwirkung entzogen war.



Admiral Albrecht von Stosch, Foto: © DMM 2019-158-526-B1

Der den besonders qualifizierten Ober-Maschinen in der Marine verliehene Offiziersrang kam einer Beförderung nach Leistung gleich, die dem in der Armee und im Seeoffizierkorps geltenden Prinzip der Anciennität widersprach.

Die damaligen Auffassungen vom Offizierssein als Standesaufgabe und die allgemeine Einstellung zur Technik jener Zeit führten zur AKO vom 23.04.1872, die besagte, daß die Marine-Maschineningenieure zu den Personen des Soldatenstandes mit bestimmten Offizier-Rang gehören und als solche den Bestimmungen des Militär-Strafrechts unterworfen sind.

Kurz danach wurden die Bestimmungen über die Organisation des Maschinen-Ingenieur-Korps erlassen, die bestimmten, dass das Maschinen-Ingenieur-Korps n e b e n dem Offizierkorps der Marine steht. Eine

allmähliche Angleichung des Maschinen-Ingenieurkorps an das Seeoffizierkorps wurde damit nicht ausgeschlossen. Beispiele dafür waren: Der Besuch der Marine-

Akademie als Hospitant sowie die Ernennung zu Maschinen-Unteringenieuren und weitere Beförderungen durch den Kaiser wie auch die Genehmigung zur Heirat (nebst Vermögensnachweis). In der Rangliste von 1872 werden neben den drei genannten Maschinen-Unteringenieuren noch 17 Ober-Maschinen und 49 Maschinen als Deckoffiziere aufgeführt, von denen ein Teil später zu Maschinen-Unteringenieuren befördert wurde.

Bis dahin war es jedoch ein zeitaufwendiger Weg: Junge Männer, die aus Freude an der Technik die Laufbahn der Maschinen-Ingenieure einschlagen wollten, mussten vor ihrem Eintritt eine mehrjährige praktische Tätigkeit in einem technischen Betrieb nachweisen. Nach der sechswöchigen militärischen Ausbildung bei

einer Werftdivision in Kiel oder Wilhelmshaven folgte die erste Unterweisung an Kesseln und Maschinen eines Maschinenschulschiffes, die mit der Prüfung zum Maschinistenmaaten abschloss. Es folgte eine Bordverwendung und nach gewisser Zeit die Beförderung zum Obermaschinenmaaten. Daran schloss sich der Besuch der Maschinistenklasse der Deckoffizierschule an. Der erfolgreiche Abschluss war die Voraussetzung zur Beförderung zum Maschinisten und zur weiteren Bordverwendung. Nach erneutem Schulbesuch mit Prüfung zum Leitenden Maschinisten erfolgte die Beförderung zum Obermaschinen. Nach weiterer Bordzeit und nachgewiesenen Eigenschaften, die für einen künftigen Ingenieur voraussetzen waren, konnten sie zur Wahl zum Maschinen-Unteringenieur vorgeschlagen werden. Etwa nach fünf-

zehnjähriger Dienstzeit (!) bei einem durchschnittlichen Lebensalter von 37 Jahren war mit der Beförderung zum Maschinen-Unteringenieur im Rang eines Unterleutnants zur See zu rechnen. Demgegenüber dauerte die (Seeoffizier-) Ausbildung zum Leutnant zur See (nur) 3,5 Jahre! Vorschläge zur Ergänzung dieser Ausbildung um technische Anteile wie Maschinenbetriebskunde (auf einem Maschinen-Schulschiff) wurden nicht realisiert. (1)

Vor diesem Hintergrund bekam ein Schreiben besondere Aufmerksamkeit: Der Stabsingenieur Hollaender, Stabsingenieur der Marinestation der Ostsee, richtete ohne besonderen Auftrag ein Schreiben an das Stationskommando und bat, die von den Maschinen-Ingenieuren als diskriminierend empfundenen Bestimmungen im Hinblick auf das fünfundzwanzigste Bestehen des Maschinen-Ingenieurkorps abzuändern.

Dies betraf den Verzicht auf manche Attribute ihres Offizierdienstes, wie zum Beispiel militärische Ehrenbezeichnungen im Todesfall, als Kompanieführer Vertretung von Seeoffizieren und die Zubilligung eigener Ehrengerichte. Als neue Laufbahnbezeichnung schlug er den Namen Ingenieurkorps der Marine vor (analog zu Sanitätsoffizierkorps der Marine), für die Dienstgradbezeichnung wollte er das Wort Maschinen wegfallen lassen, um dafür Unteringenieur zur See usw. einzuführen. Und anlässlich des Jubiläums hielt er es für geeignet, dass die Schärpe als alleiniges Attribut des eigentlichen Offiziers verliehen werden sollte. Er begründet seine Bitte: der Maschinenbetrieb auf einem modernen Kriegsschiff sei allmählich einer der wichtigsten Faktoren im Frieden wie im Kriege geworden, dass die Verwendung jeder anderen Waffe an Bord mehr oder weniger von demselben abhängt und die gesamte maschinelle Einrichtung

eines Kriegsschiffes gewissermaßen auch gleich zu achten sein dürfte. Diese Begründung war neu und für die damalige Zeit ungewöhnlich. (1)



Großadmiral Alfred von Tirpitz, Foto: Nicola Perscheid, Staatsbibliothek zu Berlin-Preußischer Kulturbesitz, gemeinfrei

Stabsingenieur Hollaender erhielt auf sein Schreiben keine Antwort, ohne Würdigung durch Erlasse verging der Tag des fünfundzwanzigsten Bestehens des Maschinen-Ingenieurkorps, ein Kapitän zur See überbrachte lediglich Glückwünsche des Seeoffizierkorps. Reden wurden gehalten, alles sollte in Zukunft besser werden. Die Bitte des Stabsingenieurs Hollaender wurde, auch teilweise, vorerst nicht berücksichtigt.

Die im Jahr 1887/88 verfügten Änderungen in der Marine betrafen nicht die Marine-Ingenieure. Beim Seeoffizierkorps wurde der Dienstgrad Korvettenkapitän mit dem Rang des Oberstleutnants eingeführt und erhielt 1888 die Bezeichnung Fregattenkapitän. Aus dem Kadetten wurde der Seekadett, aus

dem Seekadetten der Fähnrich zur See: der Unterleutnant zur See wurde Leutnant zur See und der Leutnant zur See wurde Oberleutnant zur See. Die Dienstgrade der Maschinen-Ingenieure blieben unverändert. Die Charge wurde nunmehr mit Dienstgrad, die Funktion mit Dienststellung übersetzt, das Avancement wurde zur Beförderung und aus der Anciennität das Dienstalter.

Es dauerte bis 1899, Wilhelm II. war inzwischen elf Jahre lang Deutscher Kaiser, (über 4 Jahre seit dem Schreiben des Stabsingenieurs Hollaender) bis der Kaiser auf Vorschlag der Marine folgende Namensänderungen, und damit dem Wunsch der Maschineningenieure folgend, anordnete, dass „folgende Bezeichnungen in Meiner Marine durch die daneben angeführten zu ersetzen sind“ (1):

Maschinen-Ingenieurkorps  
in Marine-Ingenieurkorps  
Stabsingenieur mit Oberstleutnantsrang  
in Marine-Chefingenieur  
Stabsingenieur  
in Marine-Oberstabsingenieur  
Maschinenoberingenieur  
in Marine-Stabsingenieur  
Maschineningenieur  
in Marine-Oberingenieur  
Maschinenunteringenieur  
in Marine-Ingenieur

Der Kaiser ordnete darüber hinaus an, dass ihm das erste Fünftel der Marine-Oberstabsingenieure zur Beförderung zum Marine-Chefingenieur (im Rang eines Fregattenkapitäns) vorgeschlagen werden sollte.

Schon nach Genehmigung des ersten Flottengesetzes durch den Reichstag im Jahr 1898 war der Personalbestand deutlich erhöht worden. Die Genehmigung des zweiten Flottengesetzes am 14.06.1900, wesentlich von Staatssekretär Admiral Tirpitz (siehe Bild auf dieser Seite) angestrebt, führte zu einer weiteren Personalvermehrung.

Gleichzeitig wurde die „Neuordnung des Maschinenspersonals“ in Kraft gesetzt. Die Marine-Ingenieure ergänzten sich danach aus dem Marine-Ingenieurunterpersonal. Deren Einstellungsbedingungen forderten den Einjährig-Freiwilligendienst, eine zweieinhalbjährige praktische Tätigkeit in einer Fabrik oder Schiffswerft, das Eintrittsalter war auf 21 Jahre begrenzt, der Vater musste monatlich einen Zuschuss von 40 Mark zahlen und die Kosten für die erste und weitere Einkleidungen übernehmen. Den untersten Offizierdienstgrad erreichte der Marine-Ingenieur im Durchschnitt mit 28 Jahren: nach Aufnahmeprüfung, Grundausbildung, Bordausbildung als Marine-Ingenieurwärter, Prüfung nach erstem Ausbildungsjahr und Beförderung zum Ingenieurapplikanten im Maatenrang, zwei Jahre an Bord in Maatenstellung, nach Schulbesuch (ein Jahr) Beförderung zum Ingenieurasspiranten, vier Jahre Borddienst in Deckoffizierstellungen, danach ein Jahr Schulbesuch mit Prüfung zum Marineingenieur und Beförderung.

Mit der Neuorganisation wurden auch die Ausbildungsmöglichkeiten verbessert, wie Lehrstoff und Lehrmethoden. Am 01.10.1901 wurde eine Marine-Ingenieurschule eingerichtet, in Kiel geplant, dann nach Wilhelmshaven verlegt.

Die Ergebnisse der Neuorganisation waren für die Marine-Ingenieure nur ein Teilerfolg, sie sahen darin lediglich einen Anfang und hofften auf die weitere Entwicklung.

Die Anerkennung als vollwertige Frontoffiziere und damit die Gleichstellung mit den Seeoffizieren sowohl an Bord wie an Land war noch nicht gegeben.

Bemerkenswert ist, dass der damalige Flotteningenieur, Marine-Chefingenieur Kaehler, am 22.07.1906 in einer längeren Unterredung dem Kaiser in Molde (Norwegen) über die Ingenieurfrage in der Kaiserlichen Marine (im Beisein des Kabinettschefs) die Ansichten und Wünsche darlegen konnte, die er später schriftlich dem Kabinettschef nach Aufforderung vorlegte. Dieser fasste die „Wünsche“ des Flotteningenieurs in ein Schreiben an Staatssekretär Admiral von Tirpitz zusammen, u.a. mit der Feststellung: „Aus einer Reihe von Gesprächen mit älteren Seeoffizieren habe ich die Überzeugung gewonnen, dass eine tiefgehende Un-

zufriedenheit mit der Neuorganisation der Ingenieurkarriere vorhanden ist, die, wenn ich sie einigermaßen richtig einschätze, einen höchst nachteiligen Einfluß auf die Zustromung und die Qualität des Ersatzes und auf den Geist im Korps haben muß.“

Und weiter schreibt er „die gesteigerte Bedeutung der Ingenieure im Betriebe unserer eigenen Kriegsschiffe, alles das muß mit Notwendigkeit im Marine-Ingenieurkorps das Gefühl wachrufen, dass ihre allgemeine Stellung in der Marine nicht ihrer Bedeutung in der Marine entspricht“ (1).

Obwohl sich von Tirpitz dagegen ausgesprochen hatte, verlieh der Kaiser am 01.07.1908 die Schärfe an die Marine-Ingenieure mit dem Signal von der HOHENZOLLERN in Kiel an die Flotte u.a. mit den Worten: „ich will damit zum Ausdruck bringen, dass ich sie als Frontoffiziere betrachten will.“ Die Marine-Ingenieure hatten damit auch nach außen hin eine Stellung, die sie als militärische Vorgesetzte der ihnen unterstellten Männer auswies.

Bräckow (1) urteilt: „Staatssekretär von Tirpitz verfolgte von Anfang an, die Ingenieurbestrebungen überhaupt hintanzuhalten oder, wo dies nicht möglich war, ihnen im geringstmöglichen Sinne nachzukommen. Die Bestrebungen v. Tirpitz richteten sich vehement gegen eine soziale und gesellschaftliche Besserstellung der Marine-Ingenieure. Er blockierte erfolgreich die meisten ihrer Reformbestrebungen. Richtungsweisend für die Entwicklung des Marine-Ingenieurkorps war die 'Bremsfunktion' v. Tirpitz, dessen Ansehen und Einfluß im Zusammenhang mit dem Aufbau der Kaiserlichen Marine stark gewachsen war und dessen negative Haltung gegenüber den Marine-Ingenieuren die Meinung vieler Seeoffiziere prägte.“ (2).

Anfang Oktober 1913 begann in Kiel an der neuen zweiten Ingenieur- und Deckoffizierschule ein paralleler Ausbildungsbetrieb zur Schule in Wilhelmshaven. Der angestiegene Bedarf an Marine-Ingenieuren zwang dazu, die Ausbildung zu beschleunigen.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs bestand das Marine-Ingenieurkorps aus 418 Marine-Ingenieuren. Das Soll betrug 577, das Fehl 27,4 %. Durch Beförderungen während des Krieges vermehrte sich der Bestand um 302

Ingenieure. Bei Kriegsende waren es 529 (außer Gefangene und Internierte). Gemäß Etat fehlten 31%. Gefallen sind 150 aktive Marine-Ingenieure und solche des Beurlaubtenstandes (19 sind verstorben).

1914 verfügte die Marine über keinerlei praktische Erfahrungen im Seekrieg. Torpedoboote und Unterseeboote hatten die bisher bekannten Schiffstypen ergänzt. Die Schiffsgeschwindigkeiten waren auf ein bisher nicht gekanntes Maß erhöht worden, was der Antriebswaffe zu ihrer besonderen Bedeutung verholfen hatte. Großadmiral von Tirpitz war am 17.03.1916 wegen Meinungsverschiedenheiten über die Führung des U-Bootkrieges verabschiedet worden, sein Nachfolger als Staatssekretär war Admiral von Capelle.

Nach der Schlacht vor dem Skagerrak am 31.05./01.06.1916 war das Selbstvertrauen der Kaiserlichen Marine stark angewachsen. Nach Auffassung des Marine-Ingenieurkorps hatte die Ausbildung des gesamten technischen Personals ihre Bewährungsprobe bestanden. Die in den Ingenieurbestrebungen alle bedrückenden diesbezüglichen Fragen waren während des Krieges zurückgestellt worden, und die Hoffnung bestand, dass sie nach Kriegsende zufriedenstellend gelöst werden würden. „Die Marine-Ingenieure hofften vom Beginn des Krieges an, dass er ausgleichend zwischen den beiden Korps wirken würde und dass ihnen ohne Zank und Hader zufallen würde, was sie jahrelang zu Recht erstrebt hatten“ (1).

Vor dem Hintergrund der Kriegserfahrungen und der zugenommenen Bedeutung des Schiffsantriebes wurden die Einstellungsbedingungen für das Marine-Ingenieurunterpersonal und dessen Ausbildung geändert und im letzten Kriegsjahr am 01.04.1918 in Kraft gesetzt. Dabei wurde den Vorschlägen der Marine-Ingenieure aus früheren Jahren in manchen Fällen entsprochen (Primäreife, Eintrittsprüfung in den naturwissenschaftlichen Fächern und in der englischen und französischen Sprache; Anwärter waren von Beginn an Soldaten).

Die Ausbildung bis zur Beförderung zum Marine-Ingenieur dauerte aber immer noch achteinhalb Jahre einschließlich der praktischen Arbeitszeit. Während der ersten fünf-

einhalb Jahre der Ausbildung hatte der Vater oder Vormund des Bewerbers sich zu verpflichten, den Betrag von 3735 Mark für Einkleidung und Verpflegung zu zahlen. Es war keineswegs eine billige Laufbahn und das später gezahlte Gehalt war auch nicht üppig. Umso verständlicher musste es sein, wenn die Marine-Ingenieure bestrebt waren, ihre dienstliche und gesellschaftliche Stellung entsprechend gewürdigt zu wissen. Sie glaubten, durch ihre auch im Kriege gezeigten Leistungen ihren Zielen näher zu kommen und vertrauten auf das Verständnis und die Einsicht der anderen Seite. Das gesamte technische Personal hatte hohe Anforderungen im Wach- und Bereitschaftsdienst in der Flotte und in der sich zuspitzenden Versorgungslage zu ertragen. Die Findigkeit der Männer des Maschinenpersonals und ihrer Ingenieure ließ aber alle Schwierigkeiten überwinden. (1)

Die auf den U-Booten eingesetzten Marineingenieure und ihr Personal zeichneten sich dadurch aus, dass sie auf Feindfahrten alle Störungen an den Maschinenanlagen mit Bordmitteln beseitigten und lange Einsatzzeiten ermöglichten. Zwei von ihnen, die Marineingenieure Fechtner und Rhinow, wurden als Leitende Ingenieure von U-Booten mit dem Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern ausgezeichnet. Durch den starken Ausbau der Unterseebootwaffe trat auch in den unteren Dienstgraden des Marine-Ingenieurkorps, die für U-Boote vorgesehen waren, ein starker Personalmangel auf. Das zwang dazu, dass Oberaspiranten und Aspiranten zu Leitenden Ingenieuren ernannt wurden, um nach Beförderung Aufgaben zu übernehmen, für die bisher eine lange Ausbildungszeit für notwendig gehalten worden war.

Im Zusammenhang mit der Revolte in der Kaiserlichen Marine gegen Ende des Krieges 1918 wurde bereits 1919 vom Deutschen Reichstag ein Untersuchungsausschuss eingesetzt, der die Ursachen des Zusammenbruchs 1918 festzustellen hatte und der sich eingehend mit der Kaiserlichen Marine befasste. Bräckow (1) vermerkt, dass aus den veröffentlichten Berichten zu entnehmen ist, „...dass die Meutereien in der Marine nicht in den Reihen des technischen Personals als Heizerrevolte entstanden sind. Er

stellt heraus, dass kein Marine-Ingenieur und kein Angehöriger des Unterpersonals sich der Revolte angeschlossen hat.“ (1)

### **Vorläufige Reichsmarine (1919 – 1921)**

Die Nationalversammlung verabschiedete am 16.04.1919 das Gesetz über die Bildung einer vorläufigen Reichsmarine. Auf die nach dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 ergriffenen militärischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Ruhe und Ordnung kann hier nicht eingegangen werden. Voraussetzung war u.a. die Aufrechterhaltung der Versorgungsbetriebe wie Gas-, Elektrizität- und Wasserwerke sowie Verkehrsbetriebe. Hierfür waren die Marine-Ingenieure und ihr Nachwuchs aufgrund ihrer Erfahrungen an Bord und an Land besonders geeignet. Konsequenterweise fiel es den Marine-Ingenieuren leichter als den Seeoffizieren, in der vom Kriegsbetrieb auf Friedensbetrieb wieder umzustellenden deutschen Wirtschaft und Industrie Fuß zu fassen. Auch die Unterbringung der Unteroffiziere und Mannschaften mit technischer Ausbildung bereitete keine Schwierigkeiten, sie kehrten in ihre erlernten Berufe und unversehrte Betriebe zurück, die jedoch von (späteren) Reparationsforderungen bedroht waren.

Mit Gesetz vom 16.04.1919 waren die organisatorischen Bestimmungen der vorläufigen Reichsmarine festgelegt worden: Sicherung der deutschen Küsten, Ermöglichung des sicheren Seeverkehrs durch die Seepolizei, Minenräumung und sonstige Unterstützung der Handelsschifffahrt, Gewährleistung der ungestörten Fischerei und Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung. Wie die vorläufige Reichsmarine zu ordnen war, sollte von einem ständigen Organisationsausschuss ausgearbeitet werden, dem auch ein Marine-Stabsingenieur angehörte. Die Marine-Ingenieure wollten jedoch alles, was ihnen für die Zukunft bedeutsam war, in einer Denkschrift zusammenfassen. Diese wurde vom Vorsitzenden im geschäftsführenden Vorstand der Vereinigung der Marine-Ingenieure, Gruppe Kiel, Marine-Oberchefingenieur Lemke, gleichzeitig Stationsingenieur der Marinestation der Ostsee, mit Datum vom 16.06.1919 verfasst und auf dem Dienstweg dem Stationschef zu-

geleitet, der sie mit positiver Stellungnahme an die Admiralität weitergab. Ein ganzes Paket von Wünschen war in der Denkschrift verpackt, die zum großen Teil schon in früherer Zeit vom Marine-Ingenieurkorps geäußert worden waren.

Im Zuge der vom Reichs-Marine-Amt bzw. der Admiralität (15.07.1919) für die vorläufige Reichsmarine zu gestaltende Organisation wurden mehrere Denkschriften berücksichtigt. Umfangreiche Probleme waren zu lösen, die sich aus dem am 22.06.1919 angenommenen Friedensvertrag von Versailles ergaben. (Am Vortag hatte sich die Hochseeflotte in Scapa Flow selbst versenkt!). Die vorläufige Reichsmarine sollte nur noch aus wenigen Schiffen und Booten bestehen. Der Personalbestand war auf 15.000 Mann statt auf die erhofften 30.000 festgesetzt worden, Ämter und Dienststellen mussten umgewandelt und der Marine bzw. anderen Ministerien zugeordnet werden.

Die „Entwicklung“ der Marine-Ingenieure in der Kaiserlichen Marine beurteilt Scherer wie folgt:

„Der Marine-Ingenieur hatte sich vom Schlosser zum Ingenieur gewandelt, dessen persönliche und materielle Verantwortung in einem immer komplizierter werden den Kriegsschiffsbetrieb enorm wuchs. Der praktisch-technischen Tüchtigkeit des Marine-Ingenieurs in einer veränderten Situation blieb die entsprechende Anerkennung weitgehend versagt. Im Kampf um die militärische und gesellschaftliche Gleichstellung mit dem Seeoffizierkorps gab es eine Reihe unverwirklichter Reformvorhaben, die im Marine-Ingenieurkorps Unruhe und Unzufriedenheit mit ihrer Stellung hervorriefen. In Industrie und Handwerk hatte der Ingenieur weitgehend seine Anerkennung gefunden.“ (2)

„Der Staatssekretär v. Tirpitz hielt die Ansprüche der Marine-Ingenieure (z.B. die Beschwerde des Marine-Stabsingenieurs Schmidt zur Vorrangstellung der Seeoffiziere gegenüber den Marine-Ingenieuren, der sich in seinem berechtigten Standesbewusstsein verletzt sah) für nicht angebracht, ja er hielt die Verbreitung der Reformideen in der kaiserlichen Marine für gefährlich. Seine starre Haltung ('Bremsfunktion') war bei den höheren Seeoffizieren, sein Einfluß auf ihre Haltung nachhaltig.“(2) Er blo-

kierte die meisten Reformbestrebungen der Marine-Ingenieure und war bestrebt, die Ingenieurkarriere zu einer ganz billigen zu machen". (2)

Admiral Raeder kommt in „Mein Leben“ zu dem Urteil: „Auf eine angemessene Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche hatten die Marineingenieure einen umso größeren moralischen Anspruch, als sie ein hervorragendes Können gezeigt hatten, ohne dass die Leistungen der deutschen Flotte in Friedens- und Kriegszeiten undenkbar gewesen wären.“ (4)

### **Reichsmarine (RM, 1921 – 1935)**

Am 01.01.1921 wurde die vorläufige Reichsmarine in Reichsmarine (RM) umbenannt, am 18.06.1921 die endgültige Organisation sowie ihr personeller und materieller Umfang festgelegt. Sie unterstand dem Reichswehrministerium mit dem Reichswehrminister Gustav Noske. Die Vereinheitlichung des Offizierkorps in der Marine führte zur Neuregelung der Dienstverhältnisse. Die Offizierkorps der Marine waren zum ersten Mal gleichberechtigt! Jeder Offizier einer höheren Hauptklasse war Vorgesetzter der niederen (Hauptklassen waren Leutnant, Kapitänleutnant, Stabsoffiziere und Flaggoffiziere).

Die Forderung der Marineingenieure nach selbständiger und verantwortlicher Führung des ihnen unterstellten Maschinenpersonals wurde nicht berücksichtigt, die Disziplinarbefugnis des Ersten Offiziers unverändert beibehalten. Der Vorsitz in der Offiziermesse wurde geändert, der jeweils dienstgradhöchste Offizier übernahm den Messevorsitz bei Abwesenheit des Ersten Offiziers. Diese Regelung beseitigte manchen Ärger der Marine-Ingenieure aus früherer Zeit. Auch die Dienstgrade im Marine-Ingenieurkorps wurden geändert in Leutnant des Marine-Ingenieurwesens anstelle Marine-Ingenieur, in Oberleutnant des Marine-Ingenieurwesens anstelle Marine-Oberingenieur usw. bis zum vorläufigen (End-) Dienstgrad Kapitän zur See des Marine-Ingenieurwesens anstelle Marine-Oberchefingenieur. Die Abkürzung der Dienstgrade im Schriftverkehr wurden um ein (I) ergänzt. Mit dieser Neuregelung war der militärischen Aufgabe der Marine-

Ingenieure entsprochen worden.

Es waren über zwanzig Jahre vergangen, seit die ersten Forderungen auf Änderung der früheren Bezeichnungen vorgeschlagen worden waren!

Die generell kritische Haltung der Marineführung gegenüber der Technik wird im Organisationsplan deutlich, den die Admiralität der Nationalversammlung vorlegte. Im Allgemeinen Marine-Amt waren für das Marine-Ingenieurkorps drei Dezernate vorgesehen, die sich mit der Organisation und Ausbildung der Marine-Ingenieure und ihres Nachwuchses befassen sollten. In der Personalabteilung war das Dezernat Personalangelegenheiten der Marine-Ingenieure mit einem Marineingenieur zu besetzen. Der vorgelegte Organisationsplan wurde hinsichtlich der Vertretung technischer Belange in der Nationalversammlung von allen Parteien kritisiert, weil er der Bedeutung der Technik nicht entspreche, die Begründung der Admiralität wurde nicht anerkannt. Zugleich wurde angeregt, in der Admiralität eine selbständige militär-technische Abteilung unter einem Marine-Ingenieur einzurichten, was jedoch von der Admiralität ebenfalls nicht anerkannt wurde, den Wünschen des Marine-Ingenieurkorps und den Erwartungen der Nationalversammlung (!) wurden nicht entsprochen.

Die Etatstärke des Ingenieurkorps der Marine war im November 1919 festgesetzt worden auf insgesamt 142 Offizieren (I) (2 KptzS, 4 Fkpt, 10 KKpt, 41 Kptlt. 37 Olt, 40 Lt).

Die Änderungen der Bekleidungsvorschriften führten dazu, dass alle Offiziere der Reichsmarine zukünftig die gleiche Uniform mit unterschiedlichen Fachabzeichen über den Dienstgradabzeichen trugen – Seeoffiziere Seestern, Ingenieuroffiziere Zahnrad, Sanitätsoffiziere Aesculapstab und Marinezahlmeister Reichsadler. Der Samtkragen der bisherigen Marine-Ingenieure hatte ausgedient.

Am 19. Mai 1920 bestand das Ingenieurkorps der Marine 50 Jahre. Einige Tage vor diesem Jubiläum hatte die Admiralität den früheren Wünschen der Marine-Ingenieure, die von der Nationalversammlung unterstützt wurden, entschieden, den dienstältesten Ingenieuroffizier in die Admiralität zu berufen. Damit bekam das Ingenieurkorps

mit dem dienstältesten Stationsingenieur Kapitän zur See (I) Lemke seine personelle Spitze, um die es sich seit Jahren bemüht hatte. Entsprechend freudig wurde diese Nachricht von den ehemaligen und aktiven Ingenieuroffizieren aufgenommen. Lemkes Dienstanweisung berücksichtigte in gewissem Umfang den Wunsch der Nationalversammlung und der Marine-Ingenieure aus ihrer Denkschrift, schloss jedoch (noch!) eine verantwortliche Mitwirkung aus.

Eine schwierige Aufgabe mussten zwei Kommissionen (Kiel und Wilhelmshaven) unter Leitung der Stationsingenieure übernehmen: sie mussten festlegen, welche von den noch nicht entlassenen Ingenieuroffizieren im Dienst verbleiben sollten. Diese schwierige Aufgabe wurde zusätzlich erschwert durch eine Weisung des früheren Reichswehrministers Noske von 1919, dass die Hälfte des Nachwuchses für das Offizierkorps der Marine den Unteroffizieren vorzubehalten sei. Darüber hinaus sollten bewährte Deck- und Oberdeckoffiziere zu Offizieren befördert werden. Aufgrund dieser Vorgaben musste die Zahl der aus der Marine-Ingenieurlaufbahnen hervorgegangenen Leutnants nebst Nachwuchs weiter herabgesetzt werden. Viele jüngere Ingenieuroffiziere nahmen ihren Abschied, um sich in Zivilberufen zu betätigen oder (nach erneuter Reifeprüfung) an einer Technischen Hochschule zu studieren, wobei bis zu 3 Semester durch den Besuch der Ingenieur- oder Deckoffizierschule angerechnet werden konnten. Der Anteil der aus dem Mannschaftsstand in das Offizierkorps übernommenen Deckoffiziere betrug im Ingenieuroffizierkorps etwa 22 Prozent (im Seeoffizierkorps 10 Prozent).

Mit dem Wehrgesetz vom 23.03.1921 wurden die Grundlagen für eine Berufswehrmacht geschaffen. Danach sollte die Zahl der Soldaten und Marinebeamten der Reichsmarine 15.000 nicht überschreiten, darin eingeschlossen 1.500 Offiziere und Deckoffiziere. Das Reichsheer war auf 100.000 Mann begrenzt. Das Verhältnis Offizier zu Mannschaften betrug in der Reichsmarine 1:10 (wie in der Monarchie), im Reichsheer 1:25. Gleichzeitig wurde das Unterpersonal im Ingenieuroffizierkorps umbenannt: Applikanten und Oberapplikanten in Fähnrich (I) und Oberfähnrich (I). Der Grundsatz der

Beförderung nach Dienstalter wurde in der Reichsmarine beibehalten und erst während des Zweiten Weltkrieges aufgegeben.

Die Hoffnung der Reichsmarine erfüllte sich nicht, die nicht abgelieferten Flottenteile (Scapa Flow) zu übernehmen, weil sie als Kriegsbeute abgeliefert werden mussten. Nach dem Friedensvertrag waren lediglich sechs Linienschiffe zugestanden worden, plus zwei Reserve, sechs Kreuzer plus zwei Reserve, zwölf Zerstörer und zwölf Torpedoboote plus je vier als Reserve. U-Boote und Marine-Flugzeuge waren nicht erlaubt. Die auf diesen Schiffen verbaute Technik entsprach dem Stand um die Jahrhundertwende und konnte den Ingenieuroffizier nur wenig befriedigen.

Um den akademischen Grad des Diplom-Ingenieurs zu erreichen, wurde die Kommandierung einzelner Ingenieuroffiziere zur Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg zum Studium des Schiffsmaschinenbaus und der Elektrotechnik wieder aufgenommen (1921 sechs im Jahrgang), anfangs fünf Semester, 1922 auf sechs Semester erhöht mit der Auflage als Diplom-Ingenieur abzuschließen. Diese Ingenieuroffiziere sollten an den Marineschulen in Mürwik und Kiel als Lehrer und in höheren Stäben eingesetzt werden.

Mit der Beförderung des (zweiten) dienstältesten Ingenieuroffiziers in der Marineleitung, Kapitän zur See (I) Friedrich, am 01.04.1923 zum Konteradmiral (I) wurde die Dienststellung formal aufgewertet. Die Wünsche nach einem klar umrissenen Aufgabengebiet mit Verantwortung wurden nicht erfüllt. Demgegenüber waren die bei den Inspektionen und Marine-Stationskommandos eingesetzten Ingenieuroffiziere für ihren technischen Arbeitsbereich voll verantwortlich, ebenso die Verbandsingenieure und Leitende Ingenieure bei den Geschwadern und Schiffen. Es wäre daher folgerichtig gewesen, wenn dem dienstältesten Ingenieuroffizier eigenständige Verantwortlichkeit zugeordnet worden wäre.

Admiral Behncke als Chef der Marineleitung lehnte mit seiner Entscheidung vom 13.07.1924 sowohl die Maschineninspektion und die Maschinenbetriebsabteilung ab, verfügte jedoch eine Überarbeitung der Dienstanweisung für den dienstältesten In-

genieuroffizier aus dem Jahr 1920. Es bleibt festzuhalten: Die Bemühungen um Ausweitung des Verantwortungsbereichs der Ingenieuroffiziere waren erfolglos trotz der durchgeführten Integrierung in Uniform und Dienstgradbezeichnung und trotz Schaffung der Laufbahnspitze Konteradmiral (I); Rang und Titel reichten nicht, wenn damit nicht die entsprechende Aufgabe und Verantwortlichkeit verbunden war. Der Gedanke an die Emanzipierung der Maschine oder an einen Staat im Staate (...), und damit die Sorge, dass der Einflussbereich des Seeoffizierkorps geschmälert werden könnte, war einer der Gründe für die damalige Entscheidung (1). Ein Hinweis auf die „Konkurrenz“ zwischen den höheren Marine-Baubeamten des Maschinenbaus und den Marine-Ingenieuren in der Kaiserlichen Marine sei an dieser Stelle geboten: die Marine-Baubeamten konnten auf ihren Hochschulbesuch und das zweite Staatsexamen, die Baumeisterprüfung, verweisen, während die Marine-Ingenieure mit der Obersekundareife lediglich auf ihre lange praktische Tätigkeit vor dem Eintritt in die Marine und der anschließend auf Marinebelange zugeschnittenen Ausbildung auf den Ingenieur- oder Deckoffizierschulen verweisen konnten, die als nicht gleichwertig angesehen wurde. Diese „Klassifizierung“ wurde noch dadurch verstärkt, dass die höheren Marine-Baubeamten zum Seeoffizierkorps der Reserve gehörten. Das änderte sich in der Reichsmarine durch die Ausbildung an der Marineschule Mürwik und Marineschule Kiel, die im Stofflichen den auf den Technischen Hochschulen gelesenen Gebieten über das Maschinenwesen und die Elektrotechnik entsprachen.

Um die Mitte der 1920er Jahre wurde eine gewisse „Restaurierung der Vorkriegsverhältnisse“ (1) angestrebt, die sich beispielhaft in der Stellungnahme des Kommandeurs der Marineschule Mürwik zur gemeinsamen Ausbildung der Seeoffizier- und Ingenieuroffizieranwärtern nach der Ausbildungsreise auf dem Schulkreuzer zeigt: Das gegenseitige Kennenlernen in jungen Jahren und die damit verbundene Förderung des kameradschaftlichen Zusammenhalts bewertet er als „grundsätzlich bedenklich, da eine allzu große Vertraulichkeit, zu der wohl

junge Menschen leicht neigen, im späteren dienstlichen Leben zu Schwierigkeiten führen kann. Der angehende Seeoffizier soll zu einer gewissen Großzügigkeit und vor allem zur Führerpersönlichkeit erzogen werden, während es beim Ingenieuroffizieranwärter doch im wesentlichen darauf ankommt, einen im kleinen und beschränkten Wirkungskreis gewissenhaften Menschen zu schaffen“.

Die Trennung der theoretischen Ausbildung des Marine-Offiziersnachwuchses wurde vom Chef der Marineleitung Admiral Zenker abgelehnt.

Infolge der „Lohmann-Affäre“, die das Ansehen der Marine unglücklich belastet hatte, nahm Admiral Zenker seinen Abschied und als sein Nachfolger trat Admiral Dr. h. c. Raeder am 01.10.1928 das Amt des Chefs der Marineleitung an, der sich als ehemaliger Inspekteur des Bildungswesens (1922–24) mit der (Nachkriegs-) Ausbildung in der Marine, insbesondere der Offizieranwärter, „eingehend beschäftigte“, beispielsweise wurde durch ihn eine Vereinfachung des Lehrplans der Marineschule Kiel-Wik für junge Ingenieuroffiziere angeordnet (4). Der neue Chef der Marineleitung ließ bei allen Dienststellen Erwägungen anstellen über Umorganisation bzw. Dezentralisierung der Marineleitung. In diesem Zusammenhang legte Kapitän zur See (Ing.) Korreng (als Stabsingenieur in Wilhelmshaven) eine Denkschrift über die Schaffung einer Inspektion der Schiffsmaschinen (analog zu den schon bestehenden Waffeninspektionen) auf dem Dienstweg vor, in der er die Ausbildung an den Marineschulen Mürwik und Kiel für nicht ausreichend hielt und spätere fachliche Weiterbildungen in Lehrgängen an der Marineschule Kiel vorschlug. Der erste Weiterbildungslehrgang (scherzhaft: Wiederbelebungslehrgang) für ältere Ingenieuroffiziere startete 1922, der von Admiral Raeder anerkannt wurde (siehe Bild auf Seite 10).

Anstelle der Schaffung der vorgeschlagenen Maschineninspektion entschied der Chef der Marineleitung, dass die Aufgabengebiete des dienstältesten Ingenieuroffiziers erheblich erweitert werden sollten. Neben seiner bisherigen Dienststellung wurde er gleichzeitig Leiter der militärischen Ab-

teilung für Schiffsmaschinenbetrieb mit 3 Referaten. Die wesentlichen Anliegen Korrenzs aus seiner Denkschrift waren hiermit erfüllt.

Die Zahl der Ingenieuroffiziere der Marine hatte sich im Herbst 1930 auf 168 erhöht, 92 waren an Bord eingesetzt, 76 in Landdienststellen. Hierzu gehörten auch sieben zur Technischen Hochschule kommandierte Oberleutnante zur See (Ing.), und elf zum Berufslehrgang zur Marineschule Kiel kommandierte Leutnants zur See (Ing.).

### Kriegsmarine (1935 – 1945)

Im Januar 1933 war Hitler an die Macht gekommen. Für die Marine wurde der Umbauplan genehmigt (vermehrte Personaleinstellung aufgrund der Neubauten) und der Haushalt 1933 von 186 Millionen Reichsmark um 115,7 Millionen auf mehr als 300 Millionen Mark aufgestockt (+ 62%). Ein Panzerschiff kostete damals 80 Millionen Mark, die sich auf die Bauzeit von vier bis fünf Jahren verteilten. Am 1.4.1933 war das Panzerschiff DEUTSCHLAND mit einer Dieselmotorenanlage in Dienst gestellt worden, das „den unwiderlegbaren militärischen Vorteil eines wesentlich größeren Fahrbereichs [...] hatte“ (1).

Am 21.05.1935 war die allgemeine Wehrpflicht eingeführt worden, der Chef der Marineleitung in Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (ObdM), die Marineleitung in Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) umbenannt worden.

Am 01.10.1935, dem Tag der Indienststellung der Schiffsmaschineninspektion (SMI), äußerte Admiral Raeder in einem Fernschreiben: „ich verspreche mir von der Arbeit der SMI beim Neuaufbau der Kriegsmarine besonderen Nutzen, um technisches Können aufs Höchste zu steigern [...]“ (4). Und: „Da-

mit wird ein alter Wunsch von mir verwirklicht“. Hierzu schreibt Bräckow (1): „Mancher Ingenieuroffizier wollte nicht so recht an diesen Satz glauben. Immerhin hatte es



Großadmiral Erich Raeder, Foto: © DMM 2015-031-028

seit der Amtsübernahme Raeders im Jahre 1928 bis zur endgültigen Entscheidung noch sechs Jahre gedauert.“

Der Weg bis zur Genehmigung der Schiffsmaschineninspektion (SMI), anstelle der vom dienstältesten Ingenieuroffizier in der Marineleitung seit Ende 1929 geführten militärischen Abteilung für Schiffsmaschinenbetrieb, später der Abteilung Ing, (analog zu den Waffeninspektionen) war mehr geprägt von emotionalen Argumenten der in höheren Stellen eingesetzten Seeoffiziere als von objektiven Fakten (seit der zweiten Hälfte der 1920er Jahre gab es erste Schiffsbauten) des angewachsenen Aufgabengebiets „Waffe Maschine“ (1). In diesem Zusammenhang sind die Arbeiten des Kapi-

tänleutnant Zieb zum Maschinengefechtssdienst, Gefechtswertuntersuchungen der Antriebs- und E-Anlagen und Bearbeitung von Meldungen über Maschinenstörungen hervorzuheben, die positiven Einfluss auf die Fahr- und Gefechtsbereitschaft der Schiffe und Boote hatten.

Zu Beginn des Jahres 1938 wurden die Laufbahnen und Dienstgradbezeichnungen in der Kriegsmarine neu gegliedert und geändert. Die seit der Königlich Preußischen Marine verwendete Bezeichnung Heizer wurde, den Forderung der Ingenieuroffiziere folgend, geändert. Es wurden keine Kohlen mehr verfeuert, Dieselmotoren und ölbefeuerte Kessel auf den Schiffen und Booten forderten schnelle Anpassungsfähigkeit. Der Dienstgrad und die Bezeichnung Heizer hatten sich überholt. Das OKM verfügte, dass die Maschinistenlaufbahn (inoffiziell auch Heizerlaufbahn genannt) in Maschinenlaufbahn geändert wurde.

Aus dem Heizer wurde Matrose, aus dem Heizergefreiten wurde Maschinengefreiter, aus dem Maschinistenmaat wurde Maschinenmaat und aus dem Obermaschinistenmaat wurde der Maschinenobermaat. Der Eintrittsdienstgrad Matrose war somit für alle Laufbahnen verbindlich. Die Laufbahn des Maschinenpersonals wurde von XIV in II geändert und damit die besondere Bedeutung des Maschinenpersonals anerkannt. (Laufbahn XV war die relativ neue Kraftfahrlaufbahn). Für die Ingenieuroffiziere ergab sich aus einer organisatorischen Änderung eine bedeutsame Entwicklung: Im Februar 1939 wurde die Abteilung Ing aus dem OKM in das neu geschaffene Amt Kriegsschiffbau eingegliedert, das ab April 1939 von einem Seeoffizier geführt wurde. Ein halbes Jahr später wurde es zum Hauptamt aufgestuft. Aus der Abteilung Ing entstand die Amtsgruppe

Schiffsmaschinenbetrieb mit zwei Abteilungen (Antriebsanlagen und elektrische Anlagen an Bord), die u.a. für alle Vorschriften im Bereich der Waffe Maschine zuständig war. Chef der Amtsgruppe wurde der bisherige Flotteningenieur, der mit Dienstantritt zum Konteradmiral (Ing) befördert wurde. Mit der Neuorganisation waren klare Zuständigkeiten geschaffen und der Abteilung Ing mehr Verantwortung übertragen worden.

Weitere Angleichung in der Besetzung wichtiger militärischer Stellungen mit Ingenieuroffizieren war: die Dienststellung des 2. Admirals Nordsee und Ostsee vom November 1939 bis März 1943 mit der wichtigen Aufgabe der Personalbereitstellung und im Frühjahr 1939 Versetzung des Korvettenkapitän (Ing) Dipl.-Ing. Heintz als erster Ingenieuroffizier in den diplomatischen Dienst zur Deutschen Botschaft in Rom. Zwei weitere Ingenieuroffiziere wurden im Laufe des Krieges an die Botschaften in Madrid und Tokio abgeordnet.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Zeit der Aufrüstung und des Kriegsbeginns (1937-1939) den Ingenieuroffizieren zunehmend Aufgaben übertragen wurden und sich in der Kriegsmarine die Auffassung durchsetzte, die nicht nur der Technik und ihrer Anwendung mehr Einfluss einräumte, sondern die den Ingenieuroffizieren die Erfüllung ihrer soldatischen Aufgaben in militärischen Führungsstellen zubilligte. Dies betraf auch Aufgaben, die bisher Seeoffizieren vorbehalten waren und die nun als Kommandeure von Landtruppenteilen und als Abteilungsleiter im OKM, auch auf dem Gebiet der Wehrwirtschaft, eingesetzt wurden.

Der Einsatz von Ingenieuroffizieren auf U-Booten verdient besondere Betrachtung. Auf den nach dem Versailler Vertrag für die Reichsmarine verbotenen Bau und Besitz von U-Booten nach 1922 (Flottenabkommen von Washington) kann im Detail nicht eingegangen werden. Ab 1930 fand eine Probefahrt mit einem finnischen U-Boot (nach deutschen Plänen) statt. Wenige Tage nach Abschluss des deutsch-englischen Flottenvertrags (1936 war Deutschland 45% der englischen U-Boottonnage zugebilligt worden) wurden die ersten sechs kleinen U-Boote in Dienst gestellt (U1-U6; Typ II). Mit-

te 1933 war die Unterseebootabwehrschule (UAS) gegründet worden, wo die Besatzungen der ersten sechs Boote in der U-Bootabwehr ausgebildet wurden. In der U-Flottille Weddigen war später der etwas größere Typ II B als erster Frontverband aufgestellt worden. Flottillenchef war Kapitän zur See Dönitz, Flottilleningenieur Korvettenkapitän (Ing) Theden – die beiden einzigen Offiziere mit Erfahrungen in der U-Bootwaffe der Kaiserlichen Marine. Sie kannten sich vom Torpedoboot G 8 (Dönitz Kommandant, Theden Leitender Ingenieur) zu Beginn der 1920er Jahre. In der Flottille stiegen beide Offiziere von Bord zu Bord und schulten Kommandanten und Leitende Ingenieure. Die Stellung des Ingenieuroffiziers als Leitender Ingenieur auf einem U-Boot war klar umrissen. Er steuerte das Boot bei Unterwasserfahrt, musste in jeder Lage Übersicht und Ruhe bewahren und war für den Kommandanten die tragende Stütze. Die Zusammenarbeit beider musste „eine gute Ehe“ (Bräckow) sein, wie sie zwischen Dönitz und Theden bestand, und sie wurde bestimmend für die U-Bootwaffe. (1)

Im Herbst 1941 wurde die gesamte U-Bootausbildung in die Ostsee zurückverlegt, zuständig war die Ausbildungsgruppe für Front-U-Boote (Agru Front), als Übungsgebiet wurde das Seegebiet vor der Halbinsel Hela mit durchschnittlich 100 Meter Wassertiefe ausgewählt. Kommandeur der Agru Front war Kapitänleutnant (Ing) Dipl.-Ing. Hans Müller. Auch nach Abkommandierung des inzwischen zum Korvettenkapitän (Ing) beförderten Hans Müller im Mai 1944 blieb die Kommandogewalt bei der Agru Front in den Händen eines Ingenieuroffiziers. Die Agru Front stand bei den Kommandanten der teilnehmenden Boote in hohem Ansehen und erhielt immer die größte Unterstützung durch Admiral Dönitz, gleich hohes Ansehen genossen die bei der Agru Front eingesetzten praxiserfahrenen Ingenieuroffiziere mit ihren Ausbildern!

Die Symbiose zwischen (jüngeren) Seeoffizieren und Ingenieuroffizieren war bei den U-Booten unter Dönitz (und seinem Nachfolger) als BdU als Voraussetzung für eine erfolgreiche „Kampfgemeinschaft“ (Bräckow) verwirklicht!

Ab Anfang 1943, inzwischen war Admiral Dönitz am 30. Januar 1943 zum Großad-

miral befördert und ObdM geworden, war ein weiteres lange erstrebtes Ziel der Ingenieuroffiziere erreicht worden, indem in der Heimat und im besetzten Ausland bei Kriegsmarinewerften und Marinearsenalen leitende Positionen besetzt wurden. Ab April 1943 wurde ein Ingenieuroffizier Chef des Stabes der Kriegsmarinewerft Kiel, und weitere Ingenieuroffiziere folgten in anderen Kriegsmarinewerften. Auch die seit mehr als sieben Jahrzehnten von Seeoffizieren besetzten Oberwerftdirektoren-Stellen wurden von Ingenieuroffizieren besetzt. Gleiches galt für Oberwerftstäbe im besetzten Ausland, dessen Leitung nach und nach auf Ingenieuroffiziere überging. Ähnliche Verbesserungen der Dienststellungen der Ingenieuroffiziere gab es im OKM und beim Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten. Sie zeigten, dass die immer stärker in den Vordergrund drängende Technik sich in der Marineorganisation bemerkbar machte. Das traf auch auf die Stellung des Leitenden Ingenieur an Bord zu, der seit längerem als Waffenleiter (I) anerkannt worden war: Nach der Vorschrift „Dienst an Bord“ (DaB) war der I. Offizier vom Leichten Kreuzer an aufwärts verantwortlicher Leiter der Leckabwehr, im Gegensatz zu den Zerstörern (auch mit einem I. Offizier), wo der Leitende Ingenieur allein für die Leckabwehr verantwortlich war. Der Weg bis zur Auflösung dieses Widerspruchs war steinig bis zur Unterstellung des Schiffssicherungsdienstes unter den Leitenden Ingenieur, der künftig für Ausbildung und Einsatz der gesamten Maschinenmannschaft verantwortlich war und dem der Schiffssicherungsoffizier mit der Leckabwehr unterstand. Entscheidenden Verdienst an dieser Änderung der Verantwortung im August 1943 hatte der Kapitänleutnant (Ing) Bockmühl als ehemaliger Leckwehroffizier des Schlachtschiffes SCHARNHORST, der mit seiner Erfahrung aus dieser Bordverwendung geprägten Vorschlägen die notwendige Überzeugungsarbeit (bei den höheren Dienststellen) leistete, um überholte Anordnungen zu beseitigen. Als im Herbst 1944 die militärische und wirtschaftliche Lage immer schwieriger wurde, veranlassete der ObdM mit Erlass vom 18.11.1944, die Verantwortungsbereiche im Kriegsschiffbau neu abzugrenzen. Hierzu zwei Beispiele für

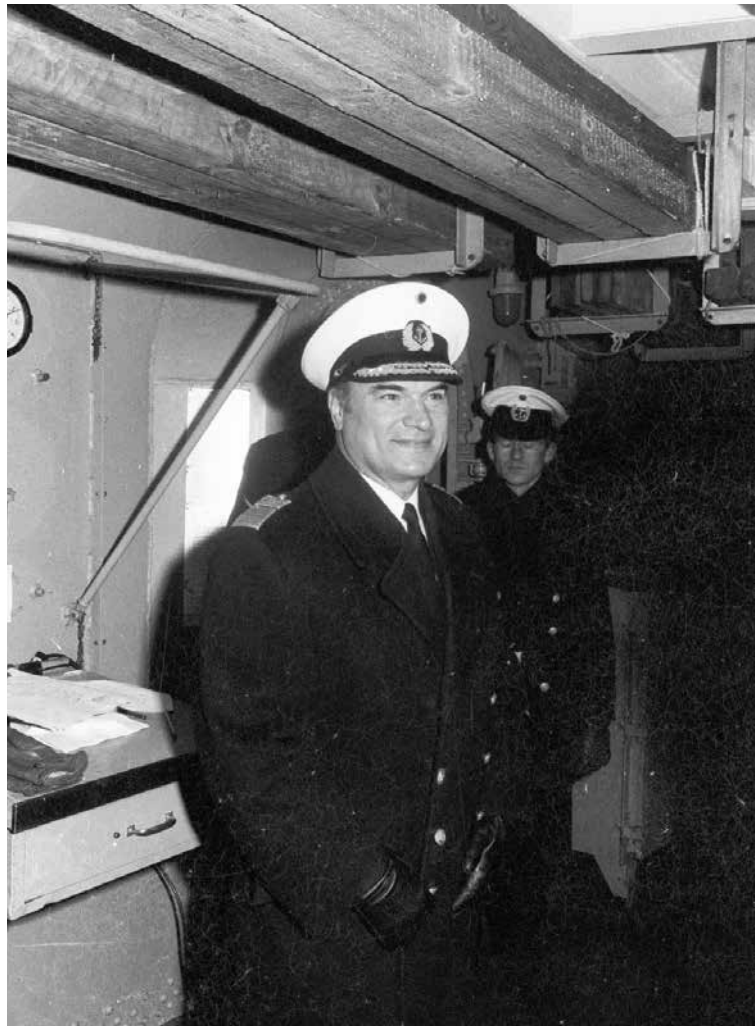
Stellenbesetzungen mit höheren Ingenieur-offizieren: Chef der Amtsgruppe Schiffbau und Schiffsmaschinenbau wurde Konteradmiral (Ing) Dipl.-Ing. Heimberg, die Leitung der Amtsgruppe Fertige Schiffe und Werften übernahm Konteradmiral (Ing) Dipl.-Ing. Kober, als Chef des Erprobungskommandos für Kriegsschiffneubauten übernahm der Konteradmiral (Ing) Dipl.-Ing. Grube im Februar 1945 das Kommando von einem Seeoffizier. Die Anerkennung der Leistungen der Marine-Ingenieure hinsichtlich Dienststellung und Dienstgrad bis zur Ebene Konteradmiral (Ing) war damit vollzogen.

Die mit der bedingungslosen Kapitulation verbundene Auflösung der deutschen Wehrmacht im Mai 1945 betraf die Kriegsmarine nicht in dem endgültigen Maß wie das Heer und die Luftwaffe, denn ein Teil der Minensuch- und Minenräumboote, die in der German Mine-Sweeping Administration (GM/SA) zusammengefasst wurden, mussten in der Ost- und Nordsee und vor den skandinavischen Küsten Minen aufspüren und räumen. Gleichzeitig wurden Marine-Dienstgruppen (MDG) für die logistische Unterstützung der schwimmenden Verbände der GM/SA eingerichtet.

### Bundesmarine/Marine (1956)

Mit Gründung der Bundeswehr 1956 und der Schaffung der Einheitslaufbahn der

Bewerbern wurde, gleich welcher Laufbahn sie früher als Offiziere angehört hatten, als Seeoffiziere eingestellt, und sie waren die zukünftigen Truppenoffiziere der Bundesmarine. Von den Anwärtern für den Offizierberuf wurde in der Regel das Reifezeugnis verlangt. Auf Einzelheiten der Offizier-Regelausbildung wird hier nicht näher eingegangen. Bräckow kommt am Ende seines Buches zu dem Fazit: Die Technik ist in die Bundesmarine vollends integriert worden ... Ein langer Weg, gepflastert mit den verschiedenen Anschauungen, den Zeitabläufen und den Unzulänglichkeiten des Menschen in vielen Zeitabschnitten, war zurückzulegen, bis die Integration offenbar wurde (1). Der vierte Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Heinz Kühnle (siehe Bild auf dieser Seite), der am 01.04.1934 als Anwärter der Ingenieurlaufbahn in die Reichsmarine eingetreten und in der Kriegsmarine als Ingenieuroffizier (Kptlt Ing) auf Kampfschiffen und U-Booten eingesetzt war, übernahm am 01.10.1971 (bis 03/1975) als bislang einziger ehemaliger Marine-Ingenieur die Verantwortung als Inspekteur der Bundesmarine.



Vizeadmiral Heinz Kühnle auf dem Zerstörer ROMMEL, Foto: Stadtarchiv Kiel\_51.379, CC BY SA 3.0

Truppenoffiziere wurden die Nachteile von mehreren Offizierkorps in früheren Marineen vermieden. Eine ausreichende Zahl von

Jürgen Spiegel, KptzS aD

#### Quellen:

- (1) Die Geschichte des deutschen Marine-Ingenieuroffizierkorps, Werner Bräckow, 1974, Verlag Gerhard Stalling AG, Oldenburg und Hamburg
- (2) Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine, Sozialisation und Konflikte, Dr. Thomas Scherer, Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Verlag Dr. Dieter Winkler, Bochum 2002
- (3) Lexikon zur deutschen Marinegeschichte, Hans Jürgen Witthöft, Band 1 (A-M), Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford, 1. Auflage 1977, Seite 140
- (4) Mein Leben, Großadmiral Erich Raeder, 2009, Verlag Siegfried Bublies, Beltheim-Schnellbach

#### Impressum

*Herausgeber:*  
Förderverein Deutsches Marinemuseum e. V.

*Redaktion:*  
Nina Nustede, Günter Steinberg,  
Henning Straus, Jürgen Spiegel

*Redaktionsadresse:*  
Jadeallee 102, 26382 Wilhelmshaven

*Gesamtherstellung:*  
Heiber GmbH Druck und Verlag  
Feldhauser 61, 26419 Schortens