

Preis 15,-€

E4271F
ISSN 0342-7595

Schwäbische Heimat

Zeitschrift für Regionalgeschichte
württembergische Landeskultur,
Naturschutz und Denkmalpflege

2021/2

April-Juni

Freispruch –
Katharina Kepler in Güglingen
Überlingen –
Mehr Dichter als Fischer

Fachwerk –
zukunftsfähige Sanierung
Theater Lindenhof –
40 Jahre Resonanzraum



Mit dieser Bildpostkarte, die der renommierte Stuttgarter Illustrator Karl Fuchs entworfen hatte, sollte für eine Marineausstellung in der Stuttgarter Gewerbehalle geworben werden. Sie wurde nie gedruckt, denn es kam anders, als vom Auftraggeber Graf von Linden geplant.

Bernd Ellerbrock Flottenpropaganda im Königsbau Eine Marineausstellung in Stuttgart im Jahr 1900

In der letzten Aprilwoche im Säkularjahr 1900 trafen 18 Eisenbahnwaggons vollgestopft mit Schiffsmodellen, Fahnen, Uniformen, Schnellladekanonen, Seeminen, Granaten, Schiffsausrüstung, Torpedos, Ölgemälden und sonstigen maritimen Utensilien im Stuttgarter Hauptbahnhof ein. Die über 300 Exponate waren für die größte jemals im Deutschen Reich gezeigte Marineausstellung zusammengetragen und zuletzt in Breslau gezeigt worden. Davor hatte die Schau in Dortmund, Darmstadt und Dresden gastiert, wo sie von insgesamt 284.000 Interessierten besucht worden war. *Die Anziehungskraft der Ausstellungsgegenstände habe die kühnsten Erwartungen weit übertroffen*, schwärmte die damals führende Tageszeitung im Königreich Württemberg, der »Schwäbische Merkur«. Und weiter: *Der ganze Eindruck wird nicht verfehlen, das zu fördern, was der Deutsche Flottenverein sich als Ziel seines Strebens setzt: [...] den Wert einer starken Flotte überzeugend vorzuführen.*

Nachdem das Erste Flottengesetz nur zwei Jahre zuvor den Reichstag passiert hatte, war nun ein

Rüstungs-Quantensprung geplant. Wilhelm II. versprach mit seinem ersten »Kaiserwort im neuen Jahrhundert«, er wolle wie *erst* sein Großvater Wilhelm I. *für das Landheer, nunmehr für die Marine unbeirrt in gleicher Weise das Werk der Reorganisation fort- und durchführen.* Deutschland, so die Vision des Kaisers, sollte nicht nur europäische Kontinentalmacht sein, sondern auch zur See- und Weltmacht aufsteigen. Was fehlte, war eine entsprechend kampfstärke Flotte. Mit einer Novelle zum Flottengesetz sollte die Anzahl der Schlachtschiffe auf vier Geschwader, nämlich von 19 auf 38, auf einen Schlag verdoppelt werden.

Ein beispielloser Werbefeldzug für den Flottenbau

Weltpolitik und Flottenbau, verbunden mit der Wendung gegen Großbritannien, bildeten von diesem Zeitpunkt an eine unteilbare Einheit, urteilt der Historiker Wilhelm Deist in seiner Analyse über »Flottenpolitik und Flottenpropaganda« im Kaiserreich. Mit dem

Gesetz, das den stetigen Aufbau der Flotte über mehrere Jahre hinweg festschrieb, *fiel der Startschuss zu jenem unseligen Wettlauf mit Großbritannien, der am Ende in ein Wettüsten mündete*, urteilt auch der Marinehistoriker Michael Salewski. Die Budget-Hoheit des Reichstages sollte durch eine quasi Blankovollmacht zum Bau der Schiffe – koste es, was es wolle – regelrecht ausgehebelt werden. Es war nicht nur ein Gesetz gegen England, sondern auch eins gegen das eigene Parlament.

Der Kaiser machte Druck, die öffentliche Meinung zu mobilisieren: *Das ganze Land ist in Unkenntnis über die Zwecke und Aufgaben der Marine. Es muss dafür Stimmung gemacht werden!* Es war schließlich Vizeadmiral Alfred Tirpitz, im Juni 1897 zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes berufen, der die maritime Obsession seines Kaisers umsetzte und ein *neues Faszinosum für die Massen* (Michael Stürmer) schuf: schwimmende Festungen aus Stahl mit gepanzerten Kommandoständen, Geschütztürmen mit nie dagewesener Feuerkraft, Kasematten, Kesselräumen, Munitions- und Kohlebunkern. Mit seinem »Nachrichtenbüro« hatte er sich eine schlagkräftige Abteilung geschaffen, mit der er einen beispiellosen Werbefeldzug führte, um den Flottengesetzen in Parlament und Volk den Weg zu ebneten.

Von der gezielten Einflussnahme auf Presse und Multiplikatoren, über die Herausgabe einer wahren Schwemme von Broschüren, Büchern und Millionen von Flugblättern bis zur Entsendung einer kompletten Torpedobootsdivision zum Rhein, die

dort sieben Wochen lang Stimmung machte, sowie Tausenden von Vorträgen rekrutierter »Flottenprofessoren«: Tirpitz' Strippenzieher zogen sämtliche damals zur Verfügung stehenden Register der Massenbeeinflussung. Sie bekamen aber auch wichtige Hilfe von außen, denn die Flotte war die größte Hoffnung des deutschen Patriotismus. Die bedeutendste Stoßtruppe bildete der am 30. April 1898 in Berlin gegründete »Deutsche Flottenverein«. Reichlich fließende Gelder der Großindustrie – allen voran von den »Panzerplattenpatrioten« Krupp in Essen und Stumm-Halberg an der Saar – ermöglichten es ihm, seine Agitation im großen Stil anzulegen. Der Verein erfreute sich nicht nur des Beistandes von Militärs, den Führungseliten aus Wirtschaft und Handel, Verwaltung und Politik, sondern gerade auch der Bundesfürsten, die in etlichen Landesverbänden »Protektorate« übernahmen. Darunter auch Wilhelm II. von Württemberg, der das Königreich seit 1891 regierte und als »Schutzherr« für den Flottenverein in seinem Land fungierte. In einem Telegramm an Kaiser Wilhelm II. von Anfang Januar 1900 teilte er mit: *Wir hoffen nach besten Kräften zum Wohle des Vaterlandes auf diesem wichtigen Gebiet wirken zu können und der Sache nutzbringend zu dienen.*

Fast zwei Jahre währende Querelen

Die Etablierung eines Landesverbandes in Württemberg ging nur schleppend voran. Gewähltes Vorstandsmitglied des Flottenvereins war auch der Stuttgarter Bankier und königlich-sächsische Gene-

In Vizeadmiral Alfred Tirpitz fand Kaiser Wilhelm II. den richtigen Mann zur Umsetzung seiner ehrgeizigen Flottenpläne. Das Gemälde des berühmten Marinemalers und Kaisergünstlings Willy Stöwer zeigt die beiden Männer an Bord der SMS DEUTSCHLAND während eines Flottenmanövers.





Auf ihrer Titelseite vom Juni 1901 würdigte »Die Flotte« ihre beiden wohl wichtigsten »Schutzherren«, den Kaiserbruder Prinz Heinrich von Preußen für den Gesamtverein und den württembergischen König Wilhelm II. als »Beweis dafür, welchen großen Raum Deutschland zur See einnimmt in der patriotischen Wertschätzung seiner Fürsten«.

ralkonsul Alexander von Pflaum. Gemeinsam mit dem Arzneimittelfabrikanten, dem Geheimen Hofrat Julius von Jobst, versuchte er in Stuttgart Mitglieder für den Verein zu werben, allerdings mit mäßigem Erfolg. Denn von Pflaum haftete ein »Makel« an: Er war Jude. Nach Recherchen des Historikers Sebastian Dziol war *das nationale Bürgertum Stuttgarts offenbar nicht bereit, sich in einem nationalen Agitationsverein ohne weiteres einem Deutschen jüdischen Glaubens zu unterstellen*. So kam es zur Gründung eines Landesausschusses erst, nachdem eine Gruppe von einflussreichen Persönlichkeiten, darunter der Kabinettssekretär des Königs, Karl Freiherr von Gemmingen-Guttenberg, und der Konservator der Stuttgarter Naturaliensammlung Prof. Eberhard Fraas, sich der Sache annahm. Ihnen erschien es notwendig, dass *die beiden Herren [von Pflaum und von Jobst, d. V.] von der Spitze abgedrängt werden*, wie Fraas in einem Schreiben an Friedrich Krupp im

Februar 1899 freimütig bekannte. Insbesondere habe Pflaum *als prononciierter Israelit [...] zu viele Gegner*.

Die Kontrahenten einigten sich auf einen Kompromiss: Vorsitzender des am 28. Dezember 1899 in Stuttgart konstituierten Landesverbandes Württemberg wurde Karl Fürst von Urach, ein inaktiver Kavallerie-Major und Weltenbummler. Alexander von Pflaum wurde sein Stellvertreter, von Gemmingen, Fraas und von Jobst saßen im Vorstand. Die 24 Gründungsmitglieder waren sämtlich einflussreiche Herren aus allen gesellschaftlichen Bereichen – von dem als »Krupp Süddeutschlands« bezeichneten Pulvermühlenbesitzer Max von Duttenhofer aus Rottweil über den Chefredakteur des »Schwäbischen Merkurs« Dr. Carl Elben, den Vorstandsvorsitzenden der Ulmer Handelskammer Karl Engel und den Kaffeeproduzenten Robert Franck aus Ludwigsburg, bis zum Oberlandesgerichtsrat Dr. Erwin Rupp und dem Rektor der Tübinger Universität Prof. Dr. Gustav von Schönberg.

Während der Flottenverein seine Aktivitäten zu entfalten begann, entdeckten auch andere ihre Begeisterung für Flotte, Meer und Maritimes – allen voran der Vorsitzende des im Februar 1882 gegründeten »Württembergischen Vereins für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Ausland« Graf Karl von Linden. Von Linden war Jurist und ehemaliger Hofmarschall von König Karl von Württemberg. Sein (Kolonial-)Verein sollte der lokalen Wirtschaft Informationen zu neuen Betätigungsfeldern, Absatzmärkten und Niederlassungsmöglichkeiten außerhalb Europas liefern und begann mit dem Aufbau eines Museums, in dem Natur- und Kulturprodukte aus diesen Regionen gezeigt werden sollten – so entstand das heutige »Linden-Museum für Völkerkunde« in Stuttgart.

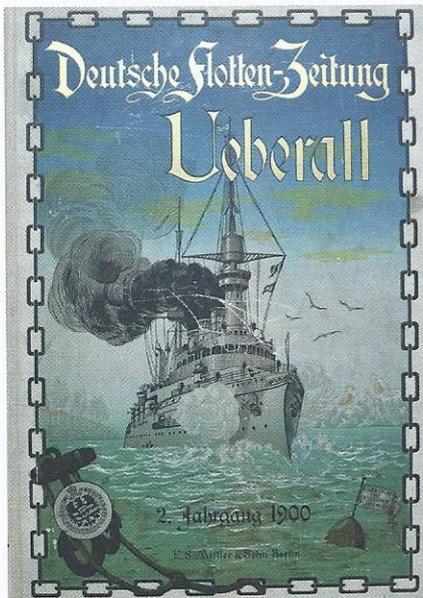
Ende Januar 1900 ließ von Linden Kontakt zum Norddeutschen Lloyd in Bremen aufnehmen und anfragen, ob die Reederei, die mehrere Reichspostdampfer-Linien nach Übersee betrieb, ihre Schiffsmodelle auch für eine Präsentation in Stuttgart zur Verfügung stellen würde. Die zuständige Passage-Abteilung empfahl jedoch, sich *wegen Inszenierung einer ähnlichen Ausstellung in Stuttgart* mit deren Koordinator in Verbindung zu setzen und mutmaßte: *Vielleicht passt es dem Herrn Geheimrat sogar ganz gut*. Der »Herr Geheimrat«, mit dem von Linden es nun zu tun haben würde, war einflussreicher Einflüsterer von Kaiser Wilhelm II. und von diesem persönlich mit der Durchführung der Marineausstellungen beauftragt worden: Professor Carl Georg Busley, ein begnadeter Schiffsmaschinenbauingenieur und Tirpitz-Intimus. Der umtriebige Busley war zu dieser Zeit Generalbevollmächtigter der Dan-

ziger Schichau-Werke, hatte sich aber beurlauben lassen, um sich ganz der Flottenschau widmen zu können. Er verfügte nicht nur über die nötige fachliche Expertise, über mehrfach unter Beweis gestelltes Organisationstalent, eine einnehmende Eloquenz, sondern vor allem auch über ein engmaschiges Netzwerk in der marinen Welt des Kaiserreichs um die Jahrhundertwende. Seine wahre Passion fand Busley im »Deutschen Flottenverein«, in dessen Vorstand er saß.

Sanfter Druck »von oben«: Zusage für Stuttgart

Doch zunächst teilte Busley mit, dass eine Ausstellung in Stuttgart weder vorgesehen noch möglich sei. Ein Teil der Ausstellungsgegenstände würde von Breslau direkt nach Paris geschickt werden,

um sie auf der dortigen Weltausstellung zu zeigen, und er *bedauere sehr, nicht in der Lage zu sein, Ihrem Wunsche nachkommen zu können*. Doch von Linden wollte die Ausstellung partout nach Stuttgart holen und wandte sich direkt an Staatssekretär Tirpitz. Um seinem Wunsche Nachdruck zu verleihen, versprach von Linden, dass die von ihm geplante Marineausstellung *einen durchschlagenden auch für die [...] Zweifler in Sachen der Flottenvorlage wichtigen Erfolg* verzeichnen würde. Von Linden wusste genau, wie er Tirpitz, der sich zu diesem Zeitpunkt noch keiner Mehrheit im Reichstag für die Flottennovelle sicher sein konnte, auf seine Seite ziehen würde. Tatsächlich hielt er zwei Wochen später ein vertrauliches Schreiben in den Händen, in dem Tirpitz zwar betonte, dass die Ausstellungen in Verantwortung



Der Flottenverein unterstützte die Aufrüstung zur See und entwickelte sich zur mitgliederstärksten patriotischen Massenorganisationen im Kaiserreich. Er ließ Bücher, Flugblätter und Ansichtskarten produzieren, gab eine moderne illustrierte Zeitschrift UEBERALL heraus und kümmerte sich um zünftiges Liedgut. Credo: »National gesinnt, deutsch bis ins Mark!«

Nach 22 Jahren Dienst in der Kaiserlichen Marine wechselte Carl Busley 1896 zu den Schichau-Werken in Danzig und Elbing, als deren Generalbevollmächtigter er für volle Auftragsbücher sorgte – auch, indem er unermüdlich für die Hochrüstung zur See werbend unterwegs war.



des Flottenvereins und nicht etwa des Reichsmarineamtes liegen würden, aber unmissverständlich deutlich machte, dass *wenn irgend zugänglich und in der Voraussetzung, dass Euer Hochgeboren in der Lage sind, den Vorschlägen des Herrn Busley zuzustimmen, [...] angestrebt werden [solle], die Ausstellung in Stuttgart [...] zu eröffnen.*

Tirpitz regte an, einen »Garantiefonds« zur Abdeckung etwaiger Defizite aufzulegen und sich mit anderen nationalen Vereinen, wie dem »Alldeutschen Verband«, der »Deutschen Kolonialgesellschaft« und natürlich dem Flottenverein zusammenzuschließen. *Es wird versucht werden, [Busley] dazu zu bewegen, um eine Verlängerung seines Urlaubs einzukommen, um die Ausstellung auch in Stuttgart zeigen zu können,* umschreibt Tirpitz den sanften Druck von oben, dem Carl Busley sich schlechterdings nicht entziehen konnte und der wenige Tage später beflissen telegraphierte: *Erbitte Nachricht, ob Marineausstellung Stuttgart feststeht, weil ich dringende Vorbereitungen dafür treffen [...] muss.*

Karl von Lindens detaillierte Planungen

Tatsächlich gelang es Busley, für die Exponate, die zur Pariser Weltausstellung geschickt wurden, gleichwertigen Ersatz zu beschaffen, währenddessen von Linden mit Eifer an die Vorbereitungen in Stuttgart ging. In einem umfangreichen, sich tagelang hinziehenden Briefwechsel holte von Linden Punkt für Punkt alle für die Ausrichtung der Ausstellung notwendigen Informationen bei Busley ein: Wie lange der Aufbau dauern würde? Fünf Tage. Wie hoch die Versicherungssumme sein müsse? 350.000 Mark Feuerversicherung. Wie viele Flaggen und Fahnen mitgebracht würden? 2.000. Ob Busley das Arrangement der Ausstellung selbst überneh-

men würde? Ja. Welches Aufsichtspersonal benötigt würde? Zehn Personen für Café, Verkauf von Katalogen und Postkarten sowie Kontrolle. Usw. usw.

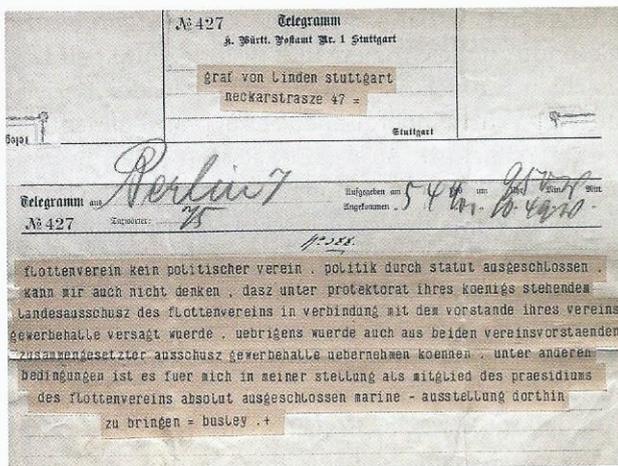
Von Linden sicherte sich für die Zeit vom 3. bis zum 27. Mai Ausstellungsräume in der städtischen »Gewerbehalle«, in dessen Westflügel seine Sammlung für das geplante Museum bereits untergebracht war, und wurde beim Präsidenten der Staatseisenbahnen Friedrich von Balz vorstellig, um für die von außerhalb anreisenden Besucher der Ausstellung Fahrpreisermäßigungen zu erwirken. Von Linden sorgte auch für die nötigen finanziellen Engagements. So zeichneten Förderer der Marineausstellung »Garantiescheine«, mit denen sie sich verpflichteten, anteilig einen eventuell entstehenden Verlust abzudecken. Stattliche 35.500 Mark kamen von 80 Herren und dem Verein für Handelsgeographie selbst zusammen. Vom Vorstand des Flottenvereins war bemerkenswerterweise, außer dem Kaffeeproduzenten Franck, zunächst niemand dabei.

Bitten, Bedingungen, Ultimaten

Von Linden war an einer Zusammenarbeit mit dem Flottenverein offenkundig auch nicht sonderlich interessiert. So meldete er am 24. März pflichtbewusst an Tirpitz, dass die erforderliche Garantiesumme eingeworben sei, die Ausstellung nunmehr von seinem Verein allein ausgerichtet würde, dass dessen Protektor Prinz Herrmann von Sachsen-Weimar die Ehrenpräsidentschaft übernommen habe und sich zudem der Flottenverein *nicht kräftig genug fühle*, die Ausstellung selbst zu organisieren. Busley wurde gebeten, die 30.000 bestellten Ausstellungskataloge ohne den Aufdruck »Deutscher Flottenverein« zu liefern, und es wurde die Presse informiert. Derart vor vollendete Tatsachen gestellt,



Graf von Linden ließ Garantiescheine für ein eventuelles Defizit zeichnen, obwohl alle bisherigen Marineausstellungen satte Überschüsse erzielt hatten. Es zeichneten zum Beispiel der Bankier Max Doertenbach, der Glas- und Porzellanhändler Nathanael Rominger, der Kaufmann Theodor Wanner, der Farbenfabrikant und Mitbegründer der BASF Gustav von Siegle und der Kaufhausbesitzer Johann Georg Vöhringer.



Telegramm von Carl Busley an Graf von Linden am 5. April, endend mit einem klaren Ultimatum:

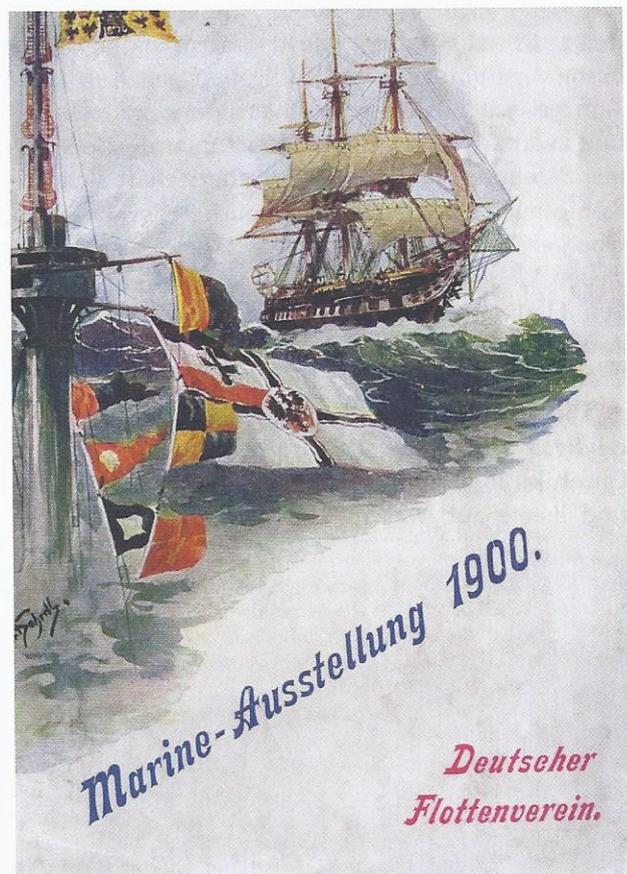
läuteten in Berlin spätestens jetzt sämtliche Alarmglocken.

Als erstes meldete sich Carl Busley nach Rücksprache mit dem Reichsmarineamt in einem fünfseitigen Brief bei von Linden, in dem es an Deutlichkeit nicht fehlte: *Es würde hier nicht gern gesehen werden, wenn Euer Hochgeboren den Deutschen Flottenverein nicht für die Ausstellung mit heranziehen.* Die Ausstellungsgegenstände, darunter solche vom Kaiser und seinem Bruder persönlich, die Verlagsrechte an den Druckklischees für den Katalog, die Bildrechte, die Schiffsmodelle der Reedereien usw. seien nur dem Flottenverein überlassen worden und mit Blick auf die der Marine gehörenden Stücke würden sie dem Verein *auch nicht besonders gern zur Verfügung gestellt. Wir sind deshalb hier der Ansicht, dass es Euer Hochgeboren wohl nicht schwerfallen würde, den dortigen Flottenverein zur Ausstellung mit heranzuziehen.* Sogar Tirpitz persönlich intervenierte und ließ von Linden wissen, dass es *auf Schwierigkeiten stoßen würde, die Ausstellung ohne Mitwirkung des Flottenvereins zu Stande zu bringen.* Schließlich bestand auch von Urach auf einer Beteiligung seines Flottenvereins: *Ohne solche offizielle Form sei eine Verständigung nicht möglich.*

Doch von Linden glaubte, noch einen Joker in der Hand zu halten, um den Flottenverein im wahrsten Wortsinne auszubooten. Eine *offizielle Beteiligung des Flottenvereins sei nämlich unmöglich, weil die für die Ausstellung allein ausreichende Gewerbehalle an politische Vereine prinzipiell nicht abgegeben würde,* ließ er Busley in Berlin wissen, der postwendend erbot zurücktelegrafierte, der Flottenverein sei kein politischer Verein und es sei ja wohl unvorstellbar, dass einem unter dem Protektorat des württembergischen Königs stehendem Verein die Gewerbehalle versagt würde. Das Telegramm endete mit einem

klaren Ultimatum: *Unter anderen Bedingungen ist es für mich in meiner Stellung als Mitglied des Präsidiums des Flottenvereins absolut ausgeschlossen, Marineausstellung dorthin zu bringen.* Nun war es von Linden, der Bedingungen formulierte: Der Flottenverein müsse die Überlassung der Gewerbehalle erwirken. Außerdem solle von Urach 2. Ehrenpräsident werden. Auch listete er schließlich die Mitglieder der gemeinsam zu bildenden Arbeitsausschüsse auf. Ein Name tauchte freilich nicht auf: der des jüdischen Bankiers Alexander von Pflaum. Absicht?

Der Streit eskalierte, als von Urach für den Flottenverein nun seinerseits Bedingungen stellte. Er verzichte auf den 2. Ehrenpräsidenten, wolle sich aber mit von Linden stattdessen den Vorsitz teilen. Schließlich benannte er – ausgerechnet – Alexander von Pflaum als stellvertretenden Vorsitzenden im Arbeitsausschuss. Das war dann wohl zu viel für



In einem handlichen, 13x20 cm großen Ausstellungskatalog wurden sämtliche Exponate beschrieben. Neben den 137 Schiffsmodellen war das ein Sammelsurium aus Schiffseinrichtungsgegenständen, Maschinen, Dampfkesseln, Seeminen, Schiffs- und Mannschaftsausrüstungen, Rettungs- und Betonungswesen sowie Langgranaten, Geschütze, Chronometer und Kompass, Uniformen, Standarten, Flaggen und Wimpel, Schiffskonstruktionspläne, Zeichnungen und Fotografien. 170.000 Kataloge wurden allein in den ersten vier Ausstellungsarten benötigt, 30.000 in Stuttgart.

von Linden. Er trommelte noch am selben Abend seinen Verein zusammen, um zu entscheiden, *ob er zur Annahme der gestellten Bedingungen gewillt sei*. Der gefasste Beschluss lautete, kaum überraschend: »Nein«. Am 12. April war das Kapitel »Marineausstellung« für Graf Karl von Linden schließlich beendet – gescheitert an einer Melange aus grotesk anmutenden Eitelkeiten einzelner »hoher Herren«, einem kleinkarierten Konkurrenzkampf zweier nationaler Vereine und begleitet von einem faden Beigeschmack antisemitischer Ressentiments.

Unterstützung durch den König

Die Organisation der Ausstellung war also über Nacht in die alleinige Verantwortung des Württembergischen Flottenvereins gefallen. Sollte von Linden die insgeheime Hoffnung gehabt haben, dass nun das ganze Vorhaben scheitern würde, wurde er enttäuscht. Denn an der Seite des Flottenvereins stand mit König Wilhelm II. persönlich ein potenter Förderer, dessen wohl wichtigste Unterstützung darin bestand, nunmehr seinen Königsbau, ein Geschäfts-, Konzert- und Ballhaus, zur Verfügung zu stellen – und zwar kostenlos. Untergebracht wurde die Marineausstellung, für deren Schirmherrschaft sich der König auch noch werbewirksam bereiterklärte, im Obergeschoss, dessen sämtliche Räumlichkeiten mit sieben kleinen Sälen und Salons sowie einem großen Hauptsaal in Anspruch genommen wurden. Am Samstag, den 5. Mai um 11 Uhr, war offizielle Eröffnung.

Die Eröffnungsfeierlichkeit *sei ebenso glänzend als gelungen* verlaufen, schwärmte die »Schwäbische Chronik« in ihrer Abendausgabe vom selben Tag und listete auf, wer mit Rang und Namen daran

teilgenommen hatte: Minister, Oberbürgermeister, Gesandte, hohe Offiziere und Beamte. Punkt elf Uhr erschien – unter den Fanfarenklängen der Kapelle des 2. Württembergischen Dragonerregiments – König Wilhelm II. und eröffnete mit einer pathetischen Rede die Ausstellung. Die Flotte diene dazu, so König Wilhelm, *dem deutschen Namen überall Ehre zu machen*. Busley erhielt von ihm das »Kommenturkreuz II. Klasse des Friedrichsordens« und komplettierte damit dessen »Dekorationsbesitz«, wie es damals hieß, auf insgesamt zehn Orden. Bereits am ersten Tag besuchten rund 4.000 Interessierte die Ausstellung und der Besucherstrom sollte bis zum letzten Tage auch nicht abreißen.

Die Ausstellung wird ein riesiger Erfolg

Für die Besucher*innen der nun täglich von 9 bis 22 Uhr geöffneten Ausstellung war ein 64seitiger handlicher Katalog zum Spottpreis von zehn Pfennigen erstellt worden, in dem sämtliche Exponate detailliert erläutert und durch einige Fotos sowie durch Abbildungen des Marinemalers Hans Bohrdt ergänzt wurden. Außerdem brachte der Flottenverein eine Postkartenserie heraus, darunter eine Reihe mit Prägedruck des Konterfeis von Kaiser Wilhelm II. und Lithographien von Bohrdt. Die Ansichtskarten zum Stückpreis von zehn Pfennigen wurden massenhaft gekauft. Der Eintrittspreis in die Ausstellung betrug am Eröffnungstag eine Mark, an Wochentagen 50 Pfennig (einschließlich des Kataloges) und an Sonntagen 20 Pfennig. Schülerinnen und Schüler in Begleitung ihrer Lehrer zahlten zehn Pfennig. Wer mit dem Zug anreiste, konnte bei der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn eine Fahrkarte buchen, sie beim Einlass in



Die insgesamt 137 Schiffsmodelle, »Herzstück« der Ausstellung, stammten aus diversen privaten und Sammlungen der Marine. Bei den Modellen in den Schaukästen handelt es sich um den Großen Kreuzer HERTHA (links) und den Panzerkreuzer FÜRST BISMARCK (rechts). Sämtliche Modelle waren im einheitlichen Maßstab 1:50 unter Verwendung der jeweiligen Original-Baumaterialien ausgeführt. Das größte war eins vom Schnelldampfer FÜRST BISMARCK (153 Meter Länge) und maß also über drei Meter. Zeichnung von Ernst Limmer für die »Leipziger Illustrierte Zeitung«

Deutscher Flottenverein,
Landesausschuß für das Königreich Württemberg.

Unter dem Protektorat Seiner Majestät des Königs.

Marine-Ausstellung zu Stuttgart

in den Räumen des Königsbaus
vom 3. bis einschließlich Montag 21. Mai 1900.

Die Ausstellung enthält Modelle sämtlicher Schiffsgattungen unserer Marine, wie Panzerschiffe, Panzerfahrzeuge, Panzerkanonenboote, große und kleine Kreuzer, Kanonenboote, Schulschiffe und Torpedofahrzeuge; ferner Modelle älterer Kriegsschiffe vom 17. Jahrhundert an, von Schnell- und Postdampfern, See- und Flussdampfern, von großen Segelschiffen und Luftjachten, Schiffseinrichtungen, Schiffsmaschinen und -Kesseln, Schiffsgeschützen, Torpedos, See- und Unterseebooten; Rettungs- und Betonungswaffen, Schiffs- und Mannschafts-Ausrüstungsgegenstände, Standarten, Flaggen, Pläne, Bilder u. A.

Täglich geöffnet von Vorm. 9 Uhr bis Abends 10 Uhr.

Eintrittspreise: An den Wochentagen: 50 Pf. — Katalog frei.

3.1. Für Schüler und Schülerinnen unter Führung der Lehrer 10 Pf.

Besucher der Ausstellung entsetzen auf der württemb. Staatsbahn mit einfacher Fahrkarte 2. oder 3. Klasse freie Rückfahrt bei einer Entfernung von über 20 km von Stuttgart, wenn ihre Fahrkarte in der Ausstellung abgestempelt worden ist und die Rückfahrt am Tage der Abfuhr der Karte erfolgt.

Anzeigen in allen Tageszeitungen warben für die Ausstellung. Zum Besuch verpflichtet wurden aber auch Schulklassen, ganze Garnisonen und patriotische Vereine.

die Ausstellung abstempeln lassen und schließlich die Rückreise umsonst antreten. Zum Begleitprogramm gehörte auch ein vom Flottenverein organisierter Vortrag, einer von rund 3.000, die während der Werbekampagne zur Flottennovelle im Reich stattfanden. Kein Geringerer als Carl Busley persönlich kam am 7. Mai in die Liederhalle und referierte zum Thema »Der militärische, wirtschaftliche und handelspolitische Wert einer starken Flotte«, womit Inhalt und Botschaft bereits vorgegeben war.

Als die Ausstellung am 21. Mai geschlossen wurde, konnten die Organisatoren zufrieden sein, denn rund 76.000 Menschen hatten die Propagandaschau besucht, und ein Überschuss in Höhe von 2.122 Mark war erzielt worden. Der Betrag wurde teilweise der Kasse der Hinterbliebenen von im Dienste verunglückter Angehöriger unserer Marine in Kiel überwiesen, heißt es im Rechenschaftsbericht des Flottenvereinsvorstandes für das Jahr 1900 und weiter als Resümee: *Der Erfolg der Marine-Ausstellung darf nach jeder Seite hin als glänzend bezeichnet werden.* Auch für den Württemberger Flottenverein selber war es in diesem ersten Jahr seines Bestehens vorangegangen. Er zählte zum Jahresende 26 Ortsgruppen mit 5.300 Mitgliedern. Man war stolz darauf, mehr als 100.000 Propaganda-Broschüren zur Flottenrüstung mit dem Titel »Warum hat jedermann im Volk ein Interesse an einer starken deutschen Flotte?« im Land verteilt zu haben.

Der letzte Ort, in dem die Marineausstellung gastierte, war die damals noch selbständige Stadt Barmer (heute zu Wuppertal). Fünf Tage vor ihrer endgültigen Schließung, am Abend des 12. Juni, hatte der Reichstag das Zweite Flottengesetz mit 201 zu 103 Stimmen verabschiedet. Noch am selben Tag wurde Alfred von Tirpitz vom Kaiser in tiefer Dankbarkeit in den preußischen Adelsstand erhoben. Von

Tirpitz stammt der Satz: *Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.* Zum großen Krieg gegen England, Frankreich und Russland sollte es ein Jahrzehnt später kommen, die deutsche Flotte spielte dabei freilich so gut wie keine Rolle. Sie »verrostete« im Hafen und versenkte sich am Ende selbst.

QUELLEN

Ausstellungskatalog zur Marineausstellung 1900
Landesarchiv Baden-Württemberg/Staatsarchiv Ludwigsburg: EL 232 Bü 413 (Marineausstellung 1900) und EL 232 Bü 905 (Theodor Wanner, Materialsammlung Baatz)
Landesarchiv Baden-Württemberg/Hauptstaatsarchiv Stuttgart: E 14 Bü 1344, 1 (Marineausstellung) und E 40/16 Bü 197 (Marineausstellung des Flottenvereins in Stuttgart)
Stadtarchiv Stuttgart: Bestand 10 Depot A, Nr. 2991 (Die Marineausstellungen in Stuttgart)

LITERATUR

Wilhelm Deist (1976): Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897–1914. Stuttgart
Sebastian Dziol (2015): »Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes« – Der Deutsche Flottenverein 1898–1934. Kiel
Bernd Ellerbrock (2020): Flotten-Agitprop anno 1900. Schwarze Gesellen auf dem Rhein. Norderstedt
Klaus Kamberger (1966): Flottenpropaganda unter Tirpitz. Öffentliche Meinung und Schlachtflottenbau (1897–1900). Dissertation. Wien
Jürg Meyer (1967): Die Propaganda der Deutschen Flottenbewegung, 1897–1900. Inauguraldissertation. Bern
Guntram Schulze-Wegener (2007): Deutschland zur See. Illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute. Hamburg

DER AUTOR

Bernd Ellerbrock (Jahrgang 1955) lebt und arbeitet als Autor in Seelze bei Hannover. Viele Jahre schrieb er Reportagen über die Seeschifffahrt für Magazine und norddeutsche Tageszeitungen, bis er sich der Binnenschifffahrt zuwandte. Die Arbeit an seinen Sachbüchern über das nordwestdeutsche Kanalsystem führte ihn bereits in die Kaiserzeit. In seinem jüngsten Buch zeichnet er die spektakuläre Fahrt einer Kriegsflotte auf dem Rhein nach. Auch sie diente, wie die Marineausstellungen, der Flottenpropaganda. Mehr zum Autor unter www.8komma0.de.