

Marineausstellung 1900 – Flottenpropaganda in der Barmer Stadthalle

Bernd Ellerbrock

In der letzten Maiwoche des Jahres 1900 trafen 18 Eisenbahnwaggons vollgestopft mit Schiffsmodellen, Fahnen, Uniformen, Schnellladekanonen, Seeminen, Granaten, Schiffsausrüstung, Torpedos, Ölgemälden und sonstigen maritimen Utensilien im Barmer Hauptbahnhof ein. Die über 300 Exponate waren für die größte jemals im Deutschen Reich gezeigte Marineausstellung zusammengetragen und zuletzt in Stuttgart gezeigt worden. Davor gastierte die Schau in Dortmund, Darmstadt, Dresden und Breslau und war von mehr als 360.000 Interessierten besucht worden.

„Überall, wo diese Marineausstellung zu sehen war, zogen Tausende zu ihrem Besuch aus und kehrten hochbefriedigt von dem, was sie gesehen haben, wieder nach Hause“ schwärmte die „Westdeutsche Zeitung Barmen-Elberfeld“ kurz vor der Eröffnung. „Das bergisch-märkische Land wird sein ausgesprochenes und oft schon bekundetes Interesse an der deutschen Flotte auch bei diesem Anlass zeigen.“¹ Die „Langenberger Zeitung“ wollte ihren Lesern weismachen, dass „der Zweck der Ausstellung **B e l e h r u n g** – nicht Agitation“ sei, was schon aus der Zusammenstellung hervorginge. Um dann aber fortzufahren: „Die Modelle der Panzerschiffe und das Rüstzeug der Kriegsmarine bilden allerdings einen geradezu großartigen Bestandteil der Ausstellung.“² Denn in Wahrheit ging es um Propaganda für Deutschlands Aufrüstung zur See.

Nachdem das Erste Flottengesetz, mit dem ein langjähriger Flottenbauplan gesetzlich fixiert wurde, im März 1898 den Reichstag passiert hatte, war im Jahr 1900 ein Rüstungs-Quantensprung geplant. Wilhelm II. (1859 – 1941) versprach mit seinem ersten „Kaiserwort im neuen Jahrhundert“ an die Garnisonsoffiziere im Berliner Zeughaus, er wolle wie einst sein Großvater Wilhelm I. (1797 – 1888) für das Landheer „nunmehr für die Marine unbeirrt in gleicher Weise das Werk der Reorganisation fort- und durchführen.“³ Deutschland, so die Vision des Kaisers, sollte nicht nur europäische Kontinentalmacht sein, sondern auch zur See- und Weltmacht aufsteigen. Was fehlte, war eine entsprechend kampfstärke Flotte. Mit einer Novelle zum Flottengesetz, die am 15. Januar 1900 fertig gestellt war (später: Zweites Flottengesetz), sollte die Anzahl der Schlachtschiffe auf vier Geschwader, nämlich von 19 auf 38, auf einen Schlag verdoppelt werden. Gefordert wurden darüber hinaus weitere acht Große und 15 Kleine Kreuzer.

„Weltpolitik und Flottenbau, verbunden mit der Wendung gegen Großbritannien, bildeten von diesem Zeitpunkt an eine unteilbare Einheit“ urteilt der Historiker Wilhelm Deist in seiner Analyse über „Flottenpolitik und Flottenpropaganda“ im Kaiserreich.⁴ Mit dem Gesetz sollte die Budget-Hoheit des Reichstages durch eine quasi Blankovollmacht zum Bau der Schiffe – koste es, was es wolle – regelrecht ausgehebelt werden.

Und: „Mit diesem Gesetz“, so der Marinehistoriker Michael Salewski, „fiel der Startschuss zu jenem unseligen Wettlauf mit Großbritannien, der am Ende in ein Wettüben mündete.“⁵ Es war nicht nur ein Gesetz gegen England, sondern auch eins gegen das eigene Parlament.

Der Kaiser war es auch, der Druck machte, für die öffentliche Meinung zu mobilisieren: „Das ganze Land ist in Unkenntnis über die Zwecke und Aufgaben der Marine. Es muss im ganzen Lande dafür Stimmung gemacht werden“,⁶ ordnete er an. Es war schließlich Vizeadmiral Alfred Tirpitz (1849 – 1930), im Juni 1897 zum Chef des Reichsmarineamtes berufen, der die maritime Obsession seines Kaisers umsetzte und ein neues „Faszinosum für die Massen“⁷ schuf: schwimmende Festungen aus Stahl mit gepanzerten Kommandoständen, Geschütztürmen mit nie dagewesener Feuerkraft, Kasematten, Kessellräumen, Munitions- und Kohlebunkern sowie den dazugehörenden Werft-, Hafen- und Dockanlagen. Mit einem „Nachrichtenbüro“ hatte er sich eine schlagkräftige Abteilung geschaffen, mit der er einen beispiellosen Werbefeldzug für den Aufbau einer monströsen deutschen Kriegsflotte führte und den Flottengesetzen in Parlament und Volk den Weg ebnete. Tirpitz war, so der Historiker Jürg Meyer, „der erste Propagandaminister moderner Prägung der Neuzeit.“⁸

Von der gezielten Einflussnahme auf Presse und Multiplikatoren, über die Herausgabe einer wahren Schwemme von Broschüren, Büchern und Millionen von Flugblättern bis zur Organisierung von Marineschauspielen mit Miniaturbooten auf künstlich angelegten Bassins sowie Tausenden von Vorträgen rekrutierter „Flottenprofessoren“: Tirpitz‘ Strippenzieher zogen einfallreich sämtliche damals zur Verfügung stehenden Register der Massenbeeinflussung, um den Druck auf die Reichstagsabgeordneten zu erhöhen – in einer Zeit ohne Radio, Fernsehen und Internet.

Wichtige Hilfe bekamen sie auch von außen. Nationale Verbände heizten die Stimmung an, denn die Flotte war die größte Hoffnung des deutschen Patriotismus, aber auch Symbol der Reichseinheit, war sie doch die

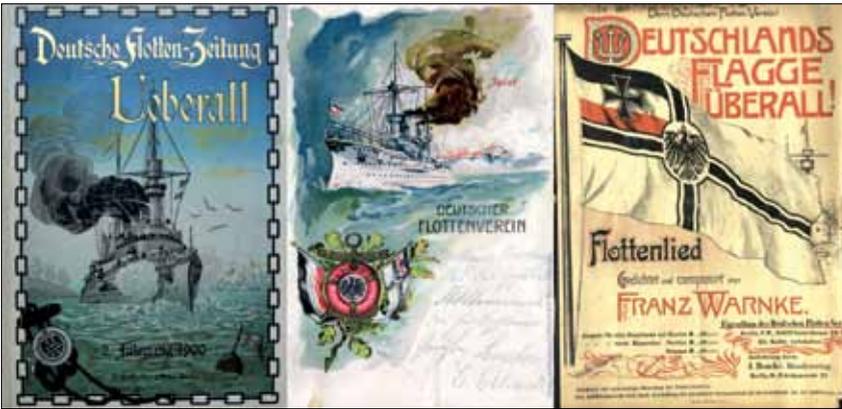


Propagandakarte: Für Kaiser Wilhelm II. sollte das Jahr 1900 den Durchbruch bei der Flottenrüstung bringen, Sammlung Bernd Ellerbrock.

einzig reichsunmittelbare, also nicht den Bundesstaaten unterstehende, Waffengattung. Die bedeutendste Stoßtruppe bildete der am 30. April 1898 in Berlin gegründete „Deutsche Flottenverein“, dessen Leitmotto der markante Kaiserspruch „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“⁹ war. Reichlich fließende Gelder der Großindustrie – allen voran von den „Panzerplattenpatrioten“ Friedrich Alfred Krupp (1854 – 1902) in Essen und Ferdinand von Stumm-Halberg (1836 - 1901) an der Saar/Dillinger Hütte – ermöglichten es ihm, seine Agitation im großen Stil anzulegen. Stramm nationalistisch ausgerichtet – „National gesinnt müssen die Angehörigen des Deutschen Flottenvereins sein, deutsch bis ins Mark! Das ist Vorbedingung!“¹⁰ - waren Anfang 1900 bereits 94.000 Einzelmitglieder und weitere 153.000 „korporative Mitglieder“ aus 286 beigetretenen Vereinen voller Begeisterung und Feuereifer für die Flottenpolitik von Kaiser und Admiralität dabei.

Der Flottenverein fungierte als offizieller Ausrichter aller bisherigen Marineausstellungen, doch die in Barmen wurde gemeinsam mit dem radikalnationalen, völkischen, ebenso flottenenthusiastischen, aber auch antisemitischen „Alldeutschen Verband“ veranstaltet. Vertreter dessen Gaus „Berg und Mark“, der im August 1898 gegründet worden war und 311 Mitglieder in den Ortsgruppen Barmen, Elberfeld, Düsseldorf, Hagen, Remscheid, Hohenlimburg, Lüdenscheid, Mettmann, Velbert und Wetter zählte, hatten beim Reichsmarineamt ein „liebenswürdiges Entgegenkommen“¹¹ erwirkt, die Schau an die Wupper zu holen. Denn eigentlich war geplant, die Ausstellung aufzulösen, um einen Teil der Exponate auf der Weltausstellung in Paris zu präsentieren, die am 15. April ihre Pforten öffnete. Nachdem auf Drängen dortiger nationaler Vereine zunächst Stuttgart als zusätzlicher Ort für drei Wochen im Mai festgelegt wurde, sowie ausreichend Ersatz-Exponate organisiert waren, sollte die Ausstellung im Juni nun auch noch im heutigen Wuppertal gezeigt werden. Das traf sich gut, denn just Anfang Juni war eine komplette Kriegsflotte von Torpedobooten auf dem Rhein unterwegs und lief auf ihrer Werbefahrt den Fluss abwärts die Anrainerorte hinter Köln an, kreuzte also sozusagen „vor der Haustür“. „Die Marineausstellung ist zur gleichen Zeit eröffnet, da die Torpedoboots-Division die Hauptstädte des Rheins erreicht hat. So tauschen die Kriegsschiffe der deutschen Flagge ihre Grüße mit der Marineausstellung in Berg und Mark gleich wie die Herolde der neuen Weltausstellung unseres mächtigen deutschen Reiches.“¹²

Auch eine sehr private Verbundenheit mag dazu beigetragen haben, dass ausgerechnet Barmen-Elberfeld den Zuschlag erhielt, denn noch etliche weitere Städte wie Wiesbaden, München und Augsburg hatten sich um die Ausrichtung beworben. Mit Organisation und Durchführung der Marineausstellung hatte Kaiser Wilhelm II. persönlich den Schiffbauingenieur Carl Busley (1850 – 1928) beauftragt, den Familiären mit Elberfeld verband: Busleys Großvater mütterlicherseits war der Textilien-



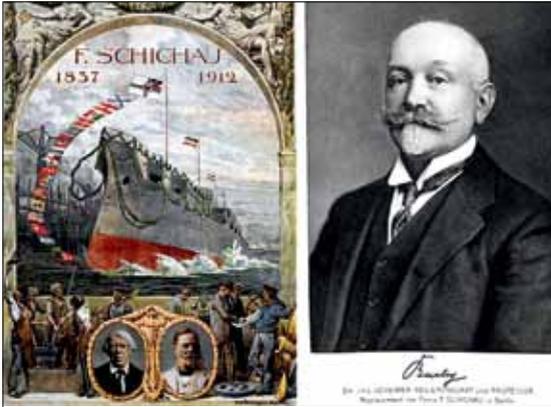
Zeitschrift, Postkarten, Liedgut: Aggressiv trommelte der „Flottenverein“ für Deutschlands Seemacht und Seegeltung, links und Mitte: Sammlung Bernd Ellerbrock; rechts: Stadt-Archiv Krefeld.

Kaufmann und Kunstmäzen Ludwig von Lilienthal (1828 – 1893, nach ihm ist eine Straße in Wuppertal benannt), der die koloniale Expansionspolitik des Deutschen Reiches in Südwest-Afrika unterstützte und dessen sehlichster Wunsch es gewesen war, Deutschland „auf dem Meere stark“¹³ zu wissen.

Der umtriebige Busley, einer der einflussreichen Einflüsterer des Kaisers und Tirpitz-Intimus, war zu dieser Zeit Generalbevollmächtigter der Danziger Schichau-Werft, hatte sich aber beurlauben lassen, um sich ganz der Flotten-Show widmen zu können. Busley verfügte nicht nur über die nötige fachliche Expertise, über mehrfach unter Beweis gestelltes Organisations-talent, eine einnehmende Eloquenz, sondern vor allem auch über ein engmaschiges Netzwerk in der marinen Welt des Kaiserreichs um die Jahrhundertwende. Nach Beschäftigung beim Norddeutschen Lloyd in Bremen und anschließendem Studium trat Busley als Aspirant in die Marine ein und war fünf Jahre Ingenieur auf der Kaiserlichen Werft in Kiel und weitere siebzehn Jahre Lehrbeauftragter an der dortigen Marineakademie. 1896 wechselte Busley, inzwischen vom Kaiser zum Professor ernannt, in die Privatwirtschaft. Busley genoss hohes Ansehen, da er sich um die Etablierung diverser Vereinigungen verdient gemacht hatte, in denen er zum Teil jahrzehntelang als Multifunktionär tätig war. So geht auf ihn die Gründung der heute noch aktiven „Schiffbautechnischen Gesellschaft“ zurück, dessen Vorsitzender er bis zu seinem Tode war. Er gründete in Kiel den „Marine-Regatta-Verein“ mit, aus dem der exklusive „Kaiserliche Yachtclub“ und letztlich die „Kieler Woche“ hervorgingen. Er war Vorstandsmitglied im „Deutschen Seglerverband“, Gründungsmitglied des „Komitees für die Beteiligung Deutschlands an den Olympischen Spielen“ und saß im Geschäftsführenden Ausschuss des „Deutschen Schiffschiff-Vereins“. Seine wahre Passion fand Busley im „Deutschen Flottenverein“, in dessen Vorstand er von Beginn an saß.

Zur Vorbereitung der Marineausstellung vor Ort wurde ein Arbeitsausschuss unter Vorsitz des Barmer Fabrikantensohns und Rechtsanwaltes Paul Wesenfeld (1869 - 1945) gebildet. Diese „Vereinigung patriotischer

Männer“¹⁴ kümmerte sich um die finanzielle Absicherung durch einen „Garantiefonds“, der schon nach kurzer Zeit mit gezeichneten 35.000 Mark (davon 6.000 Mark aus Remscheid und 10.000 Mark aus Langenfeld) etwaige Verluste abdecken konnte. Schwierigkeiten bereitete die Beschaffung geeigneter Räumlichkeiten, da die ursprünglich vorgesehene neue Stadthalle in Elberfeld noch nicht fertiggestellt war (sie wurde erst am 6. Juli 1900 eröffnet) und man bestenfalls über deren Wandelhalle verfügen konnte. So wurde für vier Wochen die Barmer Stadthalle ohne Restaurant aber mit allen Nebensälen angemietet, insgesamt 1.100 Quadratmeter Fläche. Sämtliche Vereine und Verbände waren „zugunsten des großen patriotischen Unternehmens“¹⁵ von ihren Anmietungen für Sommerfeste zurückgetreten und die Bürgergesellschaft „Concordia“ half mit ihren neuen Räumlichkeiten aus. Versichert wurden die Exponate, die bis zu 20.000 Mark wert waren, mit stattlichen 350.000 Mark bei der 1822 in Elberfeld gegründeten



Prof. Carl Busley:
Als Organisator der Marineausstellung ließ er sich von den Danziger Schichau-Werken beurlauben, Festschrift 75 Jahre F. Schichau von 1912.

Am 4. Mai beschloss der Vorstand des „Alldeutschen Verbandes“, dass die Durchführung der Ausstellung gesichert sei. Und in einem Aufruf von 122 Mitgliedern seiner Ortsgruppen sowie der Geschäftsstellen des Flottenvereins wurde der Besuch „auf das Wärmste“ empfohlen – die „Aussaat der während eines Jahres Flottenagitation“ sei „vollends zur Reife gelangt.“¹⁶ Bei der lithographischen Anstalt von Schwarze & Oberhoff in Barmen wurde ein Werbe-Plakat in Auftrag gegeben, auf dem die beteiligten Ortsgruppen beider Vereine aufgeführt waren. Auf ein „Protectorat“ durch einen hochrangigen Fürsten, wie in allen anderen Orten üblich, wurde verzichtet.

Für den Aufbau der Ausstellung selbst wurden acht Tage benötigt und Carl Busley persönlich übernahm die Oberaufsicht. Mitgebracht hatte er seinen Sekretär (Salär 200 Mark monatlich), einen Werkführer der Kaiserlichen Marine (Salär sechs Mark Tagegeld) und einen Waffenputzer des Artillerieressorts der Kaiserlichen Werft in Kiel (Salär 4,50 Mark Tagesgeld). Hinzu kamen die vor Ort engagierten zwölf Spediteure für den Transport sowie die erforderlichen Handwerker, darunter elf Dekorateure, je acht Tischler und Zimmerleute, sowie ein Maler und ein Glasermeister. „Nirgends dürfte die Ausstellung eine so schöne Aufnahmestätte gefunden haben, wie in den Anlagen von Barmen,“ schwärmte die „Velberter Zeitung“ voller Lokalpatriotismus¹⁷.

Und die „Langenberger Zeitung“ sekundierte maßlos übertreibend, die Ausstellung würde „an Umfang und äußerem Glanz die in Stuttgart und Dresden“ übertreffen.¹⁸

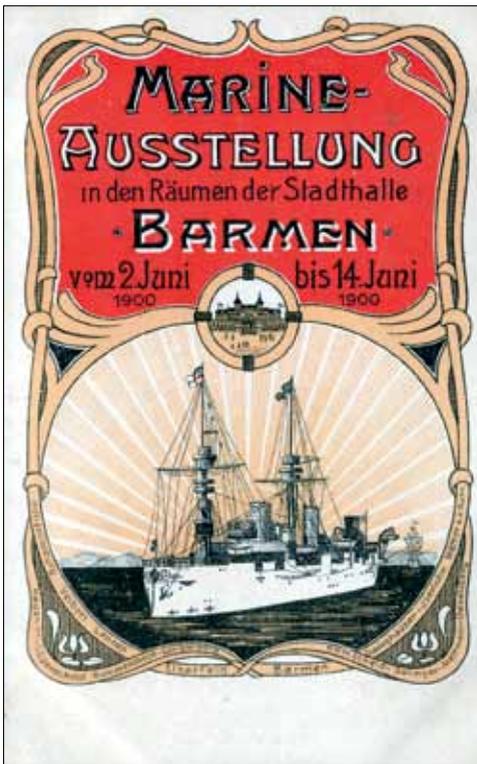
Am Pfingstfreitag, den 1. Juni mittags um 12.00 Uhr, wurde die Marine-



Schriftenreihe: Auch der patriotische Alldeutsche Verband warb unermüdlich und mit Feuereifer für den Ausbau der Schlachtflotte, Sammlung Bernd Ellerbrock.

ausstellung feierlich eröffnet. Anwesend waren die Landräte der angrenzenden Kreise, wie etwa der kommissarische des Kreises Solingen Adolf Lucas (1862 - 1945), die Bezirkskommandeure, Vertreter der Handelskammern, Stadtverordnete, Industrielle, Bankiers, Beamte – Honoratioren aus allen gesellschaftlichen Bereichen. Aus Solingen erschienen für den Alldeutschen Verband Dr. Richard Dönhoff, Sanitätsrat und Ex-Marinearzt für und für den Flottenverein Paul Tückmantel (1867 -1939), Inhaber eines Schreibwarenhandels und einer Buchbinderei. Vom Reichsmarineamt war der 1. Stabsoffizier der Militärischen Abteilung, Fregattenkapitän Adolf Paschen (1856 - 1925), entsandt worden. Die Festrede vor 120 geladenen Gästen hielt der Geheime Kommerzienrat und Seidenfabrikant Gottfried Friedrich Conze (1831 - 1920) aus Langenberg. Darin beschwor er den erforderlichen „Opferwillen“ für die „Ehre und den Schutz Deutschlands“ und rief aus: „Lieber keine Flotte, als eine armselige!“ Es gäbe „nichts Wichtigeres, als die Hebung des Nationalgefühls für die Flotte und die Hinweisung der Notwendigkeit einer raschen Vergrößerung.“¹⁹ Diesem Ziel diene die Ausstellung.

Die offizielle Eröffnung erfolgte durch August Lentze (1860 - 1940), dem amtierenden Oberbürgermeister von Barmen und nach einem Rundgang durch die Ausstellung unter Führung von Busley und Paschen schloss sich ein mit reichlich patriotisch-pathetischen Reden gewürztes „Gabelfrühstück“ (ein Mittagessen ohne Suppe) an. Hier toasteten Elberfelds Oberrealschuldirektor Ernst Hintzmann (1853 - 1913) auf die Marine und Oberbürgermeister Wilhelm Funck (1858 - 1923) auf die Schwesterstadt Barmen. Vom Alldeutschen Verband ließen Geschäftsführer Walter Kempin (1850 - 1926) und der Vorsitzende Paul Simons (1862 - 1919) aus Elberfeld Carl Busley hochleben, der daraufhin sein Glas auf die Zeichner des Garantiefonds erhob. Fregattenkapitän Paschen feierte die bergische Industrie, Barmens Gymnasialdirektor Matthias Evers (1845 -1906) gedachte der Veranstalter und schließlich brachte noch der Elberfelder Bankier Karl von der Heydt (1851 - 1929) einen Toast auf den Schirmherrn des Flottenvereins und Bruder des Kaisers, Prinz Heinrich von Preußen (1862 - 1929) aus. Zum Abschluss wurden die seinerzeit obligatorischen „Huldigungstelegramme“ verabschiedet: Eins an den Kaiser „als den Schöpfer



Werbeplakat: Die Ortsgruppen von Flottenverein und Alldutschen im Bergischen Land waren gemeinsam Träger der Marineausstellung; Sammlung Bernd Ellerbrock.

einer neuen deutschen weltumfassenden Hanse“, ein zweites an Staatssekretär Tirpitz, den „unermüdlichen Kämpfer für Deutschlands Seemacht“ und ein drittes ein Prinz Heinrich, dem „bewährten Hüter deutscher Ehre in fernem Lande.“²⁰

Die Ausstellung öffnete nun täglich von 9.00 Uhr morgens bis 21.00 Uhr abends ihre Pforten und wurde wegen des Besucherandrangs auch noch um drei Tage bis zum 17. Juni verlängert. Als besondere Attraktion blieb an einem Wochenende die Ausstellung bis 22.00 Uhr geöffnet: bei elektrischer Beleuchtung! Der Eintrittspreis betrug am Eröffnungstag eine Mark, an Wochentagen 50 Pfennig und an Sonntagen 30 Pfennig. Schülerinnen und Schüler in Begleitung ihrer Lehrer zahlten 10 Pfennig, Gruppen ab 50 Personen 20 Pfennig. Für musikalische Unterhaltung sorgte vom 7. Juni an jeden Abend ab 16.00 Uhr das städtische Orchester von Barmen, am Sonntag auch noch vormittags ab 11.00 Uhr. Wer mit dem Zug anreiste, konnte an 196 Bahnhöfen des Eisenbahnbezirks Elberfeld der Königlich Preußischen Staats-Eisenbahn verbilligte Fahrkarten kaufen, die zur kostenlosen Rückfahrt berechtigten.

Ausgenommen waren Eilzüge, Fahrtunterbrechungen und Züge, die erst nach 16.00 Uhr in Barmen eintrafen. In der Ausstellung mussten die Fahrkarten zum Nachweis des Besuchs abgestempelt werden.

Ob „Bergischer Bezirksverein Deutscher Ingenieure“ oder der „Verein für Technik und Industrie“ oder Kriegervereine – wer patriotisch war, besuchte die Ausstellung und schloss sich einer arrangierten Gruppenführung an. Ganz besonders Wert wurde darauf gelegt, die Jugend für Flotte und Vaterland zu begeistern: Man brachte aus der ganzen Gegend komplette Schulklassen der Gymnasien, Oberrealschulen und Realschulen (ohne Vorklassen) nach Barmen, für die sogar Sonderzüge eingesetzt wurden. So waren bereits die Unter- und Oberprimaner des Barmer Gymnasiums nach Köln zum Empfang der Torpedobootsdivision gefahren und am Nachmittag des 15. Juni besuchte die gesamte Schule unter Begleitung ihrer Lehrer die Marineausstellung. Die Pennäler hatten anschließend zum Thema „Welche Eindrücke und Anregungen für Phantasie und Gefühl, Verstand und Willen konnte uns der Besuch der Torpedoboote und der Marineausstellung bieten?“²¹ einen Aufsatz zu schreiben.

Auch die national gesinnte und regierungsfreundliche Presse rührte unermüdlich die Werbetrommel, so dass – auch „vom Wetter begünstigt“²² – an manchen Tagen weit über 8.000 Neugierige den Weg in die Stadthalle fanden: „Möge es niemand versäumen, die Marineausstellung zu besuchen, denn Unterhaltenderes und Behrenderes wird in dieser



*Stadthalle Barmen:
1.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche standen für die Präsentation der über 300 Exponate zur Verfügung, Sammlung Bernd Ellerbrock.*

Vollkommenheit nicht so bald wieder geboten.“²³ Erstellt worden war ein ansprechender und aufwändig gestalteter 64seitiger handlicher Katalog zum Spottpreis von 10 Pfennigen, in dem sämtliche Exponate detailliert erläutert und durch einige Fotos sowie durch Abbildungen des Kaisergünstlings und Marinemalers Hans Bohrdt (1857 – 1945) ergänzt wurden.

Die Ausstellung war in 18 „Gruppen“ mit insgesamt über 300 Exponaten auf Treppengänge, Galerien, kleinen und großen Saal sowie den Orchesterraum verteilt worden. Die insgesamt 136 Schiffsmodelle, „Herzstück“ der Ausstellung, stammten aus den Sammlungen des Reichsmarineamtes in Berlin, der Marineakademie in Kiel, der Deutschen Seewarte in Hamburg sowie aus den Arsenalen der Kaiserlichen Flotte und ihrer Werften in Kiel, Danzig und Wilhelmshaven – also von der Marine selbst. Zum anderen unterstützten auch private Unternehmen und Leihgeber das Vorhaben nach Kräften. So steuerten die bedeutendsten Reedereien Deutschlands wie der „Norddeutsche Lloyd“, die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)“ sowie die „Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft – Kette“ in Dresden Modelle bei. Auch von namhaften Groß-Werften wie Krupps „Germania“ und der „Howaldts“-Werft in Kiel, den Schichau-Werken in Elbing sowie der damals größten Binnenschiffswerft Europas „Sachsenberg“ mit Sitz in Roßlau an der Elbe wurden Modelle von auf diesen Werften gebauten Schiffen zur Verfügung gestellt. Weitere Miniaturschiffe stammten aus der Sammlung des „Kaiserlichen Yachtclubs“ in Kiel und sogar von Prinz Heinrich von Preußen, der über eine umfangreiche Sammlung von Segelschiffsmodellen verfügte. Sämtliche Modelle waren im einheitlichen Maßstab 1 : 50 unter Verwendung der jeweiligen Original-Baumaterialien ausgeführt. Das größte Modell in der Ausstellung war eins vom Schnelldampfer FÜRST BISMARCK (153 Meter Länge) und maß also über drei Meter.

Der große „Festsaal“ war ganz der Kriegsmarine gewidmet. Hier war die „Aktive deutsche Flotte“ mit ihren Schlacht- und Panzerschiffen,



*Ansichtskarten:
Zu Zehntausenden konnten
Bildpostkarten abgesetzt
werden, denn um 1900 war
ihre Blütezeit, Sammlung
Bernd Ellerbrock.*

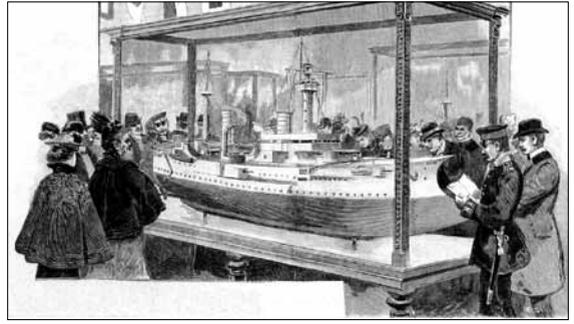
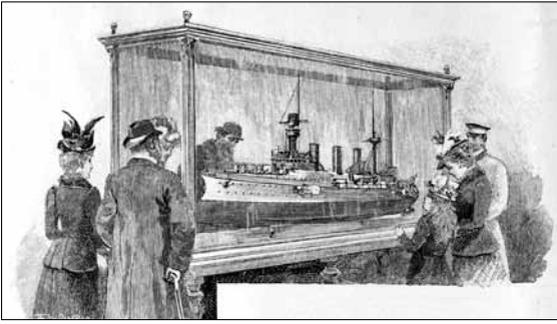
Kreuzern, Schul- und Spezialschiffen, darunter die Kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN, in 36 Modellen zu sehen. Sie bildete den Mittelpunkt der Ausstellung, während in den Nebenräumen 42 Modelle von älteren Kriegsschiffen, Torpedobootstypen und in Deutschland gebauten Kriegsschiffen für andere Länder zu sehen waren. Man konnte einem Panzerschiff „in den Bauch sehen“, die komplizierte Konstruktion eines Panzerturms oder die Funktionsweise eines wasserabdichtenden Schotts bewundern.

Der zivile Teil – Post- und Passagierdampfer, See- und Frachtdampfer, Segelschiffe und „Luxusyachten“ – bestand aus 54 Modellen, vier Halbmodellen (der Länge nach aufgeschnittene Rumpfhälften) und vier Gemälden. Schließlich wurde noch ein Sammelsurium zu den Themen Schiffseinrichtungen, Maschinen, Dampfkessel, Geschütze, einem in drei Teile zerlegten Original-Whitehead-Torpedo, Seeminen, Unterseeboote, Schiffs- und Mannschaftsausrüstungen, Rettungs- und Betonungswesen sowie Langgranaten, Patronentaschen, Chronometer und Kompass, 41 Standarten, unzähligen Flaggen und Wimpeln präsentiert – ergänzt durch Schiffskonstruktionspläne, Fotografien sowie 42 Ölgemälde, darunter ein aus 18 Werken des Münchener Malers Professor Hans Ritter von Petersen (1850 - 1914) bestehender Zyklus unter dem Motto „Deutschlands Ruhmestage zur See“.

*Ausstellungskatalog:
Im Begleitkatalog für 10
Pfennige wurden auf 62
Seiten sämtliche Exponate
detailliert beschrieben,
Sammlung Bernd Eller-
brock.*



Auch ein Prachtgeschütz der (alten) kaiserlichen Yacht mit fein ziselierten Lafetten aus Goldbronze und Silber-Einlegearbeiten an den Gusstahlrohren waren zu sehen. Immerhin hatte der verstorbene Kanonenkönig Alfred Krupp (1812 - 1887) aus dem nahen Essen sie seinem Kaiser Wilhelm I. (1797 - 1888) einst als Geschenk vermacht. Für Erläuterungen und Erklärungen standen vier eigens aus Wilhelmshaven abkommandierte Marineoffiziere bereit. „Diese Darstellung“, so schwärmte die Westdeutsche Zeitung, „leistet mehr an praktischer Belehrung und Anregung als alle mündlichen



und schriftlichen Arbeiten eines Jahrzehnts auf diesem Gebiet zusammengekommen.“²⁴

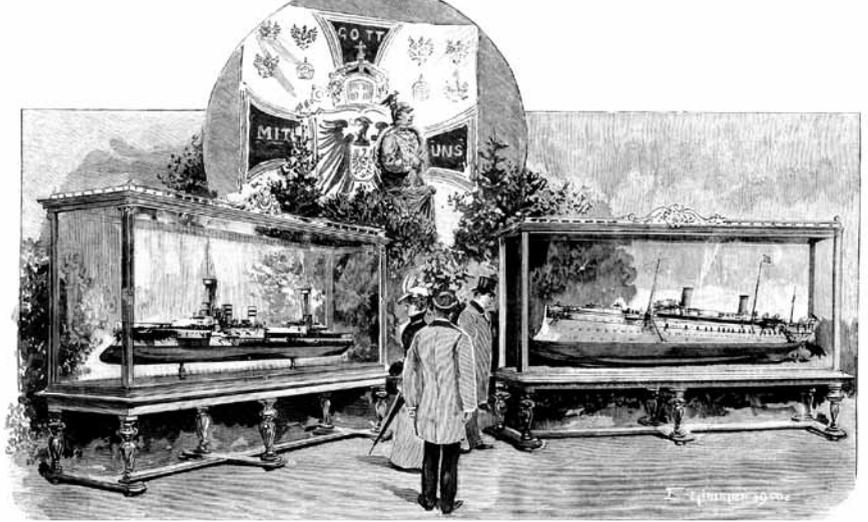
Zum Begleitprogramm gehörte auch ein vom Flottenverein organisierter Vortrag – einer von rund 3.000, die während der Werbekampagne zur Flottennovelle im Reich stattfanden. Carl Busley persönlich kam am 9. Juni ins Casino Elberfeld und referierte zweieinhalb Stunden lang im überfüllten Großen Saal bei freiem Eintritt zum Thema „Der wirtschaftliche und handelspolitische Wert einer Flotte“, womit Inhalt und Botschaft bereits vorgegeben waren. „Ein Volk, das keine starke Flotte habe“, so Busley, „verzichte von selbst darauf, seine Stimme geltend zu machen im Rat der Völker.“²⁵ Und er umwarb seine Zuhörer, indem er auf die wirtschaftliche Bedeutung des Flottenbaus hinwies: Von den 550 Millionen Reichsmark, die nach 1879 bereits für die Marine ausgegeben worden war, seien 40 Prozent nach Rheinland-Westfalen für Schiffsbleche, Walzeisen und Geschütze gegangen.

Strikt hielt Busley sich an die von Tirpitz vorgegebene Argumentationslinie, nach der eine starke Flotte zum Schutz deutschen Handels und der Auslandsdeutschen erforderlich sei, denn nur so könnten „unsere bedeutenden überseeischen Interessen gewahrt“ werden.²⁶ Doch die Linienschiffe mit dicker Panzerung und großkalibrigen Geschützen, von denen Kaiser und 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 kaum hinaus, wo Tirpitz im Kriegsfall die entscheidende Seeschlacht gegen England schlagen wollte. Und natürlich werden auch die 80 mitgebrachten „Lichtbilder“, sowie einige „kinematographische Vorführungen“ vergrößert für die Präsentation, Aufsehen erregt und ihre Wirkung nicht verfehlt haben, die Busley im Anschluss an seinen Standard-Vortrag präsentierte. Er zeigte Aufnahmen der verschiedenen Kriegsschiffstypen, von den Bauphasen eines Panzerschiffs genauso mit wie Eindrücke von der „Kieler Woche“ und Manövern von Torpedoboots-Divisionen auf hoher See.

Die Ausstellung, „getragen von der wachsenden Gunst der Bevölkerung“ war ein Erfolg, die Veranstalter über das „bedeutungsvolle Unter-

Zeitzeuge: Der Leipziger Illustrator Ernst Limmer hielt Eindrücke von der Marinesshow in seinen Zeichnungen fest, Leipziger Illustrierte Zeitung vom 8. März 1900.

Kaiserbüste: Mittelpunkt der Ausstellung bildete ein Ensemble aus Kaiserbüste, Kaiserstandarte und Staatsyacht HOHENZOLLERN (rechts), Leipziger Illustrierte Zeitung vom 8. März 1900.



nehmen“²⁷ zufrieden. „Mit Leichtigkeit“, so hatte die Westdeutsche Zeitung zu Beginn der Ausstellung prophezeit, „sollten wir zum Schlusse die erste Stelle unter den Städten, die die Ausstellung zu beherbergen die Ehre gehabt haben, erreichen.“²⁸ Mit exakt 57.152 Besucherinnen und Besuchern landete Barmen dann allerdings auf dem vorletzten Rang und es blieb ein Geheimnis, ob und in welcher Höhe der „Garantiefonds“ zur Verlustabdeckung herangezogen werden musste. Insgesamt erwirtschaftete das Propaganda-Unternehmen in den sechs Städten einen stattlichen Überschuss, der für die Marine-Frauen-Vereine in Kiel und Wilhelmshaven sowie für das Seemannsheim der Marinebasis in Kiautschou/China gespendet wurde.

In der ersten Junihälfte, als die Marineausstellung in Barmen gastierte, standen die letzten Beratungen zum Zweiten Flottengesetz im Deutschen Reichstag an. Fünf Tage vor ihrer endgültigen Schließung, am Abend des 12. Juni, wurde das Gesetz mit 201 zu 103 Stimmen verabschiedet und noch am selben Tag wurde Alfred von Tirpitz vom Kaiser in tiefer Dankbarkeit in den preußischen Adelsstand erhoben. In einem Telegramm übermittelte der Alldeutsche Verband – Gau Berg und Mark „wärmste Glückwünsche zu dem hochehrfreulichen Ergebnis“ und sah seine künftige Aufgabe darin, die Bevölkerung nunmehr „von der Notwendigkeit der Vermehrung auch der Auslandsflotte zu überzeugen“²⁹,

denn ausgerechnet die 13 geforderten Kreuzer für den Auslandsdienst waren im Gesetzgebungsverfahren gestrichen worden.

Von Tirpitz stammt der Satz: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.“³⁰ Zum großen Krieg gegen England, Frankreich und Russland sollte es kommen, die deutsche Flotte spielte dabei freilich so gut wie keine Rolle. Sie „verrostete“ im Hafen und versenkte sich am Ende selbst.

Werbeanzeigen: Fast täglich waren in den regionalen Zeitungen Anzeigen geschaltet, die für Marineausstellung, Konzerte und Vortrag warben, Sammlung Bernd Ellebrock, Stadtarchiv Wuppertal.

Marine-Ausstellung
in der **Stadthalle zu Barmen**
vom 1.–14. Juni 1900.

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

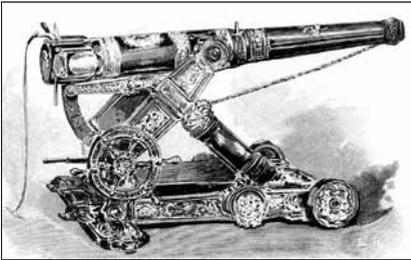
Eintrittspreise: An Werktagen 50 Pf. (hierbei ein illustrirter Katalog gratis). An Sonn- und Feiertagen 30 Pf.; für Schüler und Schülerinnen unter Leitung ihrer Lehrer 10 Pf. 2396

CONCERT

täglich von 4–8 Uhr Abends.



Ölgemälde: *Patriotische Gefühle weckte der Marinemaler Hans Petersen (1850 – 1914) mit dem Zyklus „Deutschlands Ruhmestage zur See“, Marineschule Mürwik/WGAZ.*



Prachtgeschütz und Maschinengewehr: Von Krupp aus Essen war ein neuartiges Maschinengewehr und ein dem Kaiser geschenktes Prachtgeschütz zu sehen, Leipziger Illustrierte Zeitung vom 8. März 1900.

Anmerkungen

- ¹ Westdeutsche Zeitung vom 25. Mai 1900.
- ² Langenberger Zeitung vom 31. Mai 1900.
- ³ Rede am 1. Januar 1900 im Berliner Zeughaus zu den Offizieren der Garnison, zitiert in: Stöwer, Willy: Kaiser Wilhelm II. und die Marine, Berlin 1912, Seite 130.
- ⁴ Deist, Wilhelm: Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamtes 1897 – 1914, Stuttgart 1976, Seite 53.
- ⁵ Salewski, Michael: Tirpitz. Aufstieg-Macht-Scheitern, Göttingen 1979, Seite 68.
- ⁶ zitiert in: Kehr, Eckard: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, Berlin 1930, Seite 464.
- ⁷ Stürmer, Michael: Deutscher Flottenbau und europäische Weltpolitik vor dem Ersten Weltkrieg, in: Die deutsche Flotte im Spannungsfeld der Politik 1848 - 1985. Vorträge und Diskussionen der 25. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 1985, Herford 1985, Seite 59.
- ⁸ Meyer, Jürg: Die Propaganda der deutschen Flottenbewegung 1897 – 1900, Bern 1967, Seite 25.
- ⁹ Rede Wilhelm II. am 23. September 1898 anlässlich der Eröffnung des Stettiner Freihafens.
- ¹⁰ Plüddemann, Max (Hrsg.): Kalender des Deutschen Flottenvereins für 1901, Minden, Seite 42.
- ¹¹ Alldeutsche Blätter vom 29. April 1900.
- ¹² Langenberger Zeitung vom 31. Mai 1900.
- ¹³ Herzog, Albert: Ihr glücklichen Augen. Ein Karlsruher Journalist erzählt aus seinem Leben, Karlsruhe 1955, Seite 51.
- ¹⁴ Langenberger Zeitung vom 31. Mai 1900.
- ¹⁵ Westdeutsche Zeitung vom 12. Mai 1900.
- ¹⁶ Alldeutsche Blätter vom 1. Juli 1900.
- ¹⁷ Velberter Zeitung vom 2. Juni 1900.
- ¹⁸ Langenberger Zeitung vom 25. Mai 1900.
- ¹⁹ Alldeutsche Blätter vom 2. Juni 1900.
- ²⁰ ebd.
- ²¹ Gymnasium Barmen: Bericht über das 322. Schuljahr 1900 – 1901, Barmen 1901, Seite 11.
- ²² Alldeutsche Blätter vom 1. Juli 1900.
- ²³ Westdeutsche Zeitung vom 5. Juni 1900.
- ²⁴ Westdeutsche Zeitung vom 2. Juni 1900.
- ²⁵ Dortmunder Zeitung vom 17. Januar 1900.
- ²⁶ Westdeutsche Zeitung vom 12. Juni 1900.
- ²⁷ Alldeutsche Blätter vom 1. Juli 1900.
- ²⁸ Westdeutsche Zeitung vom 25. Mai 1900.
- ²⁹ Alldeutsche Blätter vom 1. Juli 1900.
- ³⁰ zitiert in: Krauss, Oliver: Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedoversuchsanstalt (TVA), Dissertation. Kiel 2006, Seite 56.