

Bernd Ellerbrock

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim Flotten-Agitprop 1900

Es war ein spektakulärer Propagandafeldzug. Ende April 1900 schickten Kaiser Wilhelm II. und sein Leiter des Reichsmarineamtes Alfred Tirpitz eine komplette Division Torpedoboote den Rhein hinauf. Von Emmerich nach Karlsruhe und zurück, rund 1000 Kilometer: Wo die kleine Kriegsflotte Station machte, wurde sie von einer marinebegeisterten Menge und den örtlichen Honoratioren voller Hurratriotismus enthusiastisch empfangen. So auch in Mannheim und Ludwigshafen, wo den „Sendboten des Kaisers“¹ gleich drei Tage lang gehuldigt wurde.

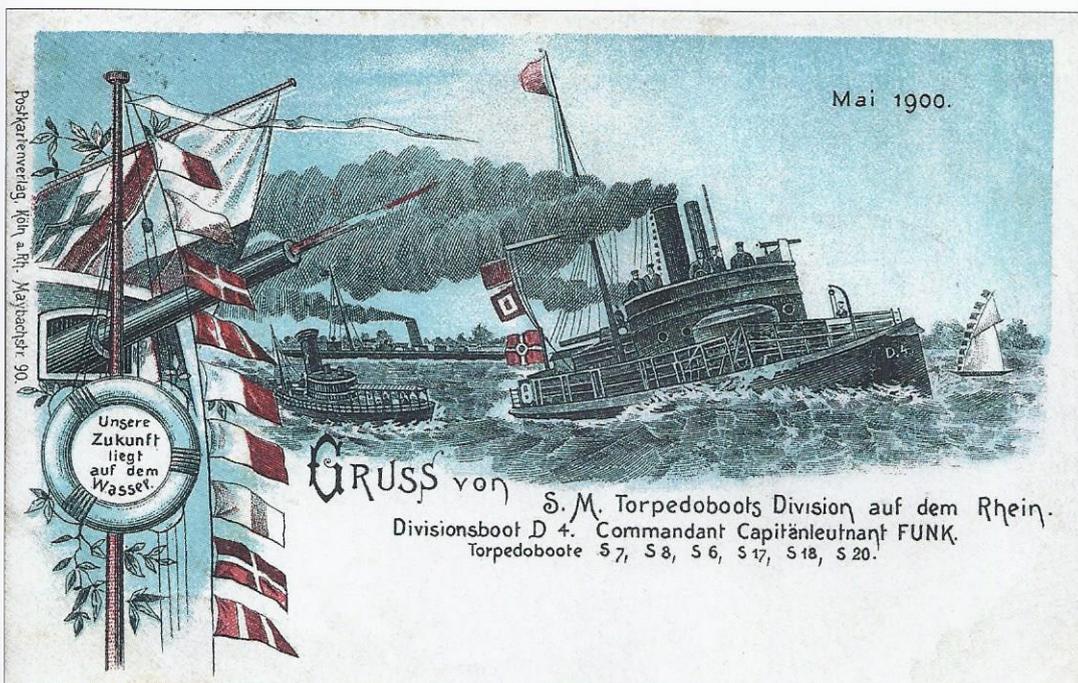
*„Seid uns begrüßt auf Rheinlands schönster Erde,
Ihr, die des Meeres kaiserlichen Gruß
Uns bringt, damit die Flotte wahrhaft werde,
Der Hort des Deutschen, wo er setzt den Fuß.“*

*Laut schallt's am Rhein,
Stimmt alle ein,
Stark soll die Flotte sein,
Stark soll die deutsche Flotte sein!“*

(erste Strophe des Gedichtes „Willkommen“ von T. Helling, Koblenz, Mai 1900 – nach der Melodie „Dort, wo der alte Rhein mit seinen Wellen“)²

Als am frühen Morgen des 29. April 1900 eine Division Torpedoboote von Wilhelmshaven zur offenen See dampfte, begann eine der wohl ungewöhnlichsten Missionen in der deutschen Marinegeschichte. An diesem Sonntagmorgen schien die Sonne über dem Reichskriegshafen, aber ein ruppiger Westwind ließ ahnen, dass es wohl ungemütlich werden würde da draußen in der Nordsee. Während die Flotte noch in der Schleusenkammer der „Neuen Hafeneinfahrt“ lag und die Besatzungen auf letzte Post warteten, wurden die Boote vorsorglich mit Sturmleinen versehen und Ölzeug angelegt. Die Division ging freilich weder auf Feindfahrt noch ins Manöver. Auch war keine „Forciefahrt“ – ein dreitägiger unerbittlicher Ritt rund um Skagen bis nach Danzig – angeordnet worden. Nein, „Vater Rhein“ war das außergewöhnliche und beschauliche Ziel – zunächst entlang der Küste bis Rotterdam zum Kohlebunkern,

Abb. 1
Die Ansichtskarte ist eine Erfindung der Gründerzeit und des beginnenden Industriezeitalters. Offiziell eingeführt im Jahr 1872, erlebte die Bildpostkarte, befeuert durch eine Industrie, die sie mit immer neuen und verbesserten drucktechnischen Verfahren massenhaft herstellen konnte, zwischen 1895 und dem Ende des Ersten Weltkrieges ihre Blütezeit. Ein regelrechtes Postkartenfieber breitete sich just um die Jahrhundertwende aus. Allein im Jahr 1900 beförderte die Reichspost 440 Millionen Stück, darunter auch diese Lithographie mit dem berühmten Satz von Kaiser Wilhelm II. „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“, der zum Leitmotto des „Deutschen Flottenvereins“ wurde. Insgesamt sind von der Rheinfahrt der Torpedobootsdivision über 60 verschiedene Postkarten belegt.
Sammlung
Bernd Ellerbrock



„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

dann weiter den Strom hinauf. Befehl: Vordringen so weit wie möglich.

Weil sie zur Tarnung für Nacht- und Nebelangriffe komplett schwarz angestrichen, seemännisch ausgedrückt: „gepönt“ waren, hießen die Torpedoboote der Kaiserlichen Marine im Volksmund „Schwarze Gesellen“, was ihnen einen besonderen Nimbus als gruselig, bedrohlich und unnahbar verlieh. Gleich sieben dieser vorzugsweise in Rudeltaktik angreifenden Kriegsschiffe waren den gesamten Mai und die ersten beiden Juniwochen des Jahres 1900 auf dem Rhein unterwegs. Die Division bestand aus dem Führungsboot *D4* unter dem Kommando des Kieler Kapitänleutnants und späteren Konteradmirals Felix Funke (1865–1932) sowie den drei Torpedobooten *S7*, *S8* und *S9* der ersten Torpedoboot-Abteilung der Ostseestation Kiel und den drei Schultorpedobooten *S17*, *S18* und *S20* der Nordseestation Wilhelmshaven („S“ bezeichnet die Bauwerft Schichau in Elbing/Ostsee).

Die spektakuläre Fahrt der Division mit einer Besatzung von insgesamt 153 Mann tief ins Binnenland hinein war eine reine Propagandashow im Auftrag des Reichsmarineamtes unter dem späteren Groß-, zu dieser Zeit aber noch Vizeadmiral Alfred Tirpitz (1849–1930), der nach eigenem Bekunden die „elf schönsten Jahre“ seines Lebens bei der „Torpedobande“ verbracht hatte³. Die Idee eines Torpedoboot-Besuches im Rhein-

land hatten allerdings prominente Mitglieder vom „Deutschen Flottenverein“ und der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ in Köln, die im März 1900 bei Tirpitz vorstellig geworden waren und besonders aggressiv für die ehrgeizigen Flottenpläne ihres Kaisers trommelten. Die Agitation für die dem Reichstag Ende Januar 1900 vorgelegte Flottengesetznovelle (später: „2. Flottengesetz“), hatte zu diesem Zeitpunkt und zu den parallel anlaufenden parlamentarischen Beratungen ihren Höhepunkt erreicht. Die Anzahl der Schlachtschiffe sollte auf vier Geschwader von 19 auf 38 verdoppelt und die Budget-Hoheit des Reichstages durch eine Blankovollmacht zum Bau der Schiffe – koste es, was es wolle – regelrecht ausgehebelt werden. Gefordert wurden zusätzlich weitere acht Große und 15 Kleine Kreuzer. Es war ein Gesetz gegen England – und gegen das eigene Parlament. Mit diesem Gesetz, so der Marinehistoriker Michael Salewski „fiel der Startschuss zu jenem unseligen Wettlauf mit Großbritannien, der am Ende in ein Wettrüsten mündete.“⁴

Ein „Kaisergruß vom Meer“

Nach Überzeugung des Flottenvereins könne „eine erhebliche Förderung des Flottengedankens in den Rheinlanden erzielt werden.“⁵ Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen (1855–1927) – „der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes“⁶ – wandel-

Abb. 2
Porträtfotos der drei wichtigsten Männer der Rheinfahrt-Mission (von links nach rechts): Kapitänleutnant Felix Funke (Foto von 1904 als Gouverneur der Marinebasis Tsingtao), Korvettenkapitän August von Heeringen (Foto als Vizeadmiral um 1910) und Vizeadmiral Alfred Tirpitz (Foto als Großadmiral, nach 1911).
Wikipedia Creative Commons 1.0 – Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, Signatur: I O 0519 – Sammlung Bernd Ellerbrock



Bernd Ellerbrock

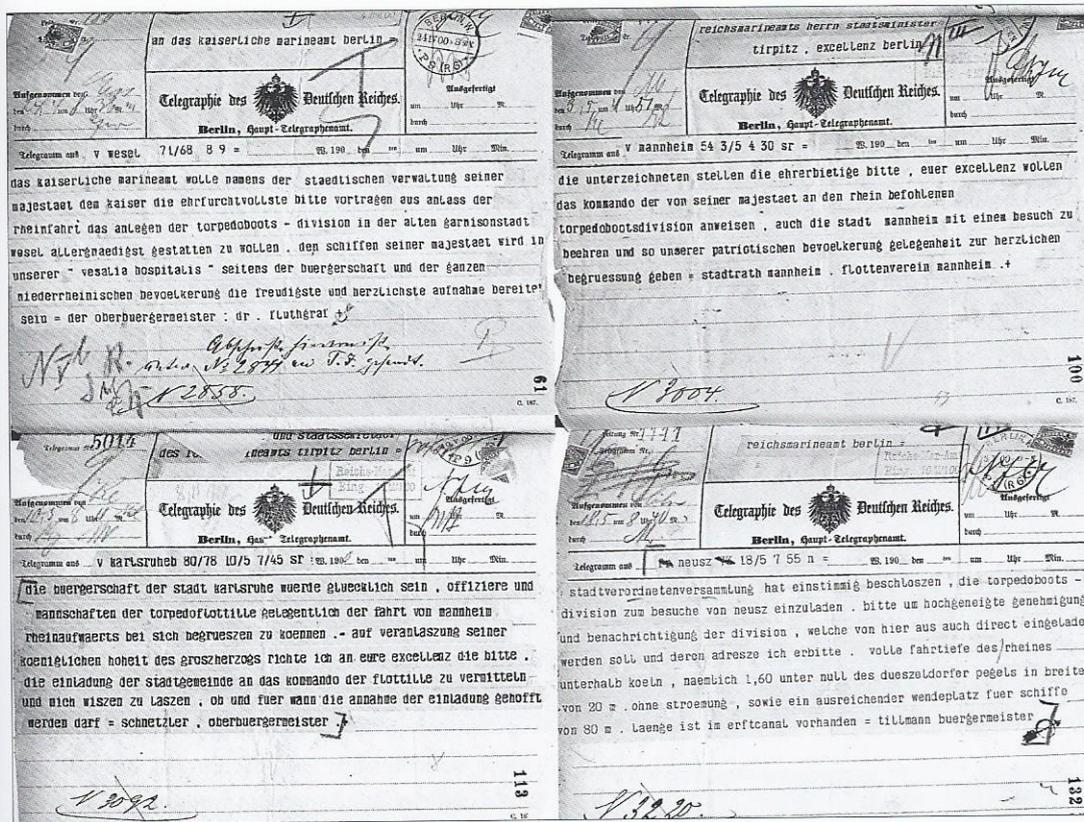


Abb. 3

In Dutzenden von Telegrammen (hier die aus Wesel, Mannheim, Karlsruhe und Neuss) und Schreiben wurde dafür geworben, die Kaiserliche Torpedodivision empfangen zu können. Befremdlich die Sprache, unterwürfig der Tonfall: „... wolle dem Kaiser die ehrfurchtsvolle Bitte vortragen, das Anlegen der Torpedobootsdivision in Wesel allergnädigst gestatten zu wollen...“ oder „... bitte um hochgeneigte Genehmigung zum Besuch von Neuss...“ oder „die Bürgerschaft der Stadt Karlsruhe würde glücklich sein ... ob und für wann die Annahme der Einladung gehofft werden darf“. Bundesarchiv, RM 3/9814

ten den Vorschlag in für sie typischer Manier um: Nicht ein einzelnes Boot (wie fünf Jahre zuvor das Torpedoboot S55, das nur bis Kaub gekommen war), sondern gleich eine ganze Division sollte zu dieser Demonstration im Marsch gesetzt und in den Dienst der Flottenwerbung gestellt werden. Schon am 3. April telegrafierte der von der Idee begeisterte Kaiser Wilhelm II. (1859–1941) an den Kölner Oberbürgermeister Wilhelm Becker (1835–1924), dass auf „seinen Befehl eine Torpedobootsdivision den Rhein hinauffahren und vom Meere einen Gruß überbringen“⁷ würde. Der harmlos daherkommende „Gruß vom Meer“ wurde fortan für die gesamte Fahrt zur zentralen und dutzendfach zitierten harmlosen Metapher für ein letztlich säbelrasselndes Manöver, das Wilhelm II. mit einer „Allerhöchsten Kabinettsorder“ vom 21. April 1900 anordnete.

Spätestens nachdem die Presse über die bevorstehende Werbefahrt berichtet hatte, gingen im Reichsmarineamt fast täglich Schreiben und Telegramme von Bürgermeistern und Vereinen der am Rhein liegenden Orte mit inständigen Bitten ein, die kleine Flotte möge auch ihrer Stadt die Ehre erweisen. So warben in einer heutzutage nur noch

Befremden auslösenden huldvoll-devoten Sprache am 3. Mai Stadtrat und Mannheimer Flottenverein gemeinsam in einem Telegramm darum, Gastgeber für die Kaiserliche Marine sein zu dürfen: „Die Unterzeichneten stellen die ehrerbietige Bitte, Euer Excellenz wollen das Kommando der von seiner Majestät an den Rhein befohlenen Torpedobootsdivision anweisen, auch die Stadt Mannheim mit einem Besuch zu beehren und so unserer patriotischen Bevölkerung Gelegenheit zur herzlichen Begrüßung zu geben.“⁸ An jenem Tag hatte die Division just ihr erstes Besuchsziel Köln angelaufen und die Sorge, dass die Kriegsschiffe gar nicht bis zum Oberrhein gelangen könnte, war groß: Man mache das Anlaufen vom Wasserstand des Rheins abhängig, teilte Tirpitz als Antwort mit. Seine Leute hatten mit Blick auf die nautischen Gegebenheiten vorsichtshalber vermerkt: „Mannheim liegt noch hinter Kaub, Mainz und Worms!“⁹

Am Mittwoch, den 9. Mai, entschied Kommandant Funke, das große Divisions-Führungsboot in Koblenz zurückzulassen und nur mit den sechs kleinen S-Booten, die mit 2,11 Metern einen um über einen Meter geringeren Tiefgang aufwie-

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

Abb. 4
Die Rheinfahrt führte die Torpedobootsdivision nicht nur in die Rheinprovinzen von Preußen, sondern auch in die Großherzogtümer Hessen und Baden sowie in die Enklave Pfalz des Königreichs Bayern. Besucht wurden insgesamt 47 Städte, darunter 39 direkt am Rhein gelegene. Die Krupp'sche Rüstungsschmiede in Essen wurde gleich zwei Mal besichtigt – allerdings nur von den Offizieren. Die sieben Boote der Division (damalige Bezeichnung: Halbflottille) waren in den Reichskriegshäfen Kiel und Wilhelmshafen stationiert. Karte: Peter Palm, Berlin

sen, die Reise fortzusetzen. Der königlich-preussische Gesandte für das Großherzogtum Baden in Karlsruhe, Marineoffizier Karl von Eisendecker (1841–1934), schrieb begeistert: „Die Rheinfahrt der Torpedoboots-Division genießt in der hiesigen Bevölkerung große Popularität. Man verfolgt die Boote mit besonderem Interesse und hofft, dass dieselben, abgesehen von dem Divisionsboot, auch badische Rheinorte anlaufen werden. Bei dem derzeitigen Wasserstande des Rheins scheinen die Tiefenverhältnisse bis Mannheim ausreichend.“¹⁰ So kam es zu einer zunächst gar nicht vorgesehenen Ausweitung des Programms. Denn Tirpitz hatte anfangs nur geplant, 13 Städten zwischen Emmerich und Koblenz einen Besuch abzustatten, am Ende waren es insgesamt 47: Angelaufen wurden 39 Anrainer sowie acht weitere nicht direkt am Rhein liegende Städte, denen die „Sendboten vom Meeresstrande“¹¹ die Aufwartung machten.

Noch am selben Tag, spätnachmittags, versammelte der Mannheimer Oberbürgermeister Otto Beck (1846–1908) im Rathaus eine erlauchte Gesellschaft von Entscheidungsträgern, um die Details der Festivitäten festzulegen. Auch Ludwigshafens Oberbürgermeister Friedrich Krafft (1857–1936) war zugegen, denn es ging darum, das Besuchsprogramm auf badischer und bayerischer Seite (die Pfalz gehörte damals als kleine Enklave zum Königreich Bayern) protokollarisch sorgfältig und ausgewogen abzustimmen. Geladen waren die Amtsvorstände sowie diverse Stadträte der beiden Städte, der Oberst des Mannheimer Grenadierregiments, der Kommandeur des Landwehrbezirks Ludwigshafen und weitere Militärs, die Präsidenten der Mannheimer Handelskammer und der Pfälzischen Handels- und Gewerbekammer, ein Vertreter der Rheinschiffahrtsgesellschaft (bis 1899: Reederei Fendel), die Vorsitzenden der Flottenvereine aus Mannheim und Ludwigshafen sowie Vertreter aus Unternehmenskreisen. Nach dreistündiger Beratung waren die Details für ein dreitägiges Programm festgezurr.

Die „Schwarzen Gesellen“ mit ihren „Blaujacken“ an Bord, diese „stahlfesten Männer, die die brandende See zu Helden erzogen hat“¹², konnten kommen und wurden geradezu sehnsüchtig erwartet.

Die Besetzung der Schiffe war auf ausdrücklichen Wunsch von Kaiser Wilhelm handverlesen zusammengestellt worden, um den Ansprüchen nach Zackigkeit im Auftreten und Linientreue zur Flottenpolitik zu genügen – „charakterfest, geschickt, redegewandt, repräsentabel“.¹³ Die Offiziere – zum Zeitpunkt der Rheinfahrt war keiner von ihnen älter als 30 Jahre – legten in den Folgejahren noch steile Karrieren hin. Abkommandiert an Bord des Kommandobootes wurde sogar eine komplette Blaskapelle von zehn Hoboisten des Musikcorps der 2. Matrosendivision in Wilhelmshaven. Das war eine Idee von Tirpitz höchstpersönlich, die er Kapitänleutnant Funke bei einem Instruktionsgespräch in seinem Berliner Dienstsitz am vornehmen Leipziger Platz mit auf den Weg gab. Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen „photographischen Apparat“ für den Kommandanten zwecks Dokumentierung der Unternehmung – genauso wie



Bernd Ellerbrock

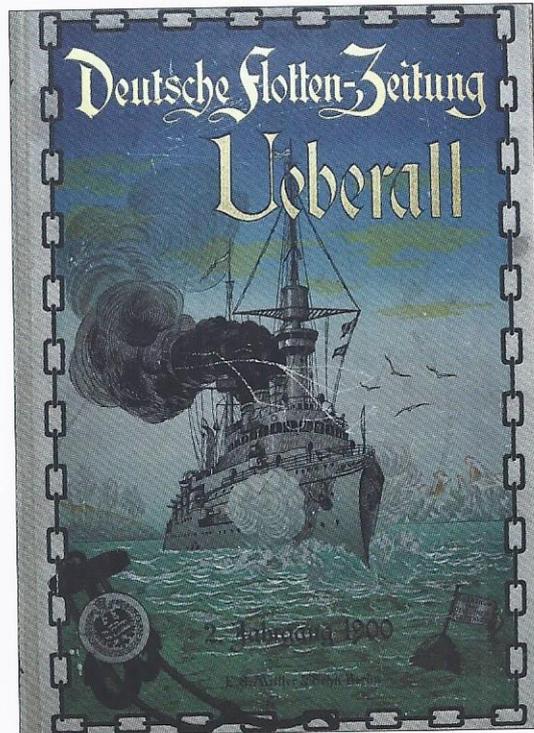
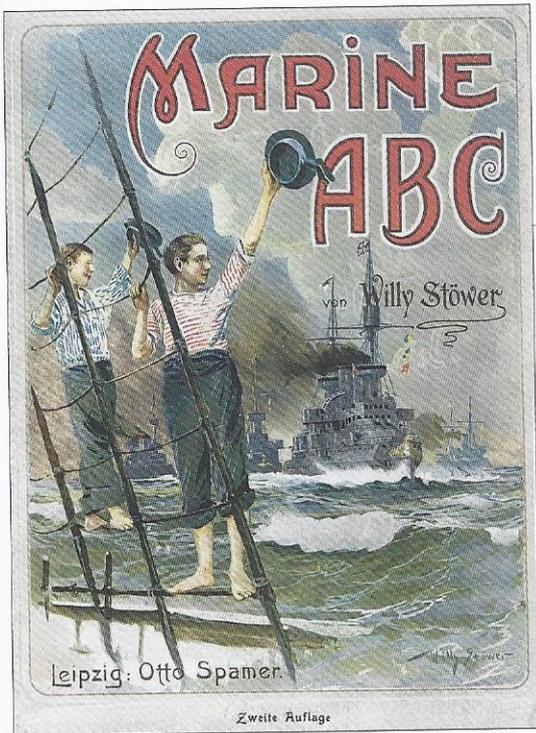
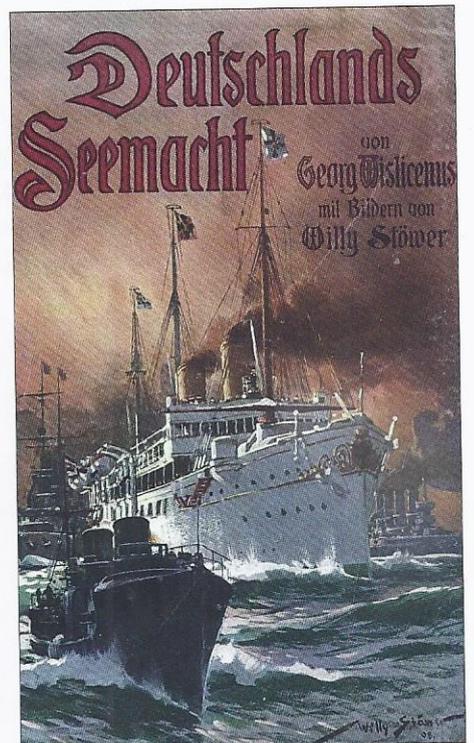
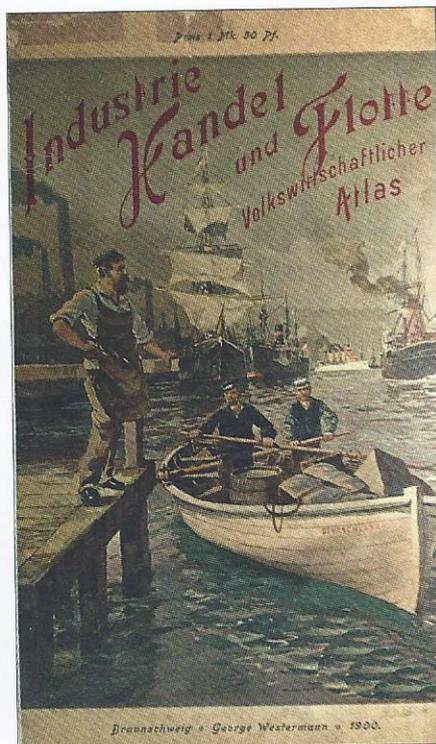
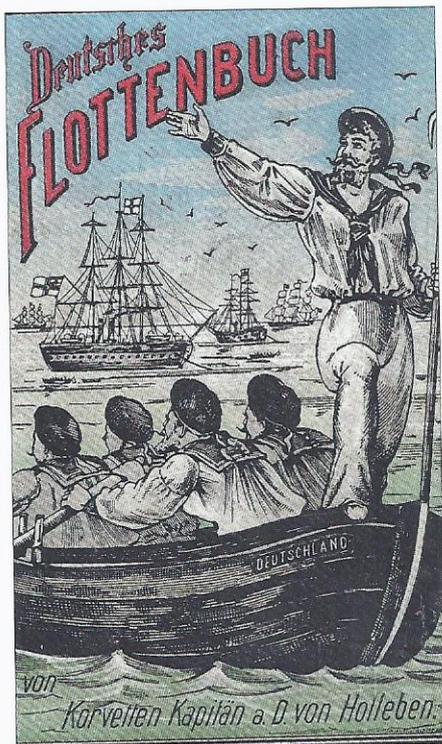


Abb. 5
Mit Unterstützung des „Nachrichtenbüros“ im Reichsmarineamt wurde das Land mit einer wahren Flut von Flugblättern, Broschüren und Büchern überschwemmt. Bis zur Verabschiedung des 2. Flottengesetzes erschienen nicht weniger als 18 Bücher und 171 Broschüren zur Flottenpolitik. Mit Auflagen von mehreren Zehntausend Exemplaren versorgte der „Deutsche Flottenverein“ seine Fans auch mit einer aufwändig gestalteten Illustrierten „Überall“ – der Ruf bei der Marine zu „Alle Mann an Deck“. Beliebte Geschenke gerade für Jugendliche waren die opulenten Werke von Kapitänleutnant a. D. und Flottenagitor Georg Wislicenus (1858–1927), meistens bebildert von Kaiser Wilhelms Lieblings-Marinemaler Willy Stöwer (1864–1931).
Sammlung Bernd Ellerbrock

um Verhaltensvorgaben gegenüber der Presse und Sprachregelungen für Reden und Toaste auf Empfängen. Die Rheinfahrt wurde bis ins Detail vorbereitet. Sie war Teil einer groß angelegten, sozusagen admiralsstabsmäßig geplanten und gelenkten Kampagne staatlicher Institutionen zur

Durchsetzung politischer Ziele und Stimmungsmache in Deutschland. Die umtriebigen Strippenzieher saßen im „Nachrichtenbüro“ des Reichsmarineamtes in Berlin, einer Propagandaabteilung, die sich der grimmige, gabelbärtige Alfred Tirpitz in seinem Ministerium zugelegt hatte, kaum, dass



„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

er im Juni 1897 durch „Allerhöchste Kabinettsorder“ von Kaiser Wilhelm II. zum Behördenleiter im Range eines Staatssekretärs berufen worden war.

Durch gezielte Beeinflussung von Multiplikatoren, Journalisten und Meinungsmachern mobilisierte die „Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten“, die Öffentlichkeit, um den Druck auf die 397 Reichstagsabgeordneten zu erhöhen. Das „Durchbringungsbüro“ (Tirpitz) ebnete ausgesprochen einfall- und erfolgreich den Weg für den geplanten Bau einer mächtigen deutschen Hochsee-Schlachtflotte – schwimmende Festungen aus Stahl mit gepanzerten Kommandoständen, Kasematten, Geschütztürmen, Kesselräumen, Munitions- und Kohlebunkern. Die Rheinfahrt der Torpedobootsdivision freilich war der mit Abstand spektakulärste, aufwändigste, aber auch einfallreichste Coup im Rahmen all dieser PR-Maßnahmen. Es müsse „im ganzen Volke Stimmung gemacht“ werden, hatte der Kaiser als Parole ausgegeben. Denn hinter der ganzen Aktion steckte knallhartes politisches Kalkül: Im Rheinland hatte das katholische „Zentrum“ seine Basis – und ihre einer Flottenmehrung eher reserviert gegenüberstehenden Reichstagsabgeordneten wurden als Mehrheitsbeschaffer für das anstehende Gesetz dringend gebraucht, denn „am Rhein“, so der Kölner Gouverneur General Freiherr Hermann von Wilzeck (1836–1901) habe „die Sache ihre besonderen Schwierigkeiten“. ¹⁴ Weil die nationalen und konservativen Kräfte allein nicht reichten, mussten mindestens 38 der 102 Zentrumsabgeordneten dem Flottengesetz zustimmen, hatte Tirpitz ausgerechnet, nachdem er sämtliche Abgeordnete in

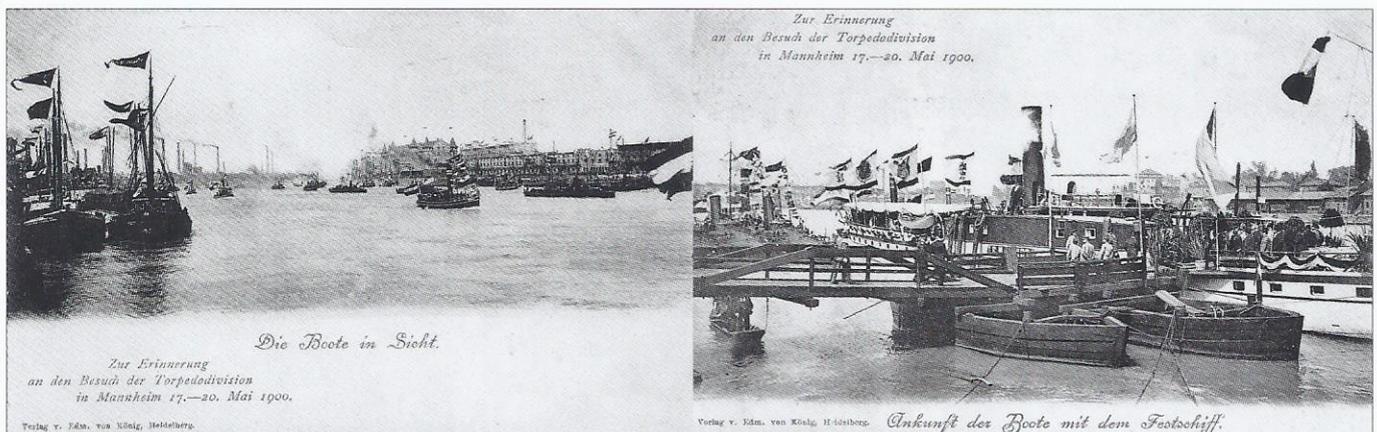
„Freunde“ und „Gegner“ aufgeteilt hatte. Im preussischen Regierungsbezirk Köln stellte das Zentrum sämtliche, in den Bezirken Düsseldorf und Koblenz jeweils dreiviertel und im Bezirk Wiesbaden sowie im Großherzogtum Baden jeweils die Hälfte der Wahlkreisabgeordneten. Zusammen mit dem Zentrumsabgeordneten aus Oppenheim am Rhein waren das insgesamt 29 wertvolle Stimmen entlang der Route.

„Ein wahres Böller-Bombardement“

Wo die bis zu 20 Knoten (rund 37 km/h) für damalige Verhältnisse ziemlich schnellen Boote anlegten, flatterten Fahnen, Wimpel und Girlanden im Wind, standen Krieger-, Schützen-, Turn- und Gesangsvereine Spalier und Würdenträger stramm. Vorgegebene Kleiderordnung für die Männer waren ein schwarzer Frack oder Anzug mit Zylinder, Überrock, eine Halsbinde und möglichst weiße Handschuhe. Besonderen Wert legte man darauf, dass Orden, Ehren- und Vereinsabzeichen sichtbar getragen wurden. Studentenverbindungen in Couleur, Mädchen mit Haarschleifen in den Reichsfarben Schwarz-Weiß-Rot und ganze Garnisonen in Ausgehuniformen traten an, Militärkapellen spielten auf, Schulkinder und Belegschaften bekamen frei, Feuerwehren, Winzer-, Gesellen- und Schiffervereine marschierten auf, Abordnungen benachbarter Ortschaften reisten an, Kirchenglocken läuteten, Böllerschüsse rollten übers Wasser, Nebelhörner erschallten: „Es war ein unaufhörliches Gekrache und Geknalle.“ ¹⁵

Doch noch nirgendwo, außer vielleicht in Köln, habe man seiner Division einen derart „glänzenden Empfang“ ¹⁶ bereitet wie am 17. Mai in Mann-

Abb. 6
Über die Ankunft der Torpedoboote in Mannheim erschien gleich eine ganze Serie von Fotopostkarten, herausgegeben von der „Hof-Kunsthandlung und Kunstverlag Edmund von König“ in Heidelberg, wo anlässlich eines Kurzbesuchs der Hofphotograph König ebenfalls in Aktion trat. Um 1900 war die Fotografie zwar technisch soweit ausgereift, dass mit kleinen Apparaten der Firma „Kodak“ (ein reiner Phantasiename) „jedermann“ leidlich scharfe Aufnahmen machen konnte. Die Firma aus Amerika („Sie drücken auf den Knopf, wir erledigen den Rest“) vertrieb ihre Rollfilmkameras seit 1895 auch in Deutschland ...



Bernd Ellerbrock

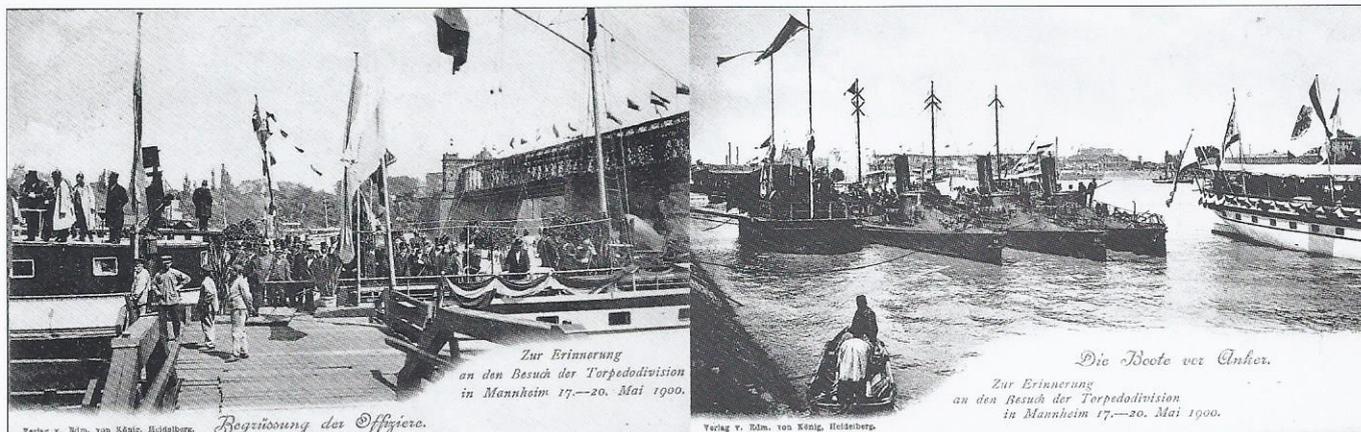
heim und Ludwigshafen, schwärmte Kapitänleutnant Funke in seiner ersten Ansprache während eines Dejeuners mit sechzig geladenen Herren im Salon des Festdampfers ERNST MORIZ ARNDT. Der Seitenraddampfer, Baujahr 1877, war eigens von der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft gechartert worden, um den Torpedoboote bis zum „Frankenthaler Kanal“ (1966 verfüllt, heute quert hier die BAB 6 den Rhein) entgegenzufahren und sie zusammen mit einer ganzen Armada weiterer Schiffe den Rhein stromaufwärts zu geleiten. Festlich geschmückt mit Flaggen, Wimpeln und grünen Blattpflanzen weilte seit dem frühen Morgen an Bord, wer in Politik und Verwaltung, beim Militär oder in Unternehmen, in Verbänden und Vereinen Rang und Namen hatte – insgesamt 129 Honoratioren aus Mannheim und 80 aus Ludwigshafen. Flankiert von zwei Booten mit der Mannheimer Grenadierkapelle auf badischer und der Kapelle des 18. Bayerischen Infanterieregiments auf bayerischer Seite, waberte unaufhörlich schneidige Militärmusik über den Fluss. Nach Eintreffen der Torpedoflotte dampfte ein imposanter Korso von insgesamt 26 Schiffen bei herrlichem Frühlingswetter auf dem Rhein – unter dem Jubel von wohl mehreren Zehntausend Schaulustigen an den Ufern und unter einem „wahren Böller-Bombardement. Dazwischen tönte das schrille, unheimlich heulende Signal der Sirenen der Torpedoboote“, berichtete der Mannheimer Generalanzeiger in seinem Abendblatt noch am selben Tage über das Spektakel. Die Torpedoboote hatten am Bug die Reichskriegsflagge gesetzt, das Führungsboot gleich noch eine zweite am Mast aufgezogen.

Minutiös berichtete die Presse über die sich anschließenden Zeremonien nach Ankunft an der Landungsbrücke: Begrüßung zunächst in Mannheim durch Landeskommissär Philipp Alexander Pfisterer namens der badischen Regierung und Oberbürgermeister Beck, es folgte ein vom Kommandanten Funke auf dem Führungsboot krenzenzter „Ehrentrunk“, danach Übersetzen nach Ludwigshafen, dortige Begrüßung durch Bezirksamtman Bachmann namens der bayerischen Regierung und Oberbürgermeister Krafft, anschließend wieder ein Ehrentrunk. Nach der ganzen Salutiererei und brausenden Hurrah-Rufen begaben sich die Torpedooftiziere und 40 Mann Besatzung auf das Festschiff zur Rundfahrt durch die Hafenanlagen und Besichtigung der „industriellen Etablissements“. Noch während der Fahrt wurde auch das obligatorische „Huldigungstelegramm“ an den Kaiser aufgesetzt und abgeschickt. Das ganze mehrstündige „vortreffliche Arrangement“, wie ein Reporter schrieb, kostete die Stadtkasse Mannheim 1100,26 Mark und die Ludwigshafener 843,95 Mark, zusammen also satte 1944,21 Mark, wie der drei Wochen später aufgestellten Schlussabrechnung zu entnehmen ist. 300 Mark Miete für den Dampfer und 54 Mark für dessen Dekoration, 131 Mark Bewirtung für die Regimentskapellen und 60 Mark Trinkgelder schlugen zu Buche. Den Löwenanteil verschlang die Bewirtung auf dem Dampfer: 1344 Mark einschließlich 60 Mark für Zigarren.¹⁸ Die stolze Summe entsprach dem Jahreslohn eines gut verdienenden BASF-Arbeiters.

Veranstaltungen, Festumzüge, Besichtigungen, Einladungen, Empfänge den Rhein hinauf und wieder hinunter: Vor Ort übertraf man sich regelrecht

... Gute Aufnahmen der Torpedoboote in Fahrt waren damals gleichwohl noch eine Besonderheit: „Der landschaftlich farbenprächtigste Moment trat ein, als die Flotte ... herüberdampfte. Diesen wirklich wundervollen Moment hatte unser Mitbürger Bauunternehmer Dr. Eugen Reichenstein mit seinem Photographie-Apparat erfasst. Es gelang ihm, eine prächtige Aufnahme der Schiffe in Volldampffahrt zu machen. Die gelungene Aufnahme bietet ein wundervolles Panorama, welches künftig unsere Ansichtspostkarten und die Wohnungen unserer Einwohner schmücken wird.“¹⁷

MARCHIVUM Mannheim, Bildsammlung



Verlag v. K&M. von König, Heidelberg.

Begrüßung der Offiziere.

Zur Erinnerung an den Besuch der Torpedodivision in Mannheim 17.–20. Mai 1900.

Verlag v. K&M. von König, Heidelberg.

Zur Erinnerung an den Besuch der Torpedodivision in Mannheim 17.–20. Mai 1900.

Die Boote vor Anker.

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

Abb. 7

Die Ankunft in den beiden gegenüberliegenden Städten war protokol­larisch exakt geregelt. Zunächst fuhren nur zwei Torpedoboote nach Ludwigshafen und vier nach Mannheim, darunter das Führungsboot. Nach dem Begrüßungszeremoniell in Mannheim setzte der Kommandant mit seinem Boot nach Ludwigshafen über zur dortigen Begrüßung. Sodann lagen während des Aufenthalts je drei Boote in jeder Stadt vor Anker. Das Foto zeigt die Ankunft des Festdampfers mit den Ludwigs­hafener Ehrengästen, nachdem das Boot von Kommandant Funke bereits festgemacht hat. Am oberen Bildrand rechts ist gut das im Rhein liegende „Rennerbad“ zu erkennen. Aber auch die dicht gedrängten Menschmassen am Rheinufer. Stadtarchiv Ludwigshafen

vor inszeniertem Hurrapatriotismus und feierte die „Blauen Jungs“ wie Teilnehmer siegreicher Seeschlachten. Auf dem Weg zur fürstlichen Tafel in Bonn durchschritten die Gäste – bei strömendem Regen – eine dekorative „Ehrenpforte“ und weiter entlang einer „mit wappengeschmückten, laubumschlungenen Fahnenmasten gezierten Triumphstraße“¹⁹. Festsäle wurden überbordend mit „Maien“ (frischem Blattgrün), Birkenreis, Tannengrün, Wappen, Teppichen und Fahnen­schmuck ausgestattet, wobei eine zentral aufgestellte Kaiserbüste nie fehlen durfte. In Bingen wurde die Höhenburg Klopp besichtigt, in Rüdesheim das „zur Erinnerung an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches 1870/71“ erbaute Niederwald- oder Germaniadenkmal, wo sich 21 örtliche Vereine mit wehenden Fahnen zu einer „Flottenkundgebung“ versammelt hatten. Ausgerichtet vom örtlichen Kriegerverein erschienen allein in Mainz 3000 Personen anlässlich eines Festkommers. Es standen in Koblenz das Fest einer neu eröffneten Sektellerei der Firma Deinhard, in Boppard ein „fideles Kegeln“ und in Düsseldorf ein Besuch des Apollo-Variété-Theaters auf dem Programm.

Natürlich hatten auch die Festkomitees von Mannheim und Ludwigshafen ein veritables

Besuchsprogramm ausgearbeitet, das den „Torpedos“ keine Zeit zum Durchatmen ließ. Gleich am Ankunftstage wurden abends Festessen ausgerichtet: Die Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften waren seitens der militärischen Vereine und des Vereins „Kaiserliche Marine“ in den Mannheimer Saalbau eingeladen worden. Nach einem mehrgängigen Menu, etlichen Toasts auf den Kaiser und „Obersten Kriegsherrn“ sowie dem Absingen der inoffiziellen Nationalhymne „Heil Dir im Siegerkranz“ wohnten die Gäste einer Aufführung martialischer „Kriegsspiele“ bei, welche dort gerade stattfanden. Das Publikum empfing die Seeleute mit „brausenden Hochrufen“. Eigens für die Gäste aufgenommen wurden neue Szenen vom blutigen Gefecht bei Nuit am 18. Dezember 1870, wo im Deutsch-Französischen Krieg Einheiten der badischen Felddivision eine gleich starke französische Division besiegte, nachdem Verstärkung unter dem Kommando des badischen Prinzen Wilhelm (1829–1897) herangeführt worden war. Wilhelm wurde dabei schwer verwundet, fast 3000 Soldaten kamen ums Leben.

Währenddessen dinierten die Offiziere im Großen Saal des Gesellschaftshauses Ludwigshafen



 Bernd Ellerbrock

zusammen mit rund 300 weiteren Gästen, wo eine „froh-bewegte, patriotische Stimmung“ das Fest beherrscht haben soll. Man feierte den Kaiser als „Friedensfürst“, sang die bayerische „Fürstenhymne“ und verlas Grußtelegramme vom badischen Großherzog und dem bayerischen Prinzregenten. Dass deutsche Fürsten ihre Verbundenheit mit der Reichsmarine – der einzigen Waffengattung, die im Kaiserreich nicht den Ländern unterstand – öffentlichkeitswirksam bekundeten, dürfte ganz nach Geschmack und Intention von Alfred Tirpitz gewesen sein, brauchte er doch ihre Unterstützung im Bundesrat. So hieß es in einem späteren Dankeschreiben des Großherzogs Friedrich von Baden (1826–1907), den Tirpitz in persönlichem Gespräch als ersten Reichsfürsten für die Flottenaufrüstung begeistern konnte, dass „wir, getragen von dem nationalen Bewusstsein der Stärke und Macht des Deutschen Reiches, uns von neuem geloben, unsere Kräfte dem Ausbau desselben zu widmen.“²⁰ In Karlsruhe, wo vier Tage später sinnigerweise Wagners seemannische Oper „Der Fliegende Holländer“ aufgeführt worden war, stattete Großherzogin Luise von Baden (1838–1923) kurz vor der Abfahrt einem der Boote einen Besuch ab – in Begleitung ihrer Hofdamen. Das Fest jedenfalls dauerte „bis lang nach Mitternacht“.

Am darauffolgenden Freitag wurden die Offiziere im Mannheimer „Pfälzer Hof“ und die Mannschaften im Stadtgarten bewirtet, nachdem tagsüber ein mehrstündiger Ausflug nach Heidelberg auf Einladung der Stadt – natürlich mit Begrüßungsumtrunk im Schlosskeller und Gabelfrühstück im Schlossrestaurant – auf dem Programm gestanden hatte. Nach Rückkehr in Mannheim stand die Besichtigung des „Panoramas“ am Friedrichsring (einer der vielen damals populären und eigens zur Präsentation von Rundgemälden errichteten, gewaltigen kreisförmigen Bauten) an. Dort konnte das „Kolossalgemälde“ des Münchener Malers Michael Zeno Diemer (1867–1938) bewundert werden: die „Schlacht von Orleans“. Auch diese Schlacht fand im Dezember 1870 statt und natürlich waren auch hier die Deutschen Sieger gewesen. Nach dem Essen wurde gemeinsam eine Festvorstellung im Hoftheater besucht. Zur Aufführung kamen der erste Akt von Wagners Oper „Lohengrin“, ein Einakter „In Zivil“ sowie

das Ballett „Phantasien im Bremer Ratskeller“. Als wäre das alles nicht schon genug, versammelte man sich am späten Abend noch im Vereinslokal „Landlutsche“ des Mannheimer Marinevereins zu einem „Abschiedsschoppen“, um den zweiten Tag mit „humoristischen Gesangsvorträgen“ ausklingen zu lassen. Die beiden Mannheimer Schifferverbände nutzten die Veranstaltung, um bei den Marinesoldaten für ihren Berufsstand zu werben. Man feierte – und trank – wieder bis „spät nach Mitternacht“.

„Köstliche Weine standen in großen Mengen auf den Tischen“

Der sozialdemokratische „Vorwärts“, der erbittert gegen die Flottenmehrung zu Felde zog, brachte gespieltes Mitleid für die Mannschaften auf, weil sie von „Sauferei zu Sauferei“ geschleppt würden und die ganze Fahrt für sie nur eine „Probe auf die Trunkfestigkeit“ sein würde.²¹ Rüdeshaims Bürgermeister Julius Alberti (1850–1922) war da ganz anderer Meinung: „Man sieht es den heiteren Gesichtern der Blaujacken auf den ersten Blick an, dass sie eine Rheintour zu den Annehmlichkeiten des Dienstes halten.“²² Gleich zwei Mal reisten Offiziere nach Essen zur Besichtigung der Krupp'schen Werke, die damals sämtliche Geschütze für die kaiserliche Torpedoflotte lieferte. Den Besuch in der Rüstungsschmiede soll die Division mit einem Telegramm angekündigt haben, über das sich das Satireblatt „Simplicissimus“ lustig machte: „Werden auch in Essen ansaufen* (*anlaufen)“²³. In der Tat konnten sich die Besatzungen vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Frühschoppen, Festessen, Festmalen, Herrenabenden, Banketten und Bewirtungen kaum retten. Allein auf der Fahrt bis Worms soll den Mannschaften insgesamt 26 Mal das Saisongericht „Spargel mit Schinken“ serviert worden sein, was ihnen neben dem Spitznamen „Teerjacken“ auch noch den der „Spargelfritzen“ einbrachte.

Eine weinselige und von Alkohol geschwängerte Tour war die Stippvisite an den Rhein in der Tat. Aber ganz besonders, als abseits der Route am Samstag, den 19. Mai, der Pfälzer Weinregion ein Besuch abgestattet wurde, welcher ein fürchterliches Trinkgelage gewesen sein muss. Die Organisation lag an diesem dritten und letzten

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

Abb. 8
Aufwändig gestaltet wurden Einladungs-, Menu- und Tischkarten, Plakate oder Lieder- und Programmhefte. Links die Tischkarte mit „Germania“ und einem „blauen Jungen“ aus Koblenz. Dort waren die Besatzungen der Flottille zur Besichtigung mit anschließender offizieller Einweihung der neuen Deinhard'schen Sektkellerei und zu einem opulenten „Gabelfrühstück“ eingeladen. Ein paar Tage später wurden gleichwohl die Zölle auf Sekt erhöht und die inländische Sektsteuer auf den Weg gebracht – zur Finanzierung der gewaltigen Kosten der Flottenrüstung. Mit Einladungsschreiben (rechts: Ludwigshafen) und Anzeigen in Zeitungen (unten: Mannheim) wurde für die Teilnahme an den Festivitäten geworben. Überliefert ist auch die Speisefolge des „Festdines“ am 18. Mai (das „trockene Gedeck“, also ohne Getränke, für 3 Mark): Kaisersuppe – Steinbutt, Butter und Kartoffeln – Lendenstück nach Sobadt und Beilagen – Stangenspargel, holländische Sauce und Schinken – Supreme von Poulade auf indische Art – Rehziemer – Salat, Kompotte – Rahmgefrorenes – Käse, Butter – Obst – Dessert
Stadtarchiv Koblenz, Stadtarchiv Ludwigshafen, MARCHIVUM Mannheim, Zeitungssammlung



Besuchstag in den Händen der Stadt Ludwigshafen. Schon vormittags hatte man die Offiziere zu einem Dejeuner ins Mannheimer Offizierskasino und die Mannschaften ins Ludwigshafener Gesellschaftshaus eingeladen und fürstlich bewirtet. Um Punkt 14.30 Uhr stand dann ein Sonderzug der Pfälzer Eisenbahn im Bahnhof bereit, der erst am späten Abend und nach neunstündiger Fahrt durch die Weinberge wieder in Ludwigshafen eintraf. Der Ausflug soll ein einziger „Triumphzug“ gewesen sein, berichtete die – freilich äußerst regierungsfreundliche – „Heidelberger Zeitung“: „Enthusiastischer und begeisterter wie in der Pfalz können die Gäste am ganzen Rhein nicht begrüßt worden sein.“²⁴ Nach Durchfahrt von Frankenthal und Freinsheim wartete im Dürkheimer Kurhaus ein weiteres Festmahl auf die Gäste von den Torpedoboote. „Köstliche Weine edelster Sorten standen in großen Mengen auf den Tischen. Bald entwickelte sich ein fröhliches Bankett.“ Und auch in Deidesheim, der nächsten Station, war ein Imbiss im Kasino vorbereitet, begleitet von den „userlesenen Weinen ältester Jahrgänge“, die von den örtlichen Weingutsbesitzern gestiftet worden waren. Nach nur einstündigem Aufenthalt

lief der Sonderzug um 19.00 Uhr in Neustadt ein, wo zunächst die Kellereien des königlich-bayerischen Hoflieferanten Wilhelm Maucher besichtigt wurden, dem sich ein vierstündiges „Kellerfest“ anschloss, auf dem sich „bald ein fröhliches Leben und Treiben entwickelte.“ In welchem Zustand die „blauen Jungs“ gegen Mitternacht wieder ihre Quartiere am Rhein bezogen, ist nicht überliefert. Am Sonntagmorgen gegen 10.00 Uhr verließ der Verband der sechs Torpedoboote wieder das Industriezentrum von Mannheim und Ludwigshafen zu weiteren Besuchen in Speyer und Karlsruhe. Tausende waren die letzten Tage mit Zügen der Pfälzer und Badischen Staatseisenbahnen, die um die Hälfte ermäßigte Fahrpreise offerierten, gekommen, um voller Neugier die Kriegsschiffe beim „open ship“ zu besichtigen. Der Andrang war so groß, dass die örtliche Gendarmerie den Zutritt regeln musste und Einheimische gebeten wurden, noch einmal wiederzukommen. Zehntausende, darunter auch die Industriearbeiterschaft, hatten beim Empfang der Kaiserlichen Marine zugejubelt. Die Presse lobhudelte und druckte untätig sämtliche Propagandareden, Toasts und Huldigungen. In einer Ansprache war sich Mannheims

Bernd Ellerbrock



Abb. 9
In Mainz besuchte Kaiser Wilhelm II., der zur Kur im gegenüberliegenden Wiesbaden weilte, die Flottille. Das Foto zeigt den Empfang des Monarchen auf dem Führungsboot durch die Offiziere, wo er einer seiner Lieblingsbeschäftigungen nachging: Er zeichnete den erst 28jährigen Kommandanten Karl von Restorff (1871–1946) mit dem „Königlichen Kronen Orden“ 4. Klasse aus. Die Matrosen sind „landfein“ gemacht und tragen das vorgeschriebene weiße Hemd mit Kragen und blauem Brustlatz. Sammlung Thorsten Reiss, Wiesbaden

Oberbürgermeister Beck deshalb sicher, dass „trotz aller Angriffe, trotz aller Schmähungen“ das Kaiserwort, wonach die „Zukunft Deutschlands auf dem Wasser“ liege, „in weiten Volkskreisen freudigen Widerhall gefunden“ habe. „Der Triumphzug unserer Gäste entlang des ganzen Rheins“ sei „ein glänzender Beweis“²⁵ dafür.

Freilich: Das angestrebte Endziel der Reise, die Hauptstadt des „Reichslandes“ Elsass-Lothringen, Straßburg, wurde nicht erreicht. Ein kontinuierlich fallender Wasserstand zwang in Karlsruhe die Flottille zur Umkehr, sehr zum Bedauern von Felix Funke, der in Straßburg aufgewachsen war. So war es den Launen von „Vater Rhein“ letztlich zu verdanken, dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation zu empfindender Besuch erspart blieb. „Deutsche Kriegsschiffe in der mit Strömen Bluts zurück gewonnenen Hauptstadt alten deutschen Landes – das wäre nicht nur ein wahrhaft erhebender, sondern auch in seiner Wirkung auf die Bewohner und auf den Nachbar [Frankreich! d. V.] politisch bedeutungsvoller Gedanke gewesen“²⁶, kommentierte die stramm nationalistische eingestellte „Bonner Zeitung“ enttäuscht. Die Entscheidung fiel am 22. Mai.

„Ein dreifaches Hurrah donnerte dem Kaiser entgegen.“

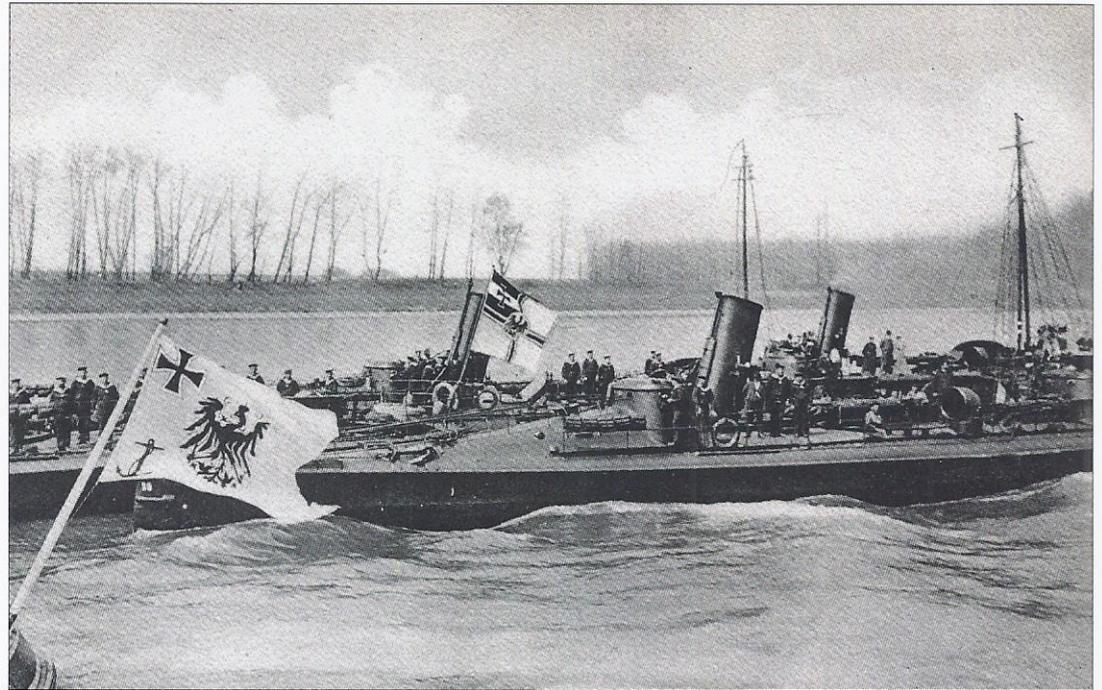
Zwei Tage zuvor hatte Kommandant Funke von Mannheim aus bereits nach Karlsruhe telegraphiert, dass der Aufenthalt dort um einen Tag verkürzt und deshalb auch ein geplanter Besuch am 23. Mai in Baden-Baden ausfallen müsse. Mit dem Rheinpegel hatte dies jedoch nichts zu tun. Es war kein geringerer als Kaiser Wilhelm II. persönlich, der in Wiesbaden – wie jedes Jahr um diese Zeit – zur Kur weilte und „seine“ Schiffe ins gegenüberliegende Mainz beorderte, um sie dort zu empfangen. Doch „Wilhelm der Plötzliche“, wie der Monarch wegen seiner Launen und seiner Sprunghaftigkeit im Volksmund auch genannt wurde, disponierte um, kaum, dass dort die Flottille am Mittwoch, den 23. Mai vor Anker gegangen war und ließ einen ganzen Tag auf sich warten.

Während die Torpedoboote noch rheinabwärts unterwegs waren, neigten sich die parlamentarischen Beratungen im Reichstag dem Ende zu. In der Budgetkommission hatte das Zentrum eine kosmetische Änderung am Flottengesetz durchgesetzt, mit der 13 Kreuzer für den Auslandsdienst zunächst gestrichen und auf die Zeit nach 1906

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

Abb. 10

Die Fotografie war um 1900 noch nicht so weit entwickelt, sich bewegende Objekte gestochen scharf abzubilden. Umso bemerkenswerter ist diese Aufnahme von drei Torpedobooten in voller Fahrt. Links unten weht die preußische Dienstflagge für Binnengewässer, am Bug der S9 (dem Kommandoboot von Kapitänleutnant Funke, nachdem das Divisionsboot D4 in Koblenz zurückgelassen werden musste) flattert die Reichskriegsflagge. Offenkundig sind auch (weibliche) Passagiere an Bord. Die S-Torpedoboote der Rheinflottille waren 37 Meter lang, 4,80 Meter breit und hatten einen Tiefgang von bis zu 2,11 Metern. Angetrieben wurden sie von einer Dreifach-Expansionsmaschine mit einer Motorenstärke bis 831 PS, die ihre Kraft auf einen dreiflügeligen Propeller übertrug. Ihren Dampf bezog die Maschine aus einem 12 Atü-Lokomotivkessel, zu dessen Feuerung 17 Tonnen Kohle gebunkert werden konnten. Bewaffnet waren die Boote mit je drei 35,6 Zentimeter-Torpedorohren (ein Überwasser-Bug- und an Deck zwei schwenkbare „Breitseitlancierrohre“), vier Fischtorpedos sowie einer 5 Zentimeter-Schnellladekanone auf einer Pivotlafette, um in alle Richtungen feuern zu können. Die Besatzung bestand aus jeweils einem Oberleutnant zur See als Kommandanten und 15 Matrosen. Sammlung Bernd Ellerbrock



verschoben wurden und schließlich Zustimmung signalisiert, nachdem auch die Finanzierungsfragen in ihrem Sinne entschieden waren. Das Zentrum wollte zum einen keine „Flotte auf Pump“ und drängte zum anderen darauf, den Flottenbau nicht von den „kleinen Leuten“ etwa durch Besteuerung des Massenverbrauchs bezahlen zu lassen. Die Zentrumsabgeordneten setzten quasi als „Reichensteuer“ diverse Erhöhungen von Reichsstempelsteuern (auf Börsengeschäfte mit Wertpapieren, Bergwerkskuxe und Schiffsfrachtbriefe), Steuern auf Lotterielose, Zolltariferhöhungen auf Tabak, Schaum- und Branntwein, Bier und Likör sowie die Erhöhung von Schutzzöllen für die Landwirtschaft durch, die zeitgleich mit der Flottenvermehrung zu beschließen waren. Auch wurde die spätere „Sektsteuer“ in diesem Verfahren auf den Weg gebracht.

Bei der Aussprache zur Zweiten Lesung der Flottengesetz-Novelle am 6. Juni verzeichnet das Protokoll mehrfach „Heiterkeit“, würzte die Rheinfahrt der Torpedobootsdivision doch manch einen Redebeitrag. So etwa den des für seine bittere Ironie bekannten Eugen Richter (1838–1906) von der Freisinnigen Volkspartei, ein entschiedener Flottenbau-Gegner: „Was hat sich auf dem Wasser überhaupt ereignet, seitdem wir im Februar über die Sache gesprochen haben? Eigentlich ist

es doch bloß die Torpedodivision gewesen, die den Rhein herauf und herunter gefahren ist... Was bezweckt man eigentlich damit? Die Torpedoboote stehen ja ganz außerhalb des Rahmens des Flottengesetzes. Ein gewisser Teil des naiven Publikums am Rhein soll allerdings gemeint haben: Ja, wenn die Flotte nur aus so kleinen Schiffen besteht, dann ist es allerdings notwendig, auch größere Schiffe zu bauen.“²⁷

Für die Torpedoinspektion in Kiel jedenfalls hatte die ihr unterstellte Flottille spätestens jetzt ihren Zweck erfüllt. Sie ordnete an, das Programm abzukürzen und die Heimreise anzutreten, was allerdings auf entschiedenen Widerspruch des Kommandanten Felix Funke stieß. Der telegraphierte am 8. Juni frühmorgens aus Uerdingen ans Reichsmarineamt in Berlin: „Aufenthalt der Division aber gerade für Bevölkerung am Niederrhein dringend wünschenswert. Bitte Beibehaltung des Programms zu bewirken, da Änderung bittere Enttäuschung hervorrufen würde.“²⁸ Vier Stunden später erging eine Weisung an die Torpedoinspektion, dass auch noch Rees, Xanten, Wesel und Emmerich angelaufen werden sollten. So kehrte nach siebenwöchiger Fahrt die Flottille erst am Montag, den 18. Juni nach Wilhelmshaven zurück. Für Funke dürfte es eine besondere Ehre gewesen sein, direkt beim Kaiser Meldung zu erstatten, der

Bernd Ellerbrock



mit seiner Yacht HOHENZOLLERN just vor Helgoland lag. Funke löste seine Division mit einem „Hurrah“ auf den Monarchen auf.

In seinem Abschlussbericht vom August 1900 heißt es durchaus zutreffend: „Wenn das Erscheinen der Torpedobootsdivision auf dem Rhein vielleicht auch keinen Einfluss auf die Stimmung im Reichstage zur letzten Flottenvorlage gehabt hat, so hat es jedenfalls in ganz bedeutender Weise dazu beigetragen, das Interesse für die Wehrmacht zur See zu wecken und das Verständnis für dieselbe zu vermehren... Die Tausende und Aber-tausende von Menschen, welche in den Monaten Mai und Juni an den Rhein eilten, um die sieben Torpedoboote der Kaiserlichen Deutschen Marine zu sehen und den damaligen Festlichkeiten, die den Charakter von Nationalfeierlichkeiten trugen, beiwohnten, werden – das glaube ich sagen zu dürfen – diese Zeit nicht zu bald vergessen und werden ihrem Kaiser den Dank für die Entsendung der Torpedobootsdivision dadurch zollen, dass sie fortan der Kaiserlichen Marine die wärmsten Sympathien entgegenbringen.“²⁹

In der Tat hatte die ganze Werbeaktion ihre Wirkung nicht verfehlt: Der Süden des Reiches, weitab von Ebbe und Flut, war mit maritimer Leidenschaft

und Faszination für den Aufbau einer deutschen Hochseeflotte infiziert. An vielen Orten links und rechts des Rheins in Hessen, Baden oder der Pfalz gründeten sich kurz darauf Marinevereine, die Mitgliederzahl des „Flottenvereins“ stieg in der Folgezeit auf über eine Million. „Erdenschwere Baden und Bayern“ seien in „fernwehkranken Schiffsnarren verwandelt“ worden, „die darauf bestanden, ihre Kinder in Matrosenanzüge und Kieler Kleidchen zu stecken“ beschreibt Journalist und Dokumentarfilmer Wilhelm Bittorf die navalistische Stimmung in Deutschland nach der Jahrhundertwende in seinem „Lehrstück des Wettrüstens.“³⁰

Als die Torpedobootsdivision am Abend des 12. Juni Wesel anlieh, hatte der Reichstag das Zweite Flottengesetz in dritter Lesung abschließend beraten und mit Mehrheit von 201 zu 103 Stimmen verabschiedet. Von den anwesenden Zentrumsabgeordneten stimmten nur 20 dagegen, 64 dafür. 19 Stimmen davon kamen aus den preußischen Rheinprovinzen und Baden. Selbstverständlich stimmte der Mannheimer SPD-Abgeordnete August Dreesbach (1864–1906) mit „Nein“. Noch am selben Tag wurde Alfred von Tirpitz in Homburg v. d. H. vom Kaiser in tiefer Dankbarkeit in den erblichen preußischen Adelsstand erhoben. Von Tirpitz stammt der

Abb. 11
Im Kölner Verlag Dumont-Schauberg erschien ein kleines Liederbuch „Zur Erinnerung an die Rheinfahrt S. M. Torpedoboots-Division im Mai 1900“. Insgesamt 33 Lieder sind darin enthalten, darunter mehrere eigens für diese Mission gedichtete: „Schon schwindet der Parteien Streit, Es fleucht der Zwietracht Bann, Daß unsrer Flotte Herrlichkeit, Bewehrt erstarren kann. Dir Kaiser Wilhelm, immerdar des Rheinlands Dank gebührt! Heidi! Heida!“
Sammlung Bernd Ellerbrock

„Schwarze Gesellen“ in Mannheim. Flotten-Agitprop 1900

Satz: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.“³¹ Dazu sollte es freilich nie kommen, seine Seekriegsdoktrin erwies sich im Ersten Weltkrieg als fataler Irrtum. Die Flotte verrostete im Hafen und versenkte sich am Ende selbst.

Zum Weiterlesen: „Schwarze Gesellen auf dem Rhein – Flotten-Agitprop anno 1900“, 208 Seiten mit 160 Abbildungen (überwiegend in Farbe), Hardcover im Format 17 X 22 cm, erschienen bei BoD Norderstedt, ISBN 9783751903288, 15 Euro

Anmerkungen

- 1 Wormser Tageblatt vom 15. Mai 1900
- 2 Stadtarchiv Koblenz, KH 17, Flottenbesuch Mai 1900, „Lieder und Festspiel den Herren Offizieren der Torpedo-Division beim Besuch der Deinhard'schen Kellerei am 28. Mai 1900 gewidmet“.
- 3 Alfred Tirpitz: Erinnerungen, Leipzig 1920, S. 43.
- 4 Michael Salewski: Tirpitz. Aufstieg-Macht-Scheitern, Göttingen 1979, S. 68.
- 5 Bundesarchiv, RM 3/9814, Entsendung von Torpedobooten, S. 2ff.
- 6 Alfred Tirpitz, S. 82.
- 7 Kölner Lokalanzeiger vom 4. April 1900.
- 8 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 100.
- 9 Bundesarchiv RM 3/9814, S. 101
- 10 Bundesarchiv RM 3/9814, S. 144
- 11 Duisburgs Bürgermeister Lehr in seiner Begrüßungsansprache, zitiert in: Rhein- und Ruhrzeitung vom 8. Juni 1900.
- 12 Neuss- Grevenbroicher Zeitung vom 7. Juni 1900.
- 13 Bundesarchiv RM 3/9814, S. 50
- 14 Toast, ausgebracht anlässlich einer Ausflugsfahrt der Torpedobootsdivision auf dem Rhein, Bonner Zeitung vom 5. Mai 1900.
- 15 Rhein- und Ruhrzeitung vom 11. Juni 1900.
- 16 Zitate und Details der Abläufe vor Ort wurde der Berichterstattung des „Mannheimer Generalanzeiger“ (Ausgaben 226 bis 232) entnommen
- 17 Badische Zeitung vom 24. Mai 1900.
- 18 Stadtarchiv Ludwigshafen, Akte 1084 des Bürgermeisteramtes, S. 152f.
- 19 Bonner Zeitung vom 9. Mai 1900.
- 20 Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1900 (1901), Karlsruhe, S. 84.
- 21 „Vorwärts“ vom 18. Mai 1900.
- 22 Norddeutsche Zeitung vom 16. Mai 1900.
- 23 Simplicissimus, 5. Jahrgang, Nummer 16 (1900), S. 128.
- 24 Heidelberger Zeitung vom 21. Mai 1900
- 25 Mannheimer Generalanzeiger vom 19. Mai 1900, Mittagsausgabe.
- 26 Bonner Zeitung vom 24. Mai 1900.
- 27 Verhandlungen des Reichstages, Band 171, Berlin 1900, S. 5828 A.
- 28 Bundesarchiv, RM 3/9815, S. 20.
- 29 zitiert in: Ernst Junghans, Kaiserliche Torpedobootsflottille in Oppenheim, Sonderdruck der rheinischen Landeszeitung „Landskro-ne“, Nr. 115 und 120 vom 17. und 23. Mai 1960.
- 30 Wilhelm Bittorf: „Wir befanden uns im absoluten Wurstkessel“. Die Skagerrakschlacht und die deutsch-britische Flottenrivalität. DER SPIEGEL 23/86, S. 153.
- 31 zitiert in: Krauß, Oliver: Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedoversuchsanstalt (TVA). Dissertation. Kiel 2006, S. 54.