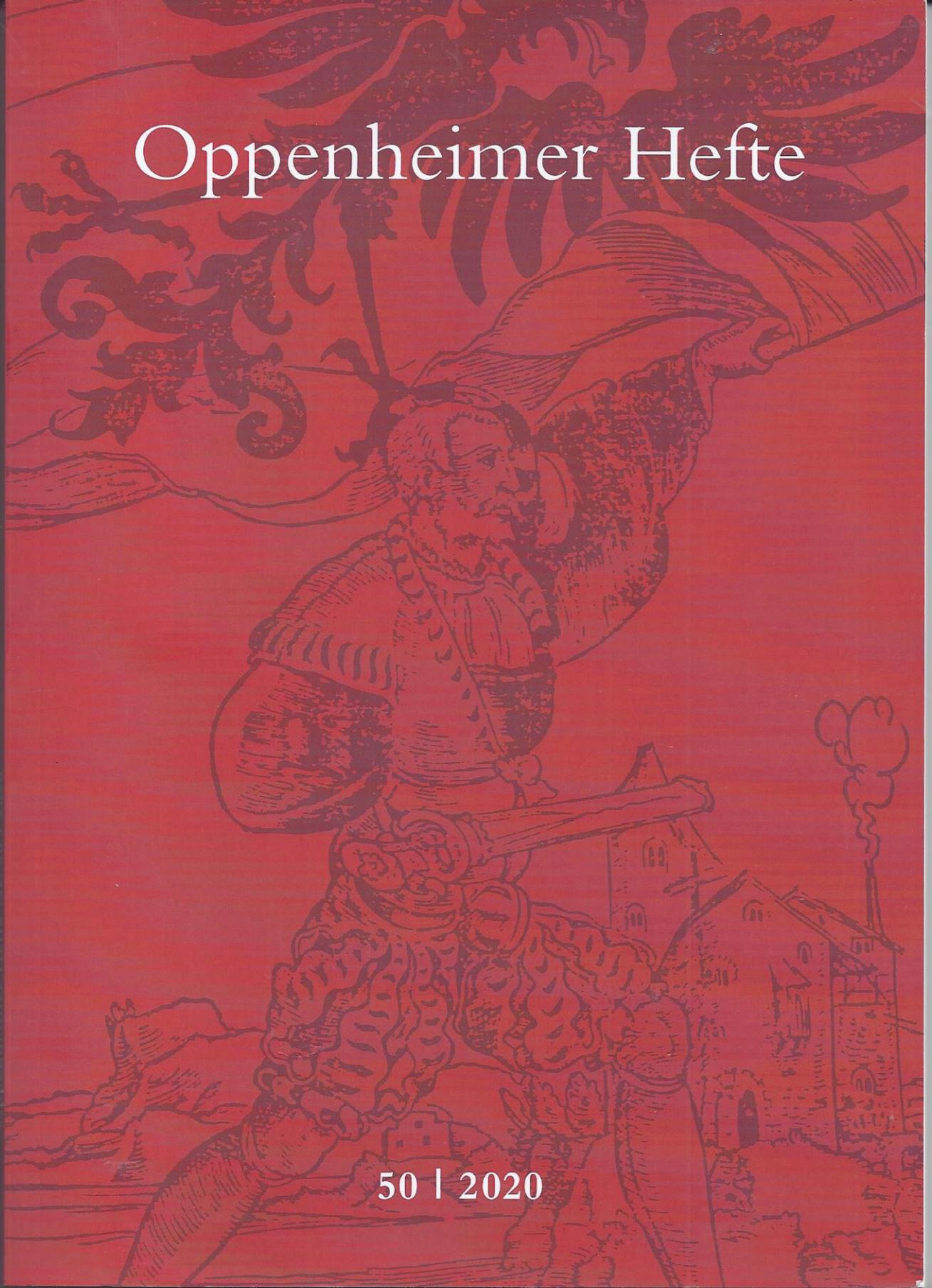


# Oppenheimer Hefte



50 | 2020

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	2
<b>Flotten-Agitprop anno 1900: Schwarze Gesellen auf dem Rhein</b> <i>Bernd Ellerbrock</i>	4
<b>Stolpersteine in Oppenheim – Eine Dokumentation</b> <i>Johanna Stein</i>	29
<b>Sichern, Erhalten, Ergänzen – Restaurierungspraxis an der Katharinenkirche im 19. Jahrhundert</b> <i>Tina Schöbel</i>	52
<b>Das alte Foto</b> <i>Martin Baltrusch</i>	68
<b>Kurze Mitteilungen</b>	72
<b>Vereinsnachrichten</b>	77

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

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 Flottille Station machte, wurde sie von einer marinebegeisterten Menge enthusiastisch empfangen. Nur zwei Stunden verweilten des Kaisers Kriegsschiffe am 16. Mai nahe Oppenheim, wo sich ein kleines Drama abspielte.*

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“)*

Als am frühen Morgen des 29. April des Jahres 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, 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 der bei Vizeadmiral Alfred Tirpitz (1849–1930) so beliebten „Forcierfahrten“ – dreitägige unerbittliche Ritte rund um Skagen bis nach Danzig – angeordnet worden. Nein, „Vater Rhein“ war das außergewöhnliche Ziel – zu-

nächst entlang der Küste bis Rotterdam zum Kohlebunkern, dann weiter den Strom hinauf. Befehl: Vordringen so weit wie möglich.

**„Nahe heran und auf die Mitte feuern. Rücksichtsloser Einsatz für den sichersten Schuss!“**

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. Und wo sie anlegten, jubelten ihnen Hunderttausende voller maritimer Begeisterung zu. Die spektakuläre Fahrt der Division tief ins Binnenland hinein war eine reine Propagandashow im Auftrag des Reichsmarineamtes unter dem späteren Groß-, zu dieser Zeit aber noch Vizeadmiral Alfred Tirpitz, 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: „Nahe heran und auf die Mitte feuern. Rücksichtsloser Einsatz für den sichersten Schuss!“<sup>1</sup>

Die Idee eines Torpedoboot-Besuches im Rheinland hatten allerdings prominente Mitglieder von „Flottenverein“ und „Kolonialgesellschaft“ in Köln unterbreitet, 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: „Zweites Flottengesetz“) hatte zu diesem Zeitpunkt seinen Höhepunkt erreicht. Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen (1855–1927) – „der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes“<sup>2</sup> – wandelten den Vorschlag in für sie typischer Manier um: Nicht ein einzelnes Boot, sondern gleich eine ganze Division sollte zu dieser Demonstration in Marsch gesetzt und in den Dienst der Flottenwerbung gestellt werden, um, so der Sprechzettel von Heeringens für einen Vortrag von Tirpitz 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.“<sup>3</sup>



Abb. 1: Die Ansichtskarte ist eine typische Erfindung der Gründerzeit und des beginnenden Industriezeitalters. Sie erlebte in der Zeit zwischen 1895 und dem Ende des Ersten Weltkrieges ihre wahre Blütezeit. Allein von der Rheinfahrt der Torpedobootsdivision sind mehrere Dutzend verschiedener Karten belegt. Hier eine mit Kaiser Wilhelm II. Leitspruch „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.“

Schon am 3. April telegraphierte 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“<sup>4</sup> würde. Die Presse kündigte erwartungsvoll an, dass „den Rheinstädten ein Stück unserer Wehrkraft zur See unmittelbar vor Augen geführt“<sup>5</sup> werde. Text und weitere Detail-Informationen zum Torpedowesen im Allgemeinen und zu den einzelnen Schiffen im Besonderen hatte das umtriebige „Nachrichtenbüro“ des Reichsmarineamtes geliefert. Es sorgte auch für die musikalische Untermalung der Mission mit schneidiger Marschmusik: Abkommandiert an Bord des Kommandobootes 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 (1865–1932) bei einem Instruktionsgespräch in seinem Berliner Dienstsitz am vornehmen Leipziger Platz Nummer 13 mit auf den Weg gab.

**„Es muss im ganzen Land Stimmung gemacht werden.“**

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 Schifffahrt auf dem Rhein“ kundig zu machen.<sup>6</sup> Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen „photographischen Apparat“ für den Kommandanten genauso wie um 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.“<sup>7</sup> Alles wurde bis ins Detail geplant. Nichts sollte schiefgehen. Es wurde die erste groß angelegte, sozusagen admiralstabsmäßig geplante und gelenkte, Propagandakampagne staatlicher Institutionen zur Durchsetzung politischer Ziele in Deutschland.

Kaum, dass der grimmige, gabelbärtige Alfred Tirpitz im Juni 1897 durch „Allerhöchste Kabinettsorder“ von Kaiser Wilhelm II. zum Leiter des Reichsmarineamtes im Range eines Staatssekretärs berufen worden war, hatte er sich mit dem „Nachrichtenbüro“ eine schlagkräftige Propagandaabteilung in seinem Ministerium zugelegt, die ausgesprochen einfalls- und erfolgreich die Werbetrommel für den geplanten Bau einer monströsen deutschen Hochsee-Schlachtflotte rührte. 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.<sup>8</sup> Doch unter Tirpitz, der – wie der Kaiser selbst – schon seit Jahren auf professionell gemanagte PR-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.<sup>9</sup>

Durch gezielte Beeinflussung von Multiplikatoren, Journalisten und Meinungsmachern mobilisierte die „Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten“ die Öffentlichkeit, um den Druck auf die 397 Abgeordneten zu erhöhen. 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, 12 Große und 30 Kleine Kreuzer zur Verfügung stehen sollten – das war für Tirpitz freilich lediglich 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.

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“, die in vermeintlich 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. 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.

#### **„Bitter Not ist uns eine starke deutsche Flotte“**

Die dritte Stoßtruppe bildete der im April 1898 gegründete „Flottenverein“. Reichlich fließende Gelder der Großindustrie – allen voran von den „Panzerplattenpatrioten“ Krupp und von Stumm-Halberg – ermöglichten es ihm, seine Agitation in großem Stil anzulegen. Allein für das Zweite Flottengesetz organisierte er rund 3.000 Vortragsveranstaltungen, seine Vereinszeitschrift erreichte Auflagen von bis zu 250.000 Exemplaren. 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 Begeisterung und 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. Die Propagandamaschinerie lief wie geschmiert.



Abb. 2: Im Jahr 1900 fungierten als „Schutzherr“ des Flottenvereins der dazu verdonnerte jüngere Bruder von Kaiser Wilhelm II, Admiral Prinz Heinrich von Preußen (1862–1929) und als Präsident General Fürst Wilhelm zu Wied (1845–1907), der den Verein mitgegründet hatte. Auf Betreiben von Tirpitz hatte im Dezember 1899 der bisherige Generalsekretär und Krupp-Vertraute Victor Schweinburg (1846–1914) seinen Rücktritt erklären müssen, weil er freimütig verlauten ließ, der Verein sei „gar nicht wegen der Flotte, sondern zur Hebung der Schiffsindustrie geschaffen worden“.

Spektakulär waren die Flottenparaden anlässlich der einmal im Jahr stattfindenden „Kieler Woche“ oder die Inszenierung der seltenen Stapelläufe fertiger Kriegsschiffe – Veranstaltungen, die allerdings in ihrer Wirkung auf die Küstenregion beschränkt waren. 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.“<sup>10</sup> Hinzu kam: 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. Mindestens 38 der 106 Zentrumsabgeordneten mussten zustimmen, hatte Tirpitz ausgerechnet.

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. So war es der Stadt Oberwesel regelrecht peinlich, nicht rechtzeitig eine Einladung ausgesprochen zu haben. Bei der Vorbeifahrt musste sich Bürgermeister Doll die Frage gefallen lassen, warum im Gegensatz zu den Nachbarorten des Kaisers Schiffe nicht auch in Oberwesel vor Anker gingen. So wurde der vorbeiziehenden Flotte eine Einladung hinterhergeschickt, die dann auch tatsächlich noch zu einem Besuch von vier Booten auf der Talfahrt führte.

Hatte Tirpitz zunächst nur geplant, 13 Städte zwischen Emmerich und Koblenz anzulaufen, aber auf jeden Fall einige Boote noch weiter den Rhein hinauf möglichst bis Straßburg zu schicken, waren es am Ende insgesamt 38 Orte, die direkt angelaufen und elf weitere, die besucht wurden. Mehrfach wurde die Division geteilt, um allen Wünschen gerecht zu werden. Ging es doch darum, „das ganze deutsche Volk wenigstens in seinen gebildeten und einsichtigen Teilen“ für den Flottenausbau zu gewinnen. So hatte es von Heeringen in einer Denkschrift für den Kaiser im September 1899 formuliert.<sup>11</sup>

#### **„Hebung der patriotischen Gesinnung“**

Wo die bis zu 22 Knoten (rund 40 km/h) für damalige Verhältnisse ziemlich schnellen Boote anlegten, flatterten Fahnen und Girlanden im Wind, standen Krieger-, Turn- und Gesangsvereine Spalier und Honoratioren stramm,

traten ganze Garnisonen und Studenten in Couleur an, wurden Böllerschüsse abgegeben, spielten Militärkapellen auf, läuteten die Kirchenglocken, hatten Schulkinder und Belegschaften frei, wurden Tausende in Sonderzügen herbeigekarrt. „Als die Boote im hellen Sonnenstrahl glitzernden Rheinstrom sichtbar wurden, durchzitterte ein tausendfältiges Hurrah der gewaltigen Menschenmasse, die an beiden Ufern der Ankunft der Boote harrete, die Luft, während die Schüsse der am Hafen aufgestellten Kanonen von den Booten lebhaft erwidert wurden“<sup>12</sup> heißt es in einem zeitgenössischen Zeitungsbericht über die Ankunft in Maxau, dem damaligen Rheinhafen von Karlsruhe, den die Division – wie überall begleitet von einer kleinen Armada festlich ausgestaffierter ziviler Schiffe – am frühen Nachmittag des 21. Mai erreichte. Weiter rheinaufwärts sollte die kleine Flotte allerdings wegen fallender Wasserstände nicht mehr kommen.

Zwei Wochen zuvor hatte sich in Köln – wie überall andernorts auch – ein eigens eingerichteter Festausschuss um die Gestaltung des mehrtägigen Programmablaufs gekümmert: Einladung der Offiziere in den Club, Ausrich-



Abb. 3: Es wurde konzertiert, gedichtet und gesungen den Rhein hinauf und wieder herunter. Musikalische Darbietungen gehörten zum Standardrepertoire aller Festivitäten, die aus Anlass des Flottenbesuchs ausgerichtet wurden. Und das hieß vor allem: Militärmusik und germanisches Liedgut zum Wecken patriotischen Hochgefühls. Der Kölner Verlag DuMont-Schauberg gab eine aufwändig gestaltete Sammlung von 33 Liedern heraus.

tung von Bankett am ersten und Kommers am zweiten Tag, Festgedichte, Ehrentrunk für Offiziere und Mannschaften, Besuch des Marinevereins, Besichtigung von Dom und Schatzkammer, Eintragung ins Goldene Buch der Stadt, Besuch der HELIOS-Electrizitäts-Aktiengesellschaft, Feuerwerk und so weiter. Verteilt wurden Erinnerungszeichen „zwecks Hebung der patriotischen Gesinnung“ und edle Medaillen als Ehrengabe der Stadt Köln. Dem Kaiser wurde – wie an sämtlichen noch folgenden Stationen auch – ein „Huldigungstelegramm“ geschickt, Oberbürgermeister Becker hielt eine Rede voller nationalem Pathos, sogar eine gedruckte Erinnerungs-Liedersammlung wurde herausgegeben. Die Sektkellerei Söhnlein aus Schierstein ließ es sich nicht nehmen, kistenweise genau den Schaumwein zu spendieren, der auch bei Schiffstufen der Marine zum Einsatz kam.

Veranstaltungen, Besichtigungen, Einladungen, Empfänge den Rhein hinauf und wieder hinunter: Vor Ort übertraf man sich regelrecht vor inszeniertem Hurratriotismus und feierte die „Blaujacken“ wie Helden siegreicher Seeschlachten. Zu ihren Ehren wurde in Köln Wagners „Meistersinger von Nürnberg“ aufgeführt. Geboten wurde eine Vergnügungsfahrt auf dem Rhein mit Festmahl im Salon (für die Offiziere) und an Deck (für die Mannschaften). Auf dem Weg zur fürstlichen Tafel in Bonn durchschritten die Gäste – bei strömendem Regen – eine dekorative „Ehrenpforte“. In Bingen wurde die Höhenburg Klopp besichtigt, in Rüdesheim das „zur Erinnerung an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches 1870/71“ erbaute Niederwalddenkmal, wo sich 21 örtliche Vereine mit wehenden Fahnen zur „Flottenkundgebung“ versammelt hatten. Ausgerichtet vom Kriegerverein erschienen allein in Mainz 3.000 Personen anlässlich eines Festkommers. Es standen in Mannheim eine Hafentrundfahrt, in Koblenz das Fest einer neu eröffneten Sektkellerei der Firma Deinhard, in Karlsruhe ein Gartenfest mit Konzert, in Uerdingen die Besichtigung von Kaiser-Wilhelm-Denkmal und Kaiser-Friedrich-Brunnen mit Gesangsdarbietungen, in Boppard ein „fideles Kegeln“, in Düsseldorf ein Varieté-Besuch, in Emmerich ein „Bierkommers“, auf den Rheinweiden von Orsoy ein „ländliches Fest“ und in Krefeld eine Stadtrundfahrt auf dem Programm.

**„Es wurde tüchtig getrunken und getafelt.“**

Abseits der Route wurden das Heidelberger Schloss ebenso wie die Krupp-schen Werke in Essen, die damals sämtliche Geschütze für die kaiserliche Torpedoflotte lieferten, besichtigt. 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)“.<sup>13</sup> In der Tat konnten sich die Besatzungen vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Frühschoppen, Festessen, Festmalen, 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 gespielteres 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.<sup>14</sup> Rüdeshaims Bürgermeister Julius Alberti (1850–1922) war da ganz anderer Meinung: „Man sieht es den heiteren Gesichtern der Blaujacken auf den ersten Blick an, dass sie eine Rheintour zu den Annehmlichkeiten des Dienstes halten.“<sup>15</sup> Als sich die Fahrt in Ruhrort dem Ende zuneigte, kommentierte die „Rheinische Volksstimme“ nur noch lapidar: „Im Übrigen ging's wie überall: Es wurde tüchtig getrunken und getafelt.“<sup>16</sup>

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), ein General der Infanterie, der der kleinen Flotte seine Aufwartung machte, indem er die Strecke ab Bingen demonstrativ mitfuhr. Und in Karlsruhe, wo am Abend zuvor sinigerweise 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 Unter-



**Abb. 4:** In Mainz besuchte der im gegenüberliegenden Wiesbaden kurende Kaiser Wilhelm II. höchstpersönlich die Flottille und verteilte im Anschluss an eine kurze Formationsfahrt auf dem Rhein: Orden.

stützung im Bundesrat, über den die Gesetzesvorlagen in den Reichstag eingebracht werden mussten. So hieß es in einem Dankeschreiben des Großherzogs Friedrich von Baden (1826–1907), den Tirpitz in persönlichem Gespräch als ersten Reichsfürsten für die Flottenaufrüstung begeistern konnte, dass „wir, getragen von dem nationalen Bewusstsein der Stärke und Macht des Deutschen Reiches, uns von neuem geloben, unsere Kräfte dem Ausbau desselben zu widmen.“<sup>17</sup> 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 Wehrkraft, welcher mit dazu berufen ist, Deutschlands Größe zu erhalten“.<sup>18</sup>

**„Eine starke Flotte, um dem deutschen Ansehen den nötigen Nachdruck zu verleihen“**

Aber auch Bürgermeister und Oberbürgermeister versicherten in schwulstigen Reden dem Kaiser ihre untertänigste Treue und ergebenste Unter-

stützung für Flotte, Reich und Vaterland. So war Boppards Bürgermeister Heinrich Brandts (Amtsperiode 1892–1903) wohl im festen Glauben, dass „Deutschlands Zukunft auf dem Wasser“ liegen würde, wie Wilhelm II. es anlässlich der Eröffnung des Stettiner Freihafens im September 1898 griffig formuliert hatte. Er brachte auf den Kaiser folgenden Toast aus: „Dem Willen Seiner Majestät, auch unserem Vaterland eine Seemachtstellung zu bieten, das Ansehen unserer Weltstellung zu fördern und zu festigen, ist der Gedanke entsprungen, uns einen Gruß vom Meer zum Rhein durch die Torpedobootsflottille zu übersenden. Dies Bestreben unseres tatkräftigen Monarchen wollen wir gern unterstützen und seiner Majestät treu zur Seite stehen“.<sup>19</sup>

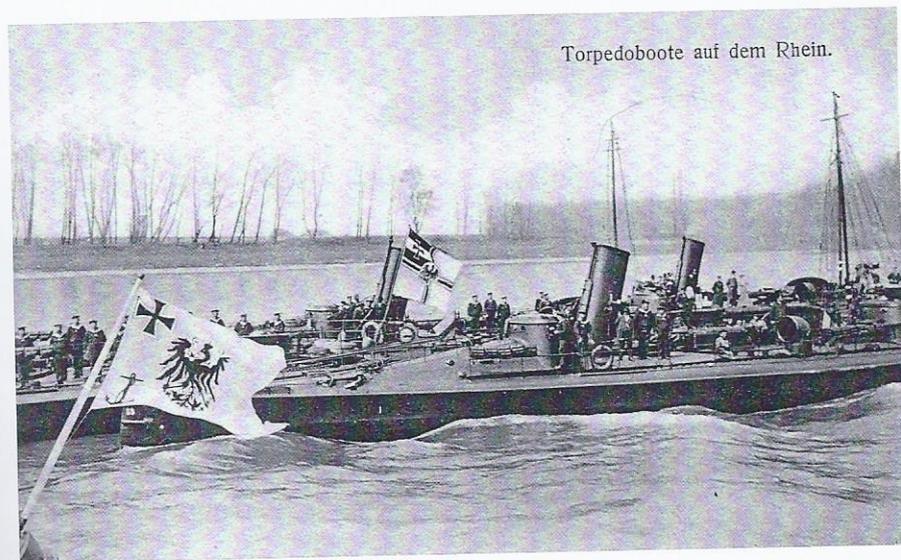


Abb. 5: Diese Ansichtskarte zeigt drei der Torpedoboote in voller Fahrt – an Bord offensichtlich auch eine Reihe ziviler „Passagiere“. Bei der im Vordergrund links zu sehenden Flagge handelt es sich um die preußische Dienstflagge für Binnengewässer, bei der im Hintergrund um die Reichskriegsflagge.

Besonders inbrünstig und im Duktus perfide auf die gefühlte kulturelle Überlegenheit Deutschlands anspielend, warb im pfälzischen Deidesheim, das zu dieser Zeit zum Königreich Bayern gehörte, Bürgermeister Johann Julius Siben (1851–1907) für die maritime Sache: „Die Flotte bedürfe jetzt der ganz besonderen Pflege der Mutter Germania im Interesse der deutschen Industrie, der deutschen Arbeiter, des deutschen Handels, der deutschen Kolonien und nicht zuletzt der deutschen Mission, die berufen sei, christ-

liche Humanität den noch in Barbarei versunkenen Völkern zu bringen. Die neue Zeit habe der deutschen Nation neue Aufgaben gestellt. Wolle Deutschland seine Kulturaufgaben, seine Weltmission erfüllen, so bedürfe es einer starken Flotte.“<sup>20</sup> Bürgermeister Anton Dengler (1852–1914) in Godesberg formulierte die Zielsetzung des Panzerschiffbaus deutlich klarer, als er seine Begrüßungsrede hielt: „Immer mehr breche sich das Bewusstsein Bahn, dass wir eine starke Flotte nötig haben, um dem deutschen Ansehen den nötigen Nachdruck zu verleihen.“<sup>21</sup>

In Wiesbaden verlängerte Majestät seinen alljährlichen Kuraufenthalt, um am Nachmittag des 25. Mai persönlich eins der Boote, die am anderen Ufer vor Mainz ankerten, besichtigen zu können. Vom gegenüber liegenden Kasten 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.<sup>22</sup>

**„Es kam überall zu begeisterten Kundgebungen patriotischer Gesinnung.“**

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.“<sup>23</sup>

Die Division – nach damaliger Zuordnung genau genommen eine Halbflottille – bestand aus dem Divisionstorpedoboot *D4* unter dem Kommando

des Kieler Kapitänleutnants und späteren Konteradmirals Felix Funke 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. Gebaut von den Schichauwerken in Elbing/Westpreußen waren sie sämtlich im Jahr 1885 (D4: im November 1887) als erste planmäßige Serie vom Stapel gelaufen. Ein Jahr zuvor hatte der Kaiser in Aufhebung der Vorschriften über die Namensgebung von Kriegsschiffen angeordnet, dass Torpedoboote mit den Anfangsbuchstaben der Bauwerft und einer fortlaufenden Nummer zu bezeichnen sei. Gleich 17 Boote des Schichau-Typs hatte Marinechef Vizeadmiral Leo von Caprivi (1831–1899) bei der Werft geordert, die fortan zur Torpedoboot-Stammwerft der kaiserlichen Marine avancierte. In den Jahren zuvor waren diverse (Versuchs-)Boote bei unterschiedlichen, auch ausländischen, Werften beauftragt worden. Bis auf zwei, die die Germaniawerft in Kiel ablieferte, wurden fortan bei Schichau, den „Krupps an der Ostsee“, in den Folgejahren sämtliche „kleinen“ Torpedoboote sowie auch neun der zehn Divisionsboote gebaut. Schichau wurde führend im Torpedobootsbau und exportierte weltweit. Bis 1918 entstanden hier 483 Torpedoboote und Zerstörer, zu denen die „großen“ Torpedoboote ab Nummer S90 gerechnet werden – davon allein 333 für die kaiserliche Marine.

Die S-Torpedoboote der Rheinflottille waren 37 Meter lang, 4,80 Meter breit und hatten einen Tiefgang von bis zu 2,11 Metern. Angetrieben wurden sie von einer Dreifach-Expansionsmaschine mit einer Motorenstärke bis 831 PS, die ihre Kraft auf einen dreiflügeligen Propeller übertrug. Ihren Dampf bezog die Maschine aus einem 12 Atü-Lokomotivkessel, zu dessen Feuerung 17 Tonnen Kohle gebunkert werden konnten. Bewaffnet waren die Boote mit je drei 35,6 Zentimeter-Torpedorohren (ein Überwasser-Bug- und an Deck zwei schwenkbare „Breitseitlancierrohre“), vier Fischtorpedos sowie einer 5 Zentimeter-Schnellladekanone auf einer Pivotlafette, um in alle Richtungen feuern zu können. Die Besatzung bestand aus jeweils einem Oberleutnant zur See als Kommandanten und 15 Matrosen. Torpedobootbesatzungen hatten eine rote Biese um den Mützenrand und auf den Überzieheraufschlägen, Deckoffiziere zusätzlich ein rotes Futter unter den Schulterstücken. Spezialabzeichen für Rohrmeister, Schützen für die Schnellfeuerkanonen und Sprengleute ergänzten die Uniform der Torpedobootbesatzungen, die schon aufgrund der Enge auf diesen Schiffen als verschworene Gemeinschaften mit hohem Korpsgeist galten.

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 10 Knoten Marschgeschwindigkeit für rund 2.500 Seemeilen. Wie die kleinen erhielten die Divisionsboote neben dem Heck- noch ein Bugrunder, um die Manövriereigenschaften zu erhöhen. Ausgestattet waren sie zusätzlich mit zwei weiteren Kanonen auf der Kommandobrücke, Werkstatt Einrichtungen 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.

#### **„Charakterfest und in der äußeren Haltung repräsentabel“**

Der Kaiser hatte mit Verfügung des Marinekabinetts vom 6. April angeordnet, dass es nötig sei „zur Erfüllung dieser Aufgabe auf die Besetzung der Fahrzeuge besonderen Wert zu legen. Der Divisionschef wird ein gescheiter und redegewandter Offizier sein müssen..., während das Mannschaftspersonal nicht allein charakterfest, sondern auch in der äußeren Haltung repräsentabel sein muss.“<sup>24</sup> Die Besatzung der Schiffe wurde handverlesen zusammengestellt, um den Ansprüchen nach Zackigkeit im Auftreten und Linientreue zur Flottenpolitik zu genügen. Auf zehn Divisionsbooten und 90 Torpedoboote wehte Anfang 1900 bereits die Reichskriegsflagge der Kaiserlichen Marine, auf denen zusammen etwa 2.000 Männer, das „Torpeder“-Personal, ihren Dienst versahen. Die Auswahl sollte da nicht schwer fallen. 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 hinlegten, darunter Hans Dominik, der jahrelange spätere Leiter der Seewarte in Hamburg oder Hans Zenker, 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“.

So ganz nach Plan verlief die über 1.000 Kilometer lange Werbetour von Emmerich bis Karlsruhe und zurück allerdings nicht. Am 10. Mai in Koblenz angekommen, wurde entschieden, das Kommandoboot *D4* dort zurück zu lassen. Fallende Pegelstände des Rheins und die Sorge, nicht

**Flotten-Feier am Niederwald-Denkmal.**

Seine Majestät der Kaiser hat der Bitte, die nach Köln entsandte Torpedoboot-Flottille auch nach **Rüdesheim** zu beordern, allergnädigst entsprochen.

**Die Corpedoboot-Division wird Samstag, den 12. Mai in Rüdesheim eintreffen und bis Montag, den 14. Mai, dort verbleiben.**

**Aus dieser Veranlassung wird Sonntag, den 13. Mai, eine Feier am Niederwald-Denkmal stattfinden, welche punkt 12 Uhr beginnen soll.**

Wir laden alle Vaterlandsfreunde zu dieser Feier ein und geben uns der Hoffnung hin, daß die Vertretung unserer Marine hier einen eben so warmen Empfang findet wie in Köln. Ist es doch unsere Flotte, welche unsere Machtstellung und damit den Schutz unserer Lebensinteressen auch draußen Jedermann zum Bewußtsein bringt und ferner bringen soll.

Für die an der Feier sich beteiligenden Körperschaften, insbesondere Marine-, Krieger-, Turnvereine, sowie für die Mitglieder des Flottenvereins (Mitgliedskarte) wird Platz in der Nähe des Denkmals frei gehalten werden. Größere Vereine werden jedoch gebeten, die zu erwartende Mitgliederzahl vorher bei dem Vorsitzenden des Ortsausschusses Herrn **Albert Hillebrand** anzumelden.

**Der Festausschuss.**

Abb. 6: Einladung an alle „Vaterlandsfreunde“ zur „Flottenfeier“ am Niederwalddenkmal oberhalb von Rüdesheim. Die Mannschaft des in Koblenz zurückgelassenen Divisionsbootes kam extra mit dem Schiff angereist – wegen Nebels allerdings: zu spät.

überall die berühmte „Handbreit Wasser unterm Kiel“ zu haben, zwangen zu dieser Maßnahme.

**„Deutsche Kriegsschiffe in der mit Strömen Bluts zurück gewonnenen Hauptstadt Straßburg“**

Auch das ursprüngliche Reiseziel Straßburg, Hauptstadt des 1871 annektierten „Reichslandes“ Elsass-Lothringen, wurde nicht erreicht. Nicht nur zur Enttäuschung von Kommandant Felix Funke, der hier seine Jugend verbracht und bis zuletzt auf wieder steigende Wasserstände gehofft hatte: „Dass der Besuch in Straßburg 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.“<sup>25</sup> Schon auf der Bergfahrt von Mannheim nach Speyer mussten die sechs verbliebenen Boote hart am badischen Ufer und mit gedrosselter Geschwindigkeit fahren, da ihnen sonst die Sandbänke auf der Altriper Rheinseite zu gefährlich geworden wären. Wegen anhaltend fallendem Wasserstand wurde dann in Karlsruhe-Maxau die Rückreise angeordnet. Den Launen von „Vater Rhein“ war es zu verdanken, dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation empfundener Besuch erspart blieb.

Während die kleine Flotte noch von einem Ort zum nächsten rheinabwärts unterwegs war, 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. Als am Mittwoch, den 6. Juni 1900 nachmittags um 14.00 Uhr der Reichstag zu seiner 204. Sitzung zusammenkam, stand fest, dass der Flottenvermehrung politisch nichts mehr im Wege stand. Bei der Aussprache zur 2. Lesung der Novelle verzeichnet das Protokoll mehrfach „Heiterkeit“, würzte die Rheinfahrt der Torpedobootdivision doch manch einen Redebeitrag. So etwa den des für seine bittere Ironie bekannten Eugen Richter 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

überall die berühmte „Handbreit Wasser unterm Kiel“ zu haben, zwangen zu dieser Maßnahme.

**„Deutsche Kriegsschiffe in der mit Strömen Bluts zurück gewonnenen Hauptstadt Straßburg“**

Auch das ursprüngliche Reiseziel Straßburg, Hauptstadt des 1871 annektierten „Reichslandes“ Elsass-Lothringen, wurde nicht erreicht. Nicht nur zur Enttäuschung von Kommandant Felix Funke, der hier seine Jugend verbracht und bis zuletzt auf wieder steigende Wasserstände gehofft hatte: „Dass der Besuch in Straßburg 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.“<sup>25</sup> Schon auf der Bergfahrt von Mannheim nach Speyer mussten die sechs verbliebenen Boote hart am badischen Ufer und mit gedrosselter Geschwindigkeit fahren, da ihnen sonst die Sandbänke auf der Altriper Rheinseite zu gefährlich geworden wären. Wegen anhaltend fallendem Wasserstand wurde dann in Karlsruhe-Maxau die Rückreise angeordnet. Den Launen von „Vater Rhein“ war es zu verdanken, dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation empfundener Besuch erspart blieb.

Während die kleine Flotte noch von einem Ort zum nächsten rheinabwärts unterwegs war, 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. Als am Mittwoch, den 6. Juni 1900 nachmittags um 14.00 Uhr der Reichstag zu seiner 204. Sitzung zusammenkam, stand fest, dass der Flottenvermehrung politisch nichts mehr im Wege stand. Bei der Aussprache zur 2. Lesung der Novelle verzeichnet das Protokoll mehrfach „Heiterkeit“, würzte die Rheinfahrt der Torpedobootdivision doch manch einen Redebeitrag. So etwa den des für seine bittere Ironie bekannten Eugen Richter 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.“<sup>26</sup>

Für die Torpedoinspektion in Kiel jedenfalls hatte die ihr unterstellte Flottille nunmehr ihren Zweck erfüllt. Sie ordnete an, das Programm abzukürzen und die Heimreise anzutreten, was allerdings auf entschiedenen Widerspruch des Kommandanten Felix Funke stieß. Der telegraphierte am 8. Juni frühmorgens aus Uerdingen ans Reichsmarineamt in Berlin: „Aufenthalt der Division aber gerade für Bevölkerung am Niederrhein dringend wünschenswert. Bitte Beibehaltung des Programms zu bewirken, da Änderung

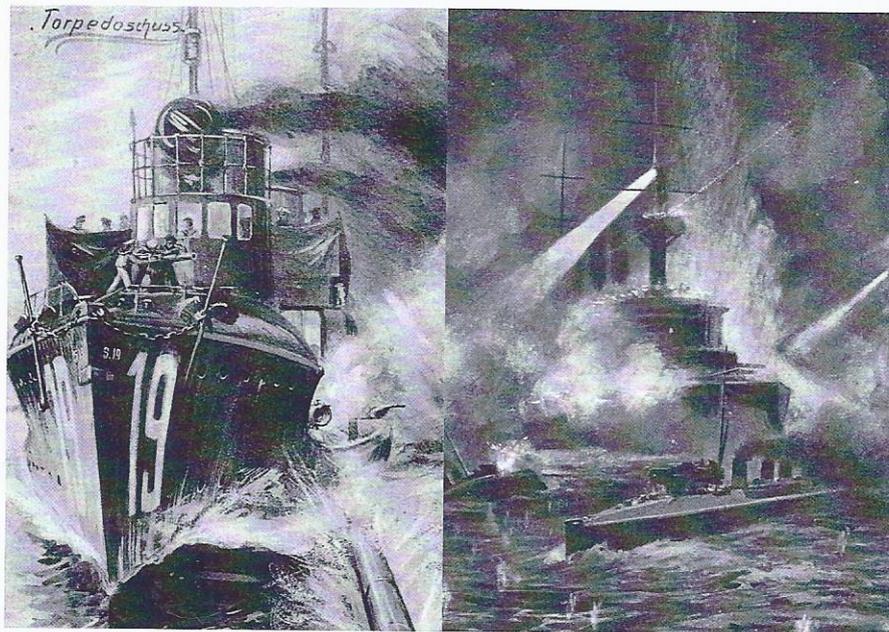


Abb. 7: Auf massenhaft verbreiteten Postkarten, für die Marinemaler die Vorlagen lieferten, wurde dargestellt, wie man sich den Einsatz von Torpedobooten im Seegefecht vorzustellen hatte. Gemäß der unter Tirpitz 1895 neu formulierten Doktrin zur Seekriegsführung, die eine Entscheidung in einer titanischen Seeschlacht suchte, sollten sie in solchen Gefechten überraschend angreifen, indem sie aus Deckung und Schutz der eigenen Linienschiffe ausbrechen und die gegnerischen Schiffe zu attackieren hatten. Himmelfahrtskommandos!

bittere Enttäuschung hervorrufen würde.“<sup>27</sup> 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 mit dem „Rothe Adler-Orden“ 4. Klasse ausgezeichnet worden war, löste seine Division mit einem „Hurrah“ auf den Monarchen auf.

**„Festlichkeiten, die den Charakter von Nationalfeierlichkeiten trugen“**

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, 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.“<sup>28</sup>

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. „Erden-schwere 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.“<sup>29</sup> Als die Torpedobootsdivision am Abend des 12. Juni Wesel anliefe, hatte der

Reichstag das 2. 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.“<sup>30</sup> Dazu sollte es freilich nie kommen.

### Abbildungen

Abb. 1, 3, 5, 7: Sammlung Bernd Ellerbrock, Seelze

Abb. 2: Jahrbuch des Deutschen Flottenvereins 1900 (TIB Hannover, ZS 4075)

Abb. 4: Sammlung Thorsten Reiß, Wiesbaden

Abb. 6: Rheingauer Anzeiger vom 12. Mai 1900, Stadtarchiv Rüdeshheim

### Anmerkungen

<sup>1</sup> Tirpitz, Alfred (1919): *Erinnerungen*. Leipzig, Seite 43–44

<sup>2</sup> dito, Seite 82

<sup>3</sup> zitiert in: Kamberger, Klaus (1966): *Flottenpropaganda unter Tirpitz*. Wien, Seite 252

<sup>4</sup> veröffentlicht in: Wippermann, Dr. Karl (1900): *Deutscher Geschichtskalender*. Band 1. Leipzig, Seite 20

<sup>5</sup> vgl. *Heidelberger Zeitung* vom 3. Mai 1900

<sup>6</sup> Bundesarchiv, RM 3/9814, Seite 53

<sup>7</sup> Ebd., Seite 10

<sup>8</sup> zitiert in: Röhl, John C. G.: *Kaiser, Hof und Staat – Wilhelm II. und die deutsche Politik*. München 1987, Seite 129

<sup>9</sup> zitiert in: Kehr, Eckart (1930): *Schlachtflottenbau und Parteipolitik*. Berlin, Seite 464

<sup>10</sup> Kamberger, Klaus (1966): *Flottenpropaganda unter Tirpitz*. Wien, Seite 68

<sup>11</sup> zitiert in: Deist, Wilhelm (1976): *Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtens-bureau des Reichsmarineamtes 1897–1914*. Stuttgart, Seite 91

<sup>12</sup> *Heidelberger Zeitung* vom 22. Mai 1900

<sup>13</sup> *Simplicissimus*, 5. Jahrgang, Nummer 16 (1900), Seite 128

<sup>14</sup> „Vorwärts“ vom 18. Mai 1900

<sup>15</sup> *Norddeutsche Zeitung* vom 16. Mai 1900

<sup>16</sup> *Rheinische Volkszeitung* vom 13. Juni 1900

<sup>17</sup> *Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1900* (1901). Karlsruhe, Seite 84

<sup>18</sup> Dr. Wippermann, Karl: *Deutscher Geschichtskalender*. Ausgabe 1900/1. Leipzig, Seite 30

<sup>19</sup> Johann, Jürgen: „Schwarze Gesellen“ stationierten in Boppard. *Rund um Boppard*, Nr. 77. Boppard 2005

<sup>20</sup> *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* vom 23. Mai 1900

<sup>21</sup> *Bonner Zeitung* vom 30. Mai 1900

<sup>22</sup> Neese, Bernd-Michael: *Der Kaiser kommt. Besuch der Torpedobootflottille*. Wiesbaden, Seite 50

<sup>23</sup> 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>>

<sup>24</sup> zitiert in: Kamberger, Klaus (1966): *Flottenpropaganda unter Tirpitz. Öffentliche Meinung und Schlachtfloottenbau (1897–1900)*. Wien, Seite 252

<sup>25</sup> *Bonner Zeitung* vom 24. Mai 1900

<sup>26</sup> *Verhandlungen des Reichstages*, Band 171, Berlin 1900, Seite 5828 A

<sup>27</sup> Bundesarchiv, RM 3/9815, Seite 20

<sup>28</sup> zitiert in: Jungkenn, Ernst (1960): *Kaiserliche Torpedobootsflottille in Oppenheim. Sonderdruck der rheinischen Landeszeitung „Landskrone“*. Nr. 115 und 120 vom 17. und 23. Mai 1960

<sup>29</sup> Wilhelm Bittorf: „Wir befanden uns im absoluten Wurstkessel“. *Die Skagerrakschlacht und die deutsch-britische Flottenrivalität. DER SPIEGEL* 23/86, Seite 153

<sup>30</sup> zitiert in: Krauß, Oliver (2006): *Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedoversuchsanstalt (TVA)*. Dissertation. Kiel, Seite 54

## Mit Frack und Zylinder in den Rhein hinein – „Das Unglück wäre ein schreckliches gewesen.“

Im Jahr 1900 wurden vielerorts Neuigkeiten oder behördliche Mitteilungen noch mit einer weithin zu hörenden Ortsschelle, einer Glocke aus Messing, verbreitet. Radio, Fernsehen, Telefon, Internet: Derlei Kommunikationsmittel gab es nicht. Mit dem Ausruf „Bekanntmachung“ begann ein Gemeindediener seine Mitteilung zu verlesen. Wenn er mit seiner lauten Schelle durch den Ort zog, wusste jeder: Jetzt muss ich vor die Tür gehen und hören, was es Wichtiges zu vernehmen gibt. So war es auch am frühen Mittwochmorgen des 16. Mai 1900, als in Oppenheim mit seinen damals etwa 3.500 Einwohnern ein Polizeidiener im lichtblauen Überrock mit Silberknöpfen seine Schelle schwenkte und eine kleine Sensation ankündigte: die Ankunft Seiner Majestät Torpedoboote.

Die Torpedobootsdivision war bereits zwei Wochen unterwegs und hatte längst Bingen erreicht, da schickte die Bürgermeisterei von Oppenheim – im wahrsten Wortsinne auf den letzten Telegramm“drücker“ – am 12. Mai gegen Mittag eine Depesche ans Reichsmarineamt in Berlin: „Kann Torpedoflottille von Mainz kommend hier Oppenheimer Fahrt anlegen, um festlichen Empfang entgegenzunehmen?“

Das Reichsmarineamt benachrichtigte postwendend den Chef der Flottille Felix Funke, der allerdings noch in Koblenz weilte, wo er sein Divisionsboot

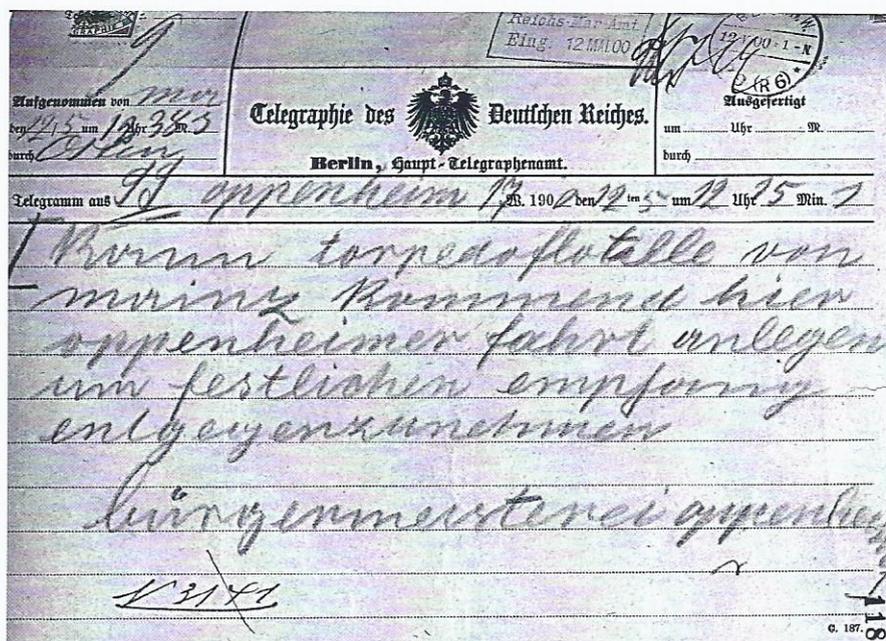


Abb. 1: Telegramm der Oppenheimer Bürgermeisterei an das Reichsmarineamt in Berlin vom 12. Mai, 12.15 Uhr, aufgenommen dort um 12.38 Uhr. Um 1900 gab es in Deutschland über 500.000 Kilometer staatlicher Telegrafennetze mit 17.000 Stationen, über die rund 40 Millionen Telegramme verschickt wurden.

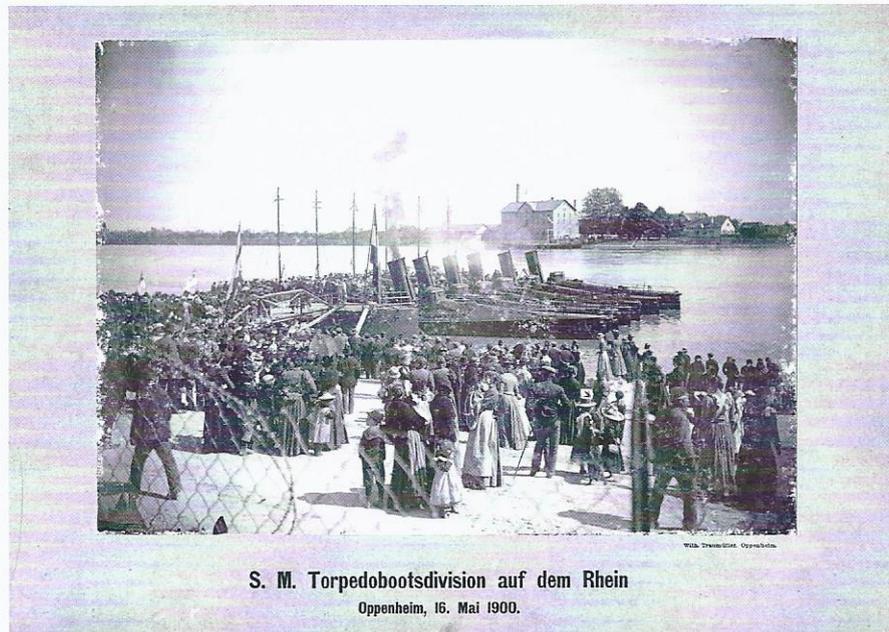
mit hoher Tauchtiefe wegen fallendem Rheinpegel zurücklassen musste. Dem Bürgermeisteramt wurde mitgeteilt, direkt vom Kommandanten Nachricht zu erhalten und so vergingen zwei weitere Tage. Schließlich ehrte die Flottille auch die Weinstadt Oppenheim, wenn auch nur mit einem knapp zweistündigen Besuch, bei dem es dann etwas provisorisch zugeht und es zu allem Überduss auch noch fast zu einer kleinen Tragödie gekommen wäre.

Krieger-, Soldaten-, Turn- und Gesangsvereine hatten mit ihren Fahnenabteilungen am Rheinufer Aufstellung genommen, Schulklassen erschienen gemeinsam mit ihren Lehrern, Geschäftsleute und Weingutbesitzer gaben ihren Bediensteten frei und im Güterschuppen neben der Landungsbrücke warteten die Honoratioren mit ihren Damen. Eine gewaltige und vor Neugier platzende Menschenmenge war am Fähranleger, Teil der Verbindungschaussee von Mainz nach Worms, versammelt, als gegen 9.30 Uhr die

Torpedoboote am Nackenheimer Eck in Sicht kamen. Zwei der Boote machten zunächst an der Niersteiner Güter-Verladestelle fest und zwei weitere am Anleger der Fähre nach Geinsheim. Kurioserweise besuchte die Flotte somit gar nicht die Stadt Oppenheim, denn der Anleger lag auf der Gemarkung der Gemeinde Nierstein, wurde seinerzeit aber trotzdem als „Oppenheimer Fahrt“ bezeichnet. Böllerschüsse waberten über den Strom. Begleitet wurde der Schiffskonvoi vom Salondampfer PRINZ HEINRICH, der eine Gemeinde flottenvernarrter Bürger an Bord hatte und voraus gefahren war. Der Raddampfer war eigens von der Moseldampfschiffahrtsgesellschaft, deren Direktor Weyer ein Kapitänleutnant der Marine gewesen war, angemietet worden, um ab Koblenz bei der Bergfahrt gegen den Strom als Schlepper zu dienen. Die Mannschaft des Divisionsbootes hatte der Dampfer bereits am Sonntag nach Rüdesheim zur „Flottenfeier“ am Nationaldenkmal Niederwald gebracht.

Kommandant Kapitänleutnant Funke und die Offiziere gingen an Land und wurden von den Spitzen der Behörden sowie dem versammelten Stadtrat empfangen. „Herr Notar Hubert begrüßte die Offiziere mit einer kernigen Ansprache, welche mit einem Hurrah auf die Marine endete“ berichtete das Lokalblatt „Landskrone“. Und während in der Güterhalle noch ein Frühstück eingenommen, patriotische Toaste ausgebracht und die obligatorischen Huldigungstelegramme an Kaiser und Großherzog aufgesetzt wurden, trafen auch die vier restlichen Boote der Flottille ein. Draußen bahnte sich derweil eine kleine Katastrophe an. Unter der Last der Masse an Menschen, die zur Besichtigung der Schiffe drängten, senkte sich der mit Girlanden geschmückte und verlängerte Landungssteg zur Wasserseite, schlingerte unter dem starken Wellenschlag hin und her, so dass etliche Schaulustige, darunter Honoratioren in Frack und Zylinder, zwischen Brückenschiff und Torpedoboote im Rhein landeten. Matrosen in weißen Paradeuniformen fischten die Erschrockenen wieder heraus. Wer noch auf dem Bootssteg stand, suchte sein Heil in der Flucht Richtung Land. „Hierbei wurden Männer, Frauen und Kinder zu Boden gerissen und von der darüber stürmenden Menge mehrere nicht unbedeutend verletzt“, berichtete die „Landskrone“.

In seinem 1960 publizierten Augenzeugenbericht schreibt der damalige Realschüler und spätere Weingutbesitzer und Ehrenbürger der Stadt Oppenheim Ernst Jungkenn: „Eine Frau, die erheblich bedrängt wurde, musste



**Abb. 2:** Alle sechs Torpedoboote haben am Fähranleger bei strahlendem Sonnenschein im Wonnemonat Mai festgemacht. Das kleine Unglück scheint wie vergessen, auf den Schiffen drängeln sich die Neugierigen. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite ist die Schwarz'sche Schulmöbelfabrik zu erkennen, die in den 1920er-Jahren abbrannte.

auf das Land getragen werden, wo ihr der Marinearzt erste Hilfe leistete. Andere wurden ohnmächtig. Die Aufregung war groß, und man sah noch einige Zeit später Mütter umherlaufen, die ihre Kinder suchten, und Lehrer, die sich nach ihren Schäflein umsahen.“ Polizei und Matrosen stellten die Ruhe schnell wieder her. „Man kann wirklich von Gottes Glück sagen“, so die „Landskrone“, „dass alles noch so abgegangen ist. Wenn die Landungsbrücke gebrochen, wäre der größte Teil der darauf befindlichen Personen ins Wasser gestürzt und das Unglück ein schreckliches gewesen.“

Sensationslustig überbot sich die Presse. Von 40 ins Wasser gestürzten war die Rede, sogar von 200, und davon, dass drei Schulkinder noch vermisst würden, die möglicherweise zu Tode gekommen seien. Besorgt erkundigte sich sogar der Flügeladjutant des Großherzogs über den Vorfall. Die Gerüchte bewahrheiteten sich glücklicherweise nicht und die Bürgermeisterei von Oppenheim spielte tags drauf die Episode mächtig herunter: Lediglich

drei Personen seien ins Wasser gefallen. Die Flottille jedenfalls fuhr um 11.30 Uhr weiter nach Worms. Die dort erscheinende „Wormser Zeitung“ schrieb am 17. Mai, schuld an dem Zwischenfall in Oppenheim sei allein das undisziplinierte Publikum gewesen, das „jeder Autorität spottend“ die Landungsbrücke regelrecht gestürmt hätte. Am selben Tag tagte der Gemeinderat von Oppenheim. Gleich unter Tagesordnungspunkt 1 „Mitteilungen“ wurden die Antwortdepeschen mit Dank aus Berlin (vom Chef des kaiserlichen Geheimen Zivilkabinetts, Hermann von Lucanus) und Darmstadt (vom Großherzog persönlich) voller Ehrfurcht und Stolz verlesen.

### Quellen

Bundesarchiv Freiburg, Akte RM 3/9814: *Entsendung von Torpedoboote* zur Besichtigung durch die Öffentlichkeit  
 Jungkenn, Ernst: *Kaiserliche Torpedoboote* in Oppenheim, in: *Mitteilung der Vereinigung ehemaliger Realschüler und Gymnasiasten. Sonderdruck des Staatlichen Neusprachlichen Gymnasiums Oppenheim Nr. 4, Mai 1960*  
*Oppenheimer Kreisblatt (Landskrone), diverse Ausgaben vom Mai 1900*

### Abbildungen

Abb. 1: Bundesarchiv Freiburg, RM 3/9814, Seite 169  
 Abb. 2: Sammlung Hellmut Wernher, Oppenheim



Von unserem Autor Bernd Ellerbrock ist zum Thema ein Buch erschienen, in dem sowohl die Reise der Torpedoboote auf dem Rhein wie die politischen Hintergründe ausführlich aufbereitet sind. Das Paperback-Buch im Format 17x22 cm umfasst 208 Seiten mit 160 (größtenteils farbigen) Abbildungen. Es ist im stationären wie Internetbuchhandel unter der ISBN 9783751903288 für 15 Euro erhältlich.