

Flottenpropaganda 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 kleine Kriegsflotte Station machte, wurde sie von einer marinebegeisterten Menge und den örtlichen Honoratioren voller Hurratriotismus enthusiastisch empfangen. So auch in Rees, wo den „Sendboten des Kaisers“ für ein paar Stunden gehuldigt wurde.

Ereignispostkarte mit Kaiser Wilhelms Credo „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“, Leitslogan des patriotischen „Deutschen Flottenvereins“



Als am frühen Morgen des 29. April 1900 eine Division Torpedoboote von Wilhelmshaven zur offenen See dampfte, begann eine der wohl ungewöhnlichsten Missionen in der deutschen Marinegeschichte. An diesem Sonntagmorgen schien die Sonne, aber ein ruppiger Westwind ließ ahnen, dass es wohl ungemütlich werden würde. Während die Flotte noch in der Schleusenammer 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 Ritte rund um Skagen bis nach Danzig – angeordnet worden. Nein, „Vater Rhein“ war das beschauliche Ziel – zunächst entlang der Küste bis Rotterdam zum Kohlebunkern, dann weiter den Strom hinauf. Befehl: Vordringen, soweit der Wasserstand es erlaubt, am liebsten bis Straßburg, der Hauptstadt des annektierten „Reichslandes“ Elsaß-Lothringen. Die spektakuläre Fahrt tief ins Binnenland hinein war eine reine Propagandashow im Auftrag des Reichsmarineamtes unter Tirpitz, der sich, im Juni 1897 ins Amt berufen, mit dem „Nachrichtenbüro“ eine schlagkräftige neue Abteilung geschaffen hatte. Mit ihr führte er mit beispiellosem Aufwand einen Werbefeldzug für den

Aufbau einer monströsen deutschen Kriegsflotte und ebnete den Flottengesetzen in Parlament und Volk den Weg.

Von der gezielten Einflussnahme auf Presse und Multiplikatoren, über die Herausgabe einer wahren Schwemme von Broschüren, Büchern und Millionen Flugblättern bis zur Organisation von Marineausstellungen, Marineschauspielen und Tausenden von Vorträgen rekrutierter „Flottenprofessoren“: Die Strippenzieher der „Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten“, so die amtliche Bezeichnung, zogen sämtliche damals zur Verfügung stehenden Register – Massenbeeinflussung in einer Zeit ohne Radio, Fernsehen und Internet. Die Rheinfahrt einer Torpedobootsdivision war zweifellos der genialste Coup.

Weil sie zur Tarnung für Nacht- und Nebelangriffe schwarz angestrichen waren, hießen die Torpedoboote der Kaiserlichen Marine im Volksmund „Schwarze Gesellen“, was ihnen einen besonderen Nimbus als gruselig, bedrohlich und unnahbar verlieh. Ein Besuch solcher nur in Rudeltaktik angreifender „Seeungeheuer“ im Rheinland, war die Idee prominenter Mitglieder vom „Deutschen Flottenverein“ und der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ in Köln. Sie waren patriotische Verbände, die im März 1900 bei Tirpitz vorstellig geworden waren und besonders aggressiv für die ehrgeizigen Flottenpläne ihres Kaisers Wilhelm II. (1859-1914) trommelten. „Wir wüssten kaum ein geeigneteres Mittel, die rheinische Bevölkerung für die Marine zu begeistern, als der Besuch einer Flotte.“

Die Agitation für das dem Reichstag Ende Januar 1900 vorgelegte und im Beratungsverfahren befindliche 2. Flottengesetz, mit dem die Anzahl der Schlachtschiffe um zwei weitere Geschwader von 19 auf 38 auf einen Schlag verdoppelt und die Budget-Hoheit des Reichstages durch eine Blankovollmacht zum Bau der Schiffe regel-



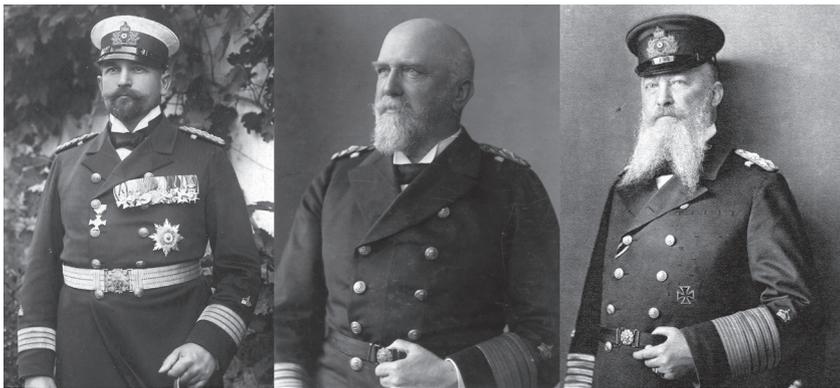
recht ausgehebelt werden sollte, hatte zu diesem Zeitpunkt ihren Höhepunkt erreicht. Es war ein Gesetz gegen England – und gegen das eigene Parlament.

„Vom Meere einen Gruß überbringen“

Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen (1855-1927) – „der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes“ – wandelten den Vorschlag aus Köln in für sie typischer Manier um: Nicht nur ein Boot (wie ein paar Jahr zuvor), sondern eine ganze Halbflottille sollte in den Dienst der Flottenwerbung gestellt werden. Kaiser Wilhelm II., der festen Überzeugung, dass „das ganze Land in Unkenntnis über die Zwecke der Marine“ sei und deshalb „aufgeklärt“ und „dafür Stimmung gemacht“ werden müsse, war hellauf begeistert.

Schon am 3. April telegraphierte er an den Kölner Oberbürgermeister Wilhelm Becker (1835-1925), dass auf seinen „Befehl eine Torpedobootsdivision den Rhein hinauffahren“ wür-

Im Säkularjahr 1900 sollte die Flottenrüstung nach Kaiser Wilhelms Wunsch einen Quantensprung machen und die Anzahl der Schlachtschiffe verdoppelt werden



Die drei Hauptakteure der Propagandafahrt: Kapitänleutnant Felix Funke (Foto von 1904 als Stabschef der Marinebasis Tsing Tao), Korvettenkapitän August von Heeringen (Foto als Vizeadmiral um 1910) und Vizeadmiral Alfred Tirpitz (Foto als Großadmiral, nach 1911)

de um „vom Meere einen Gruß zu überbringen“. Der harmlos daherkommende „Kaiser-Gruß vom Meer“ wurde fortan für die gesamte Fahrt zur zentralen und dutzendfach zitierten Metapher für ein letztlich säbelrasselndes Manöver. Wilhelm II., der den Aufbau einer Furcht einflößenden Reichskriegsflotte zu seiner Lebensaufgabe gemacht hatte, ordnete mit „Allerhöchster Kabinettsorder“ am 21. April 1900 die Aktion schließlich an.

Am Abend des 1. Mai erreichte der Flottenverband, empfangen von einer jubelnden Menschenmenge, die niederländisch-deutsche Grenze und machte in Emmerich fest. Feuerwehren, Kriegervereine und mit Fähnchen bewaffnete,

von ihren Lehrern angeführte Schulklassen standen an beiden Rheinufern Spalier und verfolgten ein Spektakel aus unzähligen Böllerschüssen und Schnellfeuersaluten, emphatischen „Hipp-Hipp-Hurrah“-Rufen, dröhnendem Tschingderassabumm, zackig präsentierten Gewehren an Land und auf den bald in Pulverdampf eingehüllten Booten, fröhlichem Mützenschwenken und Tücherwedeln, Abspielen des Präsentiermarsches, schließlich die von einer Matrosenkapelle an Bord des Divisionsschiffes intonierte inoffizielle Nationalhymne von der „Wacht am Rhein“. Das erste von Dutzenden noch folgender „Huldigungstelegramme“ wurde von den Landräten der Kreise Kleve und Rees an den Kaiser abgeschickt: „Bei Ankunft der Torpedoboots-Division auf deutschem Gebiete bitten Eure Majestät die beiden Grenzkreise Kleve und Rees, den alleruntertänigsten Dank für die Entsendung der Division und den Ausdruck unverbrüchlicher Treue huldvollst entgegennehmen zu wollen.“

„Ein prächtiges militärisches Schauspiel“ jubelte anderntags die Presse. Es war ein Schauspiel, so ganz nach dem Geschmack seiner Regisseure im entfernten Berliner Nachrichtenbüro des Reichsmarineamtes. Und so sollte es weitergehen - sechs Wochen lang verwandelten sich die Ufer

des Stroms zu einer Bühne für ein grandioses Theaterstück mit dessen letztem Akt das Wettrüsten zur See seinen Anfang nahm und an dessen Ende die zweitstärkste Flotte der Welt stehen sollte. Als am nächsten Vormittag die Flottille Rees passierte, war wohl die halbe Stadt auf den Beinen und voller

Die Propagandamaschinerie lief wie geschmiert: Marineausstellungen und Marineschauspiele wurden veranstaltet und sogar für zünftiges Liedgut gesorgt



Begeisterung. Noch Jahrzehnte später berichtete darüber der Reeser „Zahnwarenfabrikant“ und Buchautor Wilhelm van der Ven (1877-1930). In seinem Buch „Schönheiten am Niederrhein“, erschienen im Jahr 1922, schildert er die wohl nur wenige Minuten dauernde Vorbeifahrt: „Eine ziemliche Anzahl Bewohner hatte sich bei der Bergfahrt am Rhein eingefunden. Ludolf Disch gab vom Flaggenmast seinen seemännischen Flaggengruß. Der Reeser Turnverein von 1861 hatte seine alte Herrenriege, alles wohlbeleibte Männer, auf dem Dachfirste des Schützenhauses aufgestellt, die ein Fahnenschwenken ausführten und nach diesem Begrüßungszeichen setzte die Matrosenkapelle auf dem Divisionsschiff mit einem flotten Marsch ein.“

Doch hinter all dem Frohsinn und Heiterkeit dieser Rheinfahrt steckte wohlüberlegtes und knallhartes politisches Kalkül: Im Rheinland hatte die katholische Konfessionspartei „Zentrum“ ihre Basis. Ihre den Flottenplänen eher reserviert gegenüberstehenden Reichstagsabgeordneten wurden als Mehrheitsbeschaffer dringend gebraucht. Weil die nationalen und konservativen Kräfte allein nicht reichten, mussten mindestens 38 der 106 Zentrumsabgeordneten dem Vorhaben zustimmen. Das hatte Tirpitz errechnet, nachdem er sämtliche 397 Volksvertreter in „Freunde“ und „Gegner“ aufgeteilt hatte. Allein im Regierungsbezirk Köln stellte das „Zentrum“ sämtliche und in den Bezirken Düsseldorf und Koblenz jeweils dreiviertel der Wahlkreisabgeordneten, insgesamt 18 wertvolle Stimmen. Im Rheinland aber habe „die Sache ihre besonderen Schwierigkeiten“ war der Gouverneur von Köln, General Freiherr Hermann von Wilzeck (1836-1901), überzeugt.

„Des Zentrums Stimme als Reisesouvenir“

Geschürte Begeisterung in der dortigen Bevölkerung, die „öffentliche Meinung“ und „Druck



von der Straße“ sollten gefügig machen und dem Mangel an Sympathie und Verständnislosigkeit gegenüber den deutschen „Seeinteressen“ und dem Streben nach „Seegelung“ bei Abgeordneten abhelfen. Ein unbekannter Poet brachte den Auftrag der Mission dichterisch auf den Punkt:

47 Städte entlang des Rheins wurden von der Division besucht, darunter 39 direkte Rheinanlieger (wie Rees) und acht weitere (wie Kleve)



Das Land wurde mit einer wahren Flut von Flugblättern, Broschüren und Büchern überschwemmt. Wichtigster Helfer des Reichsmarineamtes war der „Deutsche Flottenverein“

„Sorgt, dass die Freude nicht verglimme. Und was Ihr sonst auch trinkt und treibt. Gebt Acht, dass Euch des Zentrums Stimme. Als Reisesouvenir verbleibt!“

Von der Nordseestation Wilhelmshaven wurden für die Rheinfahrt die drei Schultorpedoboote S 17, S 18 und S 20 ausgewählt. Dazu kamen S 7, S 8 und S 9 der ersten Torpedoboot-Abteilung aus Kiel sowie das größere Divisions- und Führungsboot D 4 unter Kommandant Kapitänleutnant Felix Funke (1865-1932). Auch für die musikalische Untermalung der Fahrt mit Militärmusik war gesorgt: Abkommandiert an Bord des Kommandobootes wurde eine zehnköpfige Blaskapelle aus „Hautboisten“ des Kieler Musikkorps der 2. Matrosendivision. Das war eine Idee von Tirpitz höchstpersönlich, auf dessen Anordnung hin auch die preußischen Garnisonen am Rhein bei Ankunft der Flottille Salut schießen mussten. Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen „photographischen Apparat“ für den Kommandanten zwecks Dokumentierung der ganzen Aktion genauso wie um Verhaltensmaßnahmen gegenüber der Presse und Sprachregelungen für Reden und Toaste auf Empfängen.

Der Kaiser wies den Oberpräsidenten der Rheinprovinz Berthold Nasse (1831-1906) mit

Amtssitz in Koblenz an, „des Rheins kundige Schiffer und Lotsen zu Verfügung zu stellen sowie für Liegestellen pp. Vorsorge zu tragen.“ Der Monarch hatte auch angeordnet, dass es nötig sei „zur Erfüllung dieser Aufgabe auf die Besetzung der Fahrzeuge besonderen Wert zu legen.“ Die Ausgewählten müssten „nicht allein charakterfest, sondern auch in der äußeren Haltung repräsentabel sein.“ So wurde die Besatzung der Schiffe – insgesamt 13 Offiziere, neun Deckoffiziere und 132 Mannschaften – handverlesen zusammengestellt, um den Ansprüchen im zackigen Auftreten und Linientreue zur Flottenpolitik zu genügen. Dass die Marineleitung für das Offizierskorps die Elite junger Seeoffiziere (keiner von ihnen war älter als 30 Jahre) abkommandierte, mag die Tatsache verdeutlichen, dass später fast alle in Admiralsränge aufstiegen. Das Unternehmen wurde also admiralstabsmäßig bis ins letzte Detail vorbereitet.

Wo die bis zu 22 Knoten für damalige Verhältnisse ziemlich schnellen, schlanken Boote anlegten, flatterten Fahnen und Girlanden im Wind, standen Krieger-, Turn-, Winzer- und Gesangsvereine Spalier und Honoratioren stramm, traten ganze Garnisonen und Studenten in Coleur an, spielten Militärkapellen auf, rollten Böllerschüsse

über den Strom, läuteten die Kirchenglocken, hatten Schulkinder und Belegschaften frei, wurden Tausende in Sonderzügen herbeigekarrt. Vor Ort übertraf man sich regelrecht im Hurrapatriotismus, feierte die „Blaujacken“, „diese stahlfesten Männer, die die brandende See zu Helden erzogen“ habe wie Helden siegreicher Seeschlachten und hielt markige Reden.

Die Besatzungen konnten sich vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Festessen und sonstigen Bewirtungen kaum retten. Allein auf der Fahrt bis Worms soll ihnen insgesamt 26 Mal das Saisongericht „Spargel mit Schinken“ serviert worden sein. Der sozialdemokratische „Vorwärts“, der erbittert gegen die Flottenvermehrung zu Felde zog, brachte gespieltes Mitleid für die Mannschaften auf, weil sie von „Sauferei zu Sauferei“ geschleppt würden und die ganze Fahrt für sie nur eine „Probe auf die Trunkfestigkeit“ sein würde. Konzerte, Besichtigungen, Opern- und Varieté-aufführungen, „fidele Kegelabende“, Empfänge, Umzüge, Kommerse und Festivitäten den Rhein hinauf und wieder hinunter: Überall hatten die Festkomitees veritable Besuchsprogramme ausgearbeitet, welche den „Torpedos“ keine Zeit zum Durchatmen ließ.

„Gelegenheit, Flottenbegeisterung vor aller Welt zeigen zu können“

War zunächst geplant, 13 Städte zwischen Emmerich und Koblenz anzulaufen, waren es am Ende insgesamt 39 direkt am Rhein liegende und acht weitere Orte, die besucht wurden. Denn spätestens, nachdem die Presse über die bevorstehende Rheinfahrt der Torpedobootsdivision berichtet hatte, erreichte das Reichsmarineamt in Berlin ein steter Strom von Schreiben und Telegrammen von Bürgermeistern, Honoratioren, Handelskammern und patriotischen Vereinen der Rheinanrainer. Sie alle baten in schwülstigem und devotem Ton,

die kleine Flotte möge auch ihrer Stadt die Aufwartung machen, um, so die „Rheinische Volksstimme“, „Gelegenheit zu haben, ihre Flottenbegeisterung vor aller Welt zeigen zu können.“ In Rees freilich war man spät dran. Erst am 29. Mai berief

Bürgermeister Johann Sahler (1855-1945) die Stadtverordneten zu einer Sitzung ein. Einziger Tagesordnungspunkt war sein Wunsch, die Torpedobootsdivision auf ihrer Talfahrt zurück nach Wilhelmshaven auch noch nach Rees einzuladen. Vier Wochen waren die Boote bereits auf dem Rhein unterwegs und besuchten an jenem Sonntag zum zweiten Mal Köln, nachdem die Boote wegen fallenden Rheinpegels in Karlsruhe umkehren und die Rückreise antreten mussten. Den Launen des Rheins war es zu auch zu verdanken, dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation empfundener Besuch erspart blieb. Das Sitzungsprotokoll weist aus: „Die Versammlung beschließt dementsprechend und beauftragt den Herrn Vorsitzenden mit der Finanzkommission die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen. Die erforderlichen Mittel werden bewilligt. Abgelesen, genehmigt und unterschrieben.“

Noch am selben Tag übermittelte Sahler die Einladung telegrafisch an das Reichsmarineamt in Berlin und bat darin um „geneigte Erteilung der Genehmigung“. Es sei der Stadtvertretung „eine hohe Ehre, Seiner Majestät I. Torpedobootsdivision in den Mauern der Stadt begrüßen und beherbergen zu dürfen“ und würde auch „den



Bürgermeister Johann Sahler entschloss sich erst sehr spät zu einer Einladung der Torpedobootsdivision



Franz Knippenberg, Inhaber einer „Buchdruckerei, Papier- und Schreibwarenhandlung“ sowie „Photographischen Anstalt“ in der Reeser Dellstraße Nr. 1 vertrieb eine Ansichtskarte mit diesem Foto, das sein Sohn Joseph am 2. Mai 1900 gemacht hatte.

Im Kölner Verlag Dumont-Schauberg erschien anlässlich der Rheinfahrt ein Heft mit 33 patriotischen Liedern, darunter auch etliche eigens für die Propaganda-Mission gedichtete

Wünschen der gesamten Bevölkerung der Stadt und des ausgedehnten Hinterlandes“ entsprechen, „welcher damit gleichzeitig Gelegenheit geboten wird, einen Teil der Flotte Seiner Majestät in näheren Augenschein zu nehmen.“

Am 8. Juni, so hatte Bürgermeister Sahler in Erfahrung gemacht, würde die kleine Flotte Rees erneut passieren. Doch als am Donnerstag, den 7. Juni 1900 um Punkt 17.22 Uhr das 2. Flottengesetz vom Reichstag beschlossen worden war, sah es fast so aus, als müssten die grenznahen Städte am Niederrhein auf den ersehnten Besuch der Torpedobootsflottille verzichten. Für die Torpedoinspektion in Kiel hatte die ihr direkt unterstellte Einheit spätestens jetzt ihren Zweck erfüllt. Sie ordnete an, das Programm abzukürzen und unverzüglich 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 bittere Enttäuschung hervorrufen würde.“ Vier Stunden später erging eine Weisung an die Torpedoinspektion, dass auch noch die Städte Wesel, Xanten, Rees und Emmerich angelaufen werden sollten. Am 14. Juni, dem Sonntag nach Fronleichnam, war es dann soweit. Nach Abfahrt



der Flottille gegen Mittag aus Wesel besuchten je drei Torpedoboote am Nachmittag Xanten und Rees, das Divisionsboot mit Kommandant Funke lief beide Orte an – zuerst Xanten, danach Rees. Eine „ungeheure Menschenmenge, groß und klein“, die „von nah und fern herbeigeeilt“ seien, versammelten sich zur Begrüßung, berichtet Chronist Wilhelm van der Ven. Die Stadt hatte ein Festessen für die Offiziere im oberen Saal des Rheinhotels „Sommer“ ausgerichtet, während die Mannschaften im großen Saal des Restaurants Disch bewirtet wurden. Natürlich fehlte auch ein Festumzug durch die Stadt genauso wenig wie die neugierige Inaugenscheinnahme der Torpedoboote durch die Bevölkerung. Denn wo die Boote anlegten und weisungsgemäß zum „Open ship“ einluden, strömten die Menschenmassen herbei und warteten geduldig, bis sie – bisweilen von der örtlichen Gendarmerie geregelt – solch ein Kriegsschiff inspizieren durften. In Rees waren es ganze Schulklassen in Begleitung ihrer Lehrer.

„Willkommen ihr Tapferen vom schwimmenden Heer“

Als Abschiedsgeschenk wurde den Mannschaften vor ihrer Abfahrt nach Emmerich eine Postkarte mit dem Foto von der Vorbeifahrt an Rees vier Wochen zuvor überreicht, die Offiziere erhielten Abzüge in edler Ausführung mit rückseitiger Widmung in Form eines Gedichtes. Das Foto hatte der erst 24-jährige Joseph Knippenberg (1876-1943) als „photographische Momentaufnahme“ mit seiner Kamera vom linken Rheinufer aus geschossen. Die Aufnahme erschien einige Tage später sogar in der erst im Vorjahr gegründeten illustrierten Zeitschrift „Die Woche“ und wurde von seinem Vater Franz als Postkarte vertrieben. Das patriotisch-pathetische Gedicht, ein „Willkommensgruß“, stammte aus der Feder des Lehrers Mölders aus Esserden und lautete wie folgt:

*„Willkommen ihr Boten des Kaisers vom Meer
Im gastlichen Rees an dem Rhein!
Willkommen ihr Tapferen vom schwimmenden
Heer,
erquickt euch an Freundschaft und Wein!
Der Gruß der Kanonen Euch eilte entgegen,
Willkommen! So tönt es auf Straßen und Stegen.*

*Ein Feiertag sei euch die rheinische Fahrt
In ernstestes Arbeit Geleis.
Wie unser Rondell als ein Riese bewahrt
Die Stadt bei dem Ansturm von Eis.
So wolltet ihr schirmen des Vaterlands Ehre,
Wenn feindliche Schiffe durchkreuzen die Meere.*

*Es kennet des Krieges Entsetzen die Stadt,
hier hauste manch feindliche Geschlecht.
Franzosen und Holländer saßen im Rat,
Der Reeser war elender Knecht.
Es raubten und stahlen mit frechem Gemüte,
Die Spanier der Kunst
und des Wohlstandes Blüte.*

*Wenn Freunde, die Seeflut durchfurchet ihr kühn,
Dann ruft in den Nordsturm hinein:
Von Liebe zum Reiche und Kaiser erglühn
Die Herzen der Männer am Rhein!
So lang solch ein Geist
durch die Rheinlande wehet,
Des Vaterlands Größe auf Felsengrund stehet!“*

Als die Division am 18. Juni Wilhelmshaven wieder erreichte, waren aus geplanten drei Wochen Fahrt schließlich sieben geworden. An diesem Montag hielt sich der Kaiser auf seiner Yacht Hohenzollern vor Helgoland auf, so dass Kommandant Felix Funke ihm persönlich Bericht erstatten konnte. Schon während der Rheinfahrt hatte seine Majestät Funke in Mainz den „Rothe Adler-Orden“ 4. Klasse verliehen. Funke hielt noch eine Ansprache an die Besatzungen und löste die



Torpedoboote in voller Fahrt auf dem Niederrhein: Links unten weht die preußische Dienstflagge für Binnengewässer, am Bug der S9 flattert die Reichskriegsflagge

Division dann mit einem letzten „Hurrah“ auf den Kaiser wieder auf. Der Wiesbadener Regierungspräsident Dr. Richard Wentzel (1850-1916) hatte dem Kaiser zufrieden berichtet: „Ganz besonders hat die Rheinfahrt Euer Majestät Torpedobootsflottille auf die allgemeine Stimmung in der erhabendsten Weise eingewirkt. Es kam überall zu begeisterten Kundgebungen patriotischer Gesinnung.“ Auch Kommandant Felix Funke war überzeugt davon, dass die Rheinländer „ihrem Kaiser den Dank für die Entsendung der Torpedobootsdivision dadurch zollen, dass sie fortan der Kaiserlichen Marine die wärmsten Sympathien entgegenbringen“, wie er in seinem Abschlussbericht schrieb.

Das Flottengesetz war zu diesem Zeitpunkt am 12. Juni längst verabschiedet worden – mit den erforderlichen Stimmen der Zentrumsabgeordneten, darunter auch die von Eduard Marcour (1848-1928) aus Kalkar (Abgeordneter des Wahlkreises Düsseldorf 8 - Kleve/Geldern) und Karl Fritzen (1844-1933) aus Kleve (Abgeordneter des Wahlkreises Düsseldorf 7 – Moers/Rees). Aus der Rheinprovinz stimmte nur ein einziger Zen-

trumsmann gegen die Flottenvorlage, nachdem die Partei lediglich einige kosmetische Korrekturen durchgesetzt hatte und auf deren Initiative hin zwei Jahre später die noch heute existierende „Sektsteuer“ zur Finanzierung der Dickschiffe als „Reichensteuer“ eingeführt wurde.

Noch am selben Tag, die Division weilte in Wesel, erhob Kaiser Wilhelm II. seinen Flottenbaumeister Tirpitz aus Dankbarkeit in den erblichen preußischen Adelsstand. Von Tirpitz stammt der Satz: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.“ Dazu sollte es nie kommen, seine Seekriegsdoktrin erwies sich im Ersten Weltkrieg als fataler Irrtum. Die Hochseeflotte verrostete im Hafen, am Ende versenkte sie sich selbst.

Literaturauswahl:

- *Deist, Wilhelm (1976): Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897-1914. Stuttgart.*
- *Diziol, Sebastian (2015): „Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes“ - Der Deutsche Flottenverein 1898 - 1934. Kiel.*
- *Ellerbrock, Bernd (2020): Flotten-Agitprop anno 1900. Schwarze Gesellen auf dem Rhein. Norderstedt.*
- *Kamberger, Klaus (1966): Flottenpropaganda unter Tirpitz. Öffentliche Meinung und Schlachtfloottenbau (1897-1900). Dissertation. Wien.*
- *Meyer, Jürg (1967): Die Propaganda der Deutschen Flottenbewegung. 1897-1900. Inauguraldissertation. Bern.*
- *Schulze-Wegener, Guntram (2007): Deutschland zur See. Illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute. Hamburg.*