

„MARINEAUSSTELLUNG“ IN DORTMUND 1900: FLOTTENPROPAGANDA IM „ALTEN“ RATHAUS

300 Exponate riefen bei den 66.000 Besuchern wahre Begeisterungstürme hervor

von Bernd Ellerbrock

Vom 12. bis zum 23. Januar 1900 wurde die bis dahin aufwändigste „Marineausstellung“ Deutschlands im frisch restaurierten historischen Rathaus zu Dortmund gezeigt. Organisiert vom „Deutschen Flottenverein“, war sie Teil einer groß angelegten Propagandakampagne für das geplante 2. Flottengesetz, mit dem das Wettrüsten zur See seinen unheilvollen Lauf nahm.

Am Freitag, den 5. Januar 1900, trafen zwölf Doppel-Eisenbahnwaggons, vollgestopft mit Schiffsmodellen, Fahnen, Wimpeln, Schnellladekanonen, Seeminen, Granaten, Schiffsausrüstung, Torpedos und sonstigen maritimen Utensilien, im Dortmunder Hauptbahnhof ein. In monatelanger Arbeit waren sie für die größte jemals im Deutschen Reich gezeigte Marineausstellung zusammengetragen worden und in Dortmund sollte sie das erste Mal gezeigt werden. Die insgesamt 135 Schiffs-



Eine ganze Serie von Ansichtskarten brachte der „Flottenverein“ anlässlich der Marineausstellung heraus.

modelle, „Herzstück“ der Ausstellung, stammten aus den Sammlungen des Reichsmarineamtes in Berlin, der Marineakademie in Kiel, aus den Arsenalen der Kaiserlichen Flotte und ihrer Werften, aber auch aus Privatbesitz von Reedereien und sogar vom Bruder des Kaisers, Prinz Heinrich von Preußen (1862–1929), den man zum „Protector“ des die Ausstellung ausrichtenden „Deutschen Flottenvereins“ ernannt hatte. Die Modelle waren im einheitlichen Maßstab 1:50 sorgfältig unter Verwendung der jeweiligen Original-Baumaterialien ausgeführt.

Koordinator des ganzen Unternehmens war nicht zufällig der Repräsentant der Schichau-Werft in Berlin, der Geheime Regierungsrat und Professor Dr. Carl Georg Busley (1850–1928). Ein echter Whitehead-Torpedo – nach dem englischen Erfinder Robert Whitehead (1823–1905) benannt – nebst Zeichnung in Originalgröße steuerten die „Krupps an der Ostsee“ aus ihrer Typensammlung bei, denn „Schichau“ in Elbing am Frischen Haff war damals die weltweit führende Werft für den Bau von Torpedobooten. Vor seinem Wechsel in die Privatwirtschaft hatte Busley 20 Jahre lang als Schiffbauingenieur auf der Kaiserlichen Werft in Kiel und als Lehrer an der dortigen Marineakademie gedient. Busley war nicht nur Initiator der 1899 gegründeten und vom Reichsmarineamt finanziell unterstützten „Schiffbautechnischen Gesellschaft“, sondern auch eifriger Vorkämpfer für den im April 1898, nur wenige Tage nach Verabschiedung des 1. Flottengesetzes gegründeten Agitationsverband „Deutscher Flottenverein“.



Carl Busley erhielt von Tirpitz massive Hilfe, indem ihm der Marineoffizier Blünecke zur Seite gestellt wurde.

„Flottenverein“ setzt auf mächtige Kriegsflotte

Der „Flottenverein“ mit bereits rund 250.000 Mitgliedern Anfang 1900 trommelte unermüdlich für den Bau einer mächtigen deutschen Schlachtflotte und war stramm nationalistisch ausgerichtet. Reichlich fließende Gelder der Großindustrie – allen voran von den „Panzerplattenpatrioten“ Friedrich Alfred Krupp (1854–1902) in Essen und Ferdinand von Stumm-Halberg (1836–1901) im Saarland – ermöglichten es ihm, seine Agitation in großem Stil anzulegen. Der eifrige Carl Busley unterstützte den „Schlachtschiffbauer“ und Staatssekretär im Reichsmarineamt Vizeadmiral Alfred Tirpitz (1849–1930) nicht nur in fachlich-technischer Hinsicht nach Kräften, sondern auch marinepolitisch, indem er wie Dutzende weiterer sogenannter „Flottenprofessoren“ in Vorträgen und Reden für die Aufrüstung zur See des Kaiserreiches warb.

Wahrhaft Großes war für das Jahr 1900 geplant: Mit einer Gesetzesnovelle (später: „2. Flottengesetz“) sollte die Anzahl der Schlachtschiffe auf vier Geschwader, nämlich von 19 auf 38 verdoppelt und die Budget-Hoheit des Reichstages durch eine quasi 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.

Kaiser Wilhelm II. (1859–1941) war es, 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“, ließ er verlauten. Tirpitz' Apparat des „Nachrichtenbüros“ lief in den Monaten der parlamentarischen Beratungen zu Höchstform auf. 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. Marineschauspiele mit Modellschiffen in großen Wasserbassins und Marineausstellungen waren dabei moderne Formen der Massenagitation.

Örtliche Honoratioren in Ausstellung eingebunden

Die Planungen vor Ort in Dortmund übernahm der Provinzialausschuss des „Flottenvereins“ in Westfalen, unterstützt durch etliche hinzugezogene örtliche Honoratioren und Großkopfeten. So liest sich das gebildete „Ausstellungskomitee“ wie das Dortmunder „Who is who“ zur Jahrhundertwende. Ihm gehörten u. a. an: Dortmunds Oberbürgermeister Wilhelm Schmieding (1841–1910), der Generaldirektor des Hörder Bergwerk- und Hüttenvereins Matthias Tull (1835–1913), der Bankier Wilhelm Wiskott (1832–1911), der Syndikus der Handelskammer Dortmund Ernst Bernhardt (1834–1903), Stadtbaurat Friedrich Kullrich (1859–1934), der Direktor des Oberbergamtes Otto Taeglichbeck (1838–1903), Bergwerksdirektor Alexander Hilbck (1841–1908), der Generaldirektor der Dortmunder Union AG für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie Hermann Brauns (1838–1911), Hafenchef Hermann Mathies (1852–1927) und der Holzgroßhändler Louis Brüggmann (1854–1908). Sie erledigten „in aller Eile die notwendigen Vorbereitungsarbeiten innerhalb von zehn Tagen“, denn eigentlich sollte die Ausstellung erst im Mai stattfinden.

Am Vormittag des 12. Januar wurde die Marineausstellung im großen Rathausaal feierlich eröffnet. Kurzfristig abgesagt und verschoben werden musste ein zunächst geplantes „Rathausfest“ mit Benefiz-Konzert zugunsten des Rathausfonds, das zwei Tage zuvor hier hätte stattfinden sollen. Mit dem Konzert wäre der Repräsentationssaal ein erstes Mal überhaupt öffentlich genutzt worden, denn das restaurierte mittelalterliche Rathaus war erst wenige Monate zuvor am 11. August 1899 vom Kaiser eingeweiht worden. Die Zurschaustellung deutscher Seemacht war den Verantwortlichen aber offenkundig wichtiger als das Fest. Der Vorsitzende des Provinzialausschusses Westfalen und spätere – in dessen radikalnationaler Phase (1902–1908) – Vorsitzende des „Deutschen Flottenvereins“, Fürst zu Salm-Horstmar (1867–1941), hielt, „nachdem eine schmetternde Fanfare den Festsaal durchklungen hatte“, eine „markige Ansprache, die in einem Hoch auf seine Majestät, den Deutschen Kaiser als den Schirmherrn der deutschen Flotte, endete“, wie „Die Flotte“ in ihrer Januarausgabe 1900 berichtete.



Die Show im restaurierten Rathaus wurde in den regionalen Zeitungen mit Anzeigen beworben. Die Presse dankte mit unkritischen Berichten voller Lobhudeleien (Collage).

Nachdem das damals übliche „Huldigungstelegramm“ an Kaiser Wilhelm II. abgesandt worden war, wurde die Ausstellung eröffnet und Carl Busley persönlich unternahm mit den Ehrengästen einen ersten Rundgang durch die mit reichlich Flaggentuch ausgestatteten Räume.

Ausstellung zeigte insgesamt 300 Exponate

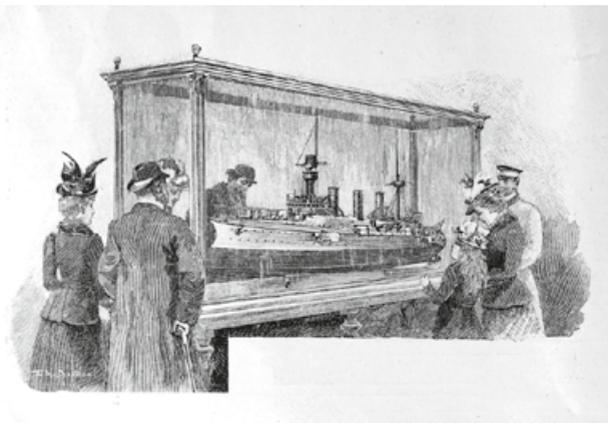
Die Ausstellung war in 18 „Gruppen“ mit insgesamt 300 Exponaten auf drei Räume verteilt worden. Der große „Festsaal“ war ganz der Kriegsmarine gewidmet. Hier waren die „Aktive deutsche Flotte“, „Torpedoboots-Typen“ und „Ältere Kriegsschiffe“ in 72 Modellen zu sehen. Im „Museumssaal“ waren die „Post- und Passagierdampfer“, die „See- und Frachtdampfer“, „Flussdampfer“, „Segelschiffe“ und „Lustyachten“ untergebracht. Dieser zivile Teil bestand aus 48 Schiffsmodellen, vier Halbmodellen (der Länge nach aufgeschnittene Rumpfhälften) und vier Gemälden. Im Ratskeller schließlich wurde 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, Flaggen und Wimpel präsentiert – ergänzt durch Schiffskonstruktionspläne, Fotografien sowie Gemälden.

Auch zwei Prachtgeschütze der (alten) kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN mit fein ziselierten Lafetten aus Goldbronze sowie edle Silber-Einlegearbeiten an den Gussstahlrohren waren zu sehen. Immerhin hatte der verstorbene Kanonen-

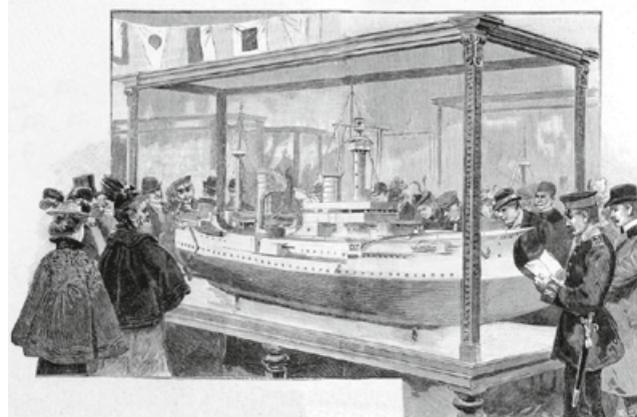
könig Alfred Krupp (1812–1887) aus dem benachbarten Essen sie seinem Kaiser Wilhelm I. (1797–1888) einst als Geschenk vermachte. Man konnte einem Panzerschiff „in den Bauch sehen“, die komplizierte Konstruktion eines Panzerturms oder die Funktionsweise eines Wasser abdichtenden Schotts bewundern.

So kam die „Dortmund Zeitung“ am 10. Januar ins Schwärmen: „Alle früheren Veranstaltungen dieser Art, selbst die im Zeughause zu Berlin, werden weit in den Schatten gestellt durch das, was gegenwärtig in den drei Geschossen des Rathauses prächtig und übersichtlich aufgestellt worden ist.“ Keins der größeren Panzerschiffe, Kreuzer und Kanonenboote würde fehlen und jedes Modell sei seine 10.000 bis 15.000 Mark wert. In der Tat war die als Wanderausstellung konzipierte Schau mit immerhin 335.000 Mark außergewöhnlich hoch versichert. Bewundert werden konnten neben all den Kriegsschiffen auch die Kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN, das größte jemals gebaute Segelschiff, die Fünfmastbark POTOSI, eine chinesische Handelsdunke, ein Mississippidampfer, der Rhein-Schleppdampfer H. A. DISCH V oder der Schnelldampfer FÜRST BISMARCK, seinerzeit das größte deutsche Passagierschiff der Reederei HAPAG.

Warum als erste Station ausgerechnet Dortmund (und nicht wie zunächst erwogen Düsseldorf, Münster oder Essen) auserkoren war, erläuterte am Nachmittag während des Festmahls im Gasthaus Fredenbaum der Vertreter des Reichsmarineamtes Kapitän zur See Oskar Truppel (1854–1931): Die Provinz Westfalen und ihre Industrie stünden mit der Marine in engster Verbindung, die Schiffe bestünden aus Stahl und Eisen, Produkte westfälischer Arbeit. Die Kohlen, welche die Marine brauche, kämen von hier und auch das Material für die Kanonen, die ein Schiff erst zum Kriegsschiff machen würden, bezöge die Marine aus dieser Provinz. Schließlich bestünde ein Großteil der Mannschaften aus „Söhnen der roten Erde“ des Westfalenlandes. Nachdem Truppel mit einem „Hoch auf die industriereiche Provinz Westfalen“ seine Rede beendete, konnte der Dortmunder Oberbürgermeister in seiner Erwiderung nur beipflichten. „Es herrschte“, so ein



Modell des Großen Kreuzers HERTHA, Baujahr 1897



Modell des Panzerkreuzers FÜRST BISMARCK, Baujahr 1900

Zeitungsbericht, „die erhabendste Stimmung“ und das Festmahl – das „trockene Gedeck“, also ein mehrgängiges Menu ohne Getränke, zu 4 Mark – verlief begleitet von der Giesenkirchenschen Kapelle „in anregender Weise“.

Katalog kostete nur 10 Pfennige

Für die Besucherinnen und Besucher der nun täglich von 9.00 bis 22.00 Uhr geöffneten Ausstellung war ein 64-seitiger handlicher Katalog zum Spottpreis von 10 Pfennigen erstellt worden, in dem sämtliche Exponate detailliert erläutert wurden. Außerdem brachte der „Flottenverein“ eine Postkartenserie heraus, u. a. eine Reihe mit Prägedruck des Konterfeis von Kaiser Wilhelm II. Die Ansichtskarten zum Stückpreis von 10 Pfennigen dürften massenhaft gekauft worden sein, denn um 1900 war ihre Blütezeit. Allein im Jahr 1900 wurden von der Reichspost 440 Millionen Stück befördert. Der Eintrittspreis in die Ausstellung betrug am Eröffnungstag eine Mark, an Wochentagen 50 Pfennig und an Sonntagen 10 Pfennig.

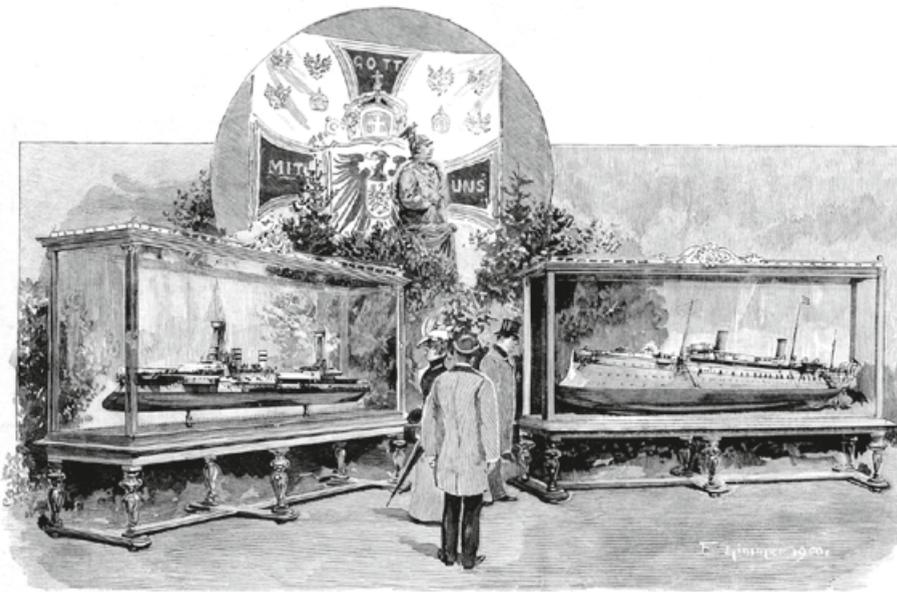
Zum Begleitprogramm der Ausstellung gehörte natürlich auch ein vom „Flottenverein“ organisierter Vortrag – einer von rund 3.000, die während der Werbekampagne zur Flottennovelle im Reich stattfanden. Kein Geringerer als Carl Busley persönlich kam am 16. Januar abends um 18.00 Uhr in die „Kronenburg“ (Restaurant der damals größten Privatbrauerei Deutschlands „Kronen“) und referierte zum Thema „Der militärische, wirtschaftliche und handelspolitische Wert einer starken

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.“ Und er umwarb seine Zuhörer, indem er auf die wirtschaftliche Bedeutung des Flottenbaus für Westfalen hinwies: Von den 500 Millionen Reichsmark, die nach 1870 bereits für die Marine ausgegeben worden waren, sei der größte Teil nach Rheinland-Westfalen für Schiffsbleche, Stahlfaconguss und Ähnliches gegangen. Und natürlich werden auch 80 mitgebrachte „Lichtbilder“ ihre Wirkung nicht verfehlt haben, die Busley im Anschluss präsentierte. So brachte Busley 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.

Strikt hielt Busley sich an die vom Nachrichtenbüro vorgegebene Argumentationslinie, nach der eine starke Flotte zum Schutz deutschen Handels und der Auslandsdeutschen erforderlich sei. Doch die Linienschiffe mit dicker Panzerung und großkalibrigen Geschützen, von denen Kaiser und Tirpitz immer mehr bauen lassen wollten, waren für einen „schützenden“ Einsatz auf den Weltmeeren gar nicht geeignet. Kohlebefeu-



Den Ausstellungskatalog gestaltete der Marinemaler Hans Bohrdt (1857-1945).



Im Mittelpunkt der Ausstellung: Die quadratische Kaiserstandarte mit Wappen („Gott mit uns“), eine lorbeerumkränzte Kaiserbüste, links das Panzerschiff BRANDENBURG und rechts die (neue) Kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN. Die Zeichnungen fertigte Ernst Limmer (1854-1931) für die „Leipziger Illustrierte Zeitung“ anlässlich der Marineausstellung in Dresden.

ert ging der Aktionsradius solcher Dickschiffe über die Nordsee kaum hinaus, wo Tirpitz im Kriegsfall die entscheidende Seeschlacht gegen England schlagen wollte. Längst hatte Tirpitz auch den Kaiser von dessen Faible für eine auf den Weltmeeren operierende Kreuzerflotte abgebracht.

Ausstellung wurde ein voller Erfolg

Die Ausstellung jedenfalls war ein voller Erfolg. Bereits an den ersten drei Tagen hatten mehr als 12.000 Neugierige den Weg ins Rathaus gefunden (davon allein 8.000 am Sonntag), ganze Schulklassen, für die der Eintrittspreis „von hoher Stelle angeordnet“ auf 10 Pfennige herabgesetzt war, reisten in den Folgetagen an. Denn, so heißt es in einem Zeitungsbericht: „Für die höheren Lehranstalten bietet sich nie mehr eine Gelegenheit, die Begeisterung und das Verständnis für Deutschlands Marine und Handelsflotte in ähnlich vortrefflicher Weise bei der Jugend zu wecken“. So erhielten zur Vertiefung die Schüler von Prima und Sekunda der Städtischen Realschule zu Dortmund als Aufsatzthema: „Ein Besuch in der Marineausstellung“. Sogar Sonderzüge wurden geordert. Aus Hamm reisten vom dortigen Königlichen Gymnasium 180 Schüler nach Dortmund. „Die hohe, hervorgerufene Begeisterung“ wurde mit einem Telegramm an „Seine Majestät, den Kaiser“ zum Ausdruck gebracht: „Eure Majestät bitten 180 Schüler des Königlichen Gymnasiums zu Hamm auf der Marineausstellung in begeisterter Erinnerung an Eure Majestät Gegenwart im Sommer das Gelöbnis unverbrüchlicher Treue huldvollst entgegennehmen zu wollen. Professor Dr. Berndt, stellvertretender Direktor“.

Wer mit dem Zug anreiste, konnte bei der Königlich Preußischen Eisenbahn eine Fahrkarte buchen, sie beim Einlass in die Ausstellung abstempeln lassen und schließlich die Rückreise umsonst antreten. Wegen des enormen Andrangs wur-

de die Schau schließlich sogar um zwei weitere Tage bis zum 23. Januar verlängert. Am Ende hatten sie 66.000 Menschen besucht, allein am letzten Öffnungs-sonntag wurden 12.552 Eintrittskarten verkauft. Das Gedränge, so wusste zum Abschluss die „Dortmunder Zeitung“ zu berichten, hätten auch „Spitzbuben“ genutzt und einigen Damen die Portemonnaies gestohlen, um sie entleert in den Taschen anderer verschwinden zu lassen.

Die Ausstellung wanderte von Dortmund zunächst weiter nach Darmstadt (49.000 Besucher). Anschließend ging sie in den städtischen Ausstellungspalast nach Dresden (85.000 Besucher), und weiter nach Breslau (84.000 Besucher) und Stuttgart (76.000 Besucher). Der letzte Ort war mit Bedacht gewählt worden: Vom 1. bis zum 17. Juni war die Marineausstellung zu Gast in Barmen, einer damals noch selbstständigen Stadt (heute Ortsteil von Wuppertal). In diesen zwei Wochen war nämlich eine komplette Kriegsflotte der Kaiserlichen Marine auf dem Rhein zwischen Köln und Emmerich unterwegs, um anschließend in die Kriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel zurückzukehren. Die insgesamt sechswöchige Propagandafahrt einer Torpedoboots-Division tief ins Binnenland war der wohl spektakulärste Coup, den Tirpitz' Strippenzieher im Rahmen der PR-Kampagne organisiert hatten.

Als die Flottille am Abend des 12. Juni Wesel anließ, 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 preußischen Adelsstand erhoben und auch Leutnant Blünecke erhielt für die erfolgreiche Organisation der Marineausstellung einen Orden. Von Tirpitz, den seine Nobilitierung die stolze Summe von 4.000 Mark Zahlung an das Heroldsamt kostete, stammt der Satz: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.“ 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.

Literaturauswahl

- Berghahn, Volker (1971): Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf.
- Deist, Wilhelm (1976): Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtembureau des Reichsmarinemtes 1897–1914. Stuttgart.
- Diziol, Sebastian (2015): „Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes“ – Der Deutsche Flottenverein 1898–1934. Kiel.
- Ellerbrock, Bernd (2020): Schwarze Gesellen auf dem Rhein. Flotten-Agitprop anno 1900. Norderstedt.
- Jahrbuch des Deutschen Flottenvereins (1900). Berlin.
- Kamberger, Klaus (1966): Flottenpropaganda unter Tirpitz. Öffentliche Meinung und Schlachtflottenbau (1897–1900). Dissertation. Wien.
- Marineausstellung 1900. Ausstellungskatalog.
- Schulze-Wegener, Guntram (2007): Deutschland zur See. Illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute. Hamburg.