

Signatur: *H. p. Prinz Heinrich*Datum: *3. Mai* 1915**The Times (London)**Nr. *40,844* vom *3. Mai* 1915**RUMOURS ABOUT PRINCE HENRY.**

It appears that rumours regarding the position of the Kaiser's brother, Prince Henry of Prussia, have assumed such dimensions in Germany that it has been decided to give some public reply. The following letter, signed by Prince Henry himself and dated from Kiel on April 22, has been published in an obscure newspaper at Chemnitz:—

In reply to your letter of April 15, which only reached me to-day on my return from a tour of inspection in Flanders, I beg to inform you that I have occupied ever since the order for mobilization until the present day the post appointed for me by my supreme War Lord, and that all rumours which run counter to this fact are based upon invention.

The post occupied by Prince Henry at the outbreak of war was that of Inspector-General of the Navy, and the "rumours" presumably refer to his naval inactivity. As Prince Henry's movements in the interior of Germany have been repeatedly chronicled of late in the German Press, the German Press Bureau must have some complicated reasons of its own for issuing the following ridiculous explanation of Prince Henry's letter:—

In consequence of the journey which Prince Henry of Prussia made to England at the end of July, 1914, all sorts of foolish rumours arose to the effect that the Prince is not in Germany.

Kölnische Volkszeitung

Nr. *178*

**** Die Flucht des Prinzen Heinrich aus Kiel.**
Freundlichem Entgegenkommen verdanken wir die Einsicht in zwei Briefe, die Prinz Heinrich von Preußen an einen Freund gerichtet hat. Der Prinz schreibt am 26. Nov. 1918: „Wir hatten nur das Allernotwendigste mit und gelangten auch ohne Schwierigkeiten bis über die unbewachte Levensauer Hochbrücke. Als wir dann am Ende der abfallenden Rechtskurve mit gesetzten Lichtern an das Gasthaus kamen, welches vor dem Eisenbahntunnelübergang liegt, erkannte ich ein Lastauto mit der Fahrtrichtung nach Eckernförde, um welches etliche Menschen bemüht waren. Gleichzeitig wurde ich von einer Horde von bewaffneten Matrosen, Soldaten und Zivilisten, etwa 20 an der Zahl, unter vielem Geschrei zum Halten gezwungen und mir bedeutet, ich müsse mit den Insassen aussteigen, da das Lastauto defekt sei und man unser Auto zum „Proviantholen“ bedürfe. Unter vorgehaltenen Waffen wurde uns mit Taschenlampen ins Gesicht geleuchtet, wir wurden erkannt, befragt, wohin wir wollten und ob wir Waffen bei uns hätten. Letzteres konnte ich mit gutem Gewissen verneinen, da ich in vollster Überlegung meinen Browning zurückgelassen hatte, um nicht in die Lage zu kommen, von einer Waffe Gebrauch machen zu müssen. Als Ziel gab ich Eckernförde an, worauf zwei Beurlaubte baten, nach dorthin mitgenommen zu werden, was ihnen bereitwilligst zugestanden wurde, falls sie (wegen Platzmangels) auf den Trittbrettern stehen wollten. Sie waren beide in Eckernförde verheiratet, machten einen vertrauenerweckenden Eindruck und hatten offenbar mit dem anderen Pack nichts zu tun... Nachdem ich die Umstehenden noch ermahnt hatte, ihre Füße zurückzuziehen, um nicht überfahren zu werden, schaltete ich den ersten Gang ein, dann gleich den zweiten. Ich war eben am Tunnel links an dem Lastauto vorüber, als ich einen Knall hörte und rechts vorn einen Spritzer sah, gleich darauf dasselbe links hinten. Ich war in dem Glauben, die Pneumatiks wären geplatzt und war im Begriff, die Fahrt zu vermindern, als mir Eicke und Waldemar zuriefen: „Äußerste Kraft, die Kerle schießen.“ Und so war es — ein heftiges Schützenfeuer setzte ein, dem die Insassen tatsächlich wie durch ein Wunder entkamen. Das Trefferbild am nächsten Morgen wies sechs Treffer in der Karosserie auf, die so glücklich saßen, daß niemand von uns erheblich verletzt wurde, wobei es sich allerdings um Fingerbreiten handelte. Die beiden Urlauber waren von den Trittbrettern verschwunden. Der rechts neben mir stehende, wie sich nächsten Tages herausstellte, war durch einen Lungenschuß getötet worden, der andere links neben Waldemar stehende, ein Obermatrose Schubert, war abgesprungen und hatte unter dem Ruf „Schweinebande“ in einem Graben Deckung gesucht. Schubert kam wohlbehalten gegen 11 Uhr nachts in Eckernförde an und sagte sofort über den Hergang aus. Seine Aussage war deshalb auch später vor Gericht wertvoll, weil unsere „Freunde“ sofort nach Kiel gegangen waren, um den Vorfall zu melden, und zwar dahingehend, daß ich einen Mann erschossen hätte! Sie sollen dies sogar beschworen haben! Ein sauberes Pack! Bis heute ist m. W. noch keiner von den Kerlen gefaßt oder bestraft worden...“

07465 0003 000

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Prinz Heinrich v. Pr.

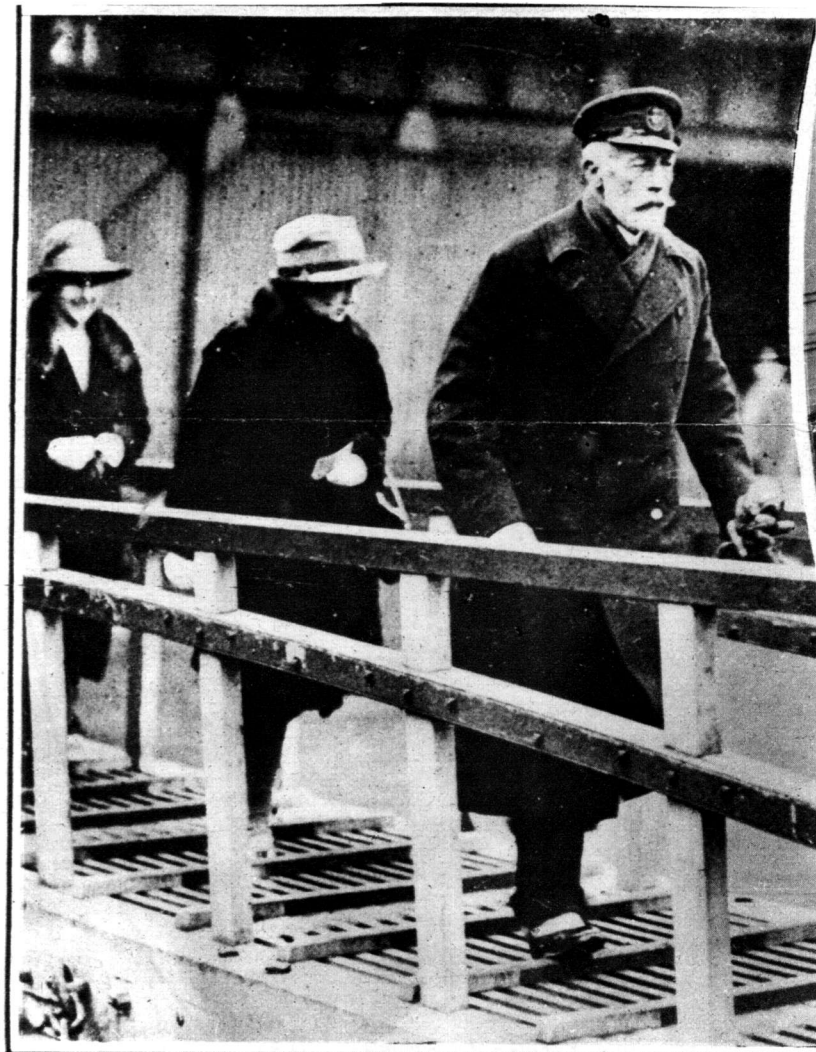
Signatur

P

Datum 20. Nov. 1926 192

New York Evening Post (New York)

Nr.



EX-KAISER'S BROTHER VISITS CUBA. Prince Henry of Prussia
alighting from the Rio Bravo on its arrival in Havana.

Henry Miller

07465 0004 000

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Prinz Heinrich v. Preußen

Signatur

Datum 25. Nov. 1926 192

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 877.

Prinz Heinrich von Preußen in Mexiko.

Mexiko, 24. Novbr. (Wolff.) (Meldung der Agentur Duems.)
Prinz Heinrich von Preußen ist hier unter großem Andrang der Bevölkerung herzlich empfangen worden. Der Prinz äußerte, er nehme den ihm bereiteten enthusiastischen Empfang nicht für sich, sondern für Deutschland an, das die herzlichen Gefühle des ritterlichen mexikanischen Volkes aufrichtig erwidere. Er betonte, daß er die Reise als einfacher Privatmann und Weltreisender mache und auch nicht anders behandelt werden möchte.

Deutsche Tageszeitung (Berlin)

Nr. 182.

**50jähriges Dienstjubiläum des
Prinzen Heinrich von Preußen.**

50 Jahre sind verflossen, seitdem am 20. April des Jahres 1877 der damals noch nicht 15jährige Bruder des nachmaligen Kaisers Wilhelm II. die Planken des Kadettenschulsschiffes „Niobe“ betrat. Sein Vater, Kronprinz Friedrich Wilhelm, sprach bei der Einstellung in die 1877-Crew, die sogenannte „Prinzen-Crew“, von der heute noch 4 Admirale, 1 Vize- und 4 Konteradmirale neben anderen Stabsoffizieren am Leben sind, die Worte: „Ich übergebe meinen Sohn der jungen, sich noch entwickelnden Marine mit dem Vertrauen, daß derselbe zu ihrer Förderung beitragen und den Ruhm, den die Armee stets erworben, wenn die Forderung an ihn heranträte, auch auf die Marine übertragen wird.“ — Als dann der Prinz nach der ersten seemannischen Ausbildung, die er genau so wie alle anderen Kadetten durchmachen mußte, an Bord des Seefadettenschulsschiffes „Prinz Adalbert“ an einer zweijährigen Weltumsegelung teilnahm, hatte der Kaiserentel all den schweren Dienst mitzumachen, der sich auf großer Fahrt bei einer fast nur unter Segel fahrenden Fregatte von selbst ergibt. Doch der Prinz hielt durch, und das freie Meer stärkte Geist und Körper, erweiterte seinen Gesichtskreis und übte eine gewaltige, erzieherische Macht auf ihn aus. Brachte ihn außerdem seinen Kameraden näher und verschaffte ihm durch das enge und beschränkte Bordleben eine Menschenkenntnis, wie sie ein Prinz sonst nicht zu erringen vermag. Infolge der günstigen Verknüpfung aller dieser Umstände bildete sich denn auch eine Persönlichkeit, wurde ein Mann, der, gestählt in mancherlei Gefahr, stets das vertrat, was er als richtig erkannt hatte, wurde ein wahrer Führer, auf den die Marine sich verlassen konnte, als er im Weltkrieg die Führung der Ostseestreitkräfte übernahm und auch hierin nur Bestes leistete.

Die Berufslaufbahn des Prinz-Admirals ist kurz folgende:

Nach der Rückkehr von seiner Weltumsegelung und daran anschließender Ablegung der Seeoffizier-Berufsprüfung wurde der Prinz von 1882 bis 1884 Wachoffizier auf der Kreuzerkorvette „Olga“, die damals in Westindien und Südamerika kreuzte. 1885 als Kapitänleutnant auf die Kreuzerkorvette „Stein“ versetzt, tat er auf dieser Dienst als Artillerieoffizier und wurde sodann im Jahre 1886 Erster Offizier auf dem Panzerschiff „Oldenburg“. Mit dem folgenden Jahre trat er dem damaligen Korvettenkapitän Tirpitz näher insofern, als er diesem, der eine Torpedoflottille führte, als Divisions-Kommandeur unterstellt wurde. Zum Korvetten-Kapitän befördert, wurde Prinz Heinrich im Jahre 1888 Kommandant der Yacht „Hohenzollern“ und führte auf dieser seinen kaiserlichen Bruder nach dessen Thronbesteigung zum Antrittsbefuch nach Petersburg. Noch nicht 28 Jahre alt, erhält er darauf als Kapitän zur See das Kommando des damals modernsten Kreuzers „Prinzeß Irene“ und im Anschluß daran nach einigen Landkommandos die Panzerschiffe „Beowulf“, „Sachsen“ und „Wörth“. Im Jahre 1897 Zweiter Admiral des Manövergeschwaders, geht er im selben Jahre auf der „Deutsch-

land“ nach Ostasien, wird auch dort Zweiter Admiral des Ostasien-Geschwaders, bestätigt sich stark bei der Gründung der Kolonie Kiautschou und übernimmt das Geschwader bis zum Jahre 1900. Von 1901 bis 1904 ist der Prinz Chef des Ersten Geschwaders der heimischen Schlachtflotte, darauf Chef der Marinestation der Ostsee, um im Anschluß daran bis zum Jahre 1909 das Kommando der Hochseeflotte zu übernehmen — eine Laufbahn also, angefüllt mit ehrenvollen, aber aufreibenden Dienststellungen, die ernste Arbeit und hohe Verantwortung bedingten.

Nach seiner und vieler Kameraden Ansicht zu früh, teilte er das Schicksal vieler schnell beförderter Prinzen — ein Gebrauch, dem er persönlich stets entgegengetreten war, ohne jedoch dadurch etwa Besserung zu erzielen — aus Anzennitätsgründen mußte auch er „gehen“ — wurde Generalinspekteur der Marine, damit aber als langjähriger Frontoffizier gewissermaßen zum Nichtstun verurteilt — eine Erkenntnis, die für den tatkräftigen Mann überaus schmerzhaft war. —

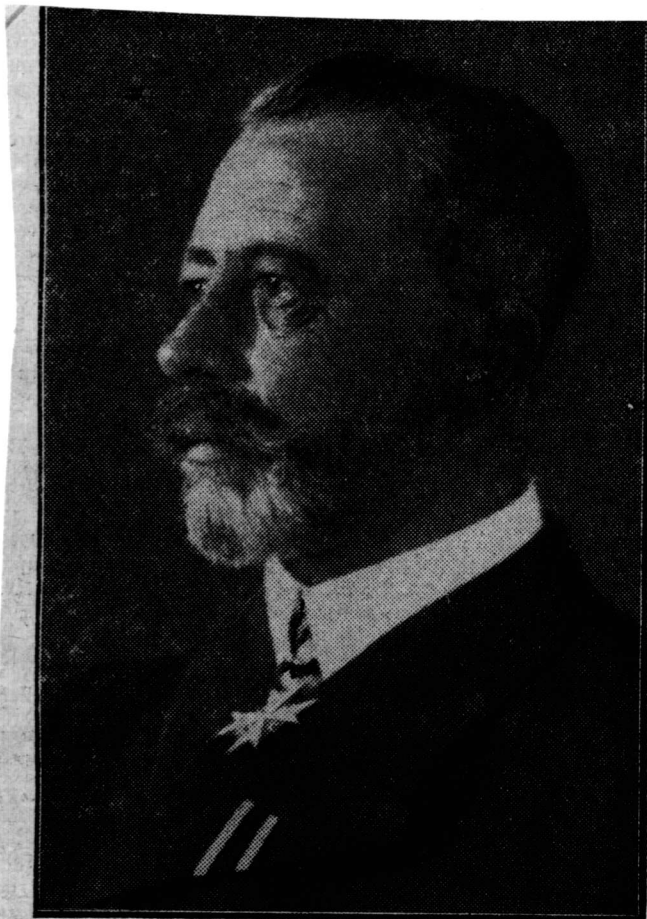
Ziehen wir das Fazit der Laufbahn des Prinzen, so lautet das Urteil: Er war ein Seemann vom Scheitel bis zur Sohle — Kühn und sicher war die Art, mit der er jeglichen Dienst tat und die ihm anvertrauten Schiffe befehligte — seine Zusammenarbeit mit gleichgestellten Kameraden, seinen Stäben und Untergebenen waren geradezu vorbildlich.

Auch im Kriege bewies er diese Talente — denn seine Ostseekriegsführung bestätigte das, was er im Frieden geleistet und versprochen. Die Ostsee war zwar nur ein Nebenkriegsschauplatz, doch blieb sie stets von hoher Bedeutung für die Gesamtkriegsführung, denn — verlor Deutschland hier die Seeherrschaft — so war auch die weitere Kriegsführung verloren, da damit die Zuführung der für die Kriegsindustrie so bitter nötigen Eisenerze aus Schweden aufgehört hätte. Außerdem mußte die russisch-baltische Flotte in Schach gehalten werden. Vorsicht, kühnes Abwägen bei plötzlichem Zupacken waren also am Platze. All dies richtig erkannt und all diese Aufgaben, nicht zuletzt die Befreiung des schwerbedrängten Finnland, siegreich durchgeführt zu haben, sind sicher Taten eines Mannes, der wußte, was er wollte, und der zweifellos „zur Förderung des Ruhmes der Marine beigetragen hat“, wie ihm einst bei der Einstellung sein Vater ans Herz gelegt.

Des Prinzen Name, der auch jetzt noch im Alter von 65 Jahren sich eifrig sportlich betätigt, der ferner noch im hohen Mannesalter seine Flugzeugführerprüfung abgelegt hat, eine Leistung, die sicher auch nicht zu unterschätzen ist, wird in der Geschichte der deutschen Flotte unvergessen sein und weiter leben — Prinz Heinrich war ein Seemann von reinsten Pflichtauffassung und erfüllt von hohen Idealen für seinen Beruf, und er war auch ein Seemann in dem Sinne, daß er durch seine Biederkeit und Leutseligkeit ohne jede Pose sich die Herzen aller zu erobern verstand — der deshalb aber auch allerwegen geliebt und geachtet wurde. Sn.

Hamburger Nachrichten

Nr. 181.

**Prinz Heinrich von Preußen**

begeht heute den Tag, an dem er vor 50 Jahren zum aktiven Dienst in die Marine eingetreten ist, der er im ganzen 41 Jahre angehört hat, — Januar 1918 schied er aus ihr, als der Posten des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte aufgehoben wurde. Von den 36 Kadetten, die zugleich mit ihm in die Marine eintraten, leben noch 15, darunter die aus dem Weltkriege bekannten Admirale Dietz, Bachmann, Gerdes, v. Krosigk, sie werden sich am 21. April beim Prinzen Heinrich zu einer schlichten Feier versammeln und der stolzen, ruhmreichen Zeit im Dienst der unbefiegten Kaiserlichen Marine gedenken.

Prinz Heinrich war noch nicht 15 Jahre alt, als er in die Marine eintrat. Er war das erste Mitglied des Königshaus, das nach dem Tode des Prinzen Adalbert von Preußen, 1873, sich für den Dienst in der Marine entschied,

und hat wie jeder andere alle Stufen der Laufbahn durchmachen müssen. Nach der ersten Ausbildungsfahrt auf dem Schulschiff Niobe und der Weltumsegelung in den Jahren 1878 bis 1880 auf dem Schulschiffe Prinz Adalbert machte er die erste Seeoffizierprüfung, der Ende 1881 die zweite und Beförderung zum Oberleutnant z. S. folgten. Abermals ein anderthalbjähriges Bordkommando im Ausland, Besuch der Marineakademie und wieder Bordkommandos, dann kurze Dienstleistung bei der Admiralität, als sein kranker Vater 99 Tage Kaiser war. In diese Zeit fällt auch die Vermählung des Prinzen mit der Prinzessin Irene von Hessen. Im September 1895 wurde der Prinz Konteradmiral. Kaum hatte er im Herbst 1897 den Posten als Inspekteur der ersten Marine-Inspektion angetreten, als er in Verbindung mit der Rachtung Kiautschou nach Ostasien gesandt wurde, um das Kommando des Ostasiatischen Kreuzergeischwaders zu übernehmen, das er bis zum Frühjahr 1899 behalten hat. Nach der Rückkehr in die Heimat führte er ein Geschwader der Schlachtflotte, war dann drei Jahre Chef der Marinestation der Ostsee und vom 27. September 1906 bis Ende September 1909 Chef der aktiven Schlachtflotte. Der 4. September 1909 brachte ihm den Charakter als Großadmiral und der 1. Oktober desselben Jahres den Posten als Generalinspekteur der Marine. Das war er noch, als der Weltkrieg ausbrach; da für ihn nach den Mobilmachungsbestimmungen zunächst keine aktive Stellung vorgesehen war, erhielt er bald darauf den Posten als Oberbefehlshaber der Streitkräfte in der Ostsee, mit denen er wiederholt persönlich hinausfuhr, und die es schnell erreichten, daß feindliche Schiffe in der Ostsee den deutschen Handel mit den nordischen Ländern nicht stören konnten. Als Folge der Besetzung des Baltikums und der deutschen Hilfe in Finnland war das Oberkommando der Ostseestreitkräfte überflüssig geworden, seine Dienstbefugnisse gingen auf den Chef der Marinestation der Ostsee über, und der Prinz trat zurück, schied damit aus dem aktiven Dienst der Flotte.

Seit dem Umsturz wohnt der Prinz auf seinem Gute Gemmelmark bei Eckernförde und widmet nach wie vor sein lebhaftes Interesse allen Fragen, die mit der See zusammenhängen, ganz besonders dem Segel- und Motorsport, der Fliegerei, an denen er sich auch noch aktiv beteiligt trotz seinen 65 Jahren. Auch das ist Dienst am Vaterlande, den der Prinz in seiner langen aktiven Dienstzeit vorbildlich geleistet hat.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 181

**Prinz Heinrich
von Preußen****Zum 50jährigen Marine-Dienstjubiläum.**

Die Erziehung des Prinzen Heinrich, geleitet von Ginzpeter, stand unter dem Motto: „Dienen, entsagen, Pflichterfüllung.“

Als Zukunftsberuf war die Seeoffizierslaufbahn von vornherein in Aussicht genommen. Altpreußischen Traditionen folgend lernte er das Buchbinderhandwerk. Die Ginzpetersche Erziehung machte ihn auch mit technischen Betrieben und sozialen Fragen bekannt und stärkte die Vorliebe des Prinzen für angewandte Technik. Der Maler Salzmann förderte die malerischen Talente. Durch fleißiges Rudern und Segeln auf der Havel, gemeinsam mit seinem älteren Bruder, wurde der Prinz frühzeitig auf den Seemannsberuf vorbereitet. Den, an seinem 10. Geburtstag zum Offizier ernannten zukünftigen Admiral, damals gerade in Wyl auf Föhr, salutierte zum erstenmal das dorthin entsandte Kanonenboot „Blitz“. Auf ihm und auf der „Grille“ wurde er schon als Knabe mit der Praxis der Seefahrt vertraut gemacht. Am 20. April 1877 schiffte er sich, noch nicht ganz 15 Jahre alt, zur Berufsausbildung auf der „Niobe“ ein. Sein Bruder, der ihn, wie auch sein Vater, begleitete, hat in seinem Buch „Aus meinem Leben“ diesen Tag und die erste Nacht in der Kängematte geschildert. An die „Niobe“-Reise schloß sich Oktober 1878 die Weltumsegelung auf „Prinz Adalbert“ an. Ein hastender und mit Entrüstung vermerkter Eindruck auf dieser Reise war, daß die Auslandsdeutschen in Ostasien eine deutsche Flotte für überflüssig erklärten, weil ja England sie schütze. Bismarck bemerkte dazu: „Dies undenteutsche Wesen muß aufhören!“ 1882/84 machte der Prinz als Wachoffizier auf der „Olga“ seine dritte Auslandsreise nach Westindien und Südamerika. 1885 wurde er zum Kapitanleutnant befördert und tat Dienst als Artillerieoffizier. 1887 führte er die Torpedobootsdivision, die den Prinzen

Wilhelm zum 50jährigen Regierungsjubiläum der Königin Victoria nach England begleitete. Das schneidige Fahren der Division erregte damals die Bewunderung der Engländer. 1887 wurde der Prinz zum Korvettenkapitän, 1889 zum Kapitän zur See, 1895 zum Kontradmiraal, 1901 zum Admiral und 1909 zum Großadmiral befördert.

Schon in jungen Jahren Kommandant, befehligte er die Schiffe „Hohenzollern“, „Frene“, „Beowulf“, „Sachsen“ und „Wörth“. In allen Kommandantenstellungen zeichnete er sich durch sichere und schneidige Manöver seiner Schiffe aus. 1897 wurde er zweiter Admiral des Manövergeschwaders und ging dann auf seinem Flaggschiff „Deutschland“ nach Ostasien, wo er zuerst als zweiter Admiral und dann als Geschwaderchef des Kreuzergeschwaders während der chinesischen Wirren verwendet wurde. Die „Tagebücher“ der Frau v. Seyditz schildern anschaulich den Empfang, der dem Prinzen von der Kaiserin-Mutter und dem Kaiser in Peking bereitet wurde und das deutsche Ansehen in China sehr hob. 1901 bis 1904 war er Chef des ersten Geschwaders und dann Chef der Marinestation der Ostsee. 1906 bis 1909 führte der Prinz die Hochseeflotte und wurde dann zum Generalinspekteur der Marine ernannt. Als der Weltkrieg ausbrach, wurde ihm auf seine Bitte um Verwendung an der Front die Stellung als Befehlshaber der Ostseestreitkräfte übertragen. Mit sehr schwachen Kräften hat er es glänzend verstanden, die russische Flotte dauernd in Schach zu halten, die Ostsee von den dort eingedrungenen englischen U-Booten zu reinigen und die Handelsblockade Rußlands durchzuführen. Die Ostseekriegsführung zeichnete sich durch Wagemut und Tatendrang aus. Daß ihm ganz große Aufgaben im Kriege nicht gestellt werden konnten, hat der Prinz schmerzlich bedauert.

Prinz Heinrich ist immer in erster Linie praktischer Seemann gewesen. Sein ausgesprochenes Talent für den Seemannsberuf

Menden

ließ ihn auch den Segelssport in hervorragender Weise fördern. Er gilt auch heute noch als einer der kühnsten und geschicktesten Segler. Als Geschwader- und Flottenchef zeichnete er sich durch guten Blick für taktische Situationen und raschen Entschluß aus. Das Zusammenarbeiten mit seinen Stäben war vorbildlich harmonisch. Jede Verantwortung lag ihm fern. Seinen Untergebenen war er ein wohlwollender Vorgesetzter, den ihm Näherstehenden ein treuer Kamerad und Freund. Die mit seinen hohen Stellungen verbundenen, oft großen repräsentativen Pflichten schätzte er nicht sehr. Aber als Vertreter der Marine oder in sonstiger amtlicher Eigenschaft wirkte sein sicheres Auftreten, seine hohe seemannisch straffe Gestalt und sein fester Blick immer sehr repräsentativ. Die mit ihm seit 1888 vermählte Prinzessin Irene stand ihm bei allen repräsentativen und sozialen Aufgaben treu zur Seite.

An dem Aufbau der alten deutschen Flotte, ihrer Ausbildung zu Kampf und Sieg, hat der Prinz hervorragenden Anteil gehabt. Politisch hat er sich immer zurückgehalten und dem Organisationstalent des Großadmirals v. Tirpitz fast bedingungslos vertraut. Sein Verhältnis zu seinem kaiserlichen Bruder war das denkbar beste. Wo nötig, hat er sich stets untergeordnet, ohne auf eigene Ansichten zu verzichten. Der Handelschiffahrt und den sonstigen Seeinteressen Deutschlands hat er größte Aufmerksamkeit gewidmet. Die alte deutsche Marine hat den Prinzen Heinrich von Preußen viel zu danken. Sie grüßt den Großadmiral, der als rüstiger, sportgestählter Fünfundsechziger heute seinen Ehrentag begeht, in Ehrfurcht und Dankbarkeit. Vizeadmiral a. D. Hollweg.

0 7 4 6 5 6008

0 0 0

Hamburgisches
Welt - Wirtschafts - Archiv

Prinz Heinrich

Signatur

Datum 25. April 1927 192

Hamburger Nachrichten

No. 190.
Nr.

50jähriges Dienstjubiläum des Prinzen Heinrich.



Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen
im Kreise seiner Crew-Kameraden, mit denen er am 20. April 1927 in Kiel sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum gefeiert hat.
phot. W. Schäfer.

07465 0009 000

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-ArchivPrinz von Preussen, Heinrich
P

Signatur

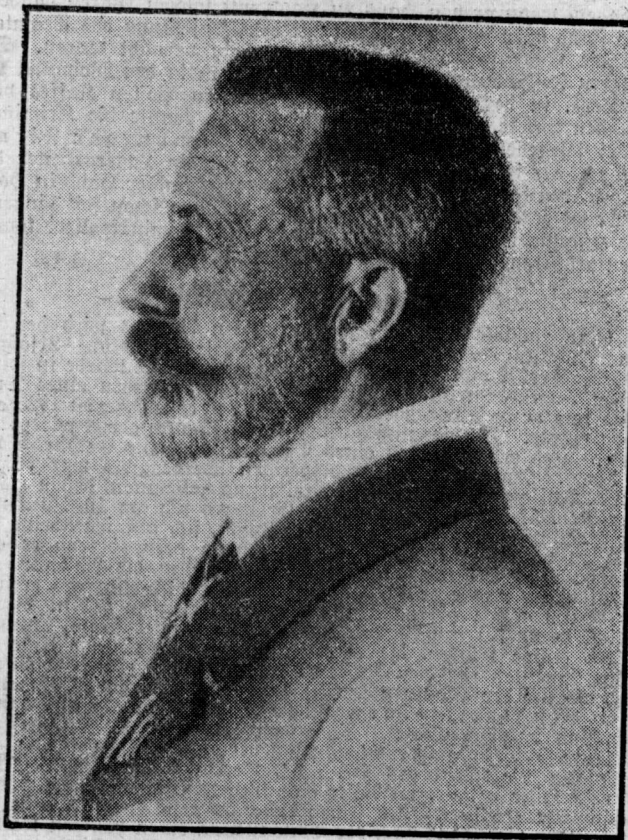
Datum 13. Aug. 1927 192

Hamburger Nachrichten

Nr. 376

Prinz Heinrich von Preußen

vollendet morgen sein 65. Lebensjahr. Der Prinz, der auf seinem Gut Gemmelmark bei Eßernförde lebt, hat sich durch die traurigen Vorgänge unserer jüngsten Vergangenheit nicht niederdrücken lassen; ungebrochen an Körper und Geist nimmt er den regsten Anteil an allen Bestrebungen, die der



Kraftübung unseres Volkes dienen; und er ist damit der heranwachsenden Jugend ein leuchtendes Vorbild. Die gleiche Liebe, die er als Seemann allen mit dem Wasser zusammenhängenden Sportarten widmet, hat er auch für den Motorsport jeder Art bis hin zur Fliegerei, in der er schon vor dem Kriege in ihren Anfängen sich aktiv betätigte und das Führerzeugnis erwarb. Häufig weist der Prinz aus diesem Grunde hier in Hamburg und ist als Sportfreunden bekannt. Darum wird man gerade in Hamburg seiner am morgigen Tage mit besonderer Dankbarkeit gedenken in dem Wunsche, daß es ihm vergönnt sein möge, noch viele Jahre an der deutschen Jugend zum Heile der Zukunft unseres Volkes zu arbeiten.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

6 07

Eine Vorlesung über Demokratie

Unbegründete Vorwürfe gegen Prinz Heinrich

Das „Berliner Tageblatt“ hatte vor Weihnachten im Verfolg der Angriffe gegen den Großadmiral Prinzen Heinrich eine Zuschrift veröffentlicht, in der behauptet wurde, Prinz Heinrich habe bei einer Offizierszusammenkunft den Justizrat Siehr-Königsberg gefragt, ob er die politische Ansicht seines Bruders, des Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen, teile und, als dieser bejahte, sich schnurstracks umgedreht. Zu diesen Mitteilungen hat Justizrat Siehr an das „B. T.“ ein Schreiben gerichtet, dem wir folgendes entnehmen:

„Der in der Zuschrift, mit der ich nichts zu schaffen habe und die ich sofort öffentlich verurteile, gegen den Prinzen erhobene Vorwurf geht völlig fehl; ungeachtet etwaigen Zorns solcher Republikaner, die ihr Prinzenhäß blind und ungerecht macht, muß ich das gerecht feststellen. Der Einsender hat die Sache ganz mißverstanden. Ungenau stellt er das Gespräch, falsch einen tatsächlichen, ganz harmlosen Vorgang dar. Wahr ist selbstverständlich, daß ich — in anderer als in der vom Einsender erwähnten Form — freimütig auf die Frage des Prinzen nach meiner Parteizugehörigkeit der Wahrheit die Ehre gab. Freies, wahres Wort scheuen nur Memmen, nicht Ehrenmänner. Und niemals habe ich aus meinen volksfreundlichen Ansichten ein Fehl gemacht. Mit Unrecht aber konstruiert der Artikel einen unverbienten Angriff des anonymen Einsenders gegen den verdienten Großadmiral; der Prinz hat mich — und den Takt — nicht verletzt. Nicht bei der Vorstellung, sondern in privater Unterhaltung kam kurz vor dem Auseinandergehen die parteipolitische Frage kurz und ohne Taktverletzung zur Sprache, über die wir beide als freie deutsche Männer uns nach Belieben unterhalten durften. Lang und kurz; ganz, wie wir wollten. Wenn der Prinz sich von deutschen Demokraten und ihrem Realidealismus

und großdeutschen Patriotismus nicht die richtigen Vorstellungen gebildet und zu weiterem Meinungsaustausche, der im unpolitischen Vereine auch mit Recht vermieden wurde, nicht Reizung gehabt hat, ist das nicht seine Schuld, sondern sehr begreiflich, weil ihm als Bruder des früheren Herrschers die Republik natürlich nicht paßt; und wenn eine Schuld, dann nicht die seine, sondern die Schuld derer, die zu ihm nicht aufricht ehrlich gesprochen haben, wie manch ein fortgeschrittlicher Mann früher zu seinem Vater, dem Kaiser Friedrich. Man dient der Republik übrigens nicht durch Undank gegen die Offiziere, die unvergänglichen Ruhm trotz des unglücklichen Ausgangs des Krieges errungen haben; auch nicht durch Beleidigung von Angehörigen des früheren Herrscherhauses; die neue Zeit kann nur dann zu deutscher Größe führen, wenn man im deutschen Volke mit klarem Blick in die heutige Wirklichkeit und in die Zukunft Achtung jedes ehrenwerten Reichsangehörigen und Ehrung der deutschen Vergangenheit, insbesondere auch unseres heldenhaften alten Heeres und seiner unübertroffenen, höchsten Ehre werten, für die pflichttreuen Reichswehrführer vorbildlichen Offiziere verbindet.

Landesverteidigung und Reichswehr haben nichts mit Parteipolitik zu tun. Heimatschutz und Wiederaufstieg sind nur möglich, wenn wir einig sind, damit uns unser Recht werde und deutsches Volk und Land frei werde und bleibe. Das ganze Deutschland muß es sein. Besonders bedenklich ist die Störung des inneren Friedens im Osturm Ostpreußen durch Klassenhäß und durch Auspielen der Berufsstände gegeneinander, z. B. durch Angriff auf die alten verdienten Offiziere.

Demokratie darf nicht Unrecht sein, Demokratie muß gerecht sein; ausgleichend edel, hilfsreich und gut, nicht gehässig; Demokratie ist Verantwortung; vor allem Verantwortung für das nach dem Grundgesetze klare gleiche Recht aller, das auch den Mitgliedern der früheren Herrscherhäuser zusteht; Demokratie fordert, daß man anderer Ehre und Recht achte, nicht sie verlese, wie es der Artikel auch durch Empfehlung von Boykott tut.

Es ist ein „heiliges Gebot, das Recht der Menschen zu achten“.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 185

Prinz Heinrich von Preußen

Von Kapitän zur See a. D. v. Waldeyer-Hartz.

Prinz Heinrich war der zweite Hohenzollernspröß, der sich dem Dienst zur See als Lebensberuf widmete. Gleich seinem Ahn, dem Prinzen Adalbert von Preußen, ist ihm die Würde eines Generalinspektors der Marine übertragen worden. Nicht als ob wir die beiden Männer vergleichen wollten. Prinz Adalbert war ein Organisator von seltener Schaffenskraft, ein Wegebereiter nicht gewöhnlicher Art. Und Prinz Heinrich selbst hätte es zu seinen Lebzeiten nachdrücklichst abgelehnt, ihm etwa gleichgestellt zu werden. Aber auch der Verstorbene hat weiter über das Mittelmaß hinausgeragt. Auch er war eine Persönlichkeit von durchaus eigenem Gepräge, ein Mann, der das Leben nicht von der leichten Seite nahm und sich jederzeit willig in den Dienst der Pflicht stellte.

Wer dem Prinzen gerecht werden will, muß als erstes seine hohe, grundsätzliche, ja begeisterte Liebe zum Seemannsberuf hervorheben. Er ging im Flottendienst auf, fühlte sich völlig als Glied des Ganzen und gab damit ein Beispiel, das höchster Anerkennung wert ist. Der Prinz hat es von Jugend an ernst, ja sogar bitter ernst mit seinem Beruf genommen; ernster als mancher, den freie Neigung zur Marine getrieben hatte oder der gleich dem Prinzen Lebens Sorgen nicht kannte. Für den Verstorbenen gab es keine Ausnahmebehandlung. Er wuchs in der Laufbahn auf wie jeder von uns, hat rechtschaffen von der Pike auf gedient und ist das geworden, was man mit Euphorie und Recht einen Salzwasserseemann nennt. Als treuer Kamerad hat er unter uns gelebt, alle Entbehrungen und Härten des Dienstes hat er gewissenhaft mit uns geteilt: was es an Freuden und Leiden an Bord gab, waren seine Freuden und Leiden. Er war Mensch unter Menschen und blieb trotzdem, was er von Geburt war. Während der gesamten langjährigen Dienstzeit des Großadmirals, die ihn mit nahezu allen Zweigen des Seeoffizierberufs vollverantwortlich vertraut machte, ist trotz der Enge der Bordverhältnisse, trotz der Schwierigkeiten des Dienstes bei der Marine auch nicht das Geringste vorgekommen, was irgendwie einer Ueberschreitung gebotener Schranken gleichgekommen wäre. Sicherlich, diese Tatsache ehrt auch das Offizierkorps. Sie zeigt aber nicht minder, daß der Prinz ein Mann von angeborener Tüchtigkeit, feinstem Takt, großer Willensstärke und seltener Selbstbeherrschung war. Denn gerade das Leben an Bord, wo einer auf den anderen in jahrelangem Beisammensein unmittelbar angewiesen ist, wo sich Charaktere am besten offenbaren und Launen am leichtesten störend bemerkbar machen, stellt seine leichtesten Anforderungen an den einzelnen Menschen.

Prinz Heinrich war aber nicht nur ein hervorragender Seeoffizier und praktischer Seemann, er war auch Techniker und begeisterter Sportsmann. Ich sehe das Bild noch heute vor mir, wie er nach einer dienstlichen Besichtigung in einer Motorbootfahrt von dem besichtigten Schiff — es war der Große Kreuzer „Blauer“ — abstieg und der Ma-

begibt sich in den Motorenraum, fängt selbst zu arbeiten an, eine ganze Weile, und siehe da — unter seinen erfahrenen Händen beginnt der Motor zu surren: die Barkas legt ab, der Salut für den Flottenchef donnert hinter dem Prinzen her.

Im Fliegerwesen, im Automobilsport, überall war er zu Hause. Und zwar nicht nur als müßiger Zuschauer. Nein, er nahm gründlich teil und verstand sich selbst auf Einzelheiten. Hunderte haben ihn aus solchen Anlässen näher kennen gelernt. Keiner größeren Veranstaltung hat er sein Interesse versagt. Immer und für alles war er mit Rat und Tat zu haben. Mit einem Wort: er war ein durchaus moderner Mensch, ein Mensch der Praxis, der nicht andere arbeiten ließ und nur leere Phrasen droste, sondern selber hals und zugackte, wo es nur nottat.

Bis zum Ausbruch des Weltkrieges hat der Verstorbene bisweilen eine ausgesprochene Vorliebe für englisches Wesen und englische Art an den Tag gelegt. Seine Sympathie zu England war im wesentlichen gesellschaftlicher Art. Sein Deutschum hat er darüber nie vergessen. Schon gar nicht im Dienst. Und der Dienst füllte doch fast sein ganzes Leben aus. Seine Straffheit trug nicht selten friderizianischen Charakter. Er hat nie auch nur den leisesten Versuch gemacht, die britische Art dienstlichen und außerdienstlichen Verkehrs auf unsere Verhältnisse zu übertragen. Stets blieben seine Verkehrsformen so, wie sie im deutschen Offizierkorps herkömmlich waren. Wenn des Prinzen Einfluß sich dahin geltend machte, daß von der englischen Marine dies und jenes übernommen werden sollte, dann hat es sich in der Regel um Dinge gehandelt, die durchaus nachahmenswert waren. Herausgegriffen seien nur der Sport, Gymnastik, Leichtathletik, Ballspiele und Bogens. Niemand betrieb bei uns ausgangs des neunzehnten Jahrhunderts Sport. Wir kannten an Bord nur das deutsche Turnen. Als der Prinz sportfördernd wirkte, stieß er zunächst auf mehr oder minder verhüllte Ablehnung. Trotzdem ließ er nicht locker. Immer wieder kam er auf den Sport zurück. Und es ist nicht zum mindesten seiner unablässigen Anregung und seiner steten Förderung zu verdanken, wenn auch bei der Marine das Sportinteresse wuchs und sich nach und nach zu voller Blüte entwickelte.

Seit 21. Mai 1888 war der Prinz mit Prinzessin Irene von Hessen, einer Schwester des letzten Großherzogs und der ermordeten Kaiserin von Rußland, verheiratet. Dieser Ehe sind zwei Söhne, die Prinzen Waldemar und Sigismund entsprossen. Er war der Erzieher seiner Söhne, er war der treusorgende Gatte seiner Frau. Die große Welt mit ihrem Glanz und Prunk hat ihn nie angezogen. Was er liebte, war sein eigenes Heim, das alte Schloß in Kiel, und dann vor allem Semmelmar, sein Gut in Holstein, wohin er sich seit den Tagen des Umsturzes ganz zurückgezogen hat. Er hat sein Leben weitergeführt wie sonst, als ein

Prinz Heinrich von Preußen

Von Kapitän zur See a. D. v. Waldeyer-Hartz.

Prinz Heinrich war der zweite Hohenzollernspröß, der sich dem Dienst zur See als Lebensberuf widmete. Gleich seinem Ahn, dem Prinzen Adalbert von Preußen, ist ihm die Würde eines Generalinspektors der Marine übertragen worden. Nicht als ob wir die beiden Männer vergleichen wollten. Prinz Adalbert war ein Organisator von seltener Schaffenskraft, ein Wegebereiter nicht gewöhnlicher Art. Und Prinz Heinrich selbst hätte es zu seinen Lebzeiten nachdrücklichst abgelehnt, ihm etwa gleichgestellt zu werden. Aber auch der Verstorbene hat weiter über das Mittelmaß hinausgeragt. Auch er war eine Persönlichkeit von durchaus eigenem Gepräge, ein Mann, der das Leben nicht von der leichten Seite nahm und sich jederzeit willig in den Dienst der Pflicht stellte.

Wer dem Prinzen gerecht werden will, muß als erstes seine hohe, grundechte, ja begeisterte Liebe zum Seemannsberuf hervorheben. Er ging im Flottendienst auf, fühlte sich völlig als Glied des Ganzen und gab damit ein Beispiel, das höchster Anerkennung wert ist. Der Prinz hat es von Jugend an ernst, ja sogar bitter ernst mit seinem Beruf genommen; ernster als mancher, den freie Neigung zur Marine getrieben hatte oder der gleich dem Prinzen Lebenssorgen nicht kannte. Für den Verstorbenen gab es keine Ausnahmebehandlung. Er wuchs in der Laufbahn auf wie jeder von uns, hat rechtschaffen von der Pike auf gedient und ist das geworden, was man mit Zug und Recht einen Salzwasserseemann nennt. Als treuer Kamerad hat er unter uns gelebt, alle Entbehrungen und Härten des Dienstes hat er gewissenhaft mit uns geteilt: was es an Freuden und Leiden an Bord gab, waren seine Freuden und Leiden. Er war Mensch unter Menschen und blieb trotzdem, was er von Geburt war. Während der gesamten langjährigen Dienstzeit des Großadmirals, die ihn mit nahezu allen Zweigen des Seeoffizierberufs vollverantwortlich vertraut machte, ist trotz der Enge der Bordverhältnisse, trotz der Schwierigkeiten des Dienstes bei der Marine auch nicht das Geringste vorgekommen, was irgendwie einer Uebersteigerung gebotener Schranken gleichgekommen wäre. Sicherlich, diese Tatsache ehrt auch das Offizierkorps. Sie zeigt aber nicht minder, daß der Prinz ein Mann von angeborener Tüchtigkeit, feinstem Takt, großer Willensstärke und seltener Selbstbeherrschung war. Denn gerade das Leben an Bord, wo einer auf den anderen in jahrelangem Beisammensein unmittelbar angewiesen ist, wo sich Charakter-schwächen am besten offenbaren und Launen am leichtesten störend bemerkbar machen, stellt keine leichten Anforderungen an den einzelnen Menschen.

Prinz Heinrich war aber nicht nur ein hervorragender Seeoffizier und praktischer Seemann, er war auch Techniker und begeisterter Sportsmann. Ich sehe das Bild noch heute vor mir, wie er nach einer dienstlichen Besichtigung in einer Motorbaracke von dem besichtigten Schiff — es war der Große Kreuzer „Roon“ — ablegen wollte und der Maschinistenmaat den Motor nicht in Gang bekam. Die Motorbaracken waren damals neue Boote. Der Prinz wartet geduldig längere Zeit, obwohl die Lage peinlich wird und das Gesamtzeremoniell leidet. Als es gar nicht gehen will, steht er ohne ein Wort zu verlieren auf,

begibt sich in den Motorenraum, fängt selbst zu arbeiten an, eine ganze Weile, und siehe da — unter seinen erfahrenen Händen beginnt der Motor zu surren: die Baracke legt ab, der Salut für den Flottenchef donnert hinter dem Prinzen her.

Im Fliegerwesen, im Automobilsport, überall war er zu Hause. Und zwar nicht nur als müßiger Zuschauer. Nein, er nahm gründlich teil und verstand sich selbst auf Einzelheiten. Hunderte haben ihn aus solchen Anlässen näher kennen gelernt. Keiner größeren Veranstaltung hat er sein Interesse versagt. Immer und für alles war er mit Rat und Tat zu haben. Mit einem Wort: er war ein durchaus moderner Mensch, ein Mensch der Praxis, der nicht andere arbeiten ließ und nur leere Phrasen brosch, sondern selber half und zupackte, wo es nur ntotat.

Bis zum Ausbruch des Weltkrieges hat der Verstorbene bisweilen eine ausgesprochene Vorliebe für englisches Wesen und englische Art an den Tag gelegt. Seine Sinneigung zu England war im wesentlichen gesellschaftlicher Art. Sein Deutschtum hat er darüber nie vergessen. Schon gar nicht im Dienst. Und der Dienst füllte doch fast sein ganzes Leben aus. Seine Straffheit trug nicht selten friederizianischen Charakter. Er hat nie auch nur den leisesten Versuch gemacht, die britische Art dienstlichen und außerdienstlichen Verkehrs auf unsere Verhältnisse zu übertragen. Stets blieben seine Verkehrsformen so, wie sie im deutschen Offizierkorps herkömmlich waren. Wenn des Prinzen Einfluß sich dahin geltend machte, daß von der englischen Marine dies und jenes übernommen werden sollte, dann hat es sich in der Regel um Dinge gehandelt, die durchaus nachahmenswert waren. Herausgegriffen seien nur der Sport, Gymnastik, Leichtathletik, Ballspiele und Boxen. Niemand betrieb bei uns ausgangs des neunzehnten Jahrhunderts Sport. Wir kannten an Bord nur das deutsche Turnen. Als der Prinz sportfördernd wirkte, stieß er zunächst auf mehr oder minder verhüllte Ablehnung. Trotzdem ließ er nicht locker. Immer wieder kam er auf den Sport zurück. Und es ist nicht zum mindesten seiner unablässigen Anregung und seiner steten Förderung zu verdanken, wenn auch bei der Marine das Sportinteresse wuchs und sich nach und nach zu voller Blüte entwickelte.

Seit 24. Mai 1888 war der Prinz mit Prinzessin Irene von Hessen, einer Schwester des letzten Großherzogs und der ermordeten Prinzessin von Anhalt, vermählt. Dieser Ehe sind zwei Söhne, die Prinzen Waldemar und Sigismund entsprossen. Er war der Erzieher seiner Söhne, er war der treusorgende Gatte seiner Frau. Die große Welt mit ihrem Glanz und Prunk hat ihn nie angezogen. Was er liebte, war sein eigenes Heim, das alte Schloß in Kiel, und dann vor allem Himmelmar, sein Gut in Holstein, wohin er sich seit den Tagen des Umsturzes ganz zurückgezogen hat. Er hat sein Leben weitergeführt wie sonst, als ein Mann der Pflicht und des Gehorsams; er hat das Glück als Mensch im Kreise seiner Familie gesucht und ist daher weniger tief gestürzt als mancher andere, der keinen klingenden Namen führte, aber an Neugierlichkeiten hing.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 295

Prinz Heinrich von Preußen †.

Kiel, 20. Aug. (Wolff.) Prinz Heinrich von Preußen ist heute gegen 14 Uhr auf Schloß Hemmelmark bei Ederförde gestorben. Der Prinz litt schon seit längerer Zeit an Bronchitis, zu der vorgestern eine Lungenentzündung trat. Am Sterbelager weilte die Landgräfin von Hessen. Die Beerdigung erfolgt im Erbgräbnis auf Schloß Hemmelmark.

Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder des früheren Kaisers, wurde am 14. August 1862 geboren. Zusammen mit seinem Bruder hat er von 1874 bis 1877 das Gymnasium in Kassel besucht. Dann widmete er sich ganz dem Seedienst, in dem er zuletzt, von 1906 bis 1909, Chef der aktiven Flotte und dann nach dem Rücktritt vom Kommando der Hochseeflotte Großadmiral und Generalinspekteur der Marine war. Als Kommandeur des ostasiatischen Kreuzergeschwaders reiste er 1897 nach Ostasien und hatte dort bis 1900 das Kommando des Geschwaders. Nach außen trat er nur gelegentlich bei besonderen Missionen hervor, so 1896 als Vertreter des Kaisers bei den Krönungsfeierlichkeiten in Moskau und 1902 bei seiner Reise nach den Vereinigten Staaten. Politisch hat er kaum eine Rolle gespielt, als Redner bei wenigen Anlässen war er wenig glücklich. Im Juli 1914, kurz vor dem Kriegsausbruch, war er in England, von wo er mit dem Eindruck zurückkam, daß man dort friedlich gesinnt sei. Im Kriege hat er auf die Marine-Aktionen keine Einwirkungen gehabt. Er hatte kein Kommando und hat sich nur mehrfach auf verschiedenen Kriegsschauplätzen als Zuschauer befunden.

Nach der Revolution zog er sich ganz auf sein Gut Hemmelmark zurück. Er trat hier auch zunächst politisch nicht hervor. Als er auf einer Weltreise in Mexiko besonders gefeiert wurde, erklärte er, er möchte nur als Privatmann behandelt werden und nahm den herzlichen Empfang nicht für sich, sondern für Deutschland in Anspruch. Diese politische Zurückhaltung hat er aber später nicht mehr beibehalten. Bekannt ist der politische Zwischenfall vom Dezember 1927, wo er vom Kommandanten des Kreuzers „Berlin“ zu einem Frühstück eingeladen wurde und in einer Ansprache an die Mannschaft ein Hurrah auf den früheren Kriegsherrn ausbrachte und der Marinestapelle befahl, „Heil Dir im Siegerkranz“ zu spielen. Er nahm bald danach auch mit anderen Hohenzollernprinzen an der Stahlhelmtagung teil, in der Dürerberg eine seiner aufreizenden Reden hielt, in der er proklamierte: „Wir kämpfen mit Kreuz und Schwert“. Bei einer Feier im Kaiserlichen Jagtschlößchen ließ er sich zu einem tränkenden Zwischenruf über die schwarzrotgoldenen Götter hinreißen.

Prinz Heinrich zeigte ein besonderes Interesse für den Sport in seinen verschiedenen Zweigen, namentlich für den Automobil-

sport; er hat sich auch selbst an verschiedenen Rennen beteiligt. Auch für die Luftschiffahrt und das Flugwesen hat er sich persönlich sehr interessiert. Er machte mehrere Reisen mit dem Zeppelin mit. In den Gulerwerken in Frankfurt erwarb er sein Pilotenzeugnis und führte mehrere Ueberlandflüge aus. An der Fünfzigjahrfeier des Bundesschießens in Frankfurt im Jahre 1912 nahm er persönlich teil.

Verheiratet war er mit der Prinzessin Irene von Hessen, einer Tochter des Großherzogs Ludwig IV. Aus dieser Ehe stammen drei Söhne, von denen der jüngste im Jahre 1904 gestorben ist.

Berliner Tageblatt

Nr. 188

Prinz Heinrich †

Prinz Heinrich von Preussen ist gestern nachmittag an einer Lungenentzündung auf seinem Gut Hemelmark bei Eckernförde in Schleswig-Holstein im 67. Lebensjahre gestorben. Er litt schon längere Zeit an einer Bronchitis, zu der in den letzten Tagen eine Lungenentzündung trat. Die Beerdigung erfolgt im Erbbegräbnis auf Hemelmark.

Prinz Heinrich, der jüngere Bruder Wilhelms II., mit dem zusammen er das Gymnasium in Kassel besuchte, widmete sich nach dem Abiturientenexamen dem Seedienst, durchlief sehr rasch die verschiedenen Grade der Seeoffizierslaufbahn und war bereits mit 39 Jahren Admiral. Im Jahre 1906 wurde er Chef der aktiven Schlachtflotte, trat aber bereits 1909 von diesem Kommando zurück und wurde zum Grossadmiral und Generalinspekteur der Marine ernannt. Politisch ist er niemals hervorgetreten, wohl aber war er mehrfach als Vertreter seines Bruders der Träger politischer Missionen, so bei den Krönungsfeierlichkeiten in Moskau im Jahre 1896, vor allem aber auf seiner bekannten Amerikafahrt im Frühjahr 1902, auf der er, überall stürmisch begrüßt, eine Anzahl der Staaten der Union durchreiste. Besonders bekannt geworden ist die Rede, die er damals als Gast der Presse, der Industrie und des Handels der Vereinigten Staaten hielt, und in der er die Bemerkung machte, Wilhelm II. habe zu ihm gesagt: „In Amerika sind Pressevertreter das, was hier meine kommandierenden Generale sind.“ Im Kriege hatte Prinz Heinrich kein Kommando, war vielmehr nur als Zuschauer längere Zeit auf verschiedenen Kriegsschauplätzen. Auch nach der Staatsumwälzung ist Prinz Heinrich nicht hervorgetreten. Nur gelegentlich war noch von ihm die Rede, so als er im Kaiserlichen Yachtclub in Kiel ein dreifaches Hoch auf den Protektor des Klubs, den ehemaligen Kaiser, ausbrachte und die Marinekapelle aufforderte, „Heil dir im Siegerkranz“ zu spielen, zuletzt noch im November 1927, als er den vor Eckernförde liegenden Kreuzer „Berlin“ vor seiner Ausreise besuchte und eine Ansprache an die Mannschaften hielt. Wie erinnerlich, wurde damals der Kommandant des Kreuzers, Kapitän Kolbe, von Cadix nach Berlin zurückberufen, dann aber im Kommando des Schiffes belassen, weil nicht ihn, sondern seinem Vorgesetzten die Verantwortung für den Besuch traf. Prinz Heinrich, der am 14. August 1862 geboren ist, war mit einer Tochter des Grossherzogs von Hessen, Ludwigs IV., Irene (Schwester der letzten Zarin) verheiratet.

The Times (London)

N. 45183

PRINCE HENRY OF
PRUSSIA.SERVICE IN THE GERMAN
NAVY.

Prince Albert William Henry of Prussia, whose death is announced in another page, was the second son of the Emperor Frederick and of the Empress Frederick, Princess Royal of England, the eldest daughter of Queen Victoria, and was born at the New Palace, Potsdam, on August 14, 1862. It is not perhaps fanciful to detect in him certain English attributes of moderation, good humour, and plain sense, while the Hohenzollern strain predominated in his elder brother, the ex-Kaiser.

When Prince Henry was still quite young he began to show a keen interest in yachts and a liking for the sea, and his father, then Crown Prince, decided that he should be trained as a naval officer. It was a curious decision: for the German Navy was then no more than a small coast defence force, and no person in authority thought seriously of expanding it or of raising its status. It would therefore have been more natural to have placed the young Prince in a regiment of the Guard. Possibly the Crown Prince never imagined that the boy would take the naval profession seriously, and intended only that his younger son should undergo a course of training and should subsequently be promoted to the highest rank by successive Court decrees. The Prince's uniform, set off by his fine figure, would then have harmonized with the military display which characterized the Court of Potsdam. If this was intended, it was a complete miscalculation, for Prince Henry preferred the sea to the Court, and by his own wish spent his life as a hard-working naval officer.

He went afloat in the sailing ship Niobe in 1877; in the following year he was appointed to the frigate Prinz Adalbert and went round the world in her. After a further two years' commission in the cruiser Olga he returned home for a special course of training. He went afloat again in the cruiser Stein, and served a commission in the West Indies and in South America as an ordinary watchkeeping officer. In May, 1888, he married Princess Irene of Hesse, his first cousin, a granddaughter of Queen Victoria and a sister of Princess Louis of Battenberg, afterwards Marchioness of Milford Haven. His promotion, as might be expected, was extremely rapid; he was made a commander just before his marriage, and a post-captain two years later; his first command was the cruiser Irene.

As a commanding officer he was extremely imperious, even for a Prussian officer, but he was just, and in a certain degree genial and good-natured. He once ordered his ship's company to bathe on an exceedingly cold day. The first lieutenant protested, whereupon Prince Henry went below, came up again stark naked, and dived into the icy water from the quarter deck. He was always interested in machinery and was, in consequence, very strict and exacting about the upkeep of material. Ashore he was a keen motorist; he was proud of being able to repair his engines for minor

defects which are ordinarily dealt with in a garage. He was promoted to rear-admiral in 1895 and made inspector of the "first marine inspection," a post which roughly corresponded to our Nore or Portsmouth commands. In 1897 he was sent to the Far East in command of the Second Cruiser Division, and it was when he departed from Kiel that the ex-Kaiser sent his famous message, "If anyone dare to interfere with our good right, ride in with the mailed fist." Under Prince Henry on this expedition the German occupation of Kiauchau was carried out. It is interesting to recall that Sir Henry Bax-Ironside, who died last Tuesday, was then Secretary to the Legation at Peking. From 1903 to 1906 Prince Henry was Commander-in-Chief in the Baltic; and a few weeks after he laid down this command he was appointed Commander-in-Chief of the High Seas Fleet. In this post he served for three years. After he hauled down his flag he undertook two semi-diplomatic missions; in 1912 he went to Japan to represent his brother William at the Emperor's funeral and in 1914 he made a tour through the South American Republics.

In the summer of 1914, before the War broke out, Prince Henry was in England, paying country-house visits. When the War began Prince Henry was appointed Commander-in-Chief of the Baltic Station and flew his flag in Kiel. The active work of the station was, however, carried on by others. During the first years of the War Admiral Behrens commanded the light squadron which maintained the patrol of the South-Western Baltic, and when, in 1917, a large operation was undertaken against the Russian islands off the Gulf of Riga the command of the sea forces was entrusted to Admiral Ehrhardt Schmidt.

When the revolution broke out Prince Henry was still at Kiel, where the revolutionary fever burned fiercely. At this crisis the English strain in his character asserted itself strongly. He neither braved nor avoided danger; his public duties were gone, but his private duties were urgent and pressing. He therefore took his wife and children out of the danger zone to his castle at Eckernförde, near the Danish frontier, but he refused to leave his country, as his brother did, or to disguise himself in any way. His motor-car was fired on during the journey, but he reached his castle safely and was not further molested.

As soon as the situation settled down he gave a formal undertaking not to interfere with the new Government. He spent the remainder of his life in dignified retirement as a country gentleman; and only on one occasion came into anything that could be called controversy with the Republican Government. In 1927 his old friend Captain Kolbe anchored off Eckernförde in the cruiser Berlin and asked Prince Henry on board to luncheon. Prince Henry accepted the invitation, and on the following day Berlin was full of rumours that a regular parade had been held and the crew inspected by a deposed Hohenzollern. Questions were asked in the Reichstag, but Captain Kolbe easily exonerated himself.

Early in life Prince Henry had chosen a life of hard work in preference to a life of ease; he never went back on his choice, but faithfully and diligently performed his duty to the end of his career. When the dynasty fell he said that he could not, in honour, forswear his house and family; but he promised to give no trouble and kept his word. Republican Germany was well advised to leave him in peace, and to show that it had no quarrel with a man whose character had been formed from the best qualities of the fallen Hohenzollerns.

Prince Henry is survived by his widow. His elder son, Prince Waldemar, was born in 1889 and married Princess Calixta Agnes of Lippe; his younger son, Prince Sigismund, who was born in 1896, married Princess Charlotte Agnes of Saxe-Altenburg and had a son and a daughter.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 186

**Prinz Heinrich
als Seemann in Krieg
und Frieden**

Die Persönlichkeit des verstorbenen prinziplichen Großadmirals ist hier in großen Umrissen schon von anderer Seite gewürdigt worden. Hinzuzufügen bleibt aber noch, was der Verstorbene im besonderen als Seemann, als Kommandant, als Geschwader- und Flottenchef im Kriege geleistet hat.

Den Prinzen zeichneten von Jugend an diese besonderen Eigenschaften aus: Seemannischer Blick, die Kunst des sicheren Manövrierens mit dem Schiff und seemannischer Schneid. Das, was man in der Marine spöttisch „Katangst“ nennt, war ihm ein unbekannter Begriff. Schon in jungen Jahren Kommandant geworden, hat er, mit den vorerwähnten Eigenschaften ausgestattet, auf den von ihm geführten Schiffen, und beispielgebend weit darüber hinaus, in der ganzen Flotte Schule gemacht in bezug auf die Durchführung exakter, schneidiger Schiffsmänöver. Weil er sich selbst sicher fühlte, gab er voller Vertrauen den unterstellten Offizieren Bewegungs- und Handlungsfreiheit und erzog sie zur Tatkraft und Entschlossenheit. Seine sachlichen Kritiken weckten den Ehrgeiz, sporneten an, und das gern gespendete Lob steigerte das Vertrauen zum eigenen Können der Untergebenen. Diese prinzipliche Saat ist im Laufe der Jahre aufgegangen. Sie hat unter anderem in den schwertigen, aber sicher durchgeführten taktischen Bewegungen vor dem Slagerral reiche Früchte getragen.

Mit 33 Jahren (1895) zum Konteradmiral befördert, wurde dem Prinzen schon früh Gelegenheit zur Betätigung in Führerstellungen gegeben. Er hat sich auch dort bewährt. Zunächst als zweiter Admiral in einem Heimatgeschwader, dann 1898 als Admiral im ostasiatischen Kreuzergeschwader. Dort gelang ihm mit Hilfe des deutschen Gesandten in Peking, v. Helling, auch der politische Erfolg, das bis dahin undurchdringliche chinesische Hofzeremoniell zu durchbrechen und eine das deutsche Ansehen mächtig hebende Audienz bei dem jugendlichen chinesischen Kaiser und der Kaiserinmutter durchzuführen. 1901/03 führte der Prinz-Admiral den damaligen größten Schiffsverband in der Heimat. In dieser Zeit erfolgte auch der Aufbau der heimischen Kreuzerflotte. Diese Jahre sind reich an organisatorischen Aufbauarbeiten jeder Art gewesen, mit Bezug auf die innere Durchbildung des Einzelschiffes und hinsichtlich der Verbandsschulung. 1906/07 war der Prinz als Nachfolger des Großadmirals v. Köster Chef der zur „aktiven Schlachtflotte“ emporgewachsenen Seestreitkräfte in der Heimat. In diesen beiden Betätigungsabschnitten hat der persönliche Einfluß des Prinzen sich in jeder Hinsicht erkennbar ausgemerkt. Uebernommenes

des Kampfs wurde hinzugefügt. Immer hat sich auch hier der prinzipliche Flottenchef angelegen sein lassen, die Entschlußkraft und den Willen zur Verantwortung bei den unterstellten Kommandanten und Unterführern zu fördern. Er war stets der Feind eines öden Schemas, er verlangte überall Initiative. Sein Tadel war gerecht, das Lob überwog. Die Seemannschaft in der Flotte stand auf hoher Stufe.

Die Ernennung zum Generalinspekteur der Marine 1909 war dekorativ und schaltete den Prinzen aus der aktiven Führerbetätigung frühzeitig aus. Mobilisierungsmäßig war für den Kriegsfall eine Führerstellung für ihn nicht vorgesehen. Auf Veranlassung des Kabinettschefs, vermutlich auf Wunsch des Prinzen, wurde er bei Kriegsausbruch 1914 etwas überraschend zum Befehlshaber der schwimmenden Ostseestreitkräfte ernannt. Die schon reichlich undurchsichtige Führerorganisation der Marine erfuhr so eine neue Komplikation. Die Kriegsvorbereitungen sahen für den Ostseekriegsschauplatz nur Defensivmaßnahmen gegen die Russen und dazu sehr dürftige, meist veraltete Nachmittels vor. Die Uebernahme des Oberbefehls über diese war für einen ehemaligen Flottenchef eine Art Opfer. Der Prinz hat es willig gebracht. Er stellte die Sache über das persönliche Moment. Eine halbe, unklare und nicht gerade entschlossene Befehlserteilung der

Seekriegsleitung schuf dem Ostseebefehlshaber sofort nach Kriegsausbruch erhebliche Schwierigkeiten und belastete ihn auch mit politischen Verantwortungen. Er überwand sie durch Tatkraft und Verantwortungsfreudigkeit. Der Prinz hat scharf mißbilligt, daß der Admiralstab durch freiwilligen Verzicht auf die Velpassage in der Ostsee sozusagen sofort zum Stellungskrieg gegen England überging. Er übersah sofort die strategische Konsequenzen und die Vorteile, die England einseitig aus dem deutschen Verzicht zog. Er hat aber gehorcht und da, wo nötig, aus eigenem Entschluß so gehandelt, wie er handeln zu müssen glaubte.

Wenn das Admiralstabswerk über den Ostseekrieg schreibt: „Ueber der Ostsee hat während des ganzen Weltkrieges unbestritten die deutsche Kriegslage gewahrt“ so hat der Großadmiral Prinz Heinrich an diesem Erfolge einen sehr starken Anteil. Mit schwachen Kräften wurde gegen die weit überlegenen Russen das Kühnste gewagt. Offensive trotz Schwäche der Nachmittels war und blieb das Veltmottiv. Die Russen wurden in Schach gehalten, die in die Ostsee eingedrungenen englischen U-Boote wurden mattgesetzt, Sund und Belt gegen weitere Eindringlinge hermetisch verschlossen, der unentbehrliche Ostsee-Seehandel wurde geregelt und gesichert, Minen wurden gelegt und feindliche Minenselber unschädlich gemacht; Libau wurde deutscher Stützpunkt. Zwei Einbrüche in den Rigaischen Meerbusen hatten zwar keinen entscheidenden Erfolg, bereiteten aber die spätere Fortnahme Desels gut vor. Neben anderem erforderte die Ostseekriegsführung auch politischen Takt und Anpassung an

Prinz Heinrich als Seeeffizier in Krieg und Frieden

Die Persönlichkeit des verstorbenen prinziplichen Großadmirals ist hier in großen Umrissen schon von anderer Seite gewürdigt worden. Hinzuzufügen bleibt aber noch, was der Verstorbene im besonderen als Seeeffizier, als Kommandant, als Geschwader- und Flottenchef im Kriege geleistet hat.

Den Prinzen zeichneten von Jugend an diese besonderen Eigenschaften aus: Seemannischer Blick, die Kunst des sicheren Manövrierens mit dem Schiff und seemannischer Schneid. Das, was man in der Marine spöttisch „Katangst“ nennt, war ihm ein unbekannter Begriff. Schon in jungen Jahren Kommandant geworden, hat er, mit den vorerwähnten Eigenschaften ausgestattet, auf den von ihm geführten Schiffen, und beispielgebend weit darüber hinaus, in der ganzen Flotte Schule gemacht in bezug auf die Durchführung exakter, schneidiger Schiffsmanöver. Weil er sich selbst sicher fühlte, gab er voller Vertrauen den unterstellten Offizieren Bewegungs- und Handlungsfreiheit und erzog sie zur Tatkraft und Entschlossenheit. Seine sachlichen Kritiken weckten den Ehrgeiz, spornen an, und das gern gespendete Lob steigerte das Vertrauen zum eigenen Können der Untergebenen. Diese prinzipliche Saatkorn im Laufe der Jahre aufgegangen. Sie hat unter anderem in den schwierigen, aber sicher durchgeführten taktischen Bewegungen vor dem Stageral reiche Früchte getragen.

Mit 33 Jahren (1895) zum Konteradmiral befördert, wurde dem Prinzen schon früh Gelegenheit zur Betätigung in Führerstellungen gegeben. Er hat sich auch dort bewährt. Zunächst als zweiter Admiral in einem Heimatgeschwader, dann 1898 als Admiral im ostasiatischen Kreuzergeschwader. Dort gelang ihm mit Hilfe des deutschen Gesandten in Peking, v. Seeling, auch der politische Erfolg, das bis dahin undurchdringliche chinesische Hofzeremoniell zu durchbrechen und eine das deutsche Ansehen mächtig hebende Audienz bei dem jugendlichen chinesischen Kaiser und der Kaiserinmutter durchzusetzen. 1901/03 führte der Prinz-Admiral den damaligen größten Schiffsverband in der Heimat. In dieser Zeit erfolgte auch der Aufbau der heimischen Kreuzerflotte. Diese Jahre sind reich an organisatorischen Aufbauarbeiten jeder Art gewesen, mit Bezug auf die innere Durchbildung des Einzelschiffes und hinsichtlich der Verbandsschulung. 1906/09 war der Prinz als Nachfolger des Großadmirals v. Köster Chef der zur „aktiven Schlachtflotte“ emporgewachsenen Seestreitkräfte in der Heimat. In diesen beiden Betätigungsabschnitten hat der persönliche Einfluß des Prinzen sich in jeder Hinsicht erkennbar ausgewirkt. Uebernommenes wurde weiter gepflegt, Neues zur Hebung

des Kampfkraft wurde hinzugefügt. Immer hat sich auch hier der prinzipliche Flottenchef angelegen sein lassen, die Entschlußkraft und den Willen zur Verantwortung bei den unterstellten Kommandanten und Unterführern zu fördern. Er war stets der Feind eines öden Schemas, er verlangte überall Initiative. Sein Tadel war gerecht, das Lob überwog. Die Seemannschaft in der Flotte stand auf hoher Stufe.

Die Ernennung zum Generalinspekteur der Marine 1909 war dekorativ und schaltete den Prinzen aus der aktiven Führerbetätigung frühzeitig aus. Mobilisierungsmäßig war für den Kriegsfall eine Führerstellung für ihn nicht vorgesehen. Auf Veranlassung des Kabinettschefs, vermutlich auf Wunsch des Prinzen, wurde er bei Kriegsausbruch 1914 etwas überraschend zum Befehlshaber der schwimmenden Ostseestreitkräfte ernannt. Die schon reichlich undurchsichtige Führerorganisation der Marine erfuhr so eine neue Komplikation. Die Kriegsvorbereitungen sahen für den Ostseekriegsschauplatz nur Defensivmaßnahmen gegen die Russen und dazu sehr dürftige, meist veraltete Nachmittels vor. Die Uebernahme des Oberbefehls über diese war für einen ehemaligen Flottenchef eine Art Opfer. Der Prinz hat es willig gebracht. Er stellte die Sache über das persönliche Moment. Eine halbe, unklare und nicht gerade entschlossene Befehlserteilung der

Seestreitkräfte schuf dem Ostseebefehlshaber sofort nach Kriegsausbruch erhebliche Schwierigkeiten und belastete ihn auch mit politischen Verantwortungen. Er überwand sie durch Tatkraft und Verantwortungsfreudigkeit. Der Prinz hat scharf mißbilligt, daß der Admiralstab durch freiwilligen Verzicht auf die Veltpassage in der Ostsee sozusagen sofort zum Stellungskrieg gegen England überging. Er übersah sofort die strategische Konsequenzen und die Vorteile, die England einseitig aus dem deutschen Verzicht zog. Er hat aber gehorcht und da, wo nötig, aus eigenem Entschluß so gehandelt, wie er handeln zu müssen glaubte.

Wenn das Admiralstabswert über den Ostseekrieg schreibt: „Ueber der Ostsee hat während des ganzen Weltkrieges unbestritten die deutsche Kriegsschlage gewahrt“ so hat der Großadmiral Prinz Heinrich an diesem Erfolge einen sehr starken Anteil. Mit schwachen Kräften wurde gegen die weit überlegenen Russen das Kühnste gewagt. Offensive trotz Schwäche der Nachmittels war und blieb das Veltmotiv. Die Russen wurden in Schach gehalten, die in die Ostsee eingebrungenen englischen U-Boote wurden mattgesetzt, Sund und Velt gegen weitere Eindringlinge hermetisch verschlossen, der unentbehrliche Ostsee-Seehandel wurde geregelt und gesichert, Minen wurden gelegt und feindliche Minenfelder unschädlich gemacht; Liban wurde deutscher Stützpunkt. Zwei Einbrüche in den Rigaischen Meerbusen hatten zwar keinen entscheidenden Erfolg, bereiteten aber die spätere Fortnahme Desels gut vor. Neben anderem erforderte die Ostseekriegsführung auch politischen Takt und Anpassung an die weitgehenden Forderungen der nordischen Neutralen. Prinz Heinrichs

Aufgabe war oft reich an Entsaugungen. Er mußte sich die kleineren oder größeren Nachtmittel zu ihrer Durchführung nicht selten von der Seekriegsleitung oder dem Reichsmarineamt oder der Hochseeflotte zusammenbetteln. Es ist sein unbestreitbares, wenn auch der Öffentlichkeit weniger bekanntes Verdienst, mit kleinen Mitteln relativ große und für die Gesamtkriegsführung bedeutsame Erfolge errungen zu haben. Der Prinz hat es beklagt und bedauert, daß ihm größere Aufgaben nicht zu Teil wurden. Mit Treue hat er dennoch seine volle Schuldigkeit bis zum bitteren Ende getan. Die Leistungen des Großadmirals Prinz Heinrich in Frieden und Krieg sind untrennbar verbunden mit der Geschichte des Aufbaues und der Leistungsprobe der deutschen Flotte im Weltkrieg. Die alte Marine wird ihrem prinziplichen Großadmiral für immer ein ehrendes, dankbares und treues Gedenden bewahren.

Hollweg, Vize-Admiral a. D.

Zahlreiche Beileidskundgebungen zum Tode des Prinzen Heinrich

Edernförde, 21. 4.

Zum Tode des Prinzen Heinrich von Preußen sind zahlreiche Beileidskundgebungen auf Gut Hemmelmarl eingegangen. Eingetroffen sind dort bis jetzt der Großherzog und die Großherzogin von Hessen, die Kronprinzessin von Schweden und Prinz Lippe. Der Kronprinz und die übrigen Prinzen werden erwartet. Am Montag findet im engsten Kreise eine Abendmahlsfeier statt. Die Totenwacht bei dem verstorbenen Prinzen haben ehemalige Offiziere übernommen, die dem prinziplichen Hause besonders nahe stehen.

07465

0016

000

Prinz Heinrich von Preußen

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum 23. April 1929 192

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 187

Die Beisetzung in Hemmelmark

Bei den Beisetzungsfestlichkeiten in Hemmelmark wird die Marine durch den Chef der Marineleitung, Admiral Raeder, durch die Konteradmirale Hansen und Glabitsch und durch eine freiwillige Abordnung vertreten sein. Die Schiffe der Flotte werden während der Zeit der Beisetzung halbfest flaggen.

Da Prinz Heinrich von Preußen Generaloberst mit dem Range eines Generalfeldmarschalls war, wird vom Heere General Gasse mit seinem Chef des Stabes teilnehmen. Dazu tritt der Hauptmann, dessen Kompagnie die Tradition des früheren Infanterie-Regiments Nr. 35 wahrt, da der Prinz Chef dieses Regiments gewesen ist.

07465

0077

000

Prinz Heinrich von Th.

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum

23. April 1929

192

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 188

Groener ehrt Prinz Heinrich

Reichswehrminister Groener widmet im Heeres- und Marine-Verordnungsblatt dem am 20. April 1929 verstorbenen Großadmiral und Generaloberst mit dem Range als Generalfeldmarschall, Prinz Heinrich von Preußen, einen Nachruf, in dem es heißt:

„Über vier Jahrzehnte hat er der alten Marine angehört und sich um ihren Aufbau und um ihre Schlagfertigkeit in hervorragenden Stellungen, zuletzt als Chef der Hochseeflotte, unvergängliche Verdienste erworben. Im Kriege hatte er als Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte an der Verteidigung des Vaterlandes bedeutenden Anteil. Ein begeisterter Seemann, ein hochverdienter Offizier und ein treuer Kamerad, der bis zuletzt der alten Waffe sich eng verbunden fühlte, ist mit ihm dahingegangen. Ehre seinem Andenken!“

★

Deutsche Tageszeitung (Berlin)

Nr. 190

**Trauerfeier für den
Prinzen Heinrich.**

Edernförde, 22. April.

Die Bestattungsfeierlichkeiten für den Prinzen Heinrich werden auf Wunsch der Prinzessin im Sinne des Verstorbenen im einfachen Rahmen stattfinden. Nach den bisherigen Angaben werden sich die Trauergäste am Mittwoch um 13½ Uhr im Herrenhause versammeln und sich von dort nach der kleinen Kapelle begeben, in der die Leiche des Prinzen aufgebahrt ist. Der Sarg wird dann unter Vorantritt der Kapelle des Kieler Stahlhelm in feierlichem Geleit nach der Gruft des Erbbegräbnisses getragen und nach einer Rede des Geistlichen beigesetzt werden.

Inwieweit sich die Regierung, die Behörden sowie das Reichswehrministerium und die Marineleitung an den Bestattungsfeierlichkeiten beteiligen werden, steht noch nicht fest.

Als Vertreter des Kaisers wird der Kronprinz erscheinen oder, wenn sich seine Rückkehr von Rapallo verzögern wird, an seiner Stelle Prinz Eitel Friedrich. Außerdem werden auch die Kronprinzessin Cecilie, der älteste Sohn des Kronprinzen Wilhelm sowie die Prinzen Adalbert und Oskar zur Teilnahme an dem Begräbnis nach Hemmelmark kommen.

Anlässlich des Todes des Prinzen Heinrich von Preußen hat der Abgeordnete Dr. von Winterfeld namens der deutschnationalen Fraktion des Preussischen Landtags folgendes Telegramm abgeandt: „Frau Prinzessin Heinrich, Schloß Hemmelmark-Edernförde. Eurer Königl. Hohenheit spricht die deutschnationale Landtagsfraktion ehrerbietig ihr Beileid aus. Der hohe Entschlafene wird uns stets ein Vorbild eines pflichttreuen deutschen Führers bleiben.“

07465 0019

000 11

Prinz Heinrich von Preußen

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum 23. April 1929 192

Deutsche Tageszeitung (Berlin)

Nr. 190

Unseren lieben A. H. und i. a. C. B. erlauben wir
uns die traurige Mitteilung zu machen, daß unser hoch-
verehrter Korpsbruder

Heinrich Prinz von Preußen
Kgl. Hoheit

am 20. 4. 29 nach schwerer Krankheit verstorben ist.

Das unerwartete Hinscheiden dieses alten Herrn
reißt eine fühlbare Lücke in unsere Reihen, da der
Dahingeschiedene bei seinem regen, oft bewiesenen
Interesse für das Korps, vor allem durch seine
fördernde Unterstützung des Sportgedankens unser korps-
studentisches Leben vielseitig anregte und befruchtete.
Sein Andenken werden alle alten und jungen
Hollaten stets hoch in Ehren halten.

Der C. C. der Hollatia.
J. A. v. Puttkamer.

Kiel, den 22. April 1929.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 191

Die Beisetzung des Prinzen Heinrich

sw. Kiel 24. 4. (Eigenbericht)

Unter außerordentlich großer Anteilnahme der Bevölkerung und zahlreicher Vertreter der alten Armee und Marine und der sportlichen Organisationen wurde Prinz Heinrich von Preußen heute mittag zu Grabe getragen. Um 2 Uhr wurde die Trauerfeier durch Trommelwirbel eingeleitet. Eine Stunde später war der mit Blumen überjäte und mit der Großadmiralsflagge geschmückte Sarg in dem Mausoleum im Schloß Hemmelmart beigesetzt.

Schon am Dienstag trafen stündlich Abordnungen zur Trauerfeier in Kiel ein. Von dem ehemaligen Kaiserhause waren die Prinzen Eitel-Friedrich, Oskar, August Wilhelm und die beiden ältesten Söhne des Kronprinzen eingetroffen.

Reichspräsident v. Hindenburg hatte einen Kranz geschickt. Er wurde durch Staatssekretär Meißner vertreten. Auch vom König von England war ein längeres und sehr herzliches Beileidstelegramm eingegangen. Großadmiral v. Tirpitz hatte in einem Beileidschreiben sein Bedauern ausgedrückt, daß sein hohes Alter ihm die Reise nach Hemmel-

mart nicht ermöglichte. Erschienen waren ferner neben den Angehörigen der engeren Familie mehrere Prinzen von Hessen und die Kronprinzessin von Schweden, eine Nichte der Prinzessin Heinrich. Als Vertreter von Heer und Marine sah man den Oberbefehlshaber des Truppentommandos I, General Haffe, Vizeadmiral Dr. e. h. Raeder und die Konteradmirale Gladisch und Hansen. Sehr stark waren auch die Regimenter vertreten, deren Chef der verstorbene Prinz gewesen war. Die frühere Admiralität war mit wenigen Ausnahmen nahezu geschlossen anwesend.

In den frühen Mittagsstunden wurde der Sarg vom Schloß auf eine im Schloßhof stehende Lafette getragen. Frühere Marineoffiziere, die während der Aufbahrung in den letzten Tagen die Ehrenwache gehalten hatten, wurden von den Prinzen des königlichen Hauses abgelöst. Die Trauerrede hielt der Kieler Universitätsprofessor Dr. Rendtorff.

Nach Schluß der Trauerfeier wurde die Lafette von 32 Offizieren nach dem drei Kilometer entfernt liegenden Mausoleum gezogen. Der Kranz des Kaisers wurde der Lafette vorausgetragen.

Corriere della Sera (Mailand)

Nr. 99

**La vecchia Germania ai funerali
del fratello dell'ex-Kaiser**

Berlino, 24 aprile, notte.

I funerali del Principe Enrico di Prussia che hanno avuto luogo oggi a Hemmelsmark hanno costituito una vera e propria parata di quello che ancora sopravvive della vecchia Germania imperiale: uomini, idee, uniformi e bandiere. Come era ormai già noto fin da ieri l'altro, l'ex-Kaiser non ha partecipato alle estreme onoranze rese a suo fratello. Ma nella folla dei convenuti ordinati per ranghi secondo la legge dell'antica etichetta fra i vessilli nero bianco-rosso e le decorazioni che la repubblica non riconosce, tutto parlava di ciò che fu la vecchia Germania. Così c'erano non meno di quattromila persone, ex-granduchi, principi, ammiragli, generali, fra cui Mackensen, rappresentanze degli Elmetti d'acciaio, associazioni nazionaliste, ecc.

La cappella del castello nella quale era stata collocata la salma era piena di corone. Una grande corona di orchidee giunta da Doorn portava un nastro nero bianco rosso recante l'iscrizione: «Al mio amato fratello»; una di rose bianche era stata inviata da Hindenburg; un'altra da Re Giorgio d'Inghilterra, cugino del defunto. Avevano inviato inoltre corone i Re di Svezia e di Danimarca e la Regina Guglielmina d'Olanda.

La breve cerimonia funebre si svolse sul piazzale dinanzi al castello, dove il feretro sorretto a spalle da ex-ufficiali di marina è stato trasportato dalla cappella e deposto su di un affusto da cannone. Il Principe Eitel Federico, che rappresentava l'Imperatore, i Principi Oscar, Adalberto e Augusto di Prussia e i due figli maggiori dell'ex-Kronprinz si sono disposti ai lati del feretro dando il cambio ai 32 ex-ufficiali di marina che fino allora avevano formato la guardia d'onore.

Dopo una marcia funebre suonata dalla banda degli Elmetti d'acciaio di Kiel, il reverendo Rendtorff ha fatto l'elogio funebre del defunto «servitore fedele e silenzioso del proprio Imperatore e del proprio popolo».

Poi le bandiere di guerra si sono abbassate sulla bara, la musica ha intonato la marcia «La gloria prussiana» e si è formato un corteo che si è diretto al mausoleo del castello dove la salma del Principe Enrico è stata tumulata. Hanno assistito alla cerimonia anche i consiglieri delle Ambasciate d'Inghilterra, Svezia, Danimarca e Olanda a Berlino.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 305

Die Beisehung des Prinzen Heinrich.

Edernförde, 24. April. (Wolff.) Heute nachmittag hat auf Schloß Hemmelmar unter großer Beteiligung die Trauerfeier für den Prinzen Heinrich von Preußen stattgefunden. Schon lange vor der angesetzten Zeit fanden sich die Abordnungen der Marine- und Militärvereine, studentischer Verbindungen und des Stahlhelms mit ihren Fahnen im inneren Hof des Schlosses ein. Die Mitglieder des Stagerial-Klubs waren fast vollständig erschienen. Die Reichswehr hatte eine Delegation entsandt. Der Sarg, der bereits am Montag nach einer Andacht im engsten Familienkreise geschlossen worden war, wurde um 13 Uhr in der Vorhalle auf einer Lafette aufgebahrt. Zu Seiten des flaggenbedeckten Sarges nahmen ehemalige Marineoffiziere Aufstellung, die um 14 Uhr von den königlichen Prinzen, die die letzte Ehrenwache übernahmen, abgelöst wurden. Unter den Trauergästen befanden sich als Vertreter des Reichspräsidenten Oberstleutnant von Hindenburg, Admiral Dr. h. c. Raeder als Vertreter des Reichswehrministeriums, General Haffe, die Konteradmirale Hansen und Gladisch, für die Stadt Kiel, deren Ehrenbürger Prinz Heinrich war, Oberbürgermeister Dr. Luaden, von der alten Wehrmacht u. a. Generalfeldmarschall von Madensen und die Admirale von Schröder und von FischeL.

Die Trauerrede vor dem Sarge hielt Universitätsprofessor Dr. D. Renttorff-Kiel, der des Hingegangenen als aufrechten Menschen und Soldaten gedachte. Nach abschließendem gemeinsamen Gesang trugen Marineoffiziere den Sarg zu dem nahen Erbbegräbnis, wo Prinz Heinrich an der Seite seines im Alter von vier Jahren bei einem Unfall ums Leben gekommenen Sohnes Heinrich zur letzten Ruhe gebettet wurde. Hinter dem Sarge trug man auf drei Kissen die Orden des Prinzen. In dem folgenden Wagen hatten die Prinzessin Heinrich und Prinz Waldemar Platz genommen. Nach der Ankunft im Mausoleum wurde der Sarg im Erbbegräbnis niedergestellt.

07465

0023

000

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Prinz Heinrich von Preußen

Signatur

Datum

26. April 1929¹⁹²

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 193

Prinz Heinrichs letzte Fahrt



32 Marineoffiziere ziehen die Lafette mit dem Sarge zum Mausoleum

07465 0024 000

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Prinz Heinrich von Preußen

Signatur

Datum 27. April 1929

Illustrierte Wochenbeilage

der

Deutsche Tageszeitung (Berlin)

Nr. 199

Rechts:

Prinz Heinrich von Preußen †
Der Bruder des Kaisers, Prinz
Heinrich, der sich in seiner Stellung
als Großadmiral bedeutende Ver-
dienste um die deutsche Flotte er-
worben hat, ist am 20. April in
Cuxenförde im Alter von 67 Jahren
gestorben. Scherl.

