

Karl May sichtet ein Geisterschiff

Vor 100 Jahren: Stapellauf von SMS EMDEN - Marinegeschichtliches einmal etwas anders aufbereitet.

Nein, nichts vom „Fliegenden Holländer“. Der arabische Name des im Wilden Westen als Old Shatterhand wirkenden Schreibtisch-Guttäters aus Sachsen? Nährt Kara Ben Nemsi nicht den Verdacht, Karl Mays Geisterschiff sei ganz einfach ein Dromedar gewesen, das einhöckrige Kamel und „Wüstenschiff“ des Orients? Falsch. Es geht auch nicht um die vielen Wasserfahrzeuge vom Kanu über Nilboot und Dschunke bis hin zu Clipper und Dampfer in Mays Geschichten. Daphne Du Mauriers patriotisches „Geleitschiff“? Ebenfalls nicht vergleichbar. Aus genretypisch waberndem Nordseenebel des Herbsts 1939 taucht da vermutlich HMS VICTORY samt Admiral Nelson auf, um das von einem deutschen U-Boot bedrängte britische Handelsschiff zur heimatlichen Insel zu eskortieren. Right or wrong.

Über Colombo strahlte Ende 1899 dagegen die Tropensonne Ceylons. Erst in diesem Jahr war der reich gewordene „Reiseschriftsteller“ Karl May tatsächlich zu einer Fahrt in den Orient aufgebrochen. Den Mythos hatte Kara Ben Nemsi damals längst schon durchkreuzt. Der Realitätsschock war daher unvermeidlich und entsprechend heftig. Reiste May planvoll oder wählte er die Ziele östlich von Ägypten spontan? Wir wissen es nicht, bedauert Karlheinz Eckardt 2004 in der Spurensuche *Mit Kara Ben Nemsi durch den Orient*. Die *Karl-May-Chronik* von Dieter Sudhoff und Hans-Dieter Steinmetz arbeitet in Band II, abgeschlossen 2005, auch die schließlich 16 Reisemonate auf.

Doch als Karl May der Ernüchterung so lange zu trotzen? Mittelmeer, Kairo, Pyramiden, Heiliges Land, nordostafrikanische, arabische Küste, Istanbul, ein Hin und Her bis ins damalige Niederländisch Ostindien? Das war auch eine Leistung. Relativiert freilich von einer für die Zeit enorm gut dotierten Reisekasse. 50 000 Mark garantierten überall Komfort. Vergleichszahlen: Am 16. Februar 1894 ereignete sich auf dem neuen Panzerschiff I. Klasse BRANDENBURG während einer Erprobungsfahrt mit voller Kraft der schwerste Unfall, den die Kaiserliche Marine, von Untergängen abgesehen, hinnehmen musste. Durch Bruch eines Ventils aus fehlerhaftem Material explodierte das Hauptdampfrohr der Steuerbordmaschine. 25 Mann der Besatzung, zwölf der Kaiserlichen Werft Kiel, sechs der Stettiner Bauwerft A.G. Vulcan, ein Mitglied der Schiffsprüfungskommission tot, sieben Verletzte. Die öffentliche Teilnahme war groß. Prinzess Heinrich v. Preußen regte eine Sammlung zugunsten der Hinterbliebenen an. Sie erbrachte 200 000 Mark. 1874 lief bei Samuda Brothers in

Poplar bei London die Panzerfregatte DEUTSCHLAND vom Stapel. Mehrfach modernisiert, verließ sie 1900 als Großer Kreuzer das Ostasiatische Geschwader. 1904 Kieler Hafenschiff, zu Jahresende umbenannt in JUPITER, der Name DEUTSCHLAND wurde für ein neues Linienschiff gebraucht. Ab 1907 Ziel- und Versuchsschiff, 1908 meistbietend auf Abbruch verkauft für 120 000 Mark. Am 1. Januar 1900 verwandelte sich der 1864 eingeführte Unterleutnant zur See in den Leutnant z. S., der bisherige Leutnant in den Oberleutnant z. S. Der Jetzt-Leutnant bezog laut „Köhler“ für 1903 mit den höchstmöglichen Zulagen 1620 Mark. Im Jahr natürlich. Ein Admiral kam so auf 33 144 Mark.

Die billigste Passage von Hamburg nach Deutsch-Südwest kostete auf einem Woermann-Schiff damals 305 Mark. Reisen II. Klasse nach Japan oder Kiautschou boten Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie für etwa 1000 Mark an. Gipfel deutschen Luxurierens, I. Klasse plus, waren die Hochpreis-Doppelkabinen auf den Schnelldampfern nach New York. Da konnten mehr als drei Tausender fällig werden. Mit 3000 Mark an die Marinestiftung „Frauengabe“ dankte die Hamburg-Bremer Afrika-Linie für das Abbringen ihres aufgelaufenen Dampfer IRMGARD durch den Kleinen Ungeschützten Kreuzer SEEADLER im November 1911.

Auch Mays Orientfahrt mit standesgemäßem arabischem Diener verlief größtenteils zu Wasser. Dampf- statt Wüstenschiff. Der Großherr in Stambul las Pariser Illustrierten? Neuzeitlich rascher Presseverkehr bereicherte auch die Reiselektüre des Sachsen. Erich Loest, ein anderer seines Stamms, 1980 in *Swallow, mein wackerer Mustang*, der freien Romanbiografie: *Am Abend bringt der Geschäftsführer Zeitungen aus Deutschland. Das Linienschiff „Kaiser Wilhelm der Große“ ... geht der Fertigstellung entgegen.* Habe Karl May im Hotel in Jerusalem gelesen. Warum nicht? Der 11 654-t-Neubau der Klasse KAISER FRIEDRICH III. war am 1. Juni 1899 bei der Germaniawerft Kiel vom Stapel gelaufen. Schwere Artillerie vier neue Langrohr-Geschütze 24 cm, 18 mittlere Geschütze 15 cm, zwölfmal 8,8 cm, zwölf Maschinenkanonen 3,7 cm, sechs Torpedorohre 45 cm. Solider Stahl, weder Ente noch Geisterschiff.

Von Aden aus am 29. September wieder einmal in See, Dampfer BAYERN des Norddeutschen Lloyd. *Ab nach Colombo*, notierte May ins Reisetagebuch. Unterwegs kein Landgang in Bombay, Quarantäne. Am 6. Oktober 1899 *Früh 1 Uhr: Colombo an.* Auch Ceylon war von der Dichterseele schon lange zuvor okkupiert worden. Unterkunft bezog May jetzt erstmals wirklich im „Grand Oriental Hotel“. Dort, so wenigstens Loest, ein trivialer Aufruhr des fast 58 Jahre alten, vom fremden Klima gebeutelten Dichterkörpers. Heute redet man nicht nur in Mittelamerika von

„Montezumas Rache“.

Mays Fantasie arbeitete dennoch gewohnt üppig. Aus dem Zimmer im zweiten Stock, mit Blick auf den Hinterhof, raunte es postalisch von einer Wunde am Oberschenkel, die Kara Ben Nemsi bereits im eritreischen Massaua erhalten habe, von Menschenjägern, eiserner Gesundheit, weiten Ritten, Übernachtungen im Freien und so weiter. Den Hotelbelegen nach nahm der Held aber an allen Mahlzeiten teil. Am 12. Oktober der Knüller: *„Es handelt sich um die Entdeckung eines reichen ausgedehnten Goldfeldes, vielleicht eines orientalischen Klondyke. Zwölf Reitstunden lang kann der Kenner das goldhaltige Gestein zutage treten sehen. ...aber dieser Fund lässt mich sehr kalt; ich brauche ihn nicht, denn ich habe mehr als genug, um nicht darben zu müssen. Ich kann dieses Geheimniß mit in das Grab nehmen... Ja, wenn die Gegend in der Nähe einer deutschen Kolonie oder Ansiedlung läge, dann würde ich vielleicht nicht schweigen; aber Fremden - -? Nein!“* Dumm, dass sich auf Ceylon längst der britische Leu sonnte. Dümmer, wie sehr Protz und Leichtsinn dem „Kaltgelassenen“ die pralle Reisekasse leerten. Er machte es daher wie der Seemann bei steigendem Wasser im Schiff: Er pumpte. 15. Oktober: 6000 Mark Vorschuß für zwei erst noch zu schreibende Bücher, lieber Verleger Fehsenfeld. Aber diskret bitte, damit Frau May nichts merkt!

Großes Leben haben wollen, Ernst Blochs Diagnose, aber frustriert und fern der Heimat. Dem Romanbiografen nach obendrein in peinliche Nähe zum intimsten Ort des Quartiers gebannt. Wahrschau, es kommt! Loest: *Deutschland liegt hinter sieben Meeren. Auf der Reede ankert ein deutscher Kreuzer und bunkert Kohle, es ist die „Emden“ auf der Fahrt nach Tsingtau.*



[SMS EMDEN mit Tropenanstrich AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Blau Meer und Himmel. Weiß der Überwasserrumpf des Auslandskreuzers, schmaler dunkler Trennstreifen, rotes Unterwasserschiff. Prähme längsseits, Kohlenstaub wölkt über ockergelben Aufbauten, drei Schornsteinen, zwei Masten. Zeitbild deutscher Seegeltung im Exotischen, unterlegt mit dem Flaggenlied – die Flüche der

schwitzenden, geschwärzten Seeleute und Trimmer außen vor gelassen.

„EMDEN, Tsingtau? 1980 auf dem Markt? Imperialismuskritik, olle Kamellen!“ winken die einen ab. Andere äußern Mitleid: Karl May 1899? Oller Prahlhans wie immer, zugleich aber ein Drang nach neuem, idealerem Schreiben. Zunehmend Flecken auf dem Nimbus und die Ehe zerrüttet. Vom Aufruhr im Gedärm nicht zu reden, Hotelrestaurant muss nicht Appetit heißen! Alles nur Fata Morgana demnach, Märchen aus Tausendundeiner Nacht? May in Eckardts Worten wie beim „neuen Klondyke“ *einer nicht kontrollierbaren Vision, einer Art von Zwangsvorstellung erlegen?*

Mitnichten. Eine EMDEN, die er nach Loest anno 1899 vor Colombo kohlen sah, muss ein echtes Geisterschiff gewesen sein! Natürlich keins der gängigen Sorte, die erst nach dem Verlust ihr Unwesen treibt, mit untoter Crew herumspuken und wohlgeformte, leichtbekleidete Miminnen schrecken muss. Eines Fabulierers von Mays Format absolut unwürdig. So weht durch die Tropenluft unversehens der Eishauch des sogenannten „Philadelphia-Experiments“! Genau wie die Geisterschiffe in manch sogenannter „Seekriegs-Dokumentation“, die durch falsche Zeiten, durch den falschen Weltkrieg rauschen, hatte SMS EMDEN mit ihrem Auftauchen vor Colombo im Jahr 1899 nämlich einen weiten Sprung durch Kalender und Raum getan! In der Realität legte die Kaiserliche Werft Danzig den Kiel von „Ersatz PFEIL“ am 1. November 1906. Stapellauf für Seiner Majestät Schiff EMDEN war der 26. Mai 1908. Der 118,3 m lange, bis 13,5 m breite und bis 5,5 m tiefgehende Neubau war voll ausgerüstet 4268 t schwer. Hauptartillerie zehn Geschütze 10,5 cm C/97, zu zweit links und rechts auf dem Vorschiff, mittschiffs, auf dem Achterschiff sowie, dazwischen, auf den zweimal zwei abdeckbaren „Schwalbennestern“ der Bordwand. Stirnseite Schutzschilder 50 mm, Munitionsvorrat pro Rohr 150 Granatpatronen. Acht neue Torpedobootsabwehrkanonen 5,2 cm, je zwei hinter Pforten an Bug und Heck, zwischen Brücke und erstem Schornstein sowie auf Plattformen über den Mittschiffs-Geschützen. Zwei Unterwassertorpedorohre 45 cm, vier Maschinengewehre rundeten die Bewaffnung ab. Das Panzerdeck war 20 mm stark, die Böschung 50 mm. Zwölf 16-atü-Marinekessel und zwei bewährte Dreizylinder-Expansionsdampfmaschinen statt neuer Dampfturbinen wie auf dem Schwesterschiff DRESDEN erbrachten 16 350 PS und 24 Knoten. Die Regulärbesatzung zählte 361 Mann. Eine Namensvorgängerin gab es in der Kaiserlichen Marine nicht.

Der neue Kleine Kreuzer verließ am 12. April 1910 Kiel. EMDEN war dem Ostasiatischen Kreuzergeschwader zugeteilt worden. Sie nahm jedoch nicht Suez-Kanal und Ost-Route. Als Vertreterinnen des Deutschen Reichs bei der

Hundertjahrfeier der argentinischen Unabhängigkeit lagen der Kleine Kreuzer BREMEN von der Ostamerikanischen Station und EMDEN vom 17. bis 30. Mai 1910 erst einmal vor Buenos Aires. Dann ging es durch die Magellan-Straße um Südamerika. BREMEN lief nach Peru weiter, EMDEN zunächst nach Valparaiso. Weil die dort verfügbare Kohle zu schlecht war, suchte sie den chilenischen Kriegshafen Talcahuano auf. EMDEN verließ ihn am 24. Juni mit ihren 790 t Bunkerfüllmenge und einer improvisierten Zuladung. Abstriche an Lebensbedingungen und Gefechtsbereitschaft steigerten den Vorrat so auf 1080 t. In einem Törn, von überraschend schlechtem Wetter noch zu Ausweichkursen gezwungen, lief sie mit möglichst ökonomischer Dampfausnutzung bis nach Papeete auf Tahiti. Als die beiden Schrauben am 12. Juli stoppten, waren noch 190 t Kohle an Bord. 4400 Seemeilen bei 11 bis 12 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit ohne zwischenzeitliche Kesselreinigung, das hatte zuvor noch kein Kriegsschiff dieser Art geschafft. Kaiser Wilhelm II. gratulierte telegrafisch.



[27.01.1914, vor Schanghai, Kaisers Geburtstag AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Seit Frühjahr 1913 war Korvetten-, ein Jahr später Fregattenkapitän Karl v. Müller Kommandant. Der Weltkrieg führte den eleganten früheren „Schwan des Ostens“ bei seinem überaus erfolgreichen Einsatz als grauer Handelsstörer Ende September 1914 auch in Ceylons Gewässer. Dann der 9. November, das Gefecht mit dem TOWN/CHATHAM-Kreuzer HMAS SYDNEY bei den Cocos-Keeling-Inseln. Achtmal 15,2 cm und größere Schußweite gegen zehnmal 10,5 cm. Das Schicksal des zuvor ausgeschifften Landungszugs hätte der schon 1912 verstorbene May dramatischer nicht erfinden können.

SMS EMDEN war zur Legende und Namensgeberin für künftige deutsche Kriegsschiffe geworden; derzeit für Fregatte F 210, Klasse 122, 4. Fregattengeschwader, Wilhelmshaven. Einmalig das von der Kaiserlichen über die Reichs- und Kriegsmarine bis zur Deutschen Marine tradierte Eiserne Kreuz am Bug: *...als Erinnerung an den Ruhm der alten Emden. gez. Wilhelm I. R.*, im Telegramm an den Magistrat der

Patenstadt. Die Republik gab den Überlebenden die Möglichkeit, für sich und ihre Nachkommen den Familien- mit dem Schiffsnamen zu ergänzen. Der damalige australische Gegner ehrt den Kleinen Kreuzer bis heute in Sydney, Canberra und auf den Cocos-Keeling-Inseln mit den denkmalgeschützten Wrackresten.

Die Zahl der Publikationen zu EMDEN ist Legion. „Dichterische Freiheit“ auch eines Romanbiografen? Blutige Realität des 9. Novembers 1914 waren über 130 Gefallene, ein halbes Hundert Schwerverletzte.

EMDEN kann May also nicht gesehen haben. Doch in einer allgemein genutzten Kohlenstation auf der Fernost-Route war ein deutsches Kriegsschiff anno 1899 nichts Besonderes. Die britischen „Vettern“, aber auch anderer Herren Häfen verdienten gut an Brennstoffkauf und Werftnutzung durch die Kaiserliche Marine. Die errichtete in der Kiautschou-Bucht der chinesischen Provinz Südschantung, in Tsingtau, gerade erst ihren einzigen Übersee-Stützpunkt. Ort und Umland waren 1897 nach dem Mord an zwei deutschen Missionaren besetzt und 1898 für 99 Jahre gepachtet worden. Die anderen Schutzgebiete des Deutschen Reichs unterstanden dem Kolonialamt, Kiautschou aber dem Reichsmarineamt. Entsprechend zielstrebig war der Ausbau, bis hin zum 16 000-t-Dock. In Garnison lagen das III. Seebataillon und das Marine-Artillerie-Detachement, dann die MA-Abteilung Kiautschou. Trotzdem entstand keine „Marine-Festung“, sondern vor allem ein handels- und kulturpolitischer Außenposten. Wen könnte May im Oktober 1899 vor Colombo also gesichtet haben? Der Abgleich in *Die deutschen Kriegsschiffe* liefert als einzige Kandidatin SMS HANSA. Der II.-Klasse-, jetzt Große Kreuzer des ab 1896 gebauten Typs VICTORIA LOUISE hatte erst am 20. April in Dienst gestellt. Noch vor Abschluß der Erprobung wurde er nach Ostasien in Marsch gesetzt. Die Hast war Folge der lange ignorierten, trotz sorgfältiger Materialpflege unaufhaltsamen Überalterung des Schiffsparks. Verdrängt hatte das nicht zuletzt ein Reichstag, der vor wie nach den Flottengesetzen von 1898 und 1900 in Marinesachen gerne auch einmal knauserte. Vergleiche hinken immer. Doch gewisse Ähnlichkeiten wären schon auszumachen, dächte man im Zusammenhang mit heutigen Einsätzen etwa an Fregatten auf Verschleißkurs, an bejahrte Schnellboote und zu wenige neue Korvetten.

Beispiele für die damalige Situation:

Für die Königlich Preußische Marine war es notwendig, sich große Fahrzeuge auch durch die Übernahme von geplatzten Fremdaufträgen und sogenannten „Spekulationsbauten“ ausländischer Werften zu beschaffen. Die Vorgeschichte der beiden 1864 bei L'Armand Frères in Bordeaux zu Wasser gegangenen 2250-t-

Vollschiffe mit Dampfmaschine klingt reichlich bizarr. Wahrscheinlich hatten die Konföderierten Staaten von Amerika die Glatdeckskorvetten bestellt. Nach Einspruch der Union vergeblicher Tarnversuch als Aufträge des Shogunats, das gerade seine letzten innerjapanischen Kämpfe ausfocht. Französisches Lieferverbot, von Preußen erworben, Namen AUGUSTA und VICTORIA.

Die gleichaltrigen 1560-t-Rammschiffe CHEOPS und SPHINX hätten als Auftrag des Khediven von Ägypten durch- und an die CSA gehen sollen. Von Dänemark nach einer Erprobung umgehend wieder an L'Armand Frères retourniert, schaffte SPHINX das zuletzt auch, fuhr als STONEWALL JACKSON. Da sich die nur 9,5 Knoten Höchstfahrt statt der vereinbarten 12 in einem Rabatt von 100 000 Francs niederschlugen, konnte CHEOPS preußisch werden. Ab Ende 1865 hieß sie PRINZ ADALBERT. Inoffiziell, den Beinamen hatte der Taufpate und preußische Admiral gleich mitgestiftet, war sie als *der lahme Vetter* berüchtigt.

Derart schludrig zusammengebaut, ständig leck und entsprechend kurzlebig waren die beiden Glatdeckskorvetten nicht. Ein Manko auf längeren Einsätzen stellten allerdings die zu niedrig und gering bemessenen Mannschaftsräume dar. Deswegen jetzt als Transporter eingesetzt, ging AUGUSTA im Juni 1885 verloren. Der auf Dauer ungesunden Enge wegen eignete sich die Schwester auch nicht als Schiffsjungenschulschiff. Sie diente noch einige Male im Fischereischutz. Als am 9. August 1890 der deutsch-britischen Inseltausch Sansibar und Pemba gegen Helgoland seine feierliche Übergabezeremonie hatte, lag VICTORIA mit vor der Hochseeinsel in der Deutschen Bucht. Kein Jahr später Streichung aus der Liste der Kriegsschiffe, 1892 Verkauf zum Abwracken.

Im nächsten Fall war der ursprüngliche Auftraggeber in der Tat die Hohe Pforte. Innertürkische Wirren und ein klammes Staatssäckel führten aber dazu, dass der marinebegeisterte Sultan Abd ul Aziz die vereinbarten Bauraten nicht zahlen konnte. Die britische Admiralität nahm ihr Recht auf das erste Verkaufsangebot der Londoner Thames Ironworks&Shipbuilding Company in Blackwall nicht wahr. Auch hier griff Preußen zu. 25. April 1868, Stapellauf der Batterieschiff-Panzerfregatte KÖNIG WILHELM. Dampfmaschine und Vollschiff-Rigg von 2000 Quadratmetern Segelfläche, Schiff I. Ranges, ab 1884 Panzerschiff, 1893 dito II. Ranges, 1897 Kreuzer I. Klasse. Am 31. Mai 1878 vor Folkestone Kollision mit GROSSER KURFÜRST. Die noch keinen Monat eingereichte Panzerfregatte II. Ranges sank, 269 Mann starben. Die Reparatur der schweren Schäden sowie Veränderungen einschließlich Ersatz der Originalpanzerung aus Schmiede- durch eine deutsche aus Walzeisen dauerten bis 1882. 1886 Einbau von fünf Überwasser-„Lancierrohren“ für Torpedos vom Durchmesser 35 cm. 1896 Abschluß eines weiteren Umbaus mit vollständiger

Enttakelung. Statt des bisherigen Kreuzmasts nun ein kleiner Signalmast, die beiden anderen Masten erhielten Gefechtsmarsen. Alle Holzdecks wurden durch dünneres, aber viel stabileres Stahlblech ersetzt. Zusammen mit anderen zeitgemäßen Entholzungen vergrößerte das auch den Nettoraum und gestattete es, mehr Kohle zu bunkern. Statt ursprünglich über 10 700 t voll ausgerüstet jetzt 9600 t, die Maschine lieferte immer noch 14 Knoten. Schon seit den 1882 beendeten Maßnahmen 22 Geschütze 24 cm in den Breitseiten, ein Heckgeschütz 15 cm. Sogenannte Ringkanonen, nach der älteren Stabilisierungsart vor dem neuen „künstlich aufgebauten Rohr“, das in der Verstärkungs- und Mantelbauweise von Krupp am besten gelang. Nun zusätzlich noch 18 moderne Schiffs- oder Schnell-Ladekanonen 8,8 cm und acht Maschinengewehre.

1897 machte Kreuzer I. Klasse KÖNIG WILHELM bei der riesigen Flottenparade zu Queen Victorias 60. Thronjubiläum die deutschen Honneurs. Gerade teuer modernisiert für rund 630 000 Mark, den Preis eines großen Torpedoboots? An Bord der Kaiserbruder Konteradmiral Heinrich v. Preußen? Eines der ältesten Schiffe der Kaiserlichen Marine konnte trotzdem kaum Anerkennung ernten. Doch die allgemeine Verwunderung hatte Kaiser Wilhelm II. beabsichtigt. Denn drastischer als mit dem provozierten Ansehensverlust war Reichstag, Presse und deutscher Öffentlichkeit die zum Teil miserable Lage der Flotte nicht vorzuführen.

Seit Ende 1897 blieb KÖNIG WILHELM inaktiv, erwogene Einsätze in Ostasien und Westindien erledigten sich. 1899 Einordnung als Großer Kreuzer. 1904 Hafenschiff in Wilhelmshaven, ab 1907 aber Neuverwendung vor Mültenort, dann Mürwick als stationäre Schule für Schiffsjungen. 1914 kurz Mannschaftsdepot in Brunsbüttel, im Anschluß erneut Schulschiff. Erst 1921 verkauft und abgewrackt. Noch zäher sein, bis 1920 periodisch als Aviso, Yacht, Büroschiff, Schulschiff und Tender bereitstehen, musste nur die 1857 bei Normand in Le Havre gewasserte kleine GRILLE.

Die Kapriole sei erlaubt: Theodor Fontane erwähnt im Abschnitt „Havelland“ seiner *Wanderungen durch die Mark Brandenburg* eine sehr andere KÖNIG WILHELM. Ein Namensmonopol gab es schließlich nicht. Der Raddampfer war Nachfolger der sieben Jahre zuvor in Dienst genommenen MARIE LUISE. Im Schlepp noch einen großen Havelkahn, brachte er seit 1860 in der Saison täglich das berühmte Obst von Werder nach Berlin.

Zur Stärkung der heimischen Industrie wie zur adäquaten baulichen Umsetzung eigener Vorstellungen sollten im neuen Deutschen Reich eigentlich alle künftigen Kriegsschiffe der jetzt Kaiserlichen Marine auf deutschen Werften entstehen. Frankreich fiel als Bezugsquelle seit 70/71 ohnehin aus, doch ein Doppelauftrag an Samuda Brothers war nicht mehr rückgängig zu machen. Auf diese Weise kamen zwei

weitere Einheiten britischer Herkunft in den Bestand, und das gleichfalls für Jahrzehnte. Auch die beiden 1874 abgelassenen Kasematt-Panzerfregatten KAISER und DEUTSCHLAND, Benennungen wie KÖNIG WILHELM, gaben erst beim 1894 beziehungsweise 1897 beendeten Umbau zum Kreuzer I. Klasse ihre zuvor bereits reduzierte Vollschiff-Takelage ganz ab. Vor- und Großmast wurden zu Gefechtsmasten, der Kreuzmast entfiel ersatzlos. Das neu eingezogene Panzerdeck war 50 mm stark. Größe zuletzt um 8700 t, Höchstfahrt 14 Knoten. Mehr gab die alte Maschine trotz neuer Kessel nicht her. Zwischenzeitlich schon Einbau von fünf Torpedorohren 35 cm und Ersatz der Kasematt-Erstausrüstung mit Massivrohr durch acht Ringkanonen 26 cm. Der erste „Köhler“ für 1901 nennt neben der schweren Artillerie und einem Ringkanon 15 cm als Heckgeschütz für KAISER nun auch sechs 10,5-cm- und neun 8,8-cm-Schiffskanonen, für DEUTSCHLAND siebenmal 10,5 cm und achtmal 8,8 cm.

1895 ging KAISER mit PRINZESS WILHELM nach Ostasien, wurde an Stelle von IRENE Divisionsflaggschiff. Das erste Ostasiatische Kreuzergeschwader war aus Mangel an tauglichen Einheiten 1893 aufgelöst worden. Doch schon im Folgejahr, chinesisch-japanischer Krieg, musste rasch wieder eine Division zusammengekratzt werden. Am 23. November 1897, kurz nach der von ihren Einheiten unter Konteradmiral v. Diederichs getragenen Besetzung des Kiautschou-Gebiets am 14., erfolgte die Wiederaufstellung des Geschwaders. Sein erster Chef wurde der zum Vizeadmiral beförderte v. Diederichs, KAISER war Geschwaderflaggschiff und das der jetzigen I. Division in einem. Die gleichzeitig neu gebildete II. Division erhielt Konteradmiral Prinz Heinrich v. Preußen. Am 14. Dezember setzte er seine Flagge auf der am 2. wieder in Dienst gestellten DEUTSCHLAND. Aus dem Mittelmeer lief KAISERIN AUGUSTA schon voraus. Zur Besetzung von DEUTSCHLAND und GEFION, der dritten Einheit, musste die II. Division des „Manövergeschwaders“ stillgelegt werden. Nicht nur das Material, auch das Personal war knapp.

Reibungslos verlief die Anreise aus der Heimat nicht. Um rascher voran zu kommen, sollte sich die GEFION im Mittelmeer vorspannen! Das riss dem Umbau-Kreuzer I. Klasse aber die Poller aus dem Deck, also ließ man es. Erster Maschinenschaden im Roten Meer. DEUTSCHLAND stand schließlich schon vor der Überalterung im Ruf, die Einheit mit den meisten Havarien dieser Art zu sein. Schlampige Organisation der Kohleversorgung kostete weitere Zeit. Als die Maschine im Indischen Ozean gleich wiederholt versagte, musste GEFION doch noch Schlepperhilfe geben. In Colombo baten zwei russische Linienschiffe um die Ehre, den Weg nach Ostasien gemeinsam zurückzulegen. Der Prinz-Admiral stimmte zu, und mit viel Glück wurde aus Höflichkeit keine Blamage. In Hongkong verholte DEUTSCHLAND erst einmal ins Dock.

Erst im Mai 1898 war das neue Kreuzergeschwader komplett.

...and this means war, wütete ein offenbar wenig beeindruckter, dafür frisch beförderter US-Konteradmiral am 10. Juli 1898 im „Manila-Konflikt“, während des Kriegs der USA gegen Spanien. Schließlich hatten Kommodore Deweys Kreuzer am 1. Mai vor Cavite glorios ein ganzes spanisches Geschwader reifen Alters vernichtet! Rache für die MAINE, und es durfte ruhig noch ein bißchen mehr dabei herausspringen für das Sternenbanner! Die Philippinen beispielsweise. Blockierte der Sieger jetzt nicht den Hafen der Hauptstadt? War nicht gerade erst Spaniens Hauptflotte vor Kuba zerschlagen worden?

Doch ungeniert trieb sich jetzt hier vor Manila fast das ganze deutsche Ostasiengeschwader herum! KAISER, den langsamen alten Kasten, hatten sie in Nagasaki noch einmal grundüberholt. Das Gerücht ging, jetzt seien auch noch DEUTSCHLAND und der Rest unterwegs. Wie alle außer ihm diesem Kaiserbruder schön getan hatten, im Frühjahr, in Hongkong, wo dessen genauso müder Pott wieder zurechtgebosselt werden musste! Die beiden „größten Nummern“ der Deutschen waren wirklich nur aufpoliertes Alteisen. Kein Vergleich mit dem eigenen Flaggschiff USS OLYMPIA, mit RALEIGH und den anderen bis zum Zollkreuzer MAC CULLOCK! Aber nein, sie wollten nicht so wie Konteradmiral Dewey und die USA, those damned german cruisers!

Die vielschichtige Episode soll hier nicht weiter behandelt werden. Klar ist, die erfolgreiche Durchsetzung der international üblichen Regeln für eine Seeblockade war keineswegs potenzieller deutscher Kampfkraft geschuldet. Neben der besonnenen Hartnäckigkeit des deutschen Geschwaderchefs wog viel schwerer, dass die Vertreter der anderen Seemächte seine korrekte Sichtweise im eigenen Interesse unterstützten. Großer Kreuzer KAISER kam 1899, sechs Monate vor der Schwester, aus Fernost zurück. 1904 Hafenschiff in Kiel, 1905 neuer Name URANUS, der bisherige war jetzt unpassend. Statt wie geplant Aufbrauch als Ziel für Schießversuche, Umbau des Rumpfs zur Kasernenhulk. Liegeplatz ab Mai 1907 vor Mönkeberg, ab Jahresende bis 1918 vor Flensburg.

Vier Jahre nach dem Schwesterschiff ALEXANDRINE 1899 ebenfalls aus Ostasien abgezogen Kreuzerkorvette ARCONA, 2660 t, Stapellauf 1885. Kreuzer III. Klasse, jetzt Kleiner, nach wie vor aber Bark mit Dampfmaschine für ebenfalls nur 14 Knoten. Bewaffnung zehn 15-cm-Ringkanonen, vier Schiffskanonen 10,5 cm, sechs Revolverkanonen 3,7 cm. Als die Royal Navy 1889 ihre HMS RALEIGH zum Kreuzer umklassifizierte, war sie bereits Britanniens letzte Fregatte mit Mischantrieb. Die letzte der Kaiserlichen Marine, der Einzelbau CHARLOTTE, lief nach den beiden letzten Segel&Dampf-Korvetten ebenfalls erst 1885 vom Stapel.

IRENE und PRINZESS WILHELM, fortschrittlich konzipierte Kreuzerkorvetten und 1887 vom Stapel gelassen, besaßen als erste deutsche „Flottenkreuzer“ ein Panzerdeck. Die 1887 und 1888 sowie ab 1890 zu Wasser gekommenen, zwei und sechs Ungeschützten Kreuzer IV. Klasse ohne Panzer der Typen SCHWALBE und BUSSARD waren ungleich weniger kriegstauglich. Sie sollten in erster Linie als kostengünstige Übersee-Stationäre „Flagge zeigen“. SCHWALBE und SPERBER liefen bei 8 Knoten Fahrt an 5000 Seemeilen weit. Vorausgesetzt natürlich, dass Wind, See und sonstige Umstände keine höheren Umdrehungen und damit einen höheren Kohleverbrauch erforderten, um die Fahrt zu halten beziehungsweise zu steigern. Bei 9 Knoten machten fünf der sechs BUSSARD-Kreuzer um 3000, GEIER, als letzte 1893 auf den Stapel gelegt und etwa 50 t größer, 3600 Seemeilen.

Auch deswegen, weil es mit der Zuverlässigkeit des Dampfantriebs anfänglich haperte, war eine Zusatzausrüstung mit Segeln bei den bis 1885 gebauten Kreuzerkorvetten und -fregatten, bei den frühen Panzerfahrzeugen noch nicht gänzlich antiquiert gewesen. Bei Fischdampfern und anderen Ziviltypen geringerer Größe, auch bei kleinen Kriegsfahrzeugen war sie immer noch üblich. Zur Steigerung der Seedauer erhielten jedoch auch die beiden neuen deutschen Kreuzer-Serien eine Zusatztakelung als Schonerbark. Die BUSSARD-Reihe bis auf CONDOR wurde später zum Zweimast-Toppsgelschoner umgerüstet.

Ältere französische Kreuzer wie TAGE oder AMIRAL CÉCILLE führten ebenfalls noch ein Rigg? Doch was war mit Neubauten wie DUPUY DE LÔME oder D'ENTRECASTEAUX? Die Bürgerkriegs-KEARSAGE der US Navy hatte bis 1894 durchgehalten? USS COLUMBIA hielt im Juli 1895 eine Woche lang 18 Knoten durch, gewann eine Wettfahrt gegen den Hamburg-Amerika-Liner AUGUSTA VICTORIA. Sehr rege die Russen mit ihren drei Flotten in Ostsee, Schwarzem Meer und Fernost, neuerdings auch die Japaner. Etwas unschlüssig, wie es weitergehen sollte, war sie.

DREADNOUGHT&INVICIBLE-Fisher sollte erst 1902 Zweiter Seelord der Admiralität werden. Doch etwa 330 Einheiten, darunter nicht weniger als 50 Linienschiffe. Weltweit allen voran in den neunziger Jahren die 15 000 t große MAJESTIC-Klasse mit vier modernen 30,5-cm-Kanonen in zwei Doppeltürmen und zwölf 15,2-cm-Geschützen. 92 000 Mann, alles zwölf Jahre oder länger dienende Freiwillige: In Größe wie globaler Verteilung blieb die Royal Navy das Maß der Dinge.

Das deutsche Marinepersonal, im Sommer 1902 knapp 34 250 Aktive, setzte sich aus Längerdienern und Wehrpflichtleistenden zusammen. Bei Auswahl und Ausbildung garantierten sehr hohe Maßstäbe für Qualität. Kehrseite war allerdings die permanent nur knappe Bedarfsdeckung: Die am 10. Juli 1909 in Dienst gestellte EMDEN ging nach den ersten Probefahrten ab 5. September mit der Hochseeflotte ins Manöver,

war dabei zeitweise Begleitschiff der Kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN. Mit dem September war das Probefahrtverhältnis beendet, der Kleine Kreuzer voll einsatzklar. Doch EMDEN stellte zunächst wieder außer Dienst, die bisherige Crew kam zu anderer Verwendung. Nicht ungewöhnlich war auch, dass kleinere Schwierigkeiten bei der Übersee-Ausrüstung einschließlich des Tropenanstrichs, aber auch bei der Bemannung die Wiederindienstnahme des neuen Kreuzers etwas verzögerten. Sie erfolgte schließlich am 1. April 1910. Anders, besser, sah es in der Personalfrage weder vorher, noch nachher aus. Ab Sommer 1914 erst recht nicht.

Als fertiggestellt unter Einschluß des Gültigkeitsjahrs meldete die *Liste der Deutschen Kriegsschiffe* im „Köhler“ für 1901: 14 Linienschiffe, nämlich die fünf Einheiten der Klasse KAISER FRIEDRICH III., zwei mit Bauabschluß 1901, die Klasse KURFÜRST/BRANDENBURG, aber auch noch fünf alte Ex-Panzerkorvetten. Die ab 1878 zugelaufene SACHSEN-Klasse war 1896 bis 1899 umgebaut worden, OLDENBURG hatte 1886 den Dienst aufgenommen. 40 Kreuzer inklusive der vielen jetzt gleichfalls nur so benannten. 117 Torpedoboote ebenso unterschiedlichen Alters und Gefechtswerts. Neben Torpedobooten standen fünf Linienschiffe, die eng an die Vorgängerreihe angelehnte WITTELSBACH-Klasse, aber nur zwei Große Kreuzer und einige weitere Kleine der neuen GAZELLE-Klasse vor der Indienststellung in den unmittelbaren Folgejahren.

Weiter acht ab 1890 eingereichte Küstenpanzerschiffe. Nach und nach Verlängerung der Rümpfe, um die in vieler Hinsicht begrenzten Möglichkeiten nur bedingt hochseetauglicher Entwürfe wenigstens voll auszunutzen. 13 ebenfalls nur küstentaugliche Panzerkanonenboote, ab 1876 abgeliefert, keine großen Würfe, schon aus Personalnot meist außer Dienst. Eine Handvoll ungepanzerte und umso mehr beschäftigte Allround-Kanonenboote. Um die 30 Versuchs-, Depot-, Vermessungs- und Hafenschiffe, Tender und Schulschiffe aller Art, mit zum Teil gestutzter Takelage eine sinnvolle Altersverwendung für Mischantriebs-Einheiten. Als Tender dabei auch ULAN von 1876, früher Torpedodampfer Nr. IV mit Ramm-Sprengladung an der Bugspier. Noch neun Jahre älter Transport-, dann Streuminenschiff, jetzt Minenschulschiff RHEIN. Acht Wachtboote, fünf Segel- und Stationsyachten, der Transportdampfer EIDER. An 20 Werft-, Schlepp- und Pumpendampfer, Lotsenfahrzeuge und Tonnenleger. Die 1893 in Dienst genommene Kaiserliche Yacht HOHENZOLLERN. Ihre Vorgängerin von 1880, jetzt KAISERADLER, ein Seitenräder-Schaufeldampfer, nominell Aviso und von gleichem Nutzen, wie drei Hände voll bereits ausrangierter Torpedoboote.

Sehr viel wollte es also nicht besagen, dass beim Zusammenzählen von allem, was irgend schwamm, um die 270 Notierungen herauskamen. Das ansehnliche Aufgebot

samt Marine-Einrichtungen des Dreibund-Partners Italien? Natürlich kein Trost. Der Beitrag Österreich-Ungarns? Erst recht nicht. Was würde die „Marinekonvention“ von 1900, die im Kriegsfall ein gemeinsames Vorgehen im Mittelmeer kundtat, in der Praxis wert sein?



[AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Ein seebegeisterter und auch sachkundiger Kaiser, als Enkel Königin Victorias seit 1889 Admiral of the fleet der Royal Navy. Ein rühriger Flottenverein, denn nicht nur Seefahrt, auch Reklame in jeder Form tat not! Besonders spektakulär: Auf dem Rhein fuhren Torpedoboote tief ins Binnenland, bis nach Speyer. In der Kreishauptstadt der bayerischen Pfalz bestaunte man sie vom 20. bis 22. Mai 1900. Girlanden, Blasmusik und vaterländische Reden. Ein *Verständnis für Wesen und Zweck einer starken deutschen Flotte, das sich in den letzten Jahren im deutschen Volke unleugbar gehoben habe*. Aus dem Vorwort des „Köhler“ für 1901, also gar nicht lange nach KÖNIG WILHELMS letztem Auftritt.

War es anderswo etwa viel anders? Aus dem selben „Köhler“, Marinebudgets des Vorjahrs 1900 in Millionen Mark, die zweite Zahl die Kosten für Schiffbau und Armierung, die Gesamtsumme enthält auch die Gelder für Betriebsmittel, Stützpunkte, Werften, Personal usw.: Großbritannien 582,5/229,5 – USA 257,1/71,4 – Frankreich 253,2/115,9 – Rußland 190,6/81,3 – Deutschland 152,4/69,5 – Italien 94/92,3 – Japan 90,1/40,7.



[Stadtarchiv Speyer \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Höchste, zudem technisch rasant fortschreitende Zeit für den Ausbau! „Risikoflotte“ für jeden potentiellen Gegner? Was war und ist die raison d’être jeder Marine denn sonst? Es ging um zeitgemäße Seestreitkräfte samt dazugehöriger Infrastruktur, die endlich Position und Interessen des Deutschen Reichs entsprachen. Um nicht mehr und nicht weniger. Nachgeborenes Besserwissen-Wollen, möglichst noch unter Ausblendung unbequemer Aspekte des Heutigen, ist billig und verheuchelt.

Sein bisheriges Ostasien-Kommando war v. Diederichs zugefallen. Am 15. Juni 1897 hatte eine Allerhöchste Kabinettsorder den durchsetzungsfähigen Alfred Tirpitz, damals erst 48 Jahre alt und Konteradmiral, zum Staatssekretär des somit von ihm geleiteten Reichsmarineamts gemacht. Mit den Gesetzesgrundlagen von 1898 und 1900 konnte die längst überfällige Entwicklung endlich angegangen werden. Der erbliche Adel für Tirpitz kam Mitte 1901.

Zurück zu HANSA und dem Jahr 1899: Unterwegs gab der Große Kreuzer in Haifa kaiserliche Geschenke für Jerusalems Heilige Stätten von Bord. Coda zum politisch, religiös und romantisch motivierten, fast mit Mayscher Fantasie inszenierten Orientbesuch Wilhelm II. im Vorjahr. In der profanen Wirklichkeit rächte sich die übereilte Ausreise: HANSA wurde ständig von Maschinen- und Kesseldefekten geplagt, die bei einem Neubau zwar nicht ungewöhnlich, in ihrer Situation aber äußerst kritisch waren. Ein Totalausfall aller drei Maschinen und der Dynamo-Anlage zwang sie im Indischen Ozean sogar stundenlang an den Treibanker und zur Notbeleuchtung. Erst zum Jahresende, nach aufwendigen Nachbesserungen in Hongkong, war die Technik endgültig im Griff. Vorher tötete eine Kesselexplosion noch zwei Heizer.

Vor Colombo ankerte HANSA am 29. September 1899. Ihr überstrapaziertes Maschinenpersonal brauchte eine längere Pause. Sie verließ die Reede daher erst wieder am 7. Oktober. Karl May landete schon am 6. Oktober 1899 um 1 Uhr. Trotz Nacht und Hinterhofblick Gelegenheit genug, den deutschen 6700-t-Kreuzer auszumachen. Doch der Hotelgast schwadronierte und reimte in Tagebuch und Postausstoß, der zur Stützung der Weltenbummler-Fiktion auf der ganzen Reise enorm war, nur von allen möglichen anderen Dingen.

Die Romanbiografie? Streiche: *die „Emden“*. Ersetze durch: SMS HANSA. Der Spannungsbogen wird dadurch nicht gebrochen. Loest: *May möchte dem Kapitän, dem Kommandanten, Fregattenkapitän Hugo Pohl, einen Gruß schicken, vielleicht würde er an Bord geladen, vielleicht jubelten ihm blaue Jungs zu... Aber er fühlt sich zu schwach. Karl May, Kara Ben Nemsî und Old Shatterhand, käsigen Gesichts, nach einer Viertelstunde des Vortrags aufs Klosett fliehend – es ist ein Unding.*

Nicht nur das open ship entfiel. Außer Colombo sah er von Ceylon in ganzen drei

Wochen nur noch Galle an der Südspitze. Ein zahmer Kurzbesuch per Bahn am 19. und 20. Oktober, Übernachtung im Hotel „Madras“. Von Abenteuer wieder keine Spur. Hermann Hesse ärgerte sich später wenigstens über die vielen Treidler auf dem Uferweg des Sees von Kandy. Am 28. Oktober verließ May Colombo auf der VINDOBONA des Triester Lloyd mit Ziel Sumatra. Padang Schauplatz einer großen seelisch-körperlichen Krise? Ein zweiter Zusammenbruch Sommer 1900 in Istanbul? Letzte Klarheit fehlt. Zu Hause, das unzweifelhaft, wartete auf Karl May genug Ungemach.

Kein Jahr nach dem vergeudeteten Ceylon-Besuch hätte er vor Colombo einiges gesehen! 1900, fremden- und christenfeindlicher „Boxeraufstand“ in China. Kaiser Wilhelm II. befahl zur Unterstützung der Landungskorps der Kriegsschiffe sowie der Tsingtauer Truppen am 25. Juni durch Allerhöchste Kabinettsorder zunächst die Aufstellung eines Expeditionskorps Seiner Marine: 62 Offiziere, 2500 Mann des I. und II. Seebataillons unter dem Kommando des Inspektors der Marine-Infanterie, Generalmajor v. Hoepfner. Bereits am 3. Juli verließen die Charter-Dampfer FRANKFURT und WITTEKIND Wilhelmshaven. Aus Indien strebten britische, aus Indochina französische, aus Sibirien russische, von den Philippinen US-Truppen in das zerfallende Kaiserreich der Mitte. Selbstverständlich dabei das aufstrebende, schon in seinem Krieg von 1894/95 gegen China erfolgreiche Japan. Es wurden am Ende 70 000 Mann Landtruppen, darunter etwa 17 000 deutsche Soldaten.



[AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Als Flaggschiff des Ostasiatischen Kreuzergeschwaders unter Vizeadmiral Bendemann fungierte zur Zeit der Große Kreuzer HERTHA, im Sommer des Vorjahrs Ablösung für KAISER. Sie war eine Schwester von HANSA, Ersatz für DEUTSCHLAND. Unter v. Diederichs' Nachfolger, Vizeadmiral Prinz Heinrich, war diese Geschwaderflaggschiff gewesen. Statt der jeweils über 600 Mann Besatzung auf den beiden alten Umbau-Kreuzern benötigte der Typ VICTORIA LOUISE nur etwa 470. Er trug zwei Einzeltürme mit 21-cm-Geschützen, eine Mittelartillerie von achtmal 15 cm, zehn

Torpedobootsabwehrkanonen 8,8 cm und drei Torpedorohre 45 cm. Die Bekämpfung gegnerischer Torpedofahrzeuge war damals auch Sache von zehn wassergekühlten Maschinenkanonen 3,7 cm, rechnerische Feuergeschwindigkeit etwa 180 Schuss pro Minute. Das Maxim-Maschinengewehr mit einer theoretischen Kadenz von etwa 500 hatte die Kaiserliche Marine in der Einrichtung für die deutsche Patrone 8×57 schon 1894 übernommen. In Pivotmontage, viermal auf dieser Klasse, diente die Vielzweckwaffe im Nahbereich unter anderem ebenfalls zur Torpedobootsabwehr. Wie eine kleine 6-cm-Kanone kam das MG auf beweglicher Lafette jetzt auch bei Landungen zum Einsatz.

Die Maschinenkanone war nichts anderes als eine große Variante der von ihrem geschäftstüchtigen Erfinder weltweit direkt- und lizenzvermarkteten Rückstoßlader-Konstruktion. Viel moderner fraglos als die schon ab 1881 eingeführte Hotchkiss-Revolverkanone mit Triebkurbel. KAISER, wie das Schwesterschiff acht MG, fuhr 1895 mit vier solcher Rohrbündelwaffen 3,7 cm aus. Nach der erwähnten „Köhler“-Liste der Kriegsschiffe blieben sie an Bord. DEUTSCHLAND, deren Umbau erst 1897 abgeschlossen war, erhielt zwölf der neuen Modelle.

Doch je größer die Torpedolaufstrecken und damit die Gefechtsentfernungen wurden, desto weniger genügte die für beide Waffen verwendete, kurze Granatpatrone 3,7 cm. Starke Treibladungen vertrugen beide Systeme nicht. Zwar nutzte die Maxim-MK das ballistische Vermögen der Munition besser. Doch nach nur wenigen Jahren war sie mit einer Einsatzreichweite von kaum über 10 Hektometern, 1000 m, als Waffe gegen Torpedoträger völlig überfordert. Linienschiffe und neuere Kreuzer gaben sie ersatzlos wieder ab. Die noch länger als SCHWALBE und SPERBER dienenden BUSSARD-Kreuzer, ihre letzten einsatzbereiten Vertreter wurden noch vor Kriegsausbruch zum Kanonenboot heruntergestuft, trennten sich von der parallel weiter benutzten Revolverkanone. Bis sich die MK 3,7 cm mit Leuchtpurgeschossen in der Flugabwehr versuchen sollte, dauerte es noch etwas. Die weiteren Schritte in der Abwehr von Torpedo- und Luftfahrzeugen müssen hier ebenso wenig angesprochen werden. An Land war das Groß-MG vorerst mit Erfolg als kleines Feldgeschütz einsetzbar. Das zeigten die Buren gerade den Briten. Blutige Ironie, gekauft hatten sie die neuen „Pom-Poms“ und Normal-MG in Großbritannien. Ihre modernen Mauser-Gewehre kamen aus Deutschland. Sonstigen Kriegsbedarf gab es auch für Oranje und Transvaal für Geld überall. Numquam olet.

Der dritte Große Kreuzer in der damaligen Formierung des deutschen Ostasiengeschwaders war der 1892 zu Wasser gekommene Einzelbau KAISERIN AUGUSTA. Über 21 Knoten Höchstfahrt, für 6300 t bei Vollausrüstung immer noch beachtlich, hatten die frühere Kreuzerkorvette beziehungsweise den Kreuzer II. Klasse

einmal zum schnellsten Schiff der Kaiserlichen Marine gemacht. Besatzung um 440 Mann, Bewaffnung zwölf 15-cm-, acht 8,8-cm-Geschütze, acht MG und fünf Torpedorohre 35 cm. GEFION von 1893 war ein moderner, für über 19 Knoten guter 4275-t-Entwurf und gleichfalls Einzelschiff. Begonnen noch als Kreuzerkorvette, bis 1899 in der III. Klasse, bot der Kleine Kreuzer mit 302 Mann Besatzung zehn Geschütze 10,5 cm, sechs 5 cm zur Torpedobootsabwehr, acht MG und zwei Ausstoßrohre 45 cm auf. Auch IRENE als nur 5020 t großes Exemplar der früheren II. Klasse hieß jetzt Kleiner Kreuzer. Etwa 370 Mann, Geschwindigkeit 18 Knoten, vier ältere Ringkanonen 15 cm, acht 10,5-cm-, sechs 5-cm-Geschütze, acht MG, drei Torpedorohre 35 cm.

Diese drei, von denen IRENE am häufigsten in der philippinischen See kreuzte, dazu PRINZESS WILHELM und der BUSSARD-Kreuzer CORMORAN waren ebenfalls vor Manila dabei gewesen. Nach der Übergabe hatte KAISERIN AUGUSTA den letzten Generalkapitän Augustin, mit dessen Amt mehr als dreieinhalb Jahrhunderte spanischer Herrschaft im Pazifik endeten, mitsamt Familie nach Hongkong gebracht. Unterstellt waren die neuen, 14 Knoten laufenden 1050-t-Kanonenboote JAGUAR und ILTIS mit je 130 Mann Besatzung, vier 8,8 cm, sechs MK 3,7 cm und zwei MG. Ihre vorsichtshalber angeschlagenen, bei Bedarf zu setzenden Schrat-Stützsegel konnten später entfallen. Vor dem Beitritt zum Geschwader hatte sich JAGUAR kurz in Mikronesien aufgehalten: Am 12. Oktober 1899 feierliche Flaggenhissung auf der größten Karolinen-Insel Ponape, am 3. November auf Jap in der westkarolinischen Palau-Untergruppe, am 17. auf der Marianen-Insel Saipan. Das geschlagene Spanien hatte dem Deutsche Reich die beiden Inselgruppen, letztere ohne das seit 1898 in US-Besitz befindliche Guam, für etwa 17 Millionen Mark verkauft. Sie wurden Deutsch Neu-Guinea angegliedert. Im Anschluß ging JAGUAR zur Reparatur nach Schanghai. Unter den Befehl des Geschwaders trat sie im Januar 1900.

ILTIS war der gleichnamige Ersatzbau für das Kanonenboot, das ein Taifun am 23. Juli 1896 vor dem Flat Rocky Point nördlich des Leuchtturms Promontory auf der Halbinsel Schantung stranden ließ und zerschlug. Von 82 Mann hatten nur elf überlebt. Im Mai 1899, als die beiden unterteilenden Divisionen des Ostasiengeschwaders entfielen, bildete ILTIS (II) einen Minimalersatz für ARCONA und PRINZESS WILHELM, die heimbeordert waren, sowie für CORMORAN. Der BUSSARD-Kreuzer musste als Stationär nach Samoa, wo erst der gleichnamige Vertrag deutsch-US-amerikanische Reibereien regeln konnte. Der Ostteil der Inselgruppe fiel zum Stichtag 1. März 1900 den USA zu, Westsamoa mit Upolu und Savaii wurde als deutsches Schutzgebiet bestätigt. Es sollte die letzte Erwerbung überhaupt sein. Bereits am 17. Juni 1900 hatte ILTIS äußerst aktiv am Niederkämpfen der Taku-Forts

mitgewirkt. Dabei war der erst 1898 von Schichau in Elbing abgelieferte chinesische 280-t-Zerstörer HAI-JING erobert worden. Unumgängliche Instandsetzungen und Umbauten erlaubten noch keinen Einsatz des späteren Torpedoboots TAKU mit 30 Mann Besatzung und zwei Deckstorpedorohren 45 cm. Zwei leistungsfähigere Schiffskanonen 5 cm ersetzten später die originalen sechs 4,7-cm-Geschütze. Die Dampfbarkas TONG CHEONG, ein Neubau der Hongkonger Kowloon Dock Company, war am 1. November 1899 angekauft worden. Die Umrüstung zum 37-t-Flusskanonenboot SCHAMIEN lief ebenfalls erst. Besatzung 11, 12 Mann sowie sechs chinesische Hilfskräfte, Bewaffnung einmal 3,7 cm und zwei MG. Größere Kanonenboote trugen stärkere beziehungsweise auch stärkere Kaliber, doch für die Aufgaben solcher Typen passte die Maschinenkanone immer. WOCHOW wurde 1899 von Farnham, Boyd&Company in Schanghai gebaut, im Sommer 1900 zum Truppentransport gechartert und 1901 gekauft. Aus ihr entstand das 400-t-Flusskanonenboot VORWÄRTS, 33 Mann plus drei chinesische Helfer, zweimal 5 cm und zwei MG.



[TAKU, VORWÄRTS, S 90 AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Der Abzug der modernen Kreuzer IRENE, PRINZESS WILHELM, KAISERIN AUGUSTA, GEFION, auch der von KAISER und DEUTSCHLAND aus dem heimatgestützten Ausbildungs- und Präsenzdienst war sehr fühlbar gewesen. Doch wer sonst hätte im fernöstlich-pazifischen Raum das weltweite, zwangsläufig aber nur weitmaschige Netz der deutschen Kanonenboote und Ungeschützten Kreuzer verstärken sollen? Einheiten wie ARCONA genügten beim besten Willen und bei naivster Auslegung der Lage nicht mehr. Eine starke Handelsflotte allein tat es erst recht nicht. Die Konkurrenz der Großmächte einschließlich Japans und der Nachzügler im längst schon globalen Geschäft, des Deutschen Reichs und der USA, erzwang die Demonstration von Seemacht vor Ort. Nur das schuf politisches Gewicht, erhielt beziehungsweise gewann damit auch die Exportmärkte und Rohstofflieferanten, sei es in Form von Kolonien oder von Einflussgebieten, die für moderne Industriegesellschaften notwendig waren. Der Kaiser zu Recht davon überzeugt, Deutschlands Zukunft läge

auf dem Wasser? Die deutsche Ausgabe von US-Admiral Mahans *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte* 1896 veröffentlicht? Andere hatten schon viel früher und besser als die erst seit 1871 in einem gemeinsamen Staat lebenden Deutschen begriffen, wie die Welt funktioniert.

Sicher mit Blick auf die unbefriedigende Besetzung der wichtigen Ostasiatischen Station hatten Marinekreise vollmundig geäußert, der vom Reichstag für den Etat 1895/96 zu bewilligende „Ersatz LEIPZIG“ werde *ein Admiralsschiff für den Großen Ozean*. Die Marineführung war sich gerade selbst uneins: Der vom Oberkommando gewünschte, neue schnelle Aufklärer III. Klasse? Oder gemäß der Vorstellung des R.M.A., die sich intern dann auch durchsetzte, nach den Improvisationen KÖNIG WILHELM, DEUTSCHLAND und KAISER endlich ein neues Modell I. Klasse? Reichstag und Öffentlichkeit diskutierten kräftig mit. Das Parlament budgetierte schließlich mit großer Mehrheit den Einzelbau eines ebenso starken wie repräsentativen Kreuzers: Mit etwas über 18 Knoten war FÜRST BISMARCK zwar kaum schneller als die VICTORIA-LOUISE-Klasse, sonst aber weit überlegen. Die schwere Artillerie neben sechs Torpedorohren 45 cm, vier MG, zehn Maschinenkanonen 3,7 cm, zehn 8,8-cm- und zwölf 15-cm-Geschützen bestand aus zwei 24-cm-Doppeltürmen mit 200 mm starken Stirnseiten. Auch die Größe näherte sich mit 11 460 t den deutschen Linienschiffs-Neubauten. Die Besatzungsstärke von etwa 630 Mann lag nur wenig unter dem Bedarf des Typs KAISER FRIEDRICH III., die drei Maschinen mit zusammen knapp über 13 600 PS waren vergleichbar stark. Neben einer Oberdeckspanzerung von 20 mm, dem eigentlichen 30-mm-Panzerdeck und dessen Böschung von 50 mm umgab ein zusätzlicher Gürtelpanzer von 100 mm die Wasserlinie. So stark waren auch die Kasematten geschützt. Ein echter „Panzerkreuzer“ also, auch wenn diese Bezeichnung in der Kaiserlichen Marine nie offiziell war.

Das Bunkervolumen von 1400 t Kohle ermöglichte bei 10 Knoten eine Dampfstrecke von über 4500 Seemeilen. KAISERIN AUGUSTA lag um 500 nautische Meilen zurück, der Typ VICTORIA LOUISE sogar um 1000, neben dem ungenügenden Panzerschutz sein Hauptnachteil. IRENE und mit 9 Knoten ILTIS und JAGUAR schafften immerhin 3000 Seemeilen. Die besondere Eignung des Neubaus auch für die Langstrecken des Auslandsdiensts war offenkundig. Nur GEFION besaß mit 6500 Seemeilen eine deutlich größere Reichweite.

Der am 1. April, genau vier Jahre nach Baubeginn in Dienst gestellte, modernste Große Kreuzer hatte am 30. Juni Kiel verlassen. Über Colombo nach Singapur und damit in den Bereich der Ostasiatischen Station gelangt, waren durch Befehl vom 4. August WITTEKIND und FRANKFURT aufzunehmen und nach Tsingtau zu geleiten. Am 8. lief dort, aus der Südsee kommend, der Kleine Ungeschützte Kreuzer SEEADLER

mit zweimastiger Toppsegelschoner-Takelage ein. BUSSARD-Klasse, keine 1900 t, 166 Mann Sollbesatzung, acht Schiffskanonen 10,5 cm, fünf Revolverkanonen, zwei MG, zwei Torpedorohre 35 cm. Die beiden Maschinen leisteten an 16 Knoten. FÜRST BISMARCK und die Truppentransporter waren am 13. August zur Stelle. Am 17. wurde der Große Kreuzer neues Flaggschiff. Er sollte erst am 13. Juni 1909 nach Kiel zurückkehren. Der aktuellen Ereignisse in China wegen von Anfang an im pazifischen Raum eingesetzt, verdiente sich FÜRST BISMARCK in diesen neun Jahren den Titel *Admiralsschiff*, der zuvor ebenso romantisch wie pompös geklungen hatte, vollauf.



[1909 - SMS FÜRST BISMARCK mit Heimatwimpel AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Auch dies als Vorgriff: Das Ostasiatische Kreuzergeschwader wurde in der Folge immer bunter. Der Kleine Ungeschützte Kreuzer SCHWALBE zum Beispiel, mit dem dreimastigen Schonerbark-Zusatzrigg, reiste von der Küste Ostafrikas an. Knapp 1360 t, um 120 Mann, bis auf die fehlenden Torpedorohre wie SEEADLER bewaffnet, unter Dampf 14 Knoten. GEIER, noch mit Schonerbark-Takelage, zwei 45-cm-Ausstoßrohren und einer Revolverkanone mehr als die Verwandtschaft, verließ die amerikanische Westküste. Hie ältere Kreuzer, speziell für den Stationärsdienst in Übersee konzipiert, kampfschwach, aber ihrem eigentlichen Zweck genügend. Da die Modellpalette der Zwischenzeit, die nach Lage der Dinge zwingend heran musste, wo und wie sie gebraucht wurde. Das Flaggschiff die einzige rundum moderne Einheit.

Zusammen mit der als Lazarettenschiff vorgesehenen GERA des Norddeutschen Lloyd kamen aus der Heimat die drei Hochsee-Torpedoboote S 90, S 91 und S 92. Ganz neue, starke 396-Tonner von Schichau, Besatzung 57 Mann, fast 27 Knoten schnell, Reichweite 830 Seemeilen bei 17 Knoten. Drei Torpedorohre 45 cm und drei 5-cm-Geschütze. S 90 blieb später als Stationsboot in Tsingtau.

In Chinas Gewässern standen selbstverständlich auch Kriegsschiffe des seebeherrschenden Großbritanniens. Mit vertreten waren die französische, russische, japanische, US-amerikanische, italienische, österreich-ungarische Flagge. Aus schließlich zwölf Staaten kamen zeitweise bis zu 250 Einheiten aller Arten zum

Einsatz, darunter 24 deutsche. Zur nachdrücklichen Verstärkung der internationalen Armada entsandte Wilhelm II. sogar die einzige moderne deutsche Linienschiffs-Division, die schon komplett in Dienst stand. Nach Ankunft war sie dem Chef des Ostasiengeschwaders unterstellt. Prestigedenken und genauso der später einmal von General Guderian mit *Nicht kleckern, sondern klotzen!* illustrierte militärische Grundsatz der Kräfteoptimierung zur Risikoverminderung ließen seinerzeit keine halben Sachen zu. Auch der Royal Navy war es schließlich den Einsatz von Linienschiffen wert.

Rückblende also in jene Tage, die dem 30. Juni, dem Auslaufen von FÜRST BISMARCK folgten: Am 9. Juli 1900 verließen auch Seiner Majestät Ex-Panzerschiffe I. Klasse, seit 1899 Linienschiffe KURFÜRST FRIEDRICH WILHELM, Flaggschiff von Konteradmiral Geißler, WEISSENBURG, WÖRTH und BRANDENBURG Kiel. Die ganze, 1893/94 in Dienst gekommene Baureihe KURFÜRST/BRANDENBURG, um 10 600 t Maximalverdrängung, um 580 Mann Besatzung. Drei Doppeltürme mit 28-cm-Mantel-Ringkanonen, dazu sechs Schiffskanonen 10,5 cm, achtmal 8,8 cm, zwölf MK, acht MG und sechs 45-cm-Torpedorohre. Der jetzigen II. Division des I. Geschwaders zugeordnet war HELA, mit 20 Knoten Höchstfahrt um vier schneller. 2100 t, 178 Mann, Fahrbereich bei 12 Knoten 3000 Seemeilen. Bewaffnung vier 8,8-cm-, sechs 5-cm-Geschütze, zwei MG und drei Torpedorohre 45 cm. 1895 als Aviso abgelaufen, war auch sie im Vorjahr zum Kleinen Kreuzer aufgerückt. Am 9. Juli erging außerdem die AKO zur Aufstellung eines Ostasiatischen Expeditionskorps zusätzlich zur ausfahrenden Marine-Infanterie. Der Transport der aus Freiwilligen gebildeten Heerestruppen erforderte später insgesamt 17 Dampfer.

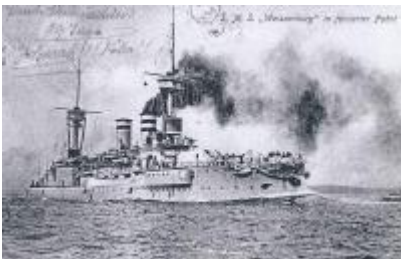
Durch den 1895 eröffneten, schon wieder erweiterungsbedürftigen Kaiser-Wilhelm-Kanal ging der „detachierte Kommandoverband“ zunächst nach Wilhelmshaven. Ein kaiserlicher Befehl gab den vielen Besatzungsmitgliedern, die dort Familie hatten, Gelegenheit zum Abschied. Endgültiger Ausreisetag war der 11. Juli. Die vier Linienschiffe, deren 10-Knoten-Fahrbereich 4000 Seemeilen überschritt, bildeten den ersten geschlossenen Verband deutscher schwerer Einheiten, der nach Übersee marschierte. Nach rund 1570 Seemeilen am 17. und 18. Juli Bunkern in Gibraltar. In Port Said stieß das neue 1100-t-Kanonenboot LUCHS, eigentlich der Ostamerikanischen Station zugeteilt, nun aber nach Ostasien abgestellt, zu den fünf anderen „Detachierten“. Der Suez-Kanal wurde am 26. und 27. Juli passiert.

An diesem 27. verabschiedete der Kaiser in Bremerhaven die erste Staffel des Ostasiatischen Expeditionskorps. Falsche britische Sensationsberichte über gewaltige Massaker an „Langnasen“ und Christen in China hatten den Königshof in London schon dazu veranlasst, eine pompöse Trauerfeier in St. Paul anzusetzen. Die konnte

noch rechtzeitig gestoppt werden, nicht aber der ebenso aufgebrachte Wilhelm II. Seine berühmt-berüchtigte „Hunnenrede“ wurde zur dankbar angenommenen, antideutschen Steilvorlage.

So wenig, wie technische Pannen die „Detachierten“ behinderten, hatte der vor den sechs anderen laufende Neubau FÜRST BISMARCK größere Probleme. Im Roten Meer gab es jedoch 41 Hitzschläge bei Maschinisten und Heizern. Der Große Kreuzer war am Nordende des Suez-Kanals mit dem Kanonenboot TIGER zusammengetroffen. Wie LUCHS führte es zwei stärkere 10,5-cm- statt der vier 8,8-cm-Geschütze und kam mit vollen Bunkern und 9 Knoten 2500 nautische Meilen weit. Nach dem Kohlen in Perim Island geriet TIGER an der Somalia-Küste auf Grund. Kaum beschädigt, aber nur mit Schlepperhilfe aus Dschibuti abzubergen, dampfte das Kanonenboot über die britische Flottenbasis Aden weiter nach Fernost.

Die „Detachierten“ kohlten erneut und treffenweise in Perim oder in Aden. LUCHS musste zum Beheben einer Maschinenavarie dort zurückbleiben. Ihre Besatzung half später mit bei der Fertigstellung von SCHAMIEN und stellte auch deren Erstmannschaft. Der in Danzig grundüberholte und umgetakelte Kleine Ungeschützte Kreuzer BUSSARD war am 10. Juli von Kiel nach China ausgelaufen. Da eine herausfliegende Mannlochpackung fünf Heizer verbrühte, zwei tödlich, reparierte auch er zunächst in Aden.



[AHJW \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Der Marsch von Linienschiffs-Division und Begleitkreuzer durch den Golf von Aden und den Indischen Ozean begann am 2. August. Vor 15 Jahren und zwei Monaten, in der Nacht vom 1. zum 2. Juni 1885, hatte die Glatdeckskorvette AUGUSTA nach dem Bunkern in Perim ihre Reise wieder fortgesetzt. Wie angemerkt, transportierte sie diesmal nur noch Ablösemannschaften und Material für Auslandseinheiten. Doch AUGUSTA und mit ihr 222 Mann sollten das Ziel Albany in Australien nie erreichen. Sie verschwanden spurlos, vermutlich wie der französische Aviso RENARD, ein britischer und ein türkischer Dampfer Opfer eines außergewöhnlich heftigen Zyklons, der vom 2. bis 5. Juni im Golf von Aden tobte.

Im Jahr 1900 hatten die „Detachierten“ 6 bis 8 Windstärken zu trotzen. Die KURFÜRST/BRANDENBURG-Klasse war schon bekannt für ihre guten See-Eigenschaften, keine Selbstverständlichkeit für massige Linienschiffe, und stellte sie auf dieser Reise erneut unter Beweis. Auch HELA litt nicht übermäßig. Nach etwa 2140 Seemeilen Ankunft in Colombo am 10. August.

Bis zum Auslaufen am 14. August 1900, folgende Ostasienfahrer gar nicht gerechnet, hätte ein nun erst anwesender Karl May nach der eindrucksvollen FÜRST BISMARCK gleich einen ganzen Verband deutscher Kriegsschiffe beim Kohlen bestaunen können. Darunter wieder vier ganz andere Brocken, als der ihm Loest zufolge erschienene Kleine Kreuzer und der kurz nach Mays Ankunft im Vorjahr seeklar machende Große Kreuzer HANSA.

Eckhard Braun

Literaturauswahl:

Beer, Karl-Theo/ Debelius, Helmut: SMS EMDEN.

Costello, John/ Hughes, Jerry: Skagerrak 1916. Deutschlands größte Seeschlacht. Wien-München-Zürich-Innsbruck 1978.

Eckardt, Karlheinz: Mit Kara Ben Nemsi durch den Orient. KMV 2004.

Hildebrand, Hans H./ Röhr, Albert/ Steinmetz, Hans-Otto: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien - ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. 10 Bde. Liz.ausg. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH. Hamburg o. J.

Jung, Dieter: Die Kaiserliche Marine 1914-1918 und ihr Verbleib. Bonn 2004.

Kriegsschiffe von 1900 bis heute. Technik und Einsatz. Köln 1987.

Loest, Erich: Swallow, mein wackerer Mustang. Hamburg 1980.

Plüddemann, M., Kontre=Admiral z. D. (Hrsg.): Kalender des Deutschen Flotten=Vereins für 1901/ Illustrierter Deutscher Flotten=Kalender für 1902ff. (= „Köhler“)

Preston, Antony: Kreuzer 1880-1990. Stuttgart 1991.

Schmalenbach, Paul: Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie. 3., überarb. Aufl. Herford 1993.

Sudhoff, Dieter/ Steinmetz, Hans-Dieter: Karl-May-Chronik. Band II. KMV 2005.

Abbn.: Stadtarchiv Speyer; Postkarten, Archiv Hans-Jürgen Wünschel, Maxdorf (= AHJW).