

Düsseldorfer Jahrbuch

Beiträge zur Geschichte des Niederrheins

90. Band

Herausgegeben vom Düsseldorfer Geschichtsverein



Sonderdruck

Bernd Ellerbrock

Flotten-Agitprop anno 1900.

„Schwarze Gesellen“ auf dem Rhein.

Klartext Verlag GmbH • Essen • 2020

Die Rechte zur Vervielfältigung über den privaten Gebrauch des Autors hinaus liegen beim DGV.

KLARTEXT

Flotten-Agitprop anno 1900

„Schwarze Gesellen“ auf dem Rhein

Mit 18 Abbildungen

Von Bernd Ellerbrock

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 1.000 Kilometer: Wo die kleine Kriegsflotte Station machte, wurde sie von einer marinebegeisterten Menge und den örtlichen Honoratioren voller Hurrapatriotismus enthusiastisch empfangen. Auch in Düsseldorf und in der damals noch selbständigen Stadt Kaiserswerth bereitete man den Herolden für Kaisers Flottenbaupläne Jubelempfänge. Und das gleich drei Mal.

*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“).¹

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

1 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.*

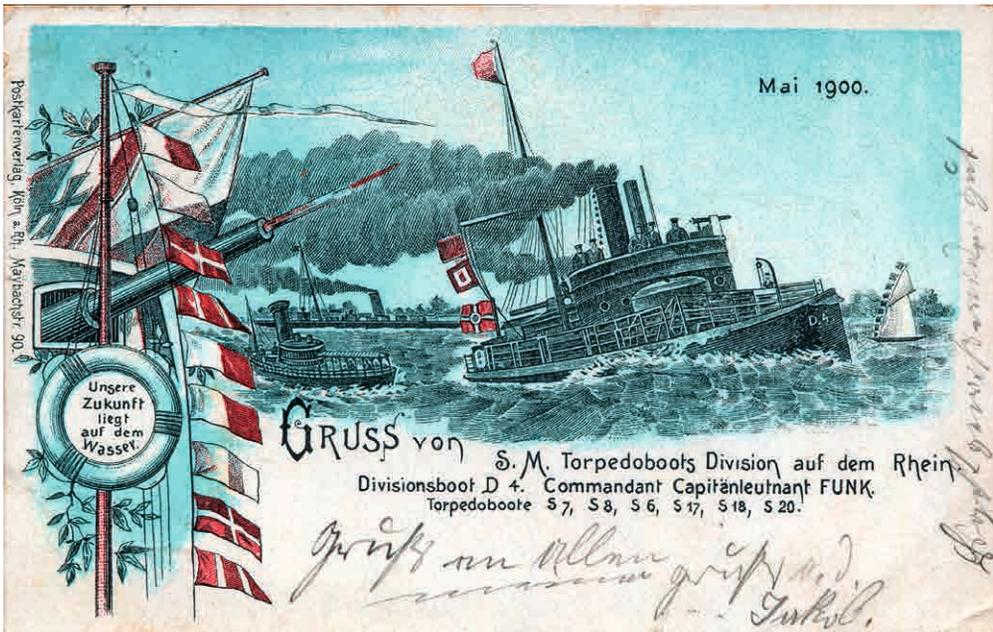


Abb. 1: Im wilhelminischen Kaiserreich erlebte die Ansichtskarte, befeuert von einer Industrie, die sie mit immer neuen und verbesserten drucktechnischen Verfahren massenhaft herstellen konnte, ihre Blütezeit. Allein im Jahr 1900 beförderte die Reichspost 440 Millionen Stück, darunter auch diese Lithographie. Insgesamt sind von der Rheinfahrt der Torpedobootsdivision über 60 verschiedene Postkarten belegt (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

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 *Forvierfahrt* – dreitägige unerbittliche Ritte rund um Skagen bis nach Danzig – angeordnet worden. Nein, „Vater Rhein“ war das außergewöhnliche Ziel – zunächst entlang der Küste bis Rotterdam zum Kohlebunkern, 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“ und ihre Besatzungen auch „Schwarze Husaren zur See“, 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 Torpedoboote *S7*, *S8* und *S9* der ersten Torpedoboot-Abteilung der Ostseestation Kiel und den drei Schultorpedoboote *S17*, *S18* und *S20* der Nordseestation Wilhelmshaven („S“ bezeichnet die Bauwerft Schichau in Elbing/Ostsee). Die 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 zwölf 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 fünf 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.²

Das anführende *D4* mit dem Divisionsstab an Bord war 58 Meter lang, 6,8 Meter breit und hatte einen Tiefgang von bis zu 3,22 Meter. Die Maschinenleistung betrug rund 3.600 PS – die Bunkerkohle reichte bei zehn Knoten Marschgeschwindigkeit für rund 2.500 Seemeilen. Ausgestattet waren die äußerst wendigen Boote zusätzlich mit zwei weiteren Kanonen auf der Kommandobrücke, Werkstattreinrichtungen zur Durchführung kleinerer Reparaturen und einem Lazarett. So bestand die 45-köpfige Besatzung eines Divisionstorpedobootes neben einem Arzt und einem Ingenieur aus vier Offizieren, einem Zahlmeister, zwei Deckoffizieren, zehn Unteroffizieren und 26 Mann.

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 hatte, selbst drei Jahre lang erster Inspekteur der Torpedowaffe gewesen war und diese mit entwickelt hatte: *Nabe heran und auf die Mitte feuern. Rücksichtsloser Einsatz für den sichersten Schuss!*³

Die Idee eines Torpedoboot-Besuches im Rheinland hatten allerdings prominente Mitglieder vom „Deutschen Flottenverein“ und der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ in Köln, die im März 1900 bei *Seiner Excellenz* Tirpitz vorstellig geworden waren und besonders aggressiv für die ehrgeizigen Flot(tenpläne ihres

2 Technische Daten zu den Booten aus: Harald Fock, *Schwarze Gesellen*. Torpedoboote bis 1914, Herford 1979.

3 Alfred Tirpitz, *Erinnerungen*, Leipzig 1919, S. 43–44.



Abb. 2: Torpedoboote – im April 1900 lief das hundertste für die Kaiserliche Marine vom Stapel – waren auch in der boomenden Marinemalerei beliebte Motive. Im Mittelpunkt dieser Arbeiten der beiden berühmtesten Marinemaler der Zeit, Hans Bohrdt (1857–1945) und Willy Stöwer (1864–1931), steht das Breitseitlancierrohr zum Abschuss der Torpedos. Am Signalmast flattert der rote Signalstander „Z vor!“ als Befehl zum Angriff (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

Kaisers trommelten. Die Agitation für die dem Reichstag Ende Januar 1900 vorgelegte Flottengesetznovelle (später: „Zweites Flottengesetz“), mit der die Anzahl der Schlachtschiffe mal gerade verdoppelt werden sollte, hatte zu diesem Zeitpunkt und zu den parallel anlaufenden parlamentarischen Beratungen ihren Höhepunkt erreicht. Nach Überzeugung des Flottenvereins könne *eine erhebliche Förderung des Flottengedankens in den Rheinlanden erzielt werden*, zumal sich für *gewöhnliche Marine-Vorträge wenig Neigung zeige*. Und die „Kolonialgesellschaft“ sekundierte: *Wir wüssten kaum ein geeigneteres Mittel, die rheinische Bevölkerung für die Marine zu begeistern, als der Besuch einer Flotte.*⁴ Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen (1855–1927) – *der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes*⁵ – wandelten den Vorschlag in für sie typischer Manier um: Nicht ein einzelnes Boot, sondern gleich eine ganze Division sollte zu dieser Demonstration im Marsch gesetzt und in den Dienst der Flottenwerbung gestellt werden, und, so der Sprechzettel von Heeringens für einen Vortrag seines Chefs am 31. März beim Kaiser, *einmal der dortigen Bevölkerung den taktischen Verband unserer Torpedoboote geschlossen vorzuführen und dann, um möglichst allen Besuchern Gelegenheit zu geben, die Boote genau zu besichtigen.*⁶

4 Bundesarchiv, RM 3/9814, Entsendung von Torpedoboote, S. 2ff.

5 Tirpitz (wie Anm. 3), S. 82.

6 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 8.

Ein Kaiser-Gruß vom Meer

Schon am 3. April telegraphierte der von der Idee begeisterte Kaiser Wilhelm II. (1859–1941) an den früheren Düsseldorfer und nunmehr 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 Kaiser-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. Die Presse kündigte erwartungsvoll an, dass *den Rheinstädten ein Stück unserer Webrkraft zur See unmittelbar vor Augen geführt*⁸ werde. Text und weitere Detail-Informationen zum Torpedowesen im allgemeinen und zu den einzelnen Schiffen im besonderen hatte das Reichsmarineamt geliefert. Es sorgte auch für die musikalische Untermalung der Mission: Abkommandiert an Bord des Führungsbootes wurde eine komplette Blaskapelle von zehn Hoboisten des Musikcorps der 2. Matrosendivision in Wilhelmshaven. Das war eine Idee von Tirpitz höchstpersönlich, die er dem Kommandanten der Rheinflottille Kapitänleutnant Felix Funke bei einem Instruktionsgespräch in seinem Berliner Dienstsitz am vornehmen Leipziger Platz Nummer 13 mit auf den Weg gab.

Auf Weisung des dem Kaiser direkt unterstellten Marinekabinetts hin hatten die preußischen Rheinfestungen in Wesel (Zitadelle), Köln (Fort Prinz Heinrich), Koblenz und Ehrenbreitstein sowie Mainz bei Ankunft der Flottille Salut zu schießen. Funke wurde beauftragt, sich im Vorfeld *selber an Ort und Stelle in unauffälliger Weise über die Besonderheiten der Schiffahrt auf dem Rhein kundig zu machen*⁹. Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen *photographischen Apparat* für den Kommandanten zwecks Dokumentierung der Unternehmung – genauso wie um Verhaltensvorgaben gegenüber der Presse und Sprachregelungen für Reden und Toaste auf Empfängen. Der Kaiser persönlich wies den Oberpräsidenten der Rheinprovinz Berthold Nasse (1831–1906) in Koblenz an, *des Rheins kundige Schiffer und Lotsen zu Verfügung zu stellen sowie für Liegestellen pp. Vorsorge zu tragen*¹⁰ und ordnete mit Verfügung vom 6. April an, dass es nötig sei *zur Erfüllung dieser Aufgabe auf die Besatzung der Fahrzeuge besonderen Wert zu legen. Der Divisionschef wird ein gescheiter und redogewandter Offizier sein*

7 Kölner Lokalanzeiger vom 4.4.1900.

8 Heidelberger Zeitung vom 3.5.1900.

9 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 53.

10 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 10.

*müssen [...], während das Mannschaftspersonal nicht allein charakterfest, sondern auch in der äußeren Haltung repräsentabel sein muss.*¹¹

Die Besatzung der Schiffe wurde handverlesen zusammengestellt, um den Ansprüchen nach Zackigkeit im Auftreten und Linientreue zur Flottenpolitik zu genügen. Dass die Marineleitung für das 13-köpfige Offizierskorps die Elite junger Seeoffiziere (keiner von ihnen war älter als 30 Jahre) abkommandierte, mag die Tatsache verdeutlichen, dass später fast alle noch eine steile Karriere bis in die Admiralsränge hinlegten¹², darunter Hugo Dominik (1871–1933, Kommandant von S8), der jahrelange spätere Leiter der Seewarte in Hamburg oder Hans Zenker (1870–1932, Kommandant von S17), der es in der Weimarer Republik bis zum Chef der Marineleitung brachte, allerdings im Zuge der so genannten „Lohmann-Affäre“, bei der die geheimen, skandalösen und illegalen Aufrüstungsplanungen der Marine aufflogen, 1928 aus dem Dienst entfernt wurde. Zum Oberleutnants-Korps der Rheinflottille gehörte auch Gustav-Julius Maerker (1871–1914), Kommandant des Torpedobootes S7. Seine Karriere endete tragisch in den eisigen Fluten vor den Falklandinseln am 8. Dezember 1914, als der von ihm als Kapitän zur See befehligte Panzerkreuzer GNEISENAU von Schiffen der Royal Navy zusammengeschossen worden war. Maerker hatte sich – einem irrsinnigen Ehrenkodex der Kaiserlichen Marine folgend – trotzig geweigert, zu kapitulieren und die Flagge zu streichen. Schließlich, als mehr als die Hälfte seiner Männer tot oder verwundet waren, hatte er die Selbstversenkung mit wehender Fahne als finalem Höhepunkt des grausigen Geschehens befohlen. Von den 850 Mann Besatzung überlebten 187, die von den Briten aus dem vier Grad kaltem Wasser gezogen wurden. Maerker war nicht darunter – er starb mit einem „Hurrah“ auf den Kaiser den von ihm erwarteten „Heldentod“¹³.

Die Rheinfahrt jedenfalls wurde bis ins Detail vorbereitet. Nichts sollte schiefgehen. 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 er im Juni 1897 durch

11 Zitiert nach: Klaus Kamberger, Flottenpropaganda unter Tirpitz. Öffentliche Meinung und Schlachtflottenbau (1897–1900), Dissertation, Wien 1966, S. 252.

12 Hans Hildebrand/Ernest Henriot, Deutsche Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang, Osnabrück 1988.

13 Nicolas Wolz, „Und wir verrosten im Hafen“. Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914–1918, München 2013, S. 78ff.

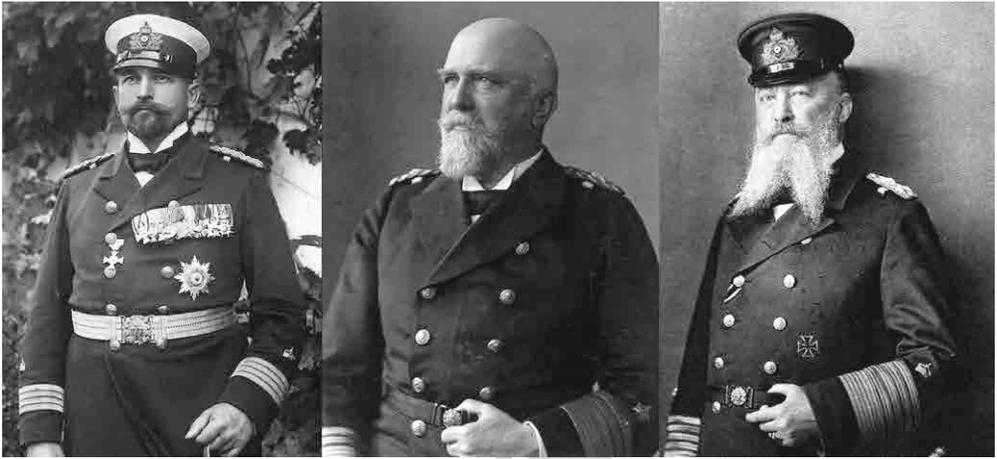


Abb. 3: Porträtfotos der drei wichtigsten Männer der Rheinfahrt-Mission (von links nach rechts): Kapitänleutnant Felix Funke (Foto von 1904 als Gouverneur der Marinebasis Tsing Tao), Korvettenkapitän August von Heeringen (Foto um 1910) und Vizeadmiral Alfred Tirpitz (Foto als Großadmiral, nach 1911) (Wikipedia Creative Commons 1.0 – Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, Signatur: I O 0519; Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

„Allerhöchste Kabinettsorder“ von Kaiser Wilhelm II. zum Behördenleiter im Range eines Staatssekretärs berufen worden war. Sein mit eher bescheidenen Flottenbauplänen im Reichstag gescheiterter und deshalb beim Kaiser in Ungnade gefallener Vorgänger im Amte, Admiral Friedrich von Hollmann (1842–1913), war ein Jahr zuvor noch der Überzeugung, dass *für große Flottenpläne der Zukunft auch noch nicht zehn Leute im Reichstag zu haben* seien.¹⁴ Doch unter Tirpitz, der – wie der Kaiser selbst – schon seit Jahren auf professionell gemanagte Public-Relations-Kampagnen setzte, begann sich der Wind zu drehen. *Das ganze Land ist in Unkenntnis über die Zwecke und Aufgaben der Marine. Es muss im Reichstagsplenum aufgeklärt und im ganzen Lande dafür Stimmung gemacht werden. Ein energischer Mann muss Wandel schaffen, vielleicht Tirpitz* hatte der Kaiser seinem Chef des Marinekabinetts Freiherr von Senden und Bibran (1847–1909) schon im Jahr 1896 nahegelegt.¹⁵

Es muss im ganzen Lande Stimmung gemacht werden!

Durch gezielte Beeinflussung von Multiplikatoren, Journalisten und Meinungsmachern mobilisierte die *Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsange-*

14 Zitiert nach: John Röhl, Kaiser, Hof und Staat – Wilhelm II. und die deutsche Politik, München 1987, S. 129.

15 Zitiert nach: Eckart Kehr, Schlachtflottenbau und Parteipolitik, Berlin 1930, S. 464.



Abb. 4: Mit einer Flut von Publikationen machten Reichsmarineamt und nationalistische Agitationsverbände Stimmung für die Flottengesetze, darunter ein „Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen – Nauticus“ (unten rechts). Ursprünglich als eine Art Lexikon und Nachschlagewerk für Journalisten, Abgeordnete oder Wirtschaftsführer gedacht, avancierte die jährliche Aufsatzsammlung zu einem weit verbreiteten Produkt, dessen Auflage rapide anstieg (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

legenheiten, so die offizielle Bezeichnung des *Bureaus*, die Öffentlichkeit, um den Druck auf die 397 Reichstagsabgeordneten zu erhöhen und rührte ausgesprochen einfall- und erfolgreich die Werbetrommel für den geplanten Bau einer mächtigen deutschen Hochsee-Schlachtflotte. Schon am 28. März 1898 war das Erste Flottengesetz unter Dach und Fach. Es sah vor, dass dem Deutschen Reich bis zum Ende einer Laufzeit von sechs Jahren ein Flaggschiff, 18 Linienschiffe, acht Küstenpanzerschiffe, zwölf Große und 30 Kleine Kreuzer zur Verfügung stehen sollten – doch das war für Tirpitz nur ein Einstieg. Denn wahrhaft Großes war geplant: Mit der nun anstehenden Novelle sollte die Anzahl der Schlachtschiffe auf vier Geschwader und 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.¹⁶

Ein Marinejahrbuch „Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen“ wurde ins Leben gerufen, die Fachzeitschrift „Marine-Rundschau“ in ein volkstümliches Magazin mit hoher Auflage umgewandelt,

Marineschauspiele im ganzen Reich aufgeführt, *Flottenprofessoren*, bevorzugt Nationalökonomien, die in mehr oder weniger gehaltvollen wissenschaftlichen Vorträgen für eine starke Flotte warben, rekrutiert. Das Nachrichtenbüro stellte Material für Publikationen zur Verfügung, die dann wiederum aufgekauft und gezielt verteilt wurden. Bis zur Verabschiedung des Zweiten Flottengesetzes erschienen nicht weniger als 18 Bücher und 171 Broschüren zur Flottenpolitik.

16 Ausführlich in: Volker Berghahn, *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971.

Wichtige Hilfe bekam das Reichsmarineamt auch von außen. Neben dem radikalnationalen „Alldeutschen Verband“ stellte sich die „Deutsche Kolonialgesellschaft“ in den Dienst der Flottenpropaganda und verteilte allein 1899/1900 etwa 250.000 Broschüren und sieben Millionen Flugblätter.¹⁷

Die dritte und bedeutendste Stoßtruppe bildete der im April 1898 gegründete „Deutsche Flottenverein“. Reichlich fließende Gelder der Großindustrie – allen voran von den „Panzerplattenpatrioten“ Friedrich Alfred Krupp (1854–1902) in Essen und Ferdinand von Stumm-Halberg (1836–1901) im Saarland – ermöglichten es ihm, seine Agitation in großem Stil anzulegen. Seine Vereinszeitschrift erreichte Auflagen von bis zu 250.000 Exemplare. Bereits im November 1899 erschien das erste Flugblatt des Vereins mit dem bezeichnenden Titel *Was uns Noth thut* – in Anlehnung an den Kaiserspruch *Bitter Not ist uns eine starke deutsche Flotte*, mit dem Wilhelm II. am 18. Oktober 1899 anlässlich des Stapellaufs des Linienschiffs KARL DER GROSSE in Hamburg die zweite Runde des Schlachtschiffbaus öffentlichkeitswirksam eingeleitet hatte. Auflage: vier Millionen Exemplare.

Im „Deutschen Flottenverein“ waren 1900 bereits 330.000 Einzelmitglieder und noch einmal so viele „korporative Mitglieder“ aus beigetretenen Vereinen voller Feuereifer für die Flottenpolitik von Kaiser und Admiralstab dabei. Als Tirpitz' Nachrichtenbüro am 15. Februar 1900 eine dünne, populär gehaltene Broschüre herausbrachte, die sich vor allem an Arbeiter wandte – *Warum hat jedermann im Volk ein Interesse an einer starken deutschen Flotte?* – verteilte der Flottenverein allein 3,3 Millionen Stück der Gesamt-Auflage von fünf Millionen. Zwei Tonnen davon gingen per Express nach Düsseldorf. Die Rheinfahrt der Torpedobootsdivision freilich war der mit Abstand spektakulärste, aufwändigste aber auch einfallsreichste Coup im Rahmen all dieser Propagandaaktivitäten.

Auch in Düsseldorf ergriff die dort erst Ende Januar 1900 gegründete Geschäftsstelle des *Flottenvereins* die Initiative. Just an jenem Sonntag, als die Torpedoboote Wilhelmshaven verließen, trafen sich in der Düsseldorfer Tonhalle insgesamt 19 Vereinsmitglieder unter Leitung des Industriellen Kommerzienrat Ernst Schiess (1840–1915), seines Zeichens Besitzer eines der drei größten Werkzeugmaschinenfabriken des Deutschen Reiches, Stadtrat der liberalen Fraktion und Vorsitzender der Düsseldorfer Industrie- und Handelskammer. Andere Teilnehmer waren stadtbekannte Persönlichkeiten, darunter der Ingenieur Gustav Dürr (1853–1908), Besitzer der Düsseldorf-Ratinger Röhrenkesselfabrik, der Vorsitzende des Kreis-Krieger-Verbandes Theodor Groll, der Schwerindustrie-Lobbyist und nationalliberale Abgeordnete des Preußischen Landtages Wilhelm

17 Ausführlich in: Kamberger (wie Anm. 11), sowie Wilhelm Deist, Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897–1914, Stuttgart 1976.

Beumer (1848–1929), der Direktor der *Rheinischen Bahngesellschaft Düsseldorf* Fritz Haumann (1857–1929), der Maschinenfabrikbesitzer, Vorsitzender des von ihm gegründeten Vereins Deutscher Maschinenbau-Anstalten und Abgeordneter des Landtages der Rheinprovinz Heinrich Lueg (1840–1917), der Direktor der Düsseldorfer Kunstgewerbeschule Prof. Hermann Stiller (1850–1931), der Oberst a. D. Robert Herrlich (1840–1917), der Präsident der Düsseldorfer *Carnevalsfreunde* Josef Herchenbach (*1857) und der technische Direktor der *Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein* Wenzel Freiherr von Rolf (1857–1923) – eine illustrier Honoratiorenclub.¹⁸



Abb. 5: Nur einen Monat nach Verabschiedung des Ersten Flottengesetzes gründete sich am 30. April 1898 in Berlin der „Deutsche Flottenverein“, der mit über einer Million flottenbegeisterter Mitglieder zur wichtigsten Stütze der Seerüstungspolitik und zum größten nationalistischen Verband im Kaiserreich aufstieg. Im Januar eröffnete der Verein, dem auch Oberbürgermeister Marx und der Beigeordnete Dr. Wülffing angehörten, in Düsseldorf eine Geschäftsstelle (Düsseldorfer Volksblatt vom 8. Februar 1900 [Anzeige]; Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelee [Postkarte]).

Schiess, Vorsitzender der Geschäftsstelle des Flottenvereins, stellte die angedachten Festivitäten anlässlich des Besuches der Torpedobootsdivision vor. Man kam überein, die weitere Ausgestaltung auf eine breitere gesellschaftliche Basis zu stellen und am 6. Mai ein *Großes Komitee* zu gründen. Bereits in dieser Sitzung betonte der ebenfalls anwesende Oberbürgermeister Wilhelm Marx (1851–1924), dass Persönlichkeiten gefunden werden müssten, die *auch bereit seien, einen Beitrag zu den Kosten* zu leisten und bat darum, dem Komitee *keine amtliche*

18 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, Die öffentlichen Festlichkeiten, S. 16.

Spitze zu geben¹⁹. Flottenvereinsmitglied Marx ging es offenkundig darum, dem Ganzen einen nicht allzu „offiziellen“ Anstrich zu geben.

Am Rhein hat die Sache ihre besonderen Schwierigkeiten

Denn hinter der ganzen Aktion steckte knallhartes politisches Kalkül: Im Rheinland hatte das katholische „Zentrum“ seine Basis – und ihre einer Flottenvermehrung 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*.²⁰ Weil die nationalen und konservativen Kräfte allein nicht reichten, mussten mindestens 38 der 102 Zentrumsabgeordneten zustimmen, hatte Tirpitz ausgerechnet, nachdem er die Abgeordneten in „Freunde“ und „Gegner“ aufgeteilt hatte.²¹ Allein im Regierungsbezirk Köln stellte das Zentrum sämtliche und in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Koblenz jeweils dreiviertel der Wahlkreisabgeordneten – insgesamt 18 Stimmen. Der Werbeeffect einer Flottenschau auf dem Rhein war vor diesem Hintergrund unbezahlbar: „Die Verantwortlichen werden es gewiss bedauert haben, nicht früher auf diese Idee gekommen zu sein“, ist der Historiker Klaus Kamberger überzeugt.²²

Allein für das Zweite Flottengesetz organisierte der Flottenverein rund 3.000 Vortragsveranstaltungen. So auch in Düsseldorf. Zur Einstimmung auf den bevorstehenden Anlauf der Torpedoboote richtete das Festkomitee am Freitagabend des 25. Mai eine Vortragsveranstaltung *Torpedos und Torpedoboote* im Kaisersaal der städtischen Tonhalle aus – der Eintritt war frei. Gleich Anfang Mai hatte sich Ernst Schiess direkt an das Kanzleramt des Flottenvereins in Berlin gewandt, um einen kompetenten Referenten zu gewinnen. Die am (nomen est omen) Schiffbauerdamm residierende Zentrale des Agitationsverbandes schickte keinen Geringeren als Korvettenkapitän a. D. Hermann Gercke. Gercke war nicht nur Autor eines 1898 erschienenen Standardwerkes über die Torpedowaffe (*Ihre Geschichte, Eigenart, Verwendung und Abwehr*), enger Vertrauter von Alfred Tirpitz, ehemaliger Kommandeur der Kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN, sondern auch verantwortlicher Redaktionsleiter der vom Flottenverein herausgegebenen monatlichen Zeitschrift „Überall“, die im Som-

19 Sitzungsprotokoll, Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 2ff.

20 *Toast, ausgebracht anlässlich einer Ausflugsfahrt der Torpedobootsdivision auf dem Rhein*, Bonner Zeitung vom 5.5.1900.

21 Aufstellung des Reichsmarineamtes, in: Kamberger (wie Anm. 11), S. 234.

22 Ebd., S. 68.

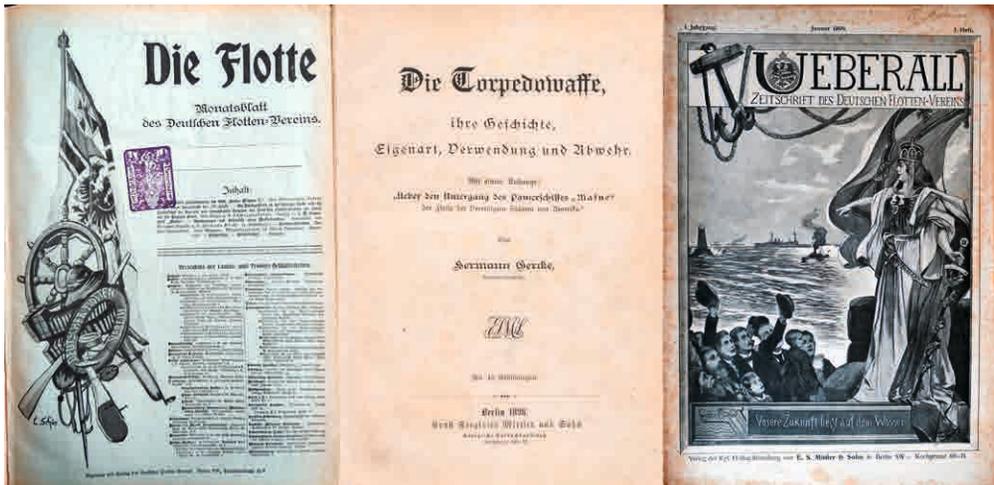


Abb. 6: Der „Deutsche Flottenverein“ gab zwei Massenpublikationen in hoher Auflage heraus: Als Mitgliederzeitung „Die Flotte“ und als Publikumsillustrierte „Überall“. Schriftführer beider Produkte war Korvettenkapitän Hermann Gercke, der in Düsseldorf einen Vortrag zur Torpedowaffe im Vorfeld der Feierlichkeiten hielt. Kaiser Wilhelms Parole „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“ wurde Leitspruch des Flottenvereins (Technische Universität, Darmstadt, Signatur Zb 1491; Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

mer 1900 bereits in 20.000 Exemplaren erschien. Der Name der Illustrierten war Programm: Mit dem Kommando *Überall, überall* wurden bei der Marine alle Mann an Deck gerufen. Gercke erbat sich eine *große Wandtafel mit einem Stück Kreide* und versprach, dass *obwohl der Vortrag viel Technisches enthalten würde, es so einrichten zu können, dass die Zuhörer (und Zuhörerinnen) für 1 bis 1 1/2 Stunden gefesselt werden.*²³ Für Gercke war, wie er im Februar 1902 im Verbandsorgan „Die Flotte“ formulierte, *der Stof die beste Defensive.*²⁴

Gercke endete seinen Vortrag mit dem Malkasten-Spruch *Ich komme durch, durch komme ich doch*²⁵, eine zutreffende Anspielung auf die vorgesehene Torpedoboots-Taktik im Ernstfall. Zwar waren Torpedoboote zunächst in erste Linie für die mit einigen offensiven Elementen angereicherte Küstenverteidigung gedacht. Doch gemäß der unter Tirpitz 1895 neu formulierten Doktrin zur Seekriegsführung, die eine Entscheidung in einer titanischen Seeschlacht suchte, sollten sie auch in solchen Gefechten überraschend angreifen, indem sie aus Deckung und Schutz der eigenen Linienschiffe ausbrechen und die gegnerischen Schiffe zu attackieren hatten. Himmelfahrtskommandos!

23 Stadtarchiv Düsseldorf, Az. 0-1-3-1022.0000, S. 12f.

24 Zitiert in: Sebastian Dziol, „Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes!“, Der Deutsche Flottenverein 1898–1934, Kiel 2015, S. 230.

25 Rhein- und Ruhrzeitung vom 28.5.1900.



Abb. 7: Die Rheinfahrt führte die Torpedobootsdivision nicht nur in die Rheinprovinz von Preußen, sondern auch in die Großherzogtümer Hessen und Baden sowie in die Enklave Pfalz des Königreichs Bayern. Besucht wurden insgesamt 49 Städte, darunter 38 direkt am Rhein gelegene. Die Boote der Division waren in den Reichskriegshäfen Kiel und Wilhelmshaven stationiert. (Karte: Peter Palm, Berlin).

Spätestens, nachdem die Presse über die bevorstehende Werbefahrt berichtet hatte, gingen im Reichsmarineamt fast täglich Schreiben und Telegramme

von Bürgermeistern und Vereinen der Rheinanrainer mit inständigen Bitten ein, die kleine Flotte möge auch ihrer Stadt die Aufwartung machen. In einer heutzutage nur noch Befremden auslösenden huldvoll-devoten Sprache wurde dafür geworben, Gastgeber für die Kaiserliche Marine sein zu dürfen: ... *wolle dem Kaiser die ehrfurchtsvolle Bitte vortragen, das Anlegen der Torpedobootsdivision in Wesel allergnädigst gestatten zu wollen ... oder ... stellen die ehrerbietige Bitte, Euer Excellenz wollen die Division anweisen, die Stadt Mannheim mit einem Besuch zu beehren, und so unserer patriotischen Bevölkerung Gelegenheit zur herzlichsten Begrüßung zu geben. Oder ... bitte um hochgeneigte Genehmigung zum Besuch von Neuss ...*²⁶ Am Ende waren es insgesamt 49 Besuchsorte: 38 Anrainer, die direkt angelaufen wurden und elf weitere nicht direkt am Rhein liegende, denen die *Sendboten vom Meeresstrande*²⁷ die Aufwartung machten. Mehrfach wurde die Division geteilt, um allen Wünschen gerecht zu werden. Die Rhein-Ruhrzeitung stellte mit Genugtuung fest, dass durch die zahlreichen Anfragen *eine starke, patriotische, empfangsfreudige Begeisterung am Rheine*²⁸ bekundet worden sei.

Und Düsseldorf? Ein Bitten und Flehen hatte die Stadt Düsseldorf nicht nötig, denn Tirpitz hatte von Anfang an geplant, mindestens 13 Städte zwischen Emmerich und Koblenz anlaufen zu lassen *von denen Duisburg, Düsseldorf und Köln das größte Interesse beanspruchen*.²⁹ Düsseldorf war also „gesetzt“ und so war die gespielte *Sorge* der „Bürger-Zeitung für Düsseldorf und Umgebung“ völlig unbegründet. Das *unabhängige Organ für alle Stände* kommentierte am 4. April mit ironischem Unterton: *Hoffentlich werden wir Düsseldorfer diesmal von den Befehlshabern der Kriegsschiffe nicht so schlecht behandelt, wie 1895, als das erste einsame Torpedoboot rheinaufwärts fuhr* [gemeint ist S55, das zu den Feierlichkeiten zum 25sten Jahrestag der Sedan-Schlacht am Niederwalddenkmal bei Rüdeshcim unterwegs war, d. V.]. *Da stand unser guter, alter Oberbürgermeister* [Ernst Lindemann (1833–1900), d. V.] *im Frack und barhäuptig, den Dreizack in der Hand, auf der Brücke, umgeben von den Edelsten der Stadt, begierig, die deutsche Flotte zu begrüßen – und stolz, auch ohne nur Notiz zu nehmen, fuhr das Boot an uns vorbei und ließ unseren Stadtvätern das betrübte Nachsehen*.³⁰ Dieses Mal jedoch machte die kaiserliche Marine gleich doppelt Station in Düsseldorf: auf der Hinfahrt rheinaufwärts lediglich zur Übernachtung und schließlich über Pfingsten einen Monat später auf der Rückfahrt mit mehrtägigen Feierlichkeiten.

26 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 61, 100 und 132.

27 Duisburgs Bürgermeister Lehr in seiner Begrüßungsansprache, zitiert in: Rhein- und Ruhrzeitung vom 8.6.1900.

28 Rhein- und Ruhrzeitung vom 1.5.1900.

29 Bundesarchiv, RM 3/9814, S. 11f.

30 Bürger-Zeitung für Düsseldorf vom 4.4.1900.

Auf ihrer Bergfahrt erreichte die Flottille Düsseldorf am Mittwochabend des 2. Mai 1900. Sie war morgens in Emmerich aufgebrochen, wo ein erster *Bierkommers* am Vorabend den langen Reigen von nicht enden wollenden Festlichkeiten eingeleitet hatte – ständig begleitet von festlich geschmückten Rheindampfern, die von Flottenfans aus Wesel, Ruhrort und Duisburg gechartert worden waren, um der Division bereits auf dem Wasser zu huldigen. Von Ruhrort war der Flottille ein *Begrüßungsgeschwader* von 15 Dampfern bis Orsoy entgegengefahren. Die Krefeld-Uerdinger Lokalbahn brachte nach offiziellen Angaben an diesem Tag allein 10.000 Personen an den Rhein. Und das nur, um den kurzen Moment der bloßen Vorbeifahrt – allerdings hatte Kommandant Funke langsames Tempo angeordnet – erleben zu können.

Ein Enthusiasmus ohnegleichen

Über den Empfang der *markigen Söhne unserer Marine und ihrer vom Schimmer der Legende noch vielfach umwobenen Schiffe* in Düsseldorf schwärmte die regierungsnahe und kaisertreue „Kölnische Zeitung“ der Familie DuMont – ihre treuherzige-ergebene Berichterstattung umfasste am Ende der Werbefahrt insgesamt sage und schreibe 33.000 Wörter – voller Glückseligkeit: *Da drängten sich Tausende an Tausende, einen wahren kilometerlangen Wall bildend, das ganze Rheinufer hinauf bis zum innersten Hafen [...] ein Enthusiasmus ohnegleichen.*³¹ Angekündigt durch Kanonenschüsse, das Führungsboot vorweg, die sechs Torpedoboote in schnurgerader Linie im Kielwasser folgend, am Heck flatternde Reichskriegsflaggen, kamen die „schwarzen Gesellen“ am Abend gegen 19.00 Uhr in Sicht. Entgegengefahren war ihr der Düsseldorfer Marineverein auf dem Seitenraddampfer PRINZ HEINRICH sowie Vertreter der Stadt auf einem gesonderten Boot. Stundenlang hatte am Rheinufer von Golzheim bis zum Petroleumhafen (heute: Standort des Landtages NRW) eine erwartungsvolle, neugierige Menschenmasse ausgeharrt. Nun dröhnten Böllerschüsse vom Ufer über den Fluss, erwidert vom Salutfeuer der Torpedos. Und während die Flottille langsam die Stadt passierte, spielte die Matrosenkapelle auf dem Divisionsboot die Kaiserhymne „Heil dir im Siegerkranz“. Obwohl in Höhe der „Neuen Rheinbrücke“ (heute: Oberkasseler Brücke), auf der sich besonders viele Schaulustige drängelten, alles für ein Anlegen der Boote hergerichtet war, fuhr die Flottille direkt in den „Neuen Hafen“ ein, wo sie schließlich festmachte.

Den Abend verbrachten die Offiziere gemeinsam mit etlichen Honoratioren im Gesellschaftshaus des Künstlervereins „Malkasten“, wo *die Künstler den*

31 Zitiert nach: Kamberger (wie Anm. 11), S. 254.



Abb. 8: Ein Foto von der Ankunft der in Pulverdampf gehüllten Flottille am Abend des 2. Mai zierte die Einladungskarten zu den beiden Festessen, die einen Monat später zu Ehren der Offiziere, Deckoffiziere und Mannschaften ausgerichtet wurden. Im Innern der Klappkarten waren die Speisenfolgen und gespielten Musikstücke angegeben (Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 159).

Gästen aus dem Reiche Ägirs lebhaftes Interesse entgegen brachten.³² Der Landschaftsmaler Edmund Massau (1860–1935) hielt eine markige Rede, in der er der Kaiserlichen Kriegsflotte der Sympathien der Künstlerschaft versicherte. Ein dreifaches Hoch brauste durch den ehrwürdigen Saal, der dem *Salut der Boote und ihrem Knalle*³³ gleichgekommen sein soll. Vorstandsmitglied Massau verfasste später die Malkasten-Jahreschronik 1900, die durchzogen war vom Vergleich der Künstlerversammlung mit einem Schiff und einer Arche. Den Besuch der Torpedobootsdivision erwähnte er erstaunlicherweise mit keinem Wort. Als Ehrengabe nahmen die Offiziere kostbare Malkasten-Alben entgegen, die vom Genremaler Otto Erdmann (1834–1905), wie Massau Mitglied des Malkasten-Vorstandes, übergeben worden waren. Am anderen Morgen verließen die Torpedoboote Düsseldorf, nicht ohne erneut kräftig Salut zu schießen. Ihnen voran fuhr der Regierungsdampfer LAHN von der Königlichen Wasserbauinspektion. Vier Wochen sollten *Seiner Majestät Torpedoboote* nun auf ihrer Rheinmission unterwegs sein, bis sie vom Oberbürgermeister in der Stadt des *glücklichen Nebeneinandens von Arbeit der schwierigen Faust und dem Schaffen des sinnenden, schönheitsdurstigen Geistes*³⁴ erneut und offiziell begrüßt werden konnte.

32 Rhein- und Ruhrzeitung vom 3.5.1900.

33 Ebd.

34 Ein Düsseldorfer Oberlehrer zu seinen Schülern am Kaisergeburtstag, zitiert nach: Hugo Weidenhaupt, Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf, Düsseldorf 1980, S. 138.

Vorbereitungszeit genug, um ihnen einen würdigen Empfang zu bereiten, der denen anderer Städte in nichts nachstehen sollte.

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 Honorationen stramm. Vorgegebene Kleiderordnung für die Männer war: schwarzer Frack oder Anzug mit Zylinder, Überrock, eine Halsbinde und möglichst weiße Handschuhe. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, dass Orden, Ehren- und Vereinsabzeichen sichtbar getragen wurden. Studentenverbindungen in Couleur, Mädchen mit Haarschleifen in den Reichsfarben schwarzweißrot 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.*³⁵

Veranstaltungen, Festumzüge, Besichtigungen, Einladungen, Empfänge den Rhein hinauf und wieder hinunter: Vor Ort übertraf man sich regelrecht vor inszeniertem Hurrapatriotismus und feierte die *Blaujacks*, diese *stahlfesten Männer, die die brandende See zu Helden erzogen hat*³⁶, wie Teilnehmer siegreicher Seeschlachten. Zu ihren Ehren wurde in Köln Wagners „Meistersinger von Nürnberg“ aufgeführt und im Mannheimer Hoftheater der erste Akt von „Lohengrin“, ein Theater-Einakter „In Zivil“ und das Ballett „Phantasien im Bremer Rathskeller“ nach Wilhelm Hauff. 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*.³⁷ Festsäle wurden überbordend mit *Mai*en (frisches Blattgrün), Birkenreis, Tannengrün, Wappen, Teppichen und Fahnen schmuck ausgestattet, wobei eine zentral aufgestellte Kaiserbüste nie fehlen durfte. In Bingen wurde die Höhenburg Klopp besichtigt, in Rüdenheim das *zur Erinnerung an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches 1870/71* erbaute Niederwald- oder Germaniadenkmal, wo sich 21 örtliche Vereine mit wehenden Fahnen zur *Flottenkundgebung* versammelt hatten. Ausgerichtet vom örtlichen Kriegerverein erschienen allein in Mainz 3.000 Personen anlässlich eines Festkommers. Es standen in Mannheim/Ludwigshafen eine Hafenrundfahrt und ein Besuch der *Kriegsfestspiele*, in Koblenz das Fest einer neu eröffneten Sektkellerei der Firma Deinhard und ein Ausflug in den Stadtwald, in Karlsruhe ein Gartenfest mit

35 Rhein- und Ruhrzeitung vom 11.6.1900.

36 Neuss-Grevenbroicher Zeitung vom 7.6.1900.

37 Bonner Zeitung vom 9.5.1900.

Konzert und ein Ausflug ins Heidelberger Schloss und in Boppard ein *fideles Kegeln* auf dem Programm.

Es wurde tüchtig getrunken und getafelt



Abb. 9: Tischkarte mit „Germania“ und einem „blauen Jungen“: In Koblenz waren die Besatzungen der Flottille zur Besichtigung mit anschließender offizieller Einweihung der neuen Deinhard'schen Sektkellerei und zu einem opulenten „Gabelfrühstück“ eingeladen. Die Kinder des Geschäftsführers Julius Wegeler (1836–1913) brachten ein schwülstiges Singspiel in Anlehnung an die Nibelungensaga zur Aufführung (Stadtarchiv Koblenz, Signatur KH 17, Flottenbesuch).

Gleich zwei Mal reisten Offiziere nach Essen zur Besichtigung der Kruppschen 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)*.³⁸

In der Tat konnten sich die Besatzungen vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Früh-schoppen, Festessen, Festmalen, Herren-abenden, 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. Der sozialdemokratische „Vorwärts“, der erbittert gegen die Flottenvermehrung 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 Trunksfestigkeit* sein würde.³⁹

Rüdesheims Bürgermeister Julius Alberti (1850–1922) war da ganz anderer Meinung: *Man sieht es den beiteren Gesichtern der Blaujacksen auf den ersten Blick an, dass sie eine Rheintour zu den Annehmlichkeiten des Dienstes halten*.⁴⁰

Als sich die Fahrt dem Ende zuneigte, kommentierte die „Rheinische Volksstimme“ nur noch lapidar: *Im Übrigen ging's wie*

38 Simplicissimus, 5. Jahrgang, Nummer 16, 1900, S. 128.

39 „Vorwärts“ vom 18.5.1900.

40 Norddeutsche Zeitung vom 16.5.1900.

*überall: Es wurde tüchtig getrunken und getafelt.*⁴¹ Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht mehr zu sorgen: Die Firma Wilhelm Stein & Co. – Weingroßhandlung und Likörfabrik in Düsseldorf – sandte jedem Mitglied der Besatzung eine Flasche ihres bekannten Magenbitters „Alter Schwede“ mit der süffisanten Widmung *Zur Stärkung des angegriffenen Magens nach langer Festfahrt.*⁴²

In Bonn wurde die Flottille von der Schwester des Kaisers, Prinzessin Viktoria zu Schaumburg-Lippe (1866–1929), persönlich besichtigt. Das Fürstenehepaar, über deren Villa die Preußenfahne wehte, ließ es sich tags darauf auch nicht nehmen, bis Honnef an Bord des Führungsbootes mit zu fahren. In Koblenz wiederum waren es der Erbgroßherzog Friedrich (1857–1928) und Erbgroßherzogin Hilda von Baden (1864–1954), die interessiert an Bord gingen. In Mainz, das die Schiffe am 14. Mai erreichten, war es Großherzog Ernst Ludwig von Hessen (1868–1937), der der kleinen Flotte seine Aufwartung machte, indem er die Strecke ab Bingen demonstrativ mitfuhr. Und in Karlsruhe, wo am Abend zuvor sinnigerweise Wagners seemännische 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.

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 Dankeschreiben des Großherzogs Friedrich von Baden (1826–1907), den Tirpitz in persönlichem Gespräch als ersten Reichsfürsten für die Flottenausrüstung 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.*⁴³ Hessens Großherzog sandte dem Kaiser eine Depesche mit der devoten „Meldung“, dass *ich heute Euerer Majestät Rhein-Torpedobootsdivision an meiner Landesgrenze empfangen habe. [...] Zum ersten Male vereint mit deutschen Kriegsschiffen in meinem Lande drängt es mich, Euerer Majestät auszusprechen, welche Freude mich und mein Hessenland erfüllt beim Anblick eines Teils unserer Webrkraft, welcher mit dazu berufen ist, Deutschlands Größe zu erhalten.*⁴⁴

Während die Flottille rheinaufwärts unterwegs war, kümmerte man sich in Düsseldorf um die dortige Ausgestaltung der Besuchs-Feierlichkeiten. Am Sonntag, den 6. Mai, 11 Uhr morgens – es war der Tag der Großjährigkeitser-

41 Rheinische Volkszeitung vom 13.6.1900.

42 Rhein- und Ruhrzeitung vom 2.6.1900.

43 Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1900 (1901), Karlsruhe, S. 84.

44 Dr. Karl Wippermann, Deutscher Geschichtskalender, Ausgabe 1900/1, Leipzig, S. 30.

klärung von Kronprinz Wilhelm von Preußen (1882–1952), für den die in Köln weilende Torpedobootsdivision 21 Schuss Salut abzugeben hatte – konstituierte sich das Düsseldorfer Vorbereitungskomitee in der städtischen Tonhalle, wo sich rund 150 geladene Gäste eingefunden hatten.⁴⁵ Genau genommen waren es gleich drei *Komitees*: Das *Große Komitee*, wie es sich selbst nannte, bestand aus sage und schreibe 83 (ausschließlich männlichen) Mitgliedern, von denen 50 persönlich (von *Aders* bis *Zapp*) anwesend waren. Man wählte noch ein elfköpfiges *Ausführungskomitee* und ein sechzehnköpfiges *Exekutivkomitee* unter der Leitung von Oberbürgermeister Marx. Letztlich in die Hand genommen wurden die konkreten Planungen dann von 21 Personen, darunter der Oberbürgermeister und sein Erster Beigeordneter und ebenfalls Flottenvereinsmitglied Dr. Walter Eugen Wülffing (1861–1912), die sich fortan *Arbeits-Ausschuss* des „Comités zur Veranstaltung von Festlichkeiten aus Anlass der Anwesenheit der Torpedoboots-Division in Düsseldorf“ nannten.⁴⁶ Die weitere Organisation lag in den Händen des Oberbürgermeisteramtes.

Auf der Versammlung wurde der geplante Ablauf der mehrtägigen Festlichkeiten besprochen und ein Vortrag über das Torpedowesen im Vorfelde verabredet. Wichtig waren den Herren Details zum großen Festessen, dessen Preis auf vier Mark festgelegt wurde (einschließlich einer halben Flasche Wein!) und zu dem auf Antrag des Landtagsabgeordneten Beumer schon auf den Einladungen *Festanzug* zwingend vorzuschreiben sei. Schließlich kostete das Gedeck dann doch „nur“ noch 3,50 Mark, allerdings: ohne Wein, ein *trockenes Gedeck* also, wie man damals sagte. Und die Höhe des Eintrittsgeldes für den Festkommers wurde ebenfalls festgelegt: auf 30 Pfennige.

Auch die Rufe des Oberbürgermeisters, die Stadtkasse zu verschonen, wurden erhört. *Herr Oberbürgermeister Marx wies darauf hin, dass in Köln die Kosten der Veranstaltungen durch freiwillige Zeichnungen der Bürgerschaft gedeckt würden, und es sei in der Tat auch nicht richtig, zu diesem Zwecke die allgemeine Steuerkraft in Anspruch zu nehmen.*⁴⁷ Von den Teilnehmern wurden Spenden in Höhe von rund 2.400 Mark eingeworben, darunter etliche Zusagen über 100 Mark – das war damals das Eineinhalbfache des Monatslohns eines Arbeiters. Man ließ sich also nicht lumpen und brachte allein in dieser Sitzung eine Summe auf, mit der andernorts sämtliche Feierlichkeiten bestritten und für die sogar Kredite von Stadtverordnetengremien bewilligt werden mussten.

45 Sitzungsprotokoll, Präsenzliste und Mitgliederliste, Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 18ff.

46 Zeitungsanzeige im Düsseldorfer Volksblatt vom 28.5.1900.

47 Rhein- und Ruhrzeitung vom 8.5.1900.

In einer handschriftlichen Notiz hielt Oberbürgermeister Marx zufrieden fest, dass *die erforderlichen Mittel durch freiwillige Beiträge aufgebracht*⁴⁸ würden und veranlasste die Erstellung weiterer Zeichnungslisten. Bereits drei Tage später wurden die gedruckten Spendenaufrufe verschickt, mit *der Bitte, in Bekanntenkreisen weitere Freunde unserer Sache zur Zeichnung von Beiträgen veranlassen zu wollen*.⁴⁹ Die Schlussabrechnung wies dann eine Summe von 4.129 Mark aus, zu der 160 Spender mit Beträgen zwischen einer und 100 Mark beigetragen hatten. Knapp die Hälfte der Summe kam dabei von großzügigen 100-Mark-Spenden zustande, darunter eine anonyme *von einem Demokraten* und eine vom „Bürgerverein Altstadt“⁵⁰, welcher dem Oberbürgermeister zuvor ein Gesuch unterbreitet hatte, *die Landung der Torpedoboote anstatt im Hafen, vom Koblenztor abwärts bis zur neuen Brücke* [heute: Oberkasseler Brücke, d. V.] *zu veranlassen*. Ein nicht ganz altruistischer Vorschlag, denn der sich *aus dem sich entwickelnden lebhaften Verkehr entspringende Vorteil* sollte den *Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden* zugewendet werden. Im Falle eines Gelingens wurde dem Komitee eine *nambafte Beisteuer zu den Kosten der Empfangsfeierlichkeiten in Aussicht gestellt*.⁵¹ Diese 100 Mark sind die letzten auf der langen Liste.

Spendabel zeigte man sich auch andernorts. Die 1895 gegründete Aktiengesellschaft „Schwabenbräu“ erklärte sich bereit, die Marinemannschaften während ihres Besuches im „Apollo-Theater“ mit Freibier zu versorgen. Das erst im Dezember 1899 eröffnete Revuethater mit 3.000 Plätzen in zwei Rängen eines großen Kuppelsaals, mit sechs Restaurants und Stallungen für 120 Pferde, bot dem Düsseldorfer Publikum Varieté und Zirkusvorstellungen der Weltspitze auf einer der schönsten und größten Bühnen Europas. Schon am 28. April unterbreitete der Direktor des pompösen Theaters und ehemalige Druckereibesitzer Carl Kraus (* 1848) dem Oberbürgermeister ein Angebot, das gerne angenommen und sofort fester Bestandteil der Programmplanung wurde. *Anlässlich des bevorstehenden Anlaufs unserer Stadt durch die [...] Torpedoboots-Division gestatten wir uns höflich die Mitteilung zu machen, dass wir uns erlauben möchten, die Offiziere und Mannschaften zum Besuche unserer Vorstellung einzuladen, wenn sich ein solcher Besuch in die etwa zu veranstaltenden Festlichkeiten einreihen lässt. Gerne Ihrer gefälligen Rückäußerung gewärtig. Hochachtungsvoll*.⁵² Die dicke, über 200 Seiten umfassende Akte der Stadtverwaltung über die Feierlichkeiten beginnt bezeichnenderweise mit genau diesem Schreiben. Andere Einrichtungen schlossen sich an, so dass den Marinesoldaten während ihres Aufenthaltes in Düsseldorf freier

48 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 17.

49 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 35.

50 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, namentliche Listung, S. 206ff.

51 Düsseldorfer Volksblatt vom 18.5.1900.

52 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 1.

Eintritt gewährt wurde im Zoologischen Garten, im historischen Museum, in der städtischen Kunsthalle, im Kunstgewerbemuseum und in der „permanenten Kunstausstellung“ von Eduard Schulte jr. (1856–1936): *Zur Legitimation genügt die Uniform der Gäste vollkommen.*⁵³ Außerdem wurde den *Herren Offizieren, Deckoffizieren und Mannschaften* während ihres Aufenthaltes freie Fahrt mit der städtischen Straßenbahn gewährt.

Den Düsseldorfern war von Anfang an klar, dass der genaue Ankunftsstermin der Flottille zunächst im vagen bleiben musste. Oberbürgermeister Marx, der sich diesbezüglich bereits mit dem Kommandanten Funke getroffen hatte, wies gleich in der ersten Sitzung des *Komitees* darauf hin, dass die Fahrt der Schiffe insbesondere von den Wasserständen des Rheins abhängen würde. Die Frage, wie weit des Kaisers Marine wohl rheinaufwärts kommen würde, war deshalb nicht nur Gegenstand ständiger Diskussion der Schiffer, Reeder und Lotsen im Rheinland. In der Tat war der Rheinpegel das zentrale nautische Problem für die Flottille. Schon in Koblenz musste das große Divisions-Führungsboot am 10. Mai zurückgelassen und nach Köln detachiert (abkommandiert) werden, da der Pegel gefallen war und das Schiff zu viel Tiefgang aufwies, so dass die sechs T-Boote allein weiterfahren mussten und sich erst auf der Rückfahrt mit dem Führungsboot wieder vereinigen konnten. Die Sorge, nicht überall die berühmte „Handbreit Wasser unterm Kiel“ zu haben, zwangen zu dieser Maßnahme

Auch wurde das angestrebte Endziel der Reise, die Hauptstadt des „Reichslandes“ Elsass-Lothringen, Straßburg, nicht erreicht. Ein kontinuierlich fallender Wasserstand zwang in Karlsruhe die Flottille zur schnellen Umkehr, sehr zum Bedauern von Felix Funke, der in Straßburg aufgewachsen war und dort sicher gerne vor Anker gegangen wäre. 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. *Dass der Besuch nicht stattfindet, bedauern wir auch vom politischen Gesichtspunkt aus. 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*⁵⁴, kommentierte die stramm nationalistisch eingestellte „Bonner Zeitung“ enttäuscht.

Erstmals am 15. Mai telegraphierte Kommandant Felix Funke aus Rüdesheim nach Düsseldorf und kündigte die Ankunft seiner Division für den 29. oder 30. Mai an. Noch am selben Tag ließ das Oberbürgermeisteramt Teilnehmerlisten für das große Festessen am Nachmittag des 29. drucken und an die örtlichen Vereine von der „Freimaurerloge“ bis zum „Männergesangsverein“ verteilen,

53 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 72.

54 Bonner Zeitung vom 24.5.1900.

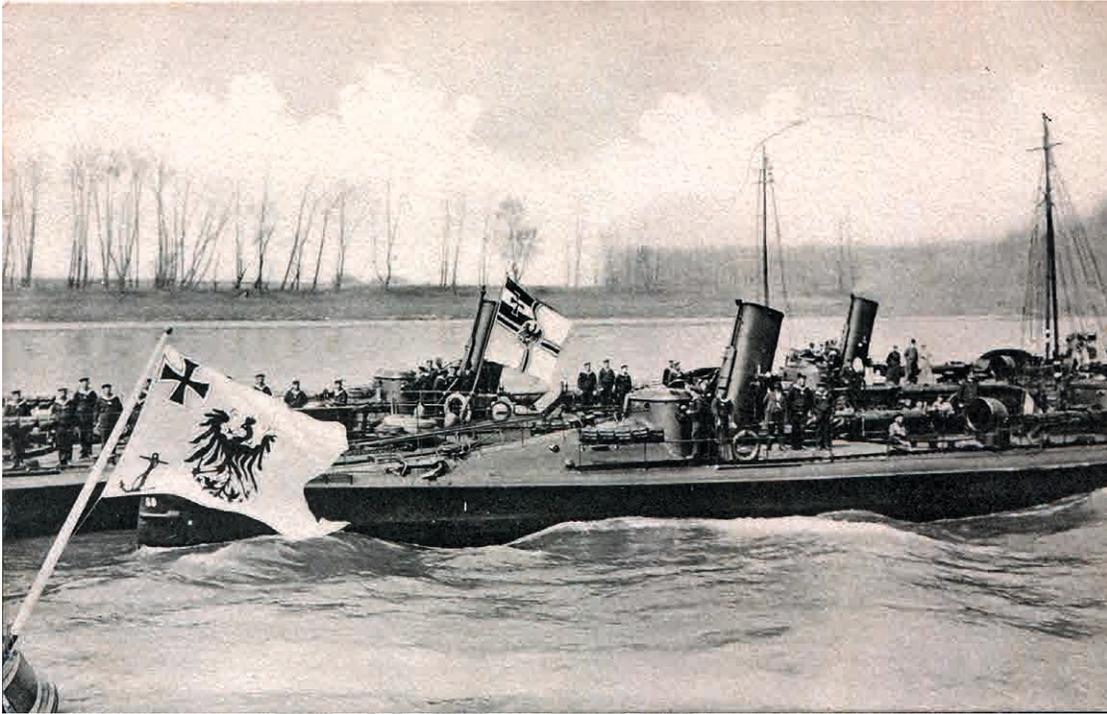


Abb. 10: Die Fotografie war um 1900 noch nicht so weit entwickelt, sich bewegende Objekte gestochen scharf abzubilden. Umso bemerkenswerter ist diese Aufnahme von drei Torpedobooten in voller Fahrt. Links unten weht die preußische Dienstflagge für Binnengewässer, am Bug der S9 die Reichskriegsflagge. Offenkundig sind auch (weibliche) Passagiere an Bord (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

setzte aber wohlweislich hinzu: *Verlegung des Tages bleibt vorbehalten.*⁵⁵ Das war klug, denn schon eine Woche später telegraphierte Funke erneut, diesmal aus Karlsruhe: *Ankunft in Düsseldorf noch unbestimmt.*⁵⁶

Es kam überall zu begeisterten Kundgebungen patriotischer Gesinnung

Grund dafür war kein geringerer als Kaiser Wilhelm II. persönlich, der in Wiesbaden zur Kur weilte und nun „seine“ Schiffe ins gegenüber liegende Mainz beorderte, um sie dort zu empfangen. Doch *Wilhelm der Plötzliche*, wie der Monarch wegen seiner Launen und seiner Sprunghaftigkeit im Volksmund

55 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 45.

56 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 55.



Abb. 11: In Mainz besuchte Kaiser Wilhelm II., der zur Kur im gegenüberliegenden Wiesbaden weilte, die Flotte. Das Foto zeigt den Empfang des Monarchen auf dem Führungsboot durch die Offiziere. Den erst 28-jährigen Kommandanten Karl von Restorff (1871–1946) zeichnete er 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).

auch genannt wurde, disponierte um und ließ die Flottille einen ganzen Tag in Mainz warten. Majestät verlängerte seinen alljährlichen Kuraufenthalt, um dann am Nachmittag des 25. Mai persönlich eins der Boote, die am anderen Ufer vor Mainz ankerten, besichtigen zu können. Vom gegenüberliegenden Kastel aus wurde Salut geschossen, die Glocken der Stadtkirche erklangen und die Ehrenkompanie des in Mainz stationierten Nassauischen Infanterieregiments Nr. 87 stand an der Landungsbrücke Spalier. Bei seinem Erscheinen auf der *S9*, wo die Kaiserstandarte gehisst wurde, *donnerten ihm die blauen Jungs ein dreifaches Hurrah entgegen. Aus tausenden und abertausenden Kehlen erklang das deutsche Hoch, und ein Wald von Taschentüchern, geschwungen von zarten und schönen Frauenhänden, kommentierte in*

der weiblichen Bildersprache die männliche Interjektion eines unangekränkelten Patriotismus schwärmte der Chefredakteur des „Rheinischen Kurier“ Adam Röder.⁵⁷

In Anwesenheit seiner kaiserlichen Hoheit absolvierten die Torpedoboote einige Manöver nach Flaggen-Signalen des Divisionschefs (mit Funk wurde die Marine erst nach 1902 ausgerüstet), fuhren den Rhein in der vorgeschriebenen Keil-Formation abwärts bis Oestrich und schließlich zurück nach Biebrich. Der Kaiser ging wieder an Land und reiste um 18.00 Uhr nach Wiesbaden ab. Der dortige Regierungspräsident Dr. Richard Wentzel (1850–1916) berichtete später dem Kaiser zufrieden: *Ganz besonders hat die Rheinfahrt Euer Majestät Torpedobootflottille auf die allgemeine Stimmung in der erhabendsten Weise eingewirkt. Es kam überall zu begeisterten Kundgebungen patriotischer Gesinnung.*⁵⁸

Funke kündigte nun das Kommen für Donnerstag den 31. Mai an, um wenige Tage später, am 28. Mai, den Düsseldorfern eine erneute Verschiebung mitzuteilen: Die Ankunft sei nun erst zwei Tage später am Pfingstsamstag, den 2. Juni mittags zu erwarten: *Offiziere können nach dem Anlegen nicht sofort an Land gehen. Bitte zur etwaigen Begrüßung an Bord S. M. Torpedoboot S4 zu kommen. Liste der Offiziere folgt. Liste der Deckoffiziere nicht nötig, sie sind bei den Mannschaften. Unterzubringen bei jeder Festlichkeit ungefähr 75 Mann. Mit Programm einverstanden.*⁵⁹ Hintergrund dieser erneuten Änderung war, dass ausgerechnet der Bürgermeister von Neuss, Engelbert Tilmann (Amtszeit 1890–1902), zu Funke nach Godesberg gereist war, weil ihm ein angekündigter Aufenthalt von nur zwei Stunden am Freitagmorgen in seiner Stadt, dem ewigen Rivalen von Düsseldorf am gegenüberliegenden Rheinufer, völlig unangemessen erschien. Tilmann hatte Erfolg und Funke verschob auf seinen Wunsch hin die Ankunft in Düsseldorf.

Funkes Telegramm dürfte beim *Arbeitsausschuss* des Festkomitees helles Entsetzen wie maßlosen Ärger ausgelöst haben, so dass Oberbürgermeister Marx noch am selben Tag einen Brief an Funke aufsetzte, in dem er darauf hinwies, dass *die vorbereiteten Veranstaltungen während der Pfingstfeiertage nicht durchführbar* seien (sämtliche Räumlichkeiten waren nämlich bereits anderweitig vermietet und standen nicht zur Verfügung) und bat kurz angebunden dringend darum, *spätestens Freitagnachmittag, sechs Uhr hier einzutreffen.*⁶⁰ Er schickte seinen Vertreter Dr. Wülffing ebenfalls nach Godesberg, der persönlich dem Kapitänleutnant die Düsseldorfener Kalamitäten vortrug. Funke wiederum telegraphierte entnervt

57 Bernd-Michael Neese, Der Kaiser kommt, Besuch der Torpedobootflottille, Wiesbaden 2010, S. 50.

58 „Bericht über die öffentliche Stimmung in Wiesbaden und Umgebung, 8. Juli 1900“, in: Zeitgeschichte in Hessen, <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/edb/id/3255;4.11.2019>.

59 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 82.

60 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 86.



Abb. 12: Auch die Düsseldorfer Zeitungen waren voll von Anzeigen anlässlich des Besuchs der Kaiserlichen Flotte. Die Bewohner wurden aufgefordert, ihre Häuser festlich zu schmücken, am Kommers teilzunehmen und die Festvorstellung im neu eröffneten Apollo-Theater zu besuchen. Die erste Anzeige (links oben) war noch von einem früheren Eintreffen der Torpedoboote ausgegangen (Düsseldorfer Volkszeitung vom 28. und 31. Mai sowie 2. Juni 1900).

nach Düsseldorf, dass ein Anlaufen am Freitag nur möglich sei, wenn die Stadt Neuss auf einen Besuch verzichten würde. Man möge sich doch mit Neuss in Verbindung setzen. Das war am 29. Mai, mittags um 14.00 Uhr. Nun schaltete Marx den Divisionskommandeur von Düsseldorf, Generalleutnant Friedrich von Kamptz (1843–1912), ein, offenkundig, um Druck „von ganz oben“ auszuüben. Sechs Stunden später war die Sache entschieden, das Hin und Her hatte ein Ende, Düsseldorf hatte obsiegt. Funke telegraphierte um 20.30 Uhr knapp: *Torpedobootsdivision wird am Freitag, den 1. Juni nachmittags dort eintreffen.*⁶¹ Neuss, das sei noch angemerkt, bekam gleichwohl seinen Übernachtungsaufenthalt: Die Flottille besuchte die Stadt direkt von Düsseldorf kommend von Dienstagnachmittag nach Pfingsten und blieb bis zum Mittwochmorgen.⁶²

Insgesamt 31 Orte innerhalb von vier Wochen hatten des Kaisers Marineboote beglückt, als Düsseldorf am Freitag, den 2. Juni erreicht und endlich angelaufen wurde. 1.500 Einladungs-Karten waren vom Oberbürgermeisteramt für das örtliche Offizierskorps, die Krieger-, Flotten- und Marinevereine ausgegeben worden, deren Mitglieder sich nun – neben den Spitzen der Zivil- und Militärbehörden – auf einem

abgesperrten Festplatz am Rheinwerft im vorgeschriebenen Festanzug, zum Teil in *Damenbegleitung*, versammelt hatten. Unterhalb der Oberkasseler Brücke war gleich ein ganzer Wald von bekränzten Flaggenmasten aufgestellt und mit Fähnchen und Wappen verziert worden. 800 Meter *Guirlanden* schmückten Rheinbrücke und Festplatz. Allein die Aufstellung der Masten kostete, wie aus der akribisch aufgestellten Schlussabrechnung ersichtlich ist, stolze 766 Mark,

61 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 89.
 62 Neuss-Grevenbroicher Zeitung vom 6.6.1900.

die Dekoration weiter 111 Mark. Gegen 16.30 Uhr kam die Flottille, der ein reich geschmücktes Festschiff entgegenefahren war, in Sicht und begrüßte die dicht gedrängte Menschenmenge am Rheinufer und auf der Rheinbrücke mit einem Salut von elf Schüssen. Streng genommen galt der Salut dem ranghöchsten Militär in Düsseldorf, Divisionskommandeur von Kamptz – so war es in der Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine nämlich festgelegt. Die Musikkapelle des in Düsseldorf stationierten Niederrheinischen Füsilier-Regiments Nr. 39 spielte schneidige Marschmusik, dazu krachten Böllerschüsse, während die Boote zunächst weiter rheinabwärts fuhren, um dann in weitem Bogen zu wenden und schließlich verteilt an zwei Landungsstegen unterhalb und oberhalb der Brücke festzumachen. Gegen 17.00 Uhr wurden Kommandant Funke und seine Offiziere von Oberbürgermeister Marx an Land *mit einem Hurrah der ganzen Bevölkerung*⁶³ empfangen.

Heute durchbraust Jubel unsere Stadt

Marx hielt eine der seinerzeit üblichen gestelzten Reden, in der er stolz auf die *mächtig blühenden Fabriken, in denen es hämmert und pocht und in denen durch tausend fleißige Hände Teile der Kriegsschiffe entstehen* hinwies und an deren Ende er die umstehenden Zuschauer zu einem donnernden *Unsere lieben Gäste, sie leben hoch hoch hoch!*⁶⁴ veranlasste. Funke nahm die Parade des in Reih und Glied aufgestellten Marinevereins ab, die Militärs besichtigten anschließend unter Begleitung der Offiziere die Torpedoboote und während danach auch die übrigen Neugierigen auf die Boote drängten, unternahmen Honoratioren und Offiziere eine Wagenfahrt durch die Stadt. Vorbei am Burgplatz, wo die Kolonne von der Ulanenkapelle mit einer Festfanfare begrüßt wurde, und weiter zur Haroldstraße, wo die Husarenkapelle Aufstellung genommen hatte.

Abends um 20.30 Uhr begann der große *Festkommers* in den unteren Sälen der Städtischen Tonhalle. Im Kaisersaal bestritten die Kapelle des Ulanen-Regiments und der Städtische Männer-Gesangsverein, im Rittersaal die Husarenkapelle und der Lehrer-Gesangsverein das musikalische Programm, das – neben harmlosen Rhein-Wein-Meeres-Matrosen-Liedern, La Paloma sowie Oper- und Operettenstücken – aus patriotisch-militärischen Werken zusammengestellt war: vom „Schneidigen Marineleutnant“ über ein „Kriegs-Raketen“-Potpourri zum (vom Kaiserbruder Prinz Heinrich selbst komponierten) „Präsentiermarsch der I. Matrosendivision“ bis zum „Air militaire“ für Blasmusik „Waffenruf des

63 Düsseldorf Volksblatt vom 3.6.1900.

64 Ebd.



Abb. 13: Egal, wo die Flottille anlegte und zum „Open ship“ einlud, strömten die Menschenmassen neugierig herbei, warteten geduldig, bis sie – bisweilen von der örtlichen Gendarmerie (hier ganz rechts im Bild) geregelt – auf ein Boot gelassen wurden, um schließlich solch ein Kriegsschiff zu inspizieren. Das Foto zeigt zwei der Boote in Karlsruhe liegend, von wo aus die Rückreise angetreten werden musste (Stadtarchiv Karlsruhe, Signatur 8 PBS XI 1435).

Kaisers“. Da erklangen Heroldstrompeten beim „Fehrberliner Reitermarsch“ und der A-capella-Gesang „Vor der Schlacht“ von Carl Wilhelm, der seinerzeit auch das Lied „Die Wacht am Rhein“ vertont hatte. Ertragen musste das Publikum den schauerlichen „Sang an Aegir“, getextet und angeblich auch komponiert von Seiner Majestät dem Kaiser persönlich („Oh Ägir, Herr der Fluten, dem Nix und Nex sich beugt“). Beendet wurden die Darbietungen mit dem „Marinemarsch“ nach Motiven der Operette „Der Leutnant zur See“ des Komponisten und Kapellmeisters Louis Roth⁶⁵.

Nach der Fantasie aus der Oper „Der Fliegende Holländer“ von Richard Wagner hielt Oberbürgermeister Marx die offizielle Festrede vor den über 1.300 Gästen: *Heute durchbraust Jubel unsere Stadt. [...] Überall derselbe Pulsschlag der Freude, derselbe Akkord der Begeisterung. Niemand hat sich mehr auf Ihr Kommen gefreut, als unsere Stadt.*⁶⁶ Nach all der Lobhudelei kam Marx in seinem *Kaisertoast* dann zur Sache.

65 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 111ff.

66 Düsseldorf Volksblatt vom 3.6.1900.

Auch beim Düsseldorfer Oberbürgermeister hatte Tirpitz' Infiltrationsabteilung die zentrale Argumentationslinie, entworfen von ihrem Chefideologen, dem Professor der Nationalökonomie Dr. Ernst Levy von Halle (1868–1909) anlanden können, warum nun ausgerechnet Deutschland eine monströse Hochsee-Schlachtflotte benötigte, wenn er weiter ausführte: *Nicht um Geld und Güter zu erringen, ziehen unsere Marineleute in die Ferne und vertrauen sich dem Meere. Ihnen ist die hohe Aufgabe geworden, uns zu schützen und zu schirmen in unserer friedlichen Tätigkeit, aber auch fleckenlos zu erhalten den Schild der deutschen Ehre in allen Zonen und Meeren. [...] Wertvolle Erzeugnisse rheinischen Gewerbestrebes gehen zu allen Völkern der Erde. Wir hoffen und vertrauen, dass die Wege unserer Erzeugnisse dauernd geschützt bleiben, dauernd geschützt durch eine Achtung gebietende Kriegsflotte.*⁶⁷ Doch die Linienschiffe mit dicker Panzerung und großkalibrigen Geschützen, von denen Tirpitz immer mehr bauen lassen wollte, waren für einen „schützenden“ Einsatz auf den Weltmeeren gar nicht geeignet. Kohlebefeuert ging der Aktionsradius solcher Dickschiffe über die Nordsee nicht hinaus, wo Tirpitz im Kriegsfall die entscheidende Seeschlacht gegen England schlagen wollte. Längst hatte Tirpitz auch den Kaiser von dessen Faible für eine auf den Weltmeeren operierende Kreuzerflotte abgebracht und die bloße Küstenverteidigung war erst recht nicht sein Konzept. Doch über seestrategische Fragen machte sich im Jahr 1900 außerhalb der Marineadmiralität kein Mensch auch nur einen Gedanken.

Und so wurde im Anschluss an die Festrede die Nationalhymne gesungen und das obligatorische *Huldigungstelegramm* an den Kaiser, das vom Oberbürgermeister persönlich entworfen worden war, abgesendet: *So erneuern wir Düsseldorfer denn heute das Gelöbnis, nie zu fehlen, wo es gilt, unter der glorreichen Führung Eurer*



Abb. 14: In maritimen Blaudruck gehalten war das Programmheft für den Festkommers am Abend des 1. Juni in der städtischen Tonhalle. Der Innenteil informierte über den Ablauf der Darbietungen in den beiden Festsälen und enthielt die Texte der von den Gesangsvereinen vorgetragenen Lieder. Den Titel schmückten die Wappen des Königreichs Preußen mit dem Reichsadler und der Stadt Düsseldorf mit dem bergischen Löwen (Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 110).

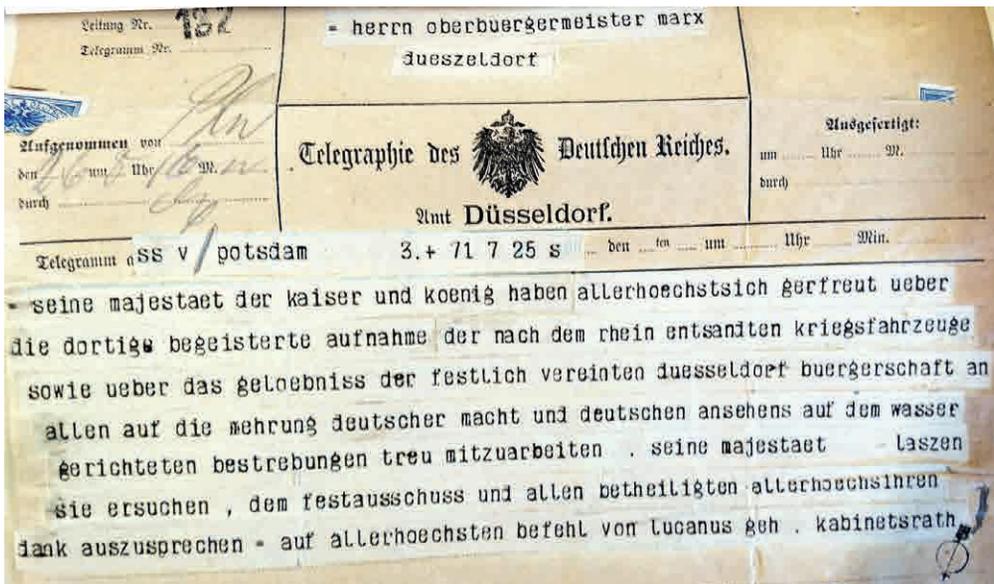


Abb. 15: Danketelegramm des Kaisers auf das Huldigungstelegramm der Festversammlung, eingegangen am 2. Juni um 08.16 Uhr morgens. Im Jahr 1900 gab es in Deutschland über 500.000 Kilometer staatlicher Telegrafienlinien mit 17.000 Stationen, über die rund 40 Millionen Telegramme verschickt wurden (Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 122).

*Majestät Deutschlands Größe, Macht und Ansehen auch zur See zu heben, zu stärken und zu mehren.*⁶⁸ Kapitänleutnant Funke hielt seinerseits eine Eloge auf die Stadt Düsseldorf, der *größten Industriestadt am Niederrhein*, welche *wenn es sich um die Durchführung nationaler Interessen handelt, stets auf Seiten des Kaisers steht und treu zu ihm hält.*⁶⁹ Um Mitternacht, so berichten die Chronisten, soll der Marineabend ausgeklungen sein.

Doch damit waren die Feierlichkeiten nicht beendet. Am Pfingsttag unterhielt bereits ab 8.00 Uhr morgens die Matrosenkapelle auf dem Divisionsboot die herbeiströmenden Besuchermassen, zu denen auch etliche Schulklassen aus dem Umland gehörten, die mit ihren Lehrern nach Düsseldorf angereist waren, galt es doch, vor allem die Jugend für die *Wehr zu See* zu begeistern. Nachmittags waren die Marinesoldaten in zwei Lokalitäten zum Essen eingeladen: Die Offiziere zum Festbankett mit knapp 200 Teilnehmern im Kaisersaal der Tonhalle und die Deckoffiziere und Mannschaften im Saal des Zoologischen Gartens. Der Kaisersaal war für die Festivität mit Marinedevootionalien vom Marineverein hergerichtet worden, herausragend an der Wand gegenüber des

68 Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Düsseldorf, Düsseldorf 1901, S. 1.

69 Düsseldorf Volksblatt vom 3.6.1900.

Eingangs war ein *Kolossalgemälde* angebracht, das von den beiden Marinemalern Carl Becker (1862–1926, Mitglied der Offizier-Vereinigung des Landwehr-Bezirks Düsseldorf und Oberleutnant der Seewehr) und Erwin Günther (1864–1927, Mitglied des „Malkastens“) eigens für die Veranstaltung angefertigt worden war und *Torpedoboote in stürmischer See* zeigte.⁷⁰ Immerhin war, darauf hatte der Oberbürgermeister in seiner Festrede hingewiesen, die im Kaiserreich so hoch angesehene Marinemalerei in Düsseldorf begründet worden: durch den alten Meister und „Malerfürsten“ Andreas Achenbach (1815–1910), der 1848 den Künstlerverein „Malkasten“ mitbegründet hatte. Für die musikalische Untermalung mit Werken von Richard Wagner, Carl Maria von Weber, Johann Strauss und Friedrich Liszt sorgte das städtische Orchester und den Kaisertoast brachte – nach Kalbsrückenbraten mit Erbsen und Bohnen – der Divisionskommandeur Generalleutnant von Kamptz aus. Es folgte eine patriotische Rede des Rechtsanwaltes Car Varenkamp (1858–1908), in der er über das *Erwachen des deutschen Michel zur Erkenntnis seiner Lage*⁷¹ sinnierte, um schließlich das *Hoch* auf die Marine auszubringen.



Abb. 16: So stellte sich der Maler Hans Bohrdt, dessen größter Förderer und Freund der Kaiser persönlich war, einen Durchbruch von Torpedobooten durch die eigene Schlachtschifflinie vor. Ähnlich martialisch und pathetisch kann man sich auch das „Kolossalgemälde“ vorstellen, mit dem die beiden Düsseldorfer Marinemaler Carl Becker und Erwin Günther den „Kaisersaal“ in der Tonhalle verschönerten. Sie alle stellten ihr künstlerisches Können in den Dienst der Flottenpropaganda (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

An der Ehrentafel hatten 42 Herren Platz genommen: Neben Oberbürgermeister Marx saßen Kommandant Funke sowie Generalleutnant von Kamptz.

70 Leider konnte trotz intensiver Recherche der Verbleib des Gemäldes nicht ermittelt werden.

71 Rheinische Volkszeitung vom 7.6.1900.

Außer den zehn Offizieren der Torpedoboote und dem Flottenvereinsvorsitzenden Schiess hatte wie selbstverständlich die gesamte Militärführung Düsseldorfs die Ehre – aber auch die beiden Marinemaler Becker und Günther, der Beigeordnete Dr. Wülffing, der Landgerichtsdirektor Jakob Wolff (*1850), der erste Staatsanwalt Carl Lautz (*1846) und der Regierungspräsident Dietrich von Holleufer (1855–1902, Mitglied der Deutschkonservativen Partei) durften hier im Zentrum des Geschehens dinieren.⁷²

Festmahl für die Mannschaften im Saal des Zoologischen Gartens

- Fleisch-Suppe
- Erbsen mit Spargel
- Schweinerücken mit Kartoffeln
- Ochsenbraten mit Salat
- Einkochtes Obst
- Butter und Käse

Festmahl für die Offiziere im Kaisersaal der städtischen Tonhalle

- Ochsenschwanzsuppe
- Kalbsrücken mit Erbsen und Bohnen
- Salm in Gallerte mit Sauce Mayonnaise
- Rehbraten mit Compotes
- Fürst Pückler

Am Abend folgte der unterhaltsame Teil des Aufenthaltes im *Größten und vornehmsten Spezialitäten-Theater Deutschlands*, dem Apollo-Theater, wohin die Besetzungen zur Festvorstellung eingeladen waren und wo extra eine Kaiserbüste aufgestellt werden musste, die sich das Komitee 30 Mark Leihgebühr kosten ließ. Gezeigt wurde ein neues Programm mit der Tierdressurnummer *Kapitän Woodward's Seehunde und Seelöwen* und einem Auftritt des Coupletsängers und Komikers Otto Reutter (1870–1931), der zwei Jahre zuvor mit mehreren selbstverfassten Schlagern wie „Die kleine Witwe“ oder „Das hab ich nicht gewollt“ erste große Erfolge verzeichnen konnte und am Beginn einer steilen Karriere stand.⁷³

Während an den beiden Pfingsttagen die Torpedoboote Hauptattraktion in der Stadt waren, konnte der Festausschuss sich schon mal an den „Kassensturz“ machen. Man schrieb, immerhin, schwarze Zahlen. Denn für die Feierlichkeiten in Düsseldorf fielen ausweislich der detaillierten Schlussabrechnung 4.493 Mark an Ausgaben an, denen 4.611 Mark an Einnahmen gegenüber standen, davon 4.129 Mark Spenden und 399 Mark Eintrittsgelder für den Festkommers. Der Liste Dutzender akribisch aufgelisteter Einzelpositionen ist zu entnehmen, dass zwei Mark für ein Kontobuch bezahlt wurde, ein Fräulein Griening für Botengänge 27 Mark erhielt, die Verpflegung des städtischen Orchesters mit

72 Sitzordnung, Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 140.

73 Anzeige vom 2.6.1900 im Düsseldorfer Volksblatt



Abb. 17: Die Postkarte zeigt das Führungsboot D4 in einem der Hafenbecken von Düsseldorf. Zu erkennen sind auch einige Herren mit Zylinder (also Zivilisten), die wohl als Gäste an Bord weilten. Am Heck gut zu erkennen ist die zehnköpfige Matrosenkapelle aus Wilhelmshaven, die in der Zeit, als ihr Divisionsboot zurückgelassen werden musste, mehrere Konzerte gaben – darunter eins in Essen, während ihre Offiziere die Kruppschen Werke besichtigten (Foto: Julius Söhn; Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

57 Mark zu Buche schlug, die Leihgebühr für Fahnen mit 46 Mark. Für Werbeanzeigen in den Düsseldorfer Zeitungen wurden 471 Mark ausgegeben, für Zigarren 218 Mark, 263 Mark für Drucksachen, 410 Mark für die Bewirtung der Mannschaften, 200 Mark für die Tafelmusik beim Festessen und für die Wagenfahrten des Oberbürgermeisters 108 Mark. Usw. usf.⁷⁴

Mit einem Abschiedsbesuch von Oberbürgermeister und Festkomitee auf dem Divisionsboot am Dienstag nach Pfingsten, den 5. Juni, endete der Aufenthalt der Torpedobootsdivision in Düsseldorf. Unter Böllerschüssen setzten die Boote gegen 14.00 Uhr über an das andere Rheinufer nach Neuss und mit Kanonensalut fuhren sie am nächsten Morgen gegen 10.00 Uhr ein letztes Mal an Düsseldorf vorbei, um für zwei Stunden in der Stadt Kaiserswerth einen Zwischenstopp einzulegen.

In der einstigen Reichsstadt hatte man die Kaiserpfalz-Ruine festlich geschmückt und lud die Besatzung zu einem „Gabelfrühstück“ ein, bei dem der

74 Stadtarchiv Düsseldorf, 0-1-3-1022, S. 203ff.

Bürgermeister Gerhard Derpmann (1853–1911) den Kaisertoast ausbrachte, der Notar Heinrich Glaser auf die Division toastete und Kapitänleutnant Funke zum x-ten Male seine Dankesrede hielt. Besonders dankte er hier den erschienenen Diakonissinnen, die mit ihren *Zöglingen* und dem Pastor Fliedner⁷⁵ erschienen waren, für ihre *großen Verdienste in Krieg und Frieden*.⁷⁶ In der Schlossruine hatten Kriegerverein und Feuerwehr Aufstellung genommen und auch ein Huldigungstelegramm *inmitten der Ruinen der altehrwürdigen Kaiserpfalz, gegründet unter den Karolingern, vergrößert als Reichszierde von den Hohenstaufen, an welcher Stätte unter den Hohenzollern die Vorarbeiten zur Wiederherstellung in Angriff genommen worden sind*⁷⁷ an den Kaiser wurde nicht vergessen. Nach Besichtigung der Stiftskirche, eines Umzuges durch die Stadt und Begrüßung der Festkomitees von Uerdingen und Krefeld, die zur Abholung mit einem Boot erschienen waren, endete der Aufenthalt in Kaiserswerth an diesem Mittwoch, den 6. Juni 1900 gegen 14.00 Uhr.

Wenn die Flotte nur aus so kleinen Schiffen besteht, dann ist es allerdings notwendig, auch größere Schiffe zu bauen

Exakt zur selben Zeit trat in Berlin der Reichstag zu seiner 204. Sitzung zusammen und es stand fest, dass der Flottenvermehrung politisch inzwischen nichts mehr im Wege stand. Während die Torpedoboote noch rheinabwärts unterwegs waren, hatten sich die parlamentarischen Beratungen im Reichstag dem Ende zugeneigt. 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 verschoben wurden und schließlich Zustimmung signalisiert, nachdem auch die Finanzierungsfragen in der abschließenden Sitzung am 26. Mai 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 Flottenmehrung zu beschließen waren. Auch wurde

75 Ob es sich hierbei um Georg Fliedner (1853–1916) oder Heinrich Fliedner (1850–1923) gehandelt hat, war nicht zu ermitteln. Beides waren Söhne aus erster bzw. zweiter Ehe von Theodor Fliedner (1800–1864).

76 Rhein- und Ruhrzeitung vom 7.6.1900.

77 Düsseldorfer Volksblatt vom 10.6.1900.

die spätere „Sektsteuer“ in diesem Verfahren auf den Weg gebracht.⁷⁸

Bei der Aussprache zur zweiten Lesung der 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 Flottenbaugegner: *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.*⁷⁹

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 an das 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.*⁸⁰ Vier Stunden später erging eine Weisung an die Torpedoinspektion, dass auch noch Rees, Xanten, Wesel und Emmerich angelaufen werden sollten. So kehrte nach sechswöchiger 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 mit seiner Yacht HOHENZOLLERN just vor Helgoland lag. Funke, der vom Kaiser bereits während seiner Mission



Abb. 18: 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 erstarken kann. Dir Kaiser Wilhelm, immerdar des Rheinlands Dank gebührt! Heidi! Heida!“ (Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze).

78 Bericht der Budgetkommission für den Reichshaushalts-Etat über den Entwurf einer Novelle zum Gesetze betreffend die deutsche Flotte. Reichstagsprotokolle. 10. Legislaturperiode, S. 5000ff.

79 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 171, Berlin 1900, S. 5828 A.

80 Bundesarchiv, RM 3/9815, S. 20.

mit dem *Rothen Adler-Orden* vierter Klasse ausgezeichnet worden war, löste seine Division mit einem *Hurrah* auf den Monarchen auf.⁸¹

In Funkes 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 Abertausende 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, beivohnten, werden [...] fortan der Kaiserlichen Marine die wärmsten Sympathien entgegenbringen.*⁸²

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 (1929–2002) die navalistische Stimmung in Deutschland nach der Jahrhundertwende in seinem „Lehrstück des Wettrüstens“.⁸³

Als die Torpedobootsdivision am Abend des 12. Juni Wesel anließ, hatte der Reichstag das zweite Flottengesetz in dritter Lesung abschließend beraten und mit Mehrheit von 210 zu 103 Stimmen verabschiedet, darunter sämtliche Abgeordnete des Zentrums der Rheinprovinzen außer einem. 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 Satz: *Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.*⁸⁴ 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.

81 Wilhelmshavener Zeitung vom 19.6.1900.

82 Zitiert nach: Ernst Jungmans, Kaiserliche Torpedobootsflottille in Oppenheim, Sonderdruck der rheinischen Landeszeitung „Landskrone“, Nr. 115 und 120 vom 17. und 23.5.1960.

83 Wilhelm Bittorf, „Wir befanden uns im absoluten Wurstkessel“. Die Skagerrakschlacht und die deutsch-britische Flottenrivalität. DER SPIEGEL 23/86, S. 153.

84 Zitiert nach: Oliver Krauß, Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedoversuchsanstalt (TVA), Dissertation, Kiel 2006, S. 54.