Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Redaktion und Expedition:
Johannisgasse 8.
Fernsprecher 153 und 222.
Filialexpeditionen:
Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3,
L. Lösche, Katharinenstr. 14, u. Königspl. 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Marienstraße 34.
Fernsprecher Amt I Nr. 1713.

Haupt-Filiale Berlin:
Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg.,
Lützowstraße 10.
Fernsprecher Amt VI Nr. 4603.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und des Königlichen Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reklamen unter dem Redaktionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 321. **Sonnabend** den 27. Juni 1903. **97. Jahrgang.**

Die Polenrevolte in Laurahütte und die Kriminalstatistik.

□ Das sozialdemokratische Zentralorgan beeilt sich, die großpolnischen Helden von Laurahütte unter seine Fittige zu nehmen: dem Zentrum mißt der „Vorwärts" die Schuld an jener Revolte bei, indem er behauptet, daß endlich eingetroffen sei, was die brutale Politik der Zentrumsgeistlichen absichtlich erstrebt habe. Allerdings mögen die Zentrumsgeistlichen in ganz Oberschlesien angesichts der Kundgebung des Kardinals Kopp es erst recht nicht an Versuchen haben fehlen lassen, Wahlbeeinflussung zu Gunsten der Zentrumspartei zu üben. Aber deswegen erscheint es doch als eine grundverkehrte, nur in tendenziöser Absicht vorgebrachte Darstellung, wenn man dem Zentrumsgeistlichen die Absicht der Herbeiführung von Unruhen unterschiebt. Einfach deswegen, weil die Polenrevolte in Laurahütte nach dem Eingreifen des Kardinals Kopp dem Zentrum doppelt unangenehm sein muß. Verschließt sich der „Vorwärts" dieser Erkenntnis, dann geschieht es lediglich deshalb, weil die Sozialdemokratie auf solchem Wege unter den Polen Oberschlesiens weiteren Boden gewinnen will.

Hätte sich der „Vorwärts" die Kriminalstatistik vergegenwärtigt, dann wäre er bei dem Versuch einer Mohrenwäsche an den Polen vielleicht vorsichtiger gewesen. Denn die Kriminalstatistik läßt durch den Nachweis einer überaus starken Weiberkriminalität im Regierungsbezirk Oppeln und durch den Nachweis der Deliktsarten klar erkennen, in wie hohem Grade die oberschlesische Bevölkerung zu Gewalttätigkeiten neigt. Im Bezirk Oppeln wurden, wie wir einer Abhandlung des Amtsgerichtsrats a. D. Paul Frauenstädt-Breslau in Heft 3 der „Zeitschrift für Sozialwissenschaft" (Jahrgang 1903) entnehmen, bei einer Bevölkerung von 640 000 weiblichen Strafmündigen 1893—97 zusammen 22 282 weibliche Personen rechtskräftig verurteilt, im Bezirk Breslau mit 611 000 weiblichen Strafmündigen nur 16 168; auf je 100 000 weibliche Strafmündige kamen im Durchschnitt der obigen Jahre im Regierungsbezirk Oppeln 720, im Regierungsbezirk Breslau 505, im Regierungsbezirk Liegnitz 325 weibliche Verurteilte. Die oberschlesischen Industrieverhältnisse an und für sich sind, wie ein Vergleich mit der einschlägigen Statistik im rheinisch-westfälischen Bergbau- und Hüttenbezirk ergibt, auf die große Weiberkriminalität Oberschlesiens nicht von maßgebendem Einfluß. Der Hauptfaktor dafür liegt vielmehr nach der zweifellos zutreffenden Auffassung eines Sachkenners, wie Amtsgerichtsrat Frauenstädt, darin, daß das slawische Element in der oberschlesischen Bevölkerung dominiert. Die stärkste Weiberkriminalität findet sich, abgesehen von wenigen kleinen Gebieten, in den von Slaven bewohnten preußischen Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen. Diesen Provinzen steht am nächsten der Teil des Regierungsbezirkes Oppeln mit polnischer Bevölkerung. Auf letzteren Teil mit 441 000 weiblichen Strafmündigen entfallen 19 100 weibliche Verurteilte, auf die sechs oberschlesischen Kreise mit ganz oder mit überwiegend deutscher Bevölkerung kommen dagegen bei 163 000 weiblichen Strafmündigen nur 3155 weibliche Verurteilte. Auch in solchen mittelschlesischen Kreisen, die teils von Slawen, teils von Deutschen bewohnt sind, ist die Weiberkriminalität beträchtlich höher, als in den reindeutschen; dieselbe Erscheinung wiederholt sich in den rheinisch-westfälischen Bezirken mit eingewanderter polnischer Bevölkerung.

Die typische Eigenschaft der slawischen Weiberkriminalität ist neben dem Diebstahl die Gewalttätigkeit. Die weibliche Körperverletzungsfrequenz erreicht im Regierungsbezirk Oppeln eine relative Höhe, die im ganzen Deutschen Reiche nur noch vom Regierungsbezirk Bromberg übertroffen wird und namentlich im oberschlesischen Berg- und Hüttenreviere zu exorbitanten Zahlen emporsteigt. Während im Regierungsbezirk Liegnitz z. B. der Landkreis Goldberg-Haynau mit 25, im Regierungsbezirk Breslau die Kreise Oels und Groß-Wartenberg mit je 53, unter den sechs deutschsprachigen Kreisen des Regierungsbezirks Oppeln der Kreis Kosel mit 80 weiblichen Verurteilten als die am höchsten Belasteten erscheinen, steigert sich die Zahl der 1893—97 wegen gefährlicher Körperverletzung Verurteilten weiblichen Geschlechts in den Kreisen Zabrze, Kattowitz (mit Laurahütte!) und Landkreis Beuthen auf 241, 399, 506! Auch in den anderen oberschlesischen Kreisen mit polnischer Bevölkerung ist die Neigung des weiblichen Geschlechts zu Gewalttätigkeiten sehr groß. Dieselbe Erscheinung wiederholt sich in der Deliktsgruppe „Gewalt und Drohungen gegen Beamte": in dieser Kategorie wird der Regierungsbezirk Oppeln mit 480 weiblichen Verurteilten im Deutschen Reich nur vom Regierungsbezirk Danzig übertroffen.

Angesichts solcher durch die Statistik erhärteten Tatsachen, die Amtsgerichtsrat Frauenstädt in der „Zeitschrift für Sozialwissenschaft" zum Gegenstand einer Untersuchung über kriminalistische Heimatskunde gemacht hat, verdient der Versuch des „Vorwärts", dem Verhalten der oberschlesischen Geistlichen die Verantwortung für die Polenrevolte in Laurahütte zuzuschieben, um so schärfere Zurückweisung, je klarer alle übrigen Berichte die Schuld der maßlos verhetzten großpolnischen Bevölkerung erkennen lassen.

Deutsches Reich.

f. **Leipzig**, 26. Juni. (Sozialdemokratie und Anarchismus.) Die Sozialdemokratie pflegt sehr nachdrücklich jede Gemeinschaft mit dem Anarchismus abzulehnen. Das hindert aber nicht, daß die Anarchisten von der Sozialdemokratie bei jeder Gelegenheit in Schutz genommen werden. Charakteristisch ist in dieser Beziehung folgende Briefkastennotiz in der „Sächsischen Arbeiterzeitung": „Die Polizei hat keineswegs das Recht, jemanden, der sich nichts hat zu schulden kommen lassen, zwangsweise zu photographieren, lediglich deswegen, weil er das „Neue Leben" liest. Richten Sie sofort eine energische Beschwerde an die Polizeidirektion und halten Sie uns über deren Erfolg, sowie über den Verlauf der Angelegenheit auf dem Laufenden". — „Neues Leben" nennt sich das anarchistische Hauptorgan. Wenn die Polizei Photographien von Lesern dieses Blattes zu besitzen wünscht, so ist das wegen der Natur der anarchistischen Propaganda durchaus begreiflich und berechtigt. Auch „energische" Beschwerden darüber dürften selbst in dem Falle, daß das Dresdener Sozialistenblatt in dieser Hinsicht „auf dem Laufenden gehalten wird", erfolglos bleiben.

□ **Berlin**, 26. Juni. (Ein polnisches Selbstbekenntnis.) Wie die klerikale Presse zu behaupten pflegt, daß die Förderung des radikalen Polentums die einzige Wirkung der „hakatistischen" Politik sei, so wird dem „Hakatismus" insbesondere die Entwickelung der Dinge in Oberschlesien in die Schuhe geschoben. Die Hakatisten-Politik, so versicherte jüngst die „Kölnische Volkszeitung", hat mit ihren falschen Maßnahmen, namentlich auf dem Schulgebiete, der großpolnischen Agitation in Oberschlesien den Boden geebnet. Das sagte das rheinische Zentrumsorgan in seiner Nummer 424; in Nummer 524 dagegen veröffentlicht dasselbe Blatt ein polnisches „Stimmungsbild", das einen ganz anderen Faktor als Hebel der großpolnischen Agitation in Oberschlesien namhaft macht. Der polnische Gewährsmann der „Kölnischen Volkszeitung" legt nämlich u. a. folgendes Geständnis ab: „Der „Katholik" hat etwa seit 30 Jahren das polnische Nationalitätsbewußtsein im oberschlesischen Volke allmählich methodisch und zielbewußt wachgerufen und gefördert und durch dieses Vorgehen Hunderttausende eingeschläferter Oberschlesier, welche die Benennung Polen bereits als ein Schimpfwort betrachteten, dem Polentum wieder gewonnen. Aber es hätte vielleicht noch Jahrzehnte gedauert, bis der „Katholik" und seine Anhänger als selbständige polnische Partei dem Zentrum politisch entgegengetreten wären ... Nun tauchte aber der Radikalismus mit dem „Gornoszlonzak" auf, unter Leitung von Leuten, denen das Vorgehen der „Katholik"-Partei zu zaghaft erschien und die von der politischen Reife und nationalen Selbständigkeit des polnischen Volkes überzeugt waren ..." — Nach diesem polnischen Geständnis ist nichts klarer, als die Tatsache, daß lediglich die nationalpolnische Agitation der vom Zentrum so lange verhätschelten „Katholik"-Partei in Oberschlesien die Saat ausgestreut hat, deren Früchte jetzt vom „Gornoslonzak" geerntet werden. Auch die erbittertsten Gegner des Hakatismus können dem letzteren nicht ein Alter von dreißig Jahren nachsagen, das nötig wäre, wenn die Agitation des „Katholik" als Folge eines germanisatorischen Vorstoßes aufgefaßt werden sollte. Das Geständnis des polnischen Gewährsmannes der „Köln. Volksztg." nimmt dem offensiven Wesen der großpolnischen Agitation in Oberschlesien jeden Deckmantel vollständig fort. Trotzdem werden sich die klerikalen Schirmherren des Polentums auch in Zukunft kaum abhalten lassen, einerseits die Hakatisten-Politik für die großpolnische Agitation verantwortlich zu machen, anderseits zu behaupten, die Germanisierung sei bloß der Vorwand für Protestantisierung. Die Haltlosigkeit beider Behauptungen ist lange nicht so schlagend dargetan worden, wie durch das obige Bekenntnis eines Polen in dem Polenblatte am Rhein.

÷ **Berlin**, 26. Juni. (Zur Untersuchung des Farbensinnes durch Zivil- und Militärbehörden.) Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. August 1898 hat die Feststellung des Farbenunterscheidungsvermögens dadurch zu geschehen, daß der zu untersuchenden Person die Ordnung verschiedenfarbiger Wollfäden aufgegeben wird. (Holmgreensche Methode.) Dieser Erlaß ist auch für die Eisenbahntruppen maßgebend. Hieran anknüpfend, teilt Oberstabsarzt Dr. Kimmle in der „Deutschen militärärztlichen Zeitschrift" auf Grund einer erheblichen Zahl von Untersuchungen mit, daß die Holmgreensche Methode wohl genügt, um eine stärkere Herabsetzung des Farbenunterscheidungsvermögens nachzuweisen, daß indessen die verhältnismäßig häufige Farbenschwäche geringeren Grades damit nicht sicher erkannt wird. Farbenschwäche geringeren Grades sei durch die Stilllingschen Tafeln, sowie durch die von Cohn herausgegebenen Flor-Kontrastproben zu ermitteln. Diese Beobachtungen erschienen Dr. Kimmle deshalb beachtenswert, weil er annimmt, daß bei allen denjenigen Bahnbeamten, welche ihre dienstlichen Maßnahmen von dem Erkennen farbiger Signale auf große Entfernungen abhängig machen müssen, eine schärfere Prüfung, als die Holmgreensche Methode sie ermöglicht,

Feuilleton.

Kaiser Wilhelm und die Kieler Woche.

Von Franz Eissenhardt.

Nachdruck verboten.

Hohenzollern ist auf die See gegangen! In allen Meeren der Welt haben die Standarten des Kaiserhauses vom Topp stolzer Schiffe geweht. Die Kaiserstandarte flatterte im ganzen Mittelmeere und am Nordkap, in englischen und russischen Gewässern, die Prinzenstandarte im äußersten Osten Asiens wie in Amerika; dem Beispiele Kaiser Wilhelms sind die Mitglieder seiner Familie gefolgt und auf das Wasser gegangen. In der Kieler Woche werden die Farben der Kaiserin, der Prinzen Heinrich und Adalbert neben der kaiserlichen Rennflagge vom Topp der Masten eigener Rennjachten wehen.

Der Kaiser ist der eifrigste Förderer, ja man kann sagen der Begründer des deutschen Segelsports, wie er heute dasteht und in der Kieler Woche alljährlich seinen Höhepunkt erreicht. Ihr voraus geht die Kurhavener Wettfahrt, zu welcher sich die Jachten der Binnländer nebst denen der Ostsee gesammelt haben, während die von England ihre Ueberfahrt zugleich zu einer Wettfahrt zwischen Dover-Helgoland, 835 Seemeilen, machten. Gewöhnlich ist Kaiser Wilhelm zugegen und speist mit den Jachtbesitzern zu Abend. Am nächsten Tage geht es durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, der für diesen Tag dem sonstigen Verkehr gesperrt ist, in langen Schleppzügen nach Kiel, voran die stolze Kaiserjacht „Hohenzollern", und die Kieler Woche beginnt mit ihren acht Tage währenden Fahrten. Dann geht der Kaiser auf der „Hohenzollern" nach Norwegen, ein Teil der Jachten nach Hause, ein anderer nach Travemünde zum Endrennen des Jahres, und im Ratskeller der Freien und Hansestadt Lübeck wird Schluß der Saison gemacht. In diesem Jahre ist in das Programm noch eine Nummer eingeschoben: Für den 27. Juni wurde der Stapellauf des Panzerkreuzers „Ersatz Kaiser" auf der kaiserlichen Werft Kiel befohlen.

Kaiser Wilhelm war als Prinz ein eifriger Anhänger des Segelsports. Er fand als ein ihm geeignetes Fahrzeug die Fregatte „Royal Luise", die an der Glienicker Brücke bei Potsdam im Jungfernsee verankert ist. Dieses historische, aus Mahagoniholz zu Woolwich gebaute Fahrzeug in Form einer Fregatte ist ein Geschenk König Georgs III. von England an des Kaisers Urgroßvater, König Friedrich Wilhelm III., und traf am 22. Juni 1830 in Potsdam ein. Sie wurde nach langer Ruhe wieder in Benutzung genommen, jedoch hatten die kaiserlichen Prinzen auch bereits während ihres Aufenthaltes auf Fehr sportliches Segeln auf der zu Hamburg stationierten Jacht „Welle" kennen und schätzen gelernt.

Als erste große Sportjacht kaufte Kaiser Wilhelm den „Meteor I", den jetzigen „Komet", eine schottische, stählerne Jacht, die unter dem Namen „Tristle" heiß um den Amerika-Pokal, wenn auch erfolglos, gekämpft hatte. Nach einigen Jahren aber erschien „Meteor II", jetzt „Orion", in England gebaut, und er erwies sich einige Jahre hindurch als die schnellste einmastige Jacht der Welt. Dann wurde „Meteor III", eine Kutterjacht, auf der Werft von Townsend and Downey 1902 nach Plänen von Cary Smith and Barbey für kaiserliche Rechnung gebaut, und Prinz Heinrich ging über den Ozean, um ihrer Taufe beizuwohnen, die durch Miß Alice Roosevelt erfolgte, jedoch steht noch nicht fest, mit welcher feinsten Sorte Champagner, denn zwei Firmen prozessieren bis auf den heutigen Tag um die Ehre, die berühmte Flasche geliefert zu haben. „Meteor III" ist wohl das schönste Sportsegelfahrzeug, das existiert, aber wohl auch das teuerste, und schwerlich dürfte Amerika der weitere Lieferant für Kaiser Wilhelm werden. Außer diesen Hauptjachten aber hat der Kaiser noch eine Anzahl weiterer angekauft. Zwei sind auf den Namen „Samoa" getauft, und alle drei in Deutschland, auf der Werft von Max Oertz in Hamburg, gebaut. „Samoa I" kam als kaiserliches Geschenk an das Marine-Offizierkorps zu Kiel, „Samoa II" an das Offizierkorps des 1. Garde-Regiments zu Potsdam, in welchem die Prinzen ihre militärische Erziehung genießen, während „Samoa III" Prinz Adalbert erhalten hat. Ferner kaufte Kaiser Wilhelm die in Amerika gebaute „Niagara", welche unter dem Namen „Uncle Sam" im Vorjahre am Start zu Kiel erschien und sich den Kaiserpreis in der Sonderklasse holte.

Die Jacht der Kaiserin ist die schöne Kutterjacht „Iduna", ebenfalls aus Amerika stammend und nach Plänen derselben Konstrukteure erbaut, wie „Meteor", jedoch schon 1887 unter dem Namen Pampa abgelaufen. Sie erschien in Kiel zur Kieler Woche, wurde angekauft und mag wohl manches dazu beigetragen haben, den „Meteor III" zu bestellen. — Prinz Heinrichs Rennjacht ist die „Gudruda", gebaut 1902 auf der Herreshoff-Werft zu Bristol, Vereinigte Staaten, die früher unter dem Namen „Wenonah" in Schottland segelte und 1904 angekauft wurde, auch die Kutterjacht „Espérance" ist eine Jacht der Prinzen, ebenso „Irene". Die kaiserliche Marine verfügt außer über den schon genannten „Komet", „Orion" und „Samoa I", noch über die Segeljachten „Hertha", „Liebe", „Lux" und „Wille".

Ein Herrscher, der dem Seewesen so hervorragendes Interesse entgegenbringt wie Kaiser Wilhelm, begnügt sich natürlich nicht mit Segeljachten. Bei seinem Regierungsantritt fand er als Kaiserjacht den Raddampfer „Hohenzollern", den jetzigen „Kaiseradler", in den Beständen der Flotte vor, welchen Kaiser Friedrich III. niemals, Kaiser Wilhelm I. nur einmal gelegentlich eines Zusammentreffens mit Zar Alexander III. auf der Reede von Danzig 1883 betreten hatten. Der junge Kaiser nahm das Schiff sofort in Gebrauch für Reisen und Manöversegeln, doch erwies sich bald, daß der gute, eiserne Raddampfer nicht den Anforderungen entsprach, die man an eine schnelle Reise- und namentlich Flottenjacht stellen darf, und so wurde die neue „Hohenzollern" unter der Bezeichnung „Kommando Kutter X" beim Stettiner Vulkan in Bau gegeben. Auf der „Hohenzollern", die im Gegensatz zu der neuen britischen flügellahmen Königsjacht „Victoria and Albert", die bereits 12 Millionen Mark Bau- und Umbaukosten verschlungen hat, ein Musterwerk der Schiffsbautechnik ist, hat denn der Kaiser alle seine weiten und zahlreichen Reisen gemacht, sie ist auch gelegentlich des Besuchs des Prinzen Heinrich in Amerika über den Atlantischen Ozean gegangen, obwohl sie für solche Touren keineswegs gebaut ist. Auch „Kaiseradler" findet noch Verwendung. So trug er bei Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals 1895 die deutschen Fürsten durch den Kanal, der „Hohenzollern" im Kielwasser folgend, und 1902 bis 1903 war er für den Kronprinzen und Prinz Eitel Friedrich im Mittelmeer in Bereitschaft gehalten. Kaiserin Friedrich wurde er für ihre Reisen nach Griechenland angeboten, doch zog sie als „Princess royal" von Großbritannien und Irland vor, sich einen Privatdampfer zu mieten oder sich der der britischen Mittelmeerflotte angehörigen Jacht „Surprise" zu bedienen.

Die Zahl der Wasserfahrzeuge des Kaisers ist damit noch nicht erschöpft. Da ist noch das Dampfboot „Hulda" vorhanden, das namentlich für die Kieler Woche gebaut wurde und 14 Seemeilen laufen kann, dann die Dampfpinasse der „Hohenzollern", ein Geschenk der Königin Viktoria an ihren Enkel, und endlich das Standartenboot mit 14, die Gig mit 7 Rudern. Alle diese Fahrzeuge werden von Seeoffizieren gesteuert mit Ausnahme der Gig, die der Kaiser selbst leitet. — Endlich sei noch des ständigen treuen Reisebegleiters der „Hohenzollern", des „Steipner", gedacht. Eigentlich Torpedoboot, hat es einen Aufbau, einige Verzierungen und den blendend weißen Anstrich der großen Kaiserjachten erhalten und trägt in sausender Fahrt die Post wie auch Personen von und auf die „Hohenzollern".

Es dürfte nun interessieren, der Frage näher zu treten, ob denn der Kaiser der erste Hohenzollerherrscher in Brandenburg-Preußen ist, welcher sich dem Wassersport zugewandt hat und Jachten beschaffen ließ. Das ist keineswegs der Fall, wenngleich eine so starke Anziehung das Meer noch niemals auf einen Fürsten dieser Familie auch nur annähernd ausgeübt hat. Der erste Monarch, der eine Jacht besaß, war der große Kurfürst und zwar lange, bevor er den Holländer Benjamin Raule gesehen hatte, den man in neuester Zeit, trotz aller Gegenbeweise, immer wieder als den Gründer der kurbrandenburgischen Marine hinzustellen beliebt. „Die Churfürstliche Leib-Jagd" erscheint bereits 1656 im Geschwader des Obersten von Hille, das Pillau als Station hatte und sich tapfer mit den Schweden herumschlug. Die Raules treten erst seit 1675 hervor, und zwar war der „Admiral" nicht Benjamin, sondern Jakob Raule; Benjamin war Kaufmann, Jakob saß noch lange Zeit, nachdem Benjamin schon zu Ehren gelangt war — in Schuldhaft. Die „Churfürstliche Leib-Jagd" führte 10 metallene Kanonen und 4 Flaggen, außerdem eine blaue mit seidenen Fransen für die Schaluppe. Der Große Kurfürst hat sie 1662 benutzt, um über das Haff nach Pillau zu fahren, aber bereits 1657 hatte sie eine Fahrt im Geschwaderverband nach Kolberg gemacht und, von dort allein fahrend, den dänischen außerordentlichen Gesandten nach Kopenhagen gebracht. — Die Seemacht des Großen Kurfürsten verfiel bald, Friedrich der Große wollte sie wieder errichten durch Gründung der Indisch-Chinesischen Handelsgesellschaft zu Emden 1750 und fuhr selbst 1750 und 1755 dorthin. Die Gesellschaft kam auch schnell zu hoher Blüte, als aber der siebenjährige Krieg ausbrach, wurde sie aufgelöst. Im Jahre 1755 unternahm der König eine Fahrt von Emden aus über den Dollart nach Holland zu, die ihn fast bis Delfzyl brachte. Man hatte zu dieser Seefahrt, der ersten, die ein Hohenzoller in der Nordsee gemacht hat, ein eigenes Boot gebaut, eine Schaluppe mit reicher Bemalung, großem Baldachin und Polstersitzen, von acht weiß-schwarz gekleideten Matrosen gerudert und von einem Schiffsleutnant der Kompagnie gesteuert. Nach der Rückkehr fand feierlicher Stapellauf eines Schiffes auf der Emdener Konsagniewerft statt, dem der König den Namen „Prinz Ferdinand" erteilte — selber getauft aber hat er es nicht, sondern nur mit Anfrage des Direktors Teegel, wie das Schiff heißen solle, den Herzog Ferdinand von Braunschweig erblickend, gesagt: „Nenne ers „prince Ferdinand"."

Nach dem siebenjährigen Kriege galt es, die schweren Wunden zu heilen, der König war schnell gealtert und dachte nicht an überseeische Unternehmungen und Wassersport, ebensowenig wie sein Nachfolger Friedrich Wilhelm II., und unter Friedrich Wilhelm III. brach die Katastrophe von Jena-Auerstädt herein. Aber im Jahre 1814 schenkte König Georg III. von England dem Könige eine Miniatur-Fregatte für die Havelseen, die „Royal Adelaide", und als die wegen Mangels an Aufsicht schnell verfault war, 1830 eine zweite, die schon erwähnte „Royal Luise". Für die mußte man schon besser sorgen, und so genehmigte der König die Anlage eines kleinen Hafens am Jungfernsee bei Potsdam, war aber entsetzt, als man ihm die Kostenrechnung von 27 000 Thalern vorlegte. Sie liegt, allen Besuchern Potsdams wohlbekannt, an der alten Ankerstelle an der Glienicker Brücke vor Anker, schmuck vom Kiel bis zum Topp. Friedrich Wilhelm IV. besaß auch noch keine Seejacht. Von seinen Seefahrten ist eine bekannt, die er am 13. Juni 1834 als Kronprinz mit seiner Gemahlin in einem Boot von 24 Rudern von Neufahrwasser, dem Hafen Danzigs, nach Zoppot durch die Danziger Bucht unternahm. Als aber die Flotte Preußens erstand, wurde auch eine Königsjacht beschafft, es war die „Grille", 1857 bei Normand, Bordeaux, abgelaufen und noch heute als Instruktionsfahrzeug für Offiziere im Dienst, als dann am 18. Januar 1871 zu Versailles das neue Deutsche Reich erstanden war, wurde für den ersten Deutschen Kaiser die erste „Hohenzollern" zu Kiel erbaut, welche Kaiser Wilhelm II. bei seinem Regierungsantritt vorfand.

SLUB
Wir führen Wissen.