

Magazin für Stadtgeschichte - Kunst - Kultur - Stadtentwicklung









Inhalt

Vorwort	3
Birgit Funk Ludwig Barnay in Wiesbaden	4
Bernd Ellerbrock Flotten-Agitprop anno 1900: "Schwarze Gesellen" auf dem Rhein	13
Robert de Beauplan Der Einmarsch französischer Truppen am 15. Dezember 1918	28
Helmut Mayer Metzger Sichels Wurst	33
Olga Funke Gretel Baumgart-Buttersack	35

Impressum:

Wiesbaden

gestern - heute - morgen 12/2020

Hrsg.: MATTIACA, Gesellschaft zur Pflege der Stadt-

geschichte Wiesbadens

ISSN 1617-9641

Redaktion: Thorsten Reiß Layout: Andrea Monzel

Titelbild: Torpedoboote 25. Mai 1900

(Bild: Thorsten Reiß)

Rückseite: Anzeige Wörthstraße 10 1909

(Bild: Thorsten Reiß)

© Thorsten Reiß Verlag Hundsgasse 14 65205 Wiesbaden

www.thorsten-reiss-verlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

Die Kontaktanschrift der Gesellschaft lautet:

Mattiaca e.V. c/o Thorsten Reiß, Hundsgasse 14, 65205 Wiesbaden Weitere Infos finden Sie im Internet unter:

www.mattiaca-wiesbaden.de

Flotten-Agitprop anno 1900: "Schwarze Gesellen" auf dem Rhein

s 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. Höhepunkt der
Reise war ein Besuch vom Kaiser persönlich,
der sich in Wiesbaden zur Kur aufhielt und
spontan "Seiner Majestät" Schiffe nach Mainz
verfügte.

Seid uns gegrüßt 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") $^{\rm 1}$

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 ahnen, dass es wohl ungemütlich werden würde da draußen in der Nordsee.

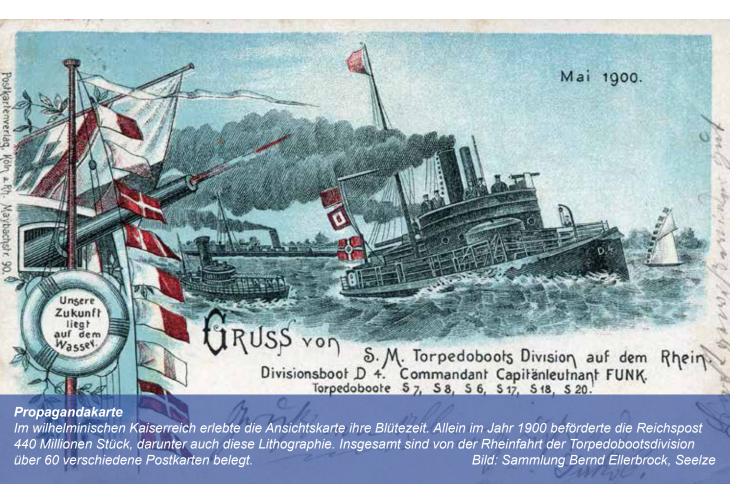
Während die Flotte noch in der Schleusenkammer der "Neuen Hafeneinfahrt" lag und die Besatzungen auf letzte Post warteten, wurden die Boote vorsorglich mit Sturmleinen versehen und Ölzeug angelegt. Die Division ging freilich weder auf Feindfahrt noch ins Manöver. Auch war keine "Forcierfahrt" dreitägige 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 möglichst bis Straßburg.

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

Die spektakuläre Fahrt der Division mit einer Besatzung von insgesamt 153 Mann tief ins Binnenland hinein war eine reine Propagandashow im Auftrag des Reichsmarineamtes unter dem späteren Groß-, zu dieser Zeit aber noch Vizeadmiral Alfred Tirpitz (1849 -1930), der nach eigenem Bekunden die "elf schönsten Jahre" seines Lebens bei der "Torpedobande" verbracht hatte. 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 Tirpitz vorstellig geworden waren und besonders aggressiv für die ehrgeizigen Flottenpläne ihres Kaisers trommelten. Die Agitation für die dem Reichstag Ende Januar 1900 vorgelegte Flottengesetznovelle (später: "2. Flottengesetz"), hatte zu diesem Zeitpunkt und zu den parallel anlaufenden parlamentarischen Beratungen ihren Höhepunkt erreicht. Die Anzahl der Schlachtschiffe sollte auf vier Geschwader von 19 auf 38 verdoppelt und die Budget-Hoheit des Reichstages durch eine Blankovollmacht zum Bau der Schiffe - koste es, was es wolle - regelrecht ausgehebelt werden. Gefordert wurden zusätzlich weitere acht Große und 15 Kleine Kreuzer. Es war ein Gesetz gegen England - und gegen das eigene Parlament.

Ein Kaiser-Gruß "vom Meer"

Nach Überzeugung des Flottenvereins könne "eine erhebliche Förderung des Flottengedankens in den Rheinlanden erzielt werden."² Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen (1855 - 1927) - "der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes"³ - 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. Schon am 3. April telegrafierte der von der Idee begeisterte Kaiser Wilhelm II. (1859 - 1941) an den Kölner Oberbürgermeister Wilhelm Becker (1835 - 1924), dass auf "seinen Befehl eine Torpedobootsdivision den Rhein hinauffahren und vom Meere einen Gruß überbringen"4 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 Besatzung der Schiffe wurde handverlesen zusammengestellt, um den Ansprüchen nach Zackigkeit im Auftreten und Linientreue zur Flottenpolitik zu genügen. Abkommandiert an Bord des Kommandobootes wurde sogar eine komplette Blaskapelle von zehn Hoboisten des Musikcorps der 2. Matrosendivision in Wilhelmshaven. Das war eine Idee von Tirpitz höchstpersönlich, die er dem Kommandanten der Rheinflottille Kapitänleutnant Felix Funke (1865 - 1932) bei einem Instruktionsgespräch in seinem Berliner Dienstsitz am vornehmen Leipziger Platz mit auf den Weg gab. Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen "photographischen Apparat" für den Kommandanten zwecks Dokumentierung der Unternehmung - genauso wie um Verhaltsmaßgaben gegenüber der Presse und Sprachregelungen für Reden und Toaste auf Empfängen. Die Rheinfahrt wurde bis ins Detail vorbereitet. Sie war Teil einer groß angelegten, sozusagen admiralsstabsmäßig geplanten und gelenkten Kampagne staatlicher Institutionen zur Durchsetzung politischer Ziele und Stimmungsmache in Deutschland. Die umtriebigen Strippenzieher saßen im "Nachrichtenbüro" des Reichsmarineamtes in Berlin, einer Propagandaabteilung, die sich der grimmige, gabelbärtige Alfred Tirpitz in seinem Ministerium zugelegt hatte, kaum, dass er im Juni 1897 durch "Allerhöchste Kabinettsorder" von Kaiser Wilhelm II. zum Behördenleiter im Range eines Staatssekretärs berufen worden war.

Durch gezielte Beeinflussung von Multiplikatoren, Journalisten und Meinungsmachern mobilisierte die "Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten", die Öffentlichkeit, um den Druck auf die 397 Reichstagsabgeordneten zu erhöhen und rührte ausgesprochen einfallsund erfolgreich die Werbetrommel für den geplanten Bau einer mächtigen deutschen



Hochsee-Schlachtflotte. Die Rheinfahrt der Torpedobootsdivision freilich war der mit Abstand spektakulärste, aufwändigste aber auch einfallsreichste Coup im Rahmen all dieser PR-Maßnahmen. Und hinter der ganzen Aktion steckte knallhartes politisches Kalkül: Im Rheinland hatte das katholische "Zentrum" seine Basis - und ihre einer Flottenmehrung eher reserviert gegenüberstehenden Reichstagsabgeordneten wurden als Mehrheitsbeschaffer für das anstehende Gesetz dringend gebraucht, denn "am Rhein", so der Kölner Gouverneur General Freiherr Hermann von Wilczeck (1836 - 1901) "habe die Sache ihre besonderen Schwierigkeiten".5 Weil die nationalen und konservativen Kräfte allein nicht reichten, mussten mindestens 38 der 102 Zentrumsabgeordneten zustimmen, Tirpitz ausgerechnet. Im preußischen Regierungsbezirk Köln stellte das Zentrum sämtliche, in den Bezirken Düsseldorf und Koblenz jeweils dreiviertel und im Bezirk Wiesbaden die Hälfte der Wahlkreisabgeordneten - insgesamt 21 Stimmen. Auch der Abgeordnete aus Mainz gehörte dem Zentrum an.

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 herzlichen Begrüßung zu geben." oder "... bitte um hochgeneigte Genehmigung zum Besuch von Neuss..." Am Ende waren es insgesamt 48 Besuchsorte: 38 Anrainer, die direkt angelaufen wurden und zehn weitere nicht direkt am Rhein liegende, denen die "Sendboten vom Meeresstrande" die Aufwartung machten.

"Ein unaufhörliches Gekrache"

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 Honoratioren 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."8

Veranstaltungen, Festumzüge, Besichtigungen, Einladungen, Empfänge den Rhein hinauf und wieder hinunter: Vor Ort übertraf man sich regelrecht vor inszeniertem Hurrapatriotismus und feierte die "Blaujacken", diese "stahlfesten Männer, die die brandende See zu Helden erzogen hat", wie Teilnehmer siegreicher Seeschlachten. Zu ihren Ehren wurde in Köln Wagners "Meistersinger von Nürnberg" aufgeführt und im Mannheimer Hoftheater der erste Akt von "Lohengrin". Auf dem



Kaiserwort 1900

Mit markigen Sprüchen unterstrich Kaiser Wilhelm II. Deutschlands Ansprüche auf Weltgeltung und Seestärke. Das "Kaiserwort" zum Säkularjahr 1900 entstammt einer Rede, die er am 1. Januar im Berliner Zeughaus vor den Offizieren der Garnison hielt. Neben dem Porträt von Wilhelm II. zeigt die Ansichtskarte die kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN und ein Linienschiff, gemalt von dem wohl berühmtesten Marinemaler dieser Zeit, Willy Stöwer.

Bild: Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze

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"10. Festsäle wurden überbordend mit "Maien" (frischem Blattgrün), Birkenreis, Tannengrün, Wappen, Teppichen und Fahnenschmuck ausstaffiert, wobei eine zentral aufgestellte Kaiserbüste nie fehlen durfte. In Bingen wurde die Höhenburg Klopp besichtigt, in Rüdesheim das "zur Erinnerung an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches 1870/71" erbaute Niederwald- oder Germa-

niadenkmal, 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, in Karlsruhe ein Gartenfest mit Konzert und ein Ausflug ins Heidelberger Schloss, in Boppard ein "fideles Kegeln" und in Düsseldorf ein Besuch des Apollo-Varietè-Theaters auf dem Programm.

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)"11. In der Tat konnten sich die Besatzungen vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Frühschoppen, Festessen, Festmalen, Herrenabenden, Banketten und Bewirtungen kaum retten. Allein auf der Fahrt bis Worms soll den Mannschaften insgesamt 26 Mal das Saisongericht "Spargel mit Schinken" serviert worden sein. Der sozialdemokratische "Vorwärts", der erbittert gegen die Flottenmehrung zu Felde zog, brachte gespieltes Mitleid für die Mannschaften auf, weil sie von "Sauferei zu Sauferei" geschleppt würden und die ganze Fahrt für sie nur eine "Probe auf die *Trunkfestigkeit*" sein würde. 12 Rüdesheims Bürgermeister Julius Alberti (1850 - 1922) war da ganz anderer Meinung: "Man sieht es den heiteren Gesichtern der Blaujacken auf den ersten Blick an, dass sie eine Rheintour zu den Annehmlichkeiten des Dienstes halten."13

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 erstmals 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 Dankesschreiben des Großherzogs Friedrich von Baden (1826 - 1907), den Tirpitz in persönlichem Gespräch als ersten Reichsfürsten für die Flottenaufrüstung begeistern konnte, dass "wir, getragen von dem nationalen Bewusstsein der Stärke und Macht des Deutschen Reiches, uns von neuem geloben, unsere Kräfte dem Ausbau desselben zu widmen."14 Hessens Großherzog sandte dem Kaiser eine Depesche mit der devoten "Meldung", dass "ich heute Euerer Majestät Rhein-Torpedobootsdivision an meiner Landesgrenze empfangen habe... Es drängt mich, Euerer Majestät auszusprechen, welche Freude mich und mein Hessenland erfüllt beim Anblick eines Teils unserer Wehrkraft, welcher mit dazu berufen ist, Deutschlands Größe zu erhalten".15

Freilich: Das angestrebte Endziel der Reise, die Hauptstadt des "Reichslandes" Elsass-Lothringen, Straßburg, wurde nicht erreicht. Ein kontinuierlich fallender Wasserstand zwang in Karlsruhe, nachdem in Koblenz bereits das große Divisionsboot zurückgelassen werden musste, die Flottille zur Umkehr, sehr zum Bedauern von Felix Funke, der in Straßburg aufgewachsen war. So war es den Launen von "Vater Rhein" letztlich zu verdanken,



Die Rheinfahrt führte die Torpedobootsdivision in die Rheinprovinz von Preußen, 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

dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation zu empfindender Besuch erspart blieb. "Deutsche Kriegsschiffe in der mit Strömen Bluts zurück gewonnenen Hauptstadt alten deutschen Landes - das wäre nicht nur ein wahrhaft erhebender, sondern auch in seiner Wirkung auf die Bewohner und auf den Nachbar [Frankreich! d. V.] politisch bedeutungsvoller Gedanke gewesen"¹⁶, kommentierte die stramm nationalistisch eingestellte "Bonner Zeitung" enttäuscht. Die Entscheidung fiel am 22. Mai.

"Ein dreifaches Hurrah donnerte dem Kaiser entgegen."

Zwei Tage zuvor hatte Kommandant Funke von Mannheim aus bereits nach Karlsruhe telegrafiert, dass der Aufenthalt dort um einen

Kommandant Felix Funke
Porträtfoto aus dem Jahr 1904 als Gouverneur der Marinebasis Tsing Tao (China). Er brachte es noch bis zum Konteradmiral und wurde 1915 aus der Marine entlassen.
Bild: Wikipedia Creative Commons 1.0

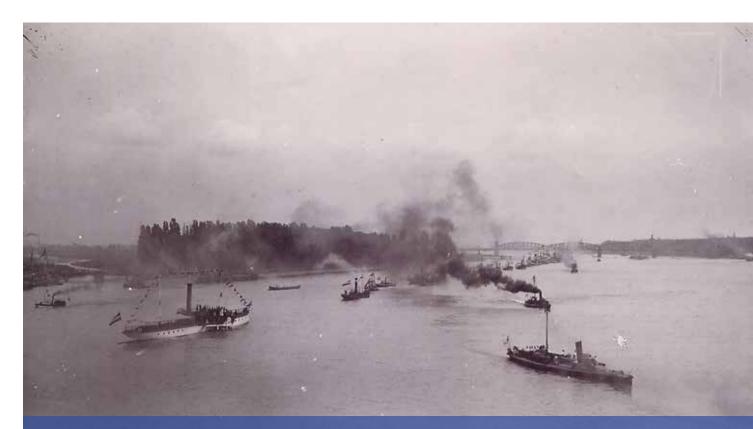
Tag verkürzt und deshalb auch ein geplanter Besuch am 23. Mai in Baden-Baden ausfallen müsse. Mit dem Rheinpegel hatte dies jedoch nichts zu tun. Es war kein geringerer als Kaiser Wilhelm II. persönlich, der in Wiesbaden - wie jedes Jahr um diese Zeit - zur Kur weilte und "seine" Schiffe ins gegenüber liegende Mainz beorderte, um sie dort zu empfangen. Doch "Wilhelm der Plötzliche", wie der Monarch wegen seiner Launen und seiner Sprunghaftigkeit im Volksmund auch genannt wurde, disponierte um, kaum dass dort die Flottille am Mittwoch, den 23. Mai vor Anker gegangen war und ließ einen ganzen Tag auf sich warten. So musste die Information für die Bevölkerung durch Plakatanschlag statt über die Presse erfolgen. Denn den Himmelfahrtstag (Donnerstag, 24. Mai) verbrachte er mit der am Vorabend angereisten Kaiserin Auguste (1858 - 1921) am Witwensitz seiner Mutter Victoria (1840-1901) in Kronberg/Taunus. Dort beging man den Geburtstag seiner Großmutter der Königin Victoria von England (1819 - 1901). Wilhelm besuchte nach Abreise seiner Gemahlin das bayerische Volksstück "Jägerblut" im Theater - mit anschließendem "Herrenabend", an dem etliche Honoratioren Wiesbadens teilnahmen - darunter auch Oberbürgermeister Carl Bernhard von Ibell (1847 - 1924) und der Kurdirektor.

Endlich, am Nachmittag des 25. Mai, war es soweit: Majestät kam persönlich, um die kleine Flotte zu beehren, nachdem er vormittags zunächst einen Spazierritt unternommen und das Gelände für den geplanten neuen Güterbahnhof Wiesbadens besichtigt hatte. Wilhelm hatte eine Besprechung "vor Ort" angeordnet und entschied gegen das Votum der Preußischen Staatseisenbahn zugunsten der Vorstellungen des Wiesbadener Magistrats für ein anderes Gelände westlich der Stadtmitte. Das kostete zwar satte zwei Millionen Mark mehr, dafür blieb der Kurbetrieb aber

unbeeinträchtigt von Lärm und Staub eines Güterbahnhofs.

Bei seiner Anreise mit einer Equipage wurde von der damals noch selbständigen Garnisonsstadt Kastel aus Salut geschossen, die Glocken der Mainzer Stadtkirche erklangen und die Ehrenkompanie des in Mainz stationierten Nassauischen Infanterieregiments Nr. 87 stand an der Landungsbrücke der "Köln-Düsseldorfer" Gesellschaft Spalier. Tausende erwarteten den Kaiser auf den Brücken, den Rampen und am Ufer - selbst auf Häuserdächer und auf Bäume waren sie geklettert. Wilhelm schritt die Ehrenkompanie ab und tauschte sich mit Mainzer Oberbürgermeister über die leidige Finanzierung über die Auflassung der Nord-Westfront-Festung von Kastel aus.

Bei seinem Erscheinen auf dem Torpedoboot S9, wo die Kaiserstandarte gehisst wurde, begrüßte der Kaiser die Besatzung mit den Worten: "Guten Tag Kameraden! Alles wohl an Bord!" Die Mannschaft erwiderte "Zu Befehl, Majestät"17 und dann "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. 18 So schwärmte der Chefredakteur des "Rheinischen Kurier" Adam Röder. Und Wilhelm II. (in Admiralsuniform) kam nicht allein in seiner Begleitung befand sich die ihm ergebene militärische Führungselite des Reiches,



25. Mai 1900: Angetrieben von einer Maschine, dessen Dampf ein Lokomotivkessel erzeugte, hatten die "schwarzen Gesellen" bis zu 40 Tonnen Kohle an Bord. Bei der hohen Geschwindigkeit von maximal 20 Knoten (37 km/h), die sie laufen konnten, stieg der Kamm ihrer Bugwelle selbst in ruhigem Wasser bis zum Deck auf.

Bild: T. Reiß





25. Mai 1900: Empfang des Monarchen in Mainz auf dem Führungsboot S9 durch die Offiziere. Den erst 28jährigen Kommandanten Karl von Restorff zeichnete Wilhelm II. mit dem "Königlichen Kronen Orden" 4. Klasse aus. Die Matrosen sind "landfein" gemacht und tragen das vorgeschriebene weiße Hemd mit Kragen und blauem Brustlatz.

Bild: T. Reiß



25. Mai 1900: Egal, wo die Flottille anlegte und zum "Open ship" einlud, strömten die Menschenmassen neugierig herbei, warteten geduldig, bis sie - bisweilen von der örtlichen Gendarmerie geregelt - auf ein Boot gelassen wurden, um schließlich solch ein Kriegsschiff zu inspizieren.

so der Chef des Marinekabinetts und eifrige Verfechter der Schlachtschiff-Aufrüstung Konteradmiral Gustav Freiherr von Senden-Bibran (1847 - 1909), Generalfeldmarschall Alfred Graf von Waldersee (1832 - 1904; er sollte zwei Monate später den Oberbefehl für ein Expeditionsheer zur Niederschlagung des "Boxeraufstandes" in China erhalten), Generalmajor Oskar von Lindequist aus Frankfurt (1838 - 1915) sowie der Chef des Militärkabinetts General Wilhelm von Hahnke (1833 - 1912). Zu ihren Ehren wurde bei der Vorbeifahrt am Mainzer Ufer der "Marine-Präsentiermarsch" gespielt, die Soldaten skandierten "Hurrah!"

In Anwesenheit seiner kaiserlichen Hoheit absolvierten die sechs Torpedoboote, begleitet von zwanzig festlich über die Toppen geflaggten Dampfern, einige Manöver nach Flaggen-

Signalen des Divisionschefs vom Führungsboot aus (mit Funk wurde die Marine erst nach 1902 ausgerüstet), fuhren den Rhein in der vorgeschriebenen Keil-Formation abwärts bis Oestrich und, nachdem der Kaiser persönlich den Befehl zum "Aufdrehen" gegeben hatte, schließlich zurück nach Biebrich - vorbei an allerorts mit Fahnen und Wimpeln geschmückten Ufern, an denen sich Zehntausende "voller Begeisterung für Deutschlands Macht und Größe" und in "Liebe zu Kaiser und Reich"19 drängelten. Aufsehen erregten dabei der Seitenrad-Schleppdampfer LUD-WIG IV der Reederei H. A. Disch aus Mainz, auf dem die Matrosen Paradeaufstellung genommen hatten und das moderne "Doppeldecker"-Passagierschiff FRAUENLOB, auf dem allein 500 Schaulustige mitfuhren.

Bild: T. Reiß

Der Kaiser ging gegen 17.00 Uhr in Mainz wieder an Land und erreichte im Zweispänner schon 40 Minuten später den Wiesbadener Luisenplatz, wo der Kronprinz von Griechenland und die Prinzessin zu Schaumburg-Lippe für einen Theaterbesuch auf ihn warteten. Zuvor hatte der Kaiser noch etliche Orden verteilt: an den Divisionschef Funke der "Rote Adlerorden" 4. Klasse, an den Kommandanten der S9, von Restorff, der Kronenorden 4. Klasse und an die ortskundigen Steuerleute Windolf und Kerz aus Mainz Medaillen des Kronenordens und an den Mainzer Kapitän Franke die Medaille des Roten Adlerordens. 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."20

Während die Torpedoboote noch rheinabwärts unterwegs waren, neigten sich die parlamentarischen Beratungen im Reichstag dem Ende zu. In der Budgetkommission hatte das Zentrum eine kosmetische Änderung am Flottengesetz durchgesetzt, mit der 13 Kreuzer für den Auslandsdienst zunächst gestrichen und auf die Zeit nach 1906 verschoben wurden und schließlich Zustimmung signalisiert, nachdem auch die Finanzierungsfragen in ihrem Sinne entschieden waren. Das Zentrum wollte zum einen keine "Flotte auf Pump" und drängte zum anderen darauf, den Flottenbau nicht von den "kleinen Leuten" etwa durch Besteuerung des Massenverbrauchs bezahlen zu lassen. Die Zentrumsabgeordneten setzten quasi als "Reichensteuer" diverse Erhöhungen von Reichsstempelsteuern (auf Börsengeschäfte mit Wertpapieren, Bergwerkskuxe und Schiffsfrachtbriefe), Steuern auf Lotterielose, Zolltariferhöhungen auf Ta-

Einladung

zum Festessen zu Ehren der Offiziere u. Mannschafter der Rhein-Torpedoboots-Division.

Am Samstag, den 26. d. M., nachmittags 5 Uhr finbet auf bem Reroberg in ber Reslaurationshalle ein

Festessen

flatt, ju bem wir hiermit bie Beborben und bie Burgericaft Wies

platt, zu dem wir hiermit die Behörden und die Bürgerschaft Wied badens zu zahlreicher Beteiligung ergebenst einladen. Die Beteiligung ersolgt durch Lösung von Tisch-Karten (3 Mc bas trodene Couvert), die die zum Freitag, den 25. d. M., nachmittag 5 Uhr an der Tageskasse des Kurhauses, auf dem Botenzimmer de Rathauses und die Gebrüder Krell auf dem Neroberg erhältlie Angug : bunfler Ungug.

NB. Befondere Ginladungen, namentlich auch an Beborben e

geben nicht.

Wiesbaben, ben 23. Dai 1900.

Der Oberburgermeifter : v. Ibell.

Der Stadtverordnetenvorfteber: Beusch.

Auch die Wiesbadener Zeitungen waren voll von Anzeigen anlässlich des Besuchs der Kaiserlichen Flotte. In solchen Anzeigen wurden die Bewohner aufgefordert, ihre Häuser festlich zu schmücken oder an Kommersen, Festessen und patriotischen Kundgebungen teilzunehmen.

Bild: Rheinischer Kurier vom 23. Mai 1900

bak, 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 die spätere "Sektsteuer" in diesem Verfahren auf den Weg gebracht.

Die Budgetkommission beendete ihre Beratungen in einer Sitzung am 26. Mai. An jenem Samstag war die Torpedobootsdivision offiziell zu Gast in Wiesbaden, was zunächst gar nicht vorgesehen war, da die Stadt im Jahr 1900 über keinen direkten Zugang zum Fluss verfügte. Doch habe, so der Oberbürgermeister von Ibell, "seine Majestät der Kaiser gnädigst die Erlaubnis gegeben, dass die Offiziere und Mannschaften der Torpedodivision hierher kommen dürfen", um schon fast prophetisch hinzuzufügen: "Über kurz oder lang wird ja Wiesbaden seine Arme ausstrecken bis an die Ufer des Rheins. "21 26 Jahre später mit der Eingemeindung von Biebrich sollte dies ja auch in Erfüllung gehen. Auch war der Besuch zunächst für Mittwoch, den 23. Mai vorgesehen, musste aber verschoben werden.

Wie andernorts auch, war in Wiesbaden eine Kommission eingesetzt worden, die für das Festprogramm verantwortlich war. Nachdem morgens noch ein Sektfest bei der Firma "Kupferberg" in Mainz gefeiert worden war, traf die Flottille um 14.30 Uhr in Biebrich ein. wo sie von einigen lokalen Größen, darunter Biebrichs Bürgermeister August Wolff (1844 - 1914) und Magistratsvertreter Bürgermeister Heß aus Wiesbaden, empfangen wurden. Mit einem festlich dekorierten Sonderzug der "Dampfstraßenbahn" gelangte man zum Wiesbadener Bahnhof, wo sich ein Rundgang durch die Innenstadt mit Besichtigung der Bismarck- und Kaiserdenkmäler anschloss. Während die etwa 40 Mann Besatzung ihren Rundgang bis zur Thermalquelle "Kochbrunnen" fortsetzen, wurden die Offiziere vom Oberbürgermeister im Rathaus empfangen. Vom Kochbrunnen aus wurde die Festgesellschaft anschließend in 18 Kutschen auf den Neroberg gefahren, wo am frühen Abend ein Festessen, an dem insgesamt 200 Personen teilnahmen (Tischkarte zu 3 Mark) ausgerichtet wurde. Beim Eintreffen intonierte die Kurkapelle den "Prinz-Heinrich-Marsch" und im Saal für die Honoratioren und Offiziere (die Mannschaften wurden getrennt bewirtet) wurde eine vom Koch hergerichtete Miniatur der Korvette PRINZ HEINRICH aufgetafelt. Die zweifache Avance galt dem Bruder von Kaiser Wilhelm II, dem späteren Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen (1862 - 1929), den man zwei Jahre zuvor zum "Protektor" des "Deutschen Flottenvereins" gemacht hatte.

Nach dem dritten Gang, einem Braten, hielt Oberbürgermeister Dr. von Ibell die übliche schwülstige Ansprache, in der er betonte, dass "eine starke Flotte für das deutsche

Reich eine Notwendigkeit" sei und begründete dies mit dem "Schutz des deutschen Welthandels".22 Auch beim Wiesbadener 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. 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 Kriegsfalle die entscheidende Seeschlacht gegen England schlagen wollte.

"Gelöbnis unverbrüchlicher Treue und Ergebenheit"

Am Ende des Festmahls wurde noch ein "Huldigungstelegramm" an den Kaiser "mit dem Gelöbnis unverbrüchlicher Treue und Ergebenheit" abgesandt, daraufhin begaben sich die Teilnehmer vom Neroberg ins Kurhaus, wo die Feierlichkeiten fortgesetzt wurden. Den Programmzettel hatte der Wiesbadener Hoflithograph Heinrich Isselbächer noch in der Nacht von Freitag auf Samstag gestaltet. Die Zier-Vignette zeigte eine knorrige Eiche, aus der sich über dem Wiesbadener Stadtwappen die mit einem Adler geschmückte "Germania" erhob, gelehnt an eine mit Eichenzweig geschmückte Kaiserstandarte sowie ein Torpedoboot auf hoher See. "Daselbst wurde der Abend bei Doppelkonzert (Kurkapelle und Musik des 2. Nassauischen Infanterie-Regiments No. 88 aus Mainz) in der angenehmsten Weise beschlossen." Neben gefälligem Walzer, Marsch und Polka musste das Publikum auch 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") über sich ergehen lassen. "Das Feuerwerk, das dem maritimen Charakter des Tages durch Einstellung zweier in Brillantlichter über dem Weiher gleitender Schiff und ein recht kriegerisches Bombardement Rechnung trug, fand ebenso wie die immer einen entzückenden Anblick gewährende bengalische Beleuchtung des Gartens auch bei den Gästen Gefallen." Infolge des erhöhten Eintrittspreises von 2 Mark, so schließt das "Wiesbadener Tageblatt" seinen Bericht "war der Besuch ein sehr spärlicher".²³ Am späten Abend, gegen 23.00 Uhr ging es nach Biebrich zurück, das am anderen Morgen noch ein letztes Mal angelaufen wurde, da auch diese Stadt es sich nehmen ließ, die Offiziere noch zu einem opulenten "Gabelfrühstück" einzuladen, bevor die Rückreise zu Tal angetreten wurde.

Bei der Aussprache zur Zweiten Lesung der Flottengesetz-Novelle am 6. Juni verzeichnet das Protokoll mehrfach "Heiterkeit", würzte die Rheinfahrt der Torpedobootsdivision doch manch einen Redebeitrag. So etwa den des für seine bittere Ironie bekannten Eugen Richter (1838 - 1906) von der Freisinnigen Volkspartei, ein entschiedener Flottenbau-Gegner: "Was hat sich auf dem Wasser überhaupt ereignet, seitdem wir im Februar über die Sache gesprochen haben? Eigentlich ist es doch bloß die Torpedodivision gewesen, die den Rhein herauf und herunter gefahren ist... Was bezweckt man eigentlich damit? Die Torpedoboote stehen ja ganz außerhalb des Rahmens des Flottengesetzes. Ein gewisser Teil des naiven Publikums am Rhein soll allerdings gemeint haben: Ja, wenn die Flotte nur aus so kleinen Schiffen besteht, dann ist es allerdings notwendig, auch größere Schiffe zu bauen."24

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 telegrafierte am 8. Juni frühmorgens aus Uerdingen ans Reichsmarineamt in Berlin: "Aufenthalt der Division aber gerade für Bevölkerung am Niederrhein dringend wünschenswert. Bitte Beibehaltung des Programms zu bewirken, da Änderung bittere Enttäuschung hervorrufen würde."25 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 löste seine Division mit einem "Hurrah" auf den Monarchen auf.

In seinem Abschlussbericht vom August 1900 heißt es durchaus zutreffend: "Wenn das Erscheinen der Torpedobootsdivision auf dem Rhein vielleicht auch keinen Einfluss auf die Stimmung im Reichstage zur letzten Flottenvorlage gehabt hat, so hat es jedenfalls in ganz bedeutender Weise dazu beigetragen, das Interesse für die Wehrmacht zur See zu wecken und das Verständnis für dieselbe zu vermehren... Die Tausende und 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, beiwohnten, werden - das glaube ich sagen zu dürfen - diese Zeit nicht zu bald vergessen und werden ihrem Kaiser den Dank für die Entsendung der Torpedobootsdivision dadurch zollen, dass sie fortan der Kaiserlichen Marine die wärmsten Sympathien entgegenbringen."²⁶

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 "fernwehkranke 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."²⁷

Als die Torpedobootsdivision am Abend des 12. Juni Wesel anlief, hatte der Reichstag das Zweite Flottengesetz in dritter Lesung abschließend beraten und mit Mehrheit von 201 zu 103 Stimmen verabschiedet. 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."²⁸ 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.

Bernd Ellerbrock

Anmerkungen:

- 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".
- 2 Bundesarchiv, RM 3/9814, Entsendung von Torpedobooten, Seite 2 ff.
- 3 Alfred Tirpitz, Seite 82.
- 4 Kölner Lokalanzeiger vom 4. April 1900.
- Toast, ausgebracht anlässlich einer Ausflugsfahrt der Torpedobootsdivision auf dem Rhein, Bonner Zeitung vom 5. Mai 1900.
- 6 Bundesarchiv, RM 3/9814, Seiten 61, 100 und 132.
- 7 Duisburgs Bürgermeister Lehr in seiner Begrüßungsansprache, zitiert in: Rhein- und Ruhrzeitung vom 8. Juni 1900.
- 8 Rhein- und Ruhrzeitung vom 11. Juni 1900.
- 9 Neuss- Grevenbroicher Zeitung vom 7. Juni 1900.
- 10 Bonner Zeitung vom 9. Mai 1900.
- 11 Simplicissimus, 5. Jahrgang, Nummer 16 (1900), Seite 128.
- 12 "Vorwärts" vom 18. Mai 1900.
- 13 Norddeutsche Zeitung vom 16. Mai 1900.
- 14 Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1900 (1901), Karlsruhe, Seite 84.
- 15 Dr. Karl Wippermann, Deutscher Geschichtskalender, Ausgabe 1900/1, Leipzig, SeiBonner Zeitung vom 24. Mai 1900.
- 17 Wiesbadener Generalanzeiger vom 26. Mai 1900
- 18 Rheinischer Kurier vom 26. Mai 1900
- 19 dito.
- 30 "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, abgerufen am 4. November 2019.
- 21 zitiert in: Rheinischer Kurier vom 27. Mai 1900
- 22 dito
- 23 Wiesbadener Tageblatt vom 28. Mai 1900
- 24 Verhandlungen des Reichstages, Band 171, Berlin 1900, Seite 5828 A.
- 25 Bundesarchiv, RM 3/9815, Seite 20.
- zitiert in: Ernst Junghans, Kaiserliche Torpedobootsflottille in Oppenheim, Sonderdruck der rheinischen Landeszeitung "Landskrone", Nr. 115 und 120 vom 17. und 23. Mai 1960.
- Wilhelm Bittorf: "Wir befanden uns im absoluten Wurstkessel". Die Skagerrakschlacht und die deutsch-britische Flottenrivalität. DER SPIEGEL 23/86, Seite 153.
- zitiert in: Krauß, Oliver (2006): Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedoversuchsanstalt (TVA). Dissertation. Kiel, Seite 54.