

# A, D 2/D 1, D 1/D 2, S 97: Was aus Bezeichnungsprosa werden kann

Zu den anfänglich recht kleinen Torpedobooten traten als größere Führungsfahrzeuge die sogenannten Divisions-Torpedoboote. Im Unterschied zu Werftkürzeln vor der Nummer, zum Beispiel S für Schichau in Elbing, V für A.G. Vulcan in Stettin, dann auch Hamburg, G für Germaniawerft, H für Howaldt in Kiel, B für Blohm&Voss in Hamburg, bekamen diese Boote ebenso nüchtern das D plus Nummer. Im Deutschen Reich des jetzt wahrhaft alten Kaisers Wilhelm I. lief Divisionsboot D 2 am 19. Dezember 1886 bei Schichau in Elbing vom Stapel. 56,5 m lang, bis 6,60 m breit und voll ausgerüstet 3,40 m tiefgehend, wog es bei voller Ausrüstung 301 t. Die drei Decks-Torpedorohre 35 cm wurden ergänzt von sechs Revolverkanonen 3,7 cm. Eine Dreizylinder-Expansionsdampfmaschine trieb die Schraube. 2000 PS erbrachten 20 Knoten Höchstfahrt, seinerzeit etwas, das sich sehen lassen konnte.

Das bereits am 11. September 1886 bei Schichau abgelaufene Schwesterboot hatte die Bezeichnung D 1 erhalten. So weit, so logisch. D 1 stellte aber erst am 1. Mai 1887 in Dienst, D 2 hatte das trotz etwas späteren Stapellaufs schon am 27. April geschafft. Folge: Am 1. Juli Tausch der Bezeichnungen, D 2 wurde D 1, D 1 wurde D 2. Schließlich zählte nicht Ablaufdatum, sondern Dienstaufnahme, diktierte das Anciennitätsprinzip Rang und Nummer!

Die nunmehrige D 1 diente pflichtgetreu als Führerin von aktiven, dann als Stammschiff von Reserve-Torpedobooten. Die gestern noch modernen, jetzt schon veralteten, von Hand gekurbelten Hotchkiss-Revolverkanonen kamen von Bord. Der erste „Köhler“ für 1901 nennt als Geschützbewaffnung schon drei 5-cm-Kanonen. Im Mai 1905 verließ D 1 die Torpedowaffe. Neue, zudem viel schnellere Boote waren selbst schon auf 400 t Einsatzverdrängung und mehr angewachsen. Ob die jeweiligen Schichauer Schwesternpaare D 1 und 2, dann, immer etwas größer ausgefallen, D 3 und 4, 5 und 6, 7 und 8, ob der bis 458 t verdrängende Einzelbau D 9, ob das 1898 bei Thornycroft in London vom Stapel gelaufene, Paralleltechnik einbringende D 10 mit 371 t Maximalgewicht: Die rasante technische Entwicklung der Zeit hatte spezielle Divisionsboote überholt.



[Bild 1: Torpedoboote – K 1903 \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Die Torpedoboote links in Bild 1 gehören zur 1899/1900 zu Wasser gekommenen Schichau-Baureihe mit 396 t Maximalverdrängung. Zwei Dreizylinder-Expansionsdampfmaschinen, zusammen 5900 PS, zwei Schrauben, Höchstfahrt 27 Knoten. Bewaffnung drei 5-cm-Geschütze, drei Torpedorohre 45 cm. Das Typboot S 90 war Stationär in Tsingtau geworden, vergleiche dazu hier in *hauenstein-aktuell.de* unter *Karl May sieht ein Geisterschiff*. Die noch nach Backbord drehende, letzte Einheit, weit vorgesetzter erster Mast und hoher zweiter zwischen den Schloten, ist D 10.

Der *Geisterschiff*-Artikel erläutert auch, wie es in diesen Jahren um das schwimmende Material der Kaiserlichen Marine stand. Veraltet gleich schrottreif? Mitnichten. D 1 wurde umgebaut und als CARMEN wieder in Fahrt gebracht. Wer weiß, welcher romantische Geist da wirkte. Das Standardwerk *Die deutschen Kriegsschiffe* weiß es jedenfalls nicht. Oder klapperte etwa schon, ganz unromantisch und aller traditionell guten Materialpflege der Grauen Dampfer-Kompanie zum Trotz, die Maschine wie Kastagnetten?

Umgetauft ist für den Orthodoxen immer so eine Sache. Und ein Torpedoboot ohne „Lancierrohre“ ist keins mehr. Doch die Pseudo-Spanierin besaß nun ein großes achterliches Deckshaus für hochrangige menschliche Zuladung, im Marineschnack „Badegäste“: CARMEN diente bis 1907 als stolze Kieler Stationsyacht. Die Honneurs machen, Rund- und Begleitfahrten im Dienst der Marinestation des Reichskriegshafens. Natürlich nicht nur bei der seit 1878 gesegelten Kieler Woche oder bei den Besuchen ausländischer Orloger, sondern allzeit strahlend hell gemalen und frisch geschrubbt.



[Bild 2: CARMEN in Apenrade - DSM \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Das 1888 auf der Kaiserlichen Werft Danzig abgelaufene Torpedoboot A, nummernlos, war schon seit 30. Januar 1899 Stationär in Kiel. Kein Märchen: Seit damals hieß der umgestaltete winzige 88-Tonner SCHNEEWITTCHEN. Ironischer wäre ein vordem schwarzes, rußiges, jetzt schneick aufpoliertes Ex-Torpedoboot nicht zu benamsen gewesen.



### [Bild 3: SCHNEEWITTCHEN - DSM \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

CARMEN erlebte nach der Yachtzeit in Kiel zwei wesentlich bescheidenere Jahre als Flottentender. Doch bei Gott und der Marine ist kein Ding unmöglich. Das Boot wurde wieder aufgewertet und stand bis 1914 zur Verfügung des General-Inspektors der Kaiserlichen Marine.

Im Weltkrieg beim Küstenschutz, stellte CARMEN am 30. November 1919 endgültig außer Dienst. Am 2. August 1921 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, noch im selben Jahr in Wilhelmshaven abgewrackt. SCHNEEWITTCHEN blieb auch 1914/18 Stationsyacht und Wachboot. Streichung am 21. September 1920, verschrottet im Folgejahr in Kiel.



[Bild 4: Admiralsflagge des General-Inspektors der Kaiserlichen Marine - K 1902 \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

1921 von der vorläufigen Reichsmarine ebenfalls ohne Sang und Klang auf Abbruch nach Düsseldorf im Binnenland verkauft wurde ein Zwei-Schornstein-Torpedoboot, das in Elbing am 16. Dezember 1899 mit dem Kürzel S 97 zu Wasser gekommen war. Mit 440 Tonnen Maximalgewicht war es die etwas voluminösere Halbschwester der Baureihe S 90 bis 96, S 98 bis 101. Bei der Indienstnahme am 28. Mai 1900 erhielt das Boot entsprechend seiner besonderen Bestimmung den Namen von Göttervater Odins Roß. SLEIPNER fuhr bis 1914 als Depeschenboot der Kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN. Hochglanz extra also. Im Austausch kam sogar eine neue, halbautomatische Krupp-Schiffskanone 5,2 cm aufs Achterschiff.

Dann gingen in Europa die Lichter aus, es war vorbei mit den Reisen zwischen Nordland und Mittelmeer. Das Boot wechselte auch bezeichnungsmäßig ins dunkle Arbeitspäckchen, ging ab 4. September 1914 als T 97 in den Küstenschutz. Bei den schon älteren Torpedobooten bis G 113 ersetzte nun das einheitliche T die Werftkürzel, bis Februar 1918 traf diese

Umbenennung weitere Vorkriegsmodelle. Ab 1917 war T 97 im Vorposten- und Geleitedienst, bei Kriegsende Führerboot 6. Halbflottille, II. Geleitflottille.

Das vom 1887er Nummernwechsel zu D 2 gemachte Divisionsboot diente nicht minder brav in gleichen Funktionen, wie die bezeichnungsräuberische Schwester. Es wurde schon 1901 Stationsyacht in Wilhelmshaven und sollte das bis 1914 bleiben. Der neue Name war allerdings noch ungewöhnlicher, als Anleihen bei Georges Bizet, den Gebrüdern Grimm und der nordischen Mythologie.

Das kam so: Am 25. Februar 1902 ging in New York die Kaiserliche Yacht METEOR II zu Wasser. Extra dazu angereist Prinz Heinrich v. Preußen, Bruder Kaiser Wilhelm II. und asienerprobter Vizeadmiral. Die große Repräsentations- und Staatsyacht HOHENZOLLERN war als zweite dieses Namens seit neun Jahren in Fahrt. Zeitgenössische Pendant zur heutigen US-„Air Force One“, noch viel stärker auf hoheitlichen Eindruck getrimmt als eine Stationsyacht aus Aufbrauchmaterial, ein Depeschenboot, leisteten sich nicht nur Monarchien. Auch die Republik Frankreich zum Beispiel stand nicht nach. Aber für die seebegeisterte Erste Familie des Deutschen Reichs eine schnittige neue Segelyacht aus den Händen der berühmten neuenglischen ship builders? Das war doch etwas!

Der Stapellauf geriet in jeder Hinsicht standesgemäß. Als Taufpatin für METEOR II fungierte nämlich Alice Roosevelt, Tochter des neuen, 26. US-Präsidenten Theodore Roosevelt. Kaiser Wilhelm II. höchstselbst hatte die junge Dame dazu eingeladen.

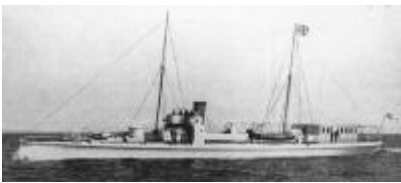
Unter dem vorigen Präsidenten William MacKinley war es 1898 zum berühmt-berüchtigten „Manila-Konflikt“ gekommen. Unmittelbar dabei war er zwar nicht gewesen. Doch in seiner Eigenschaft als Konteradmiral und Divisionschef im deutschen Ostasiengeschwader war gerade auch Prinz Heinrich durch die US-Propagandamühle gedreht worden. Anderswo im Pazifik hatten das Deutsche Reich und die USA, beide erst spät erwachte „global player“, ebenfalls noch genug Reibungspunkte gefunden.

„Gesten des guten Willens“ waren demnach ebenso not, wie Seefahrt als solche. Das Gezerre im Stillen Ozean. Das Glückwunsch-Telegramm an die Buren, für Großbritannien ebenso aufreizend, wie das Treiben der Empfänger. Die Fehlinformationen umsetzende „Hunnenrede“ beim internationalen „Auslandseinsatz“ chinesischer Boxeraufstand: Sie wie ausländisches Geblüt zum Chef eines Regiments der Königlich preußischen, bayerischen, sächsischen, württembergischen Armee machen? Ging nicht mit der Tochter des US-Präsidenten. Doch mit dem Angebot, Miss Alice möge als Taufpatin für METEOR II die Pulle Schampus werfen, zeigten Seine Majestät diesmal ein glückliches außenpolitisches

Händchen. Dem Herrn Papa der Patin, einem bekennenden Anhänger der Philosophie, leise zu reden, aber einen dicken Knüppel dabei zu haben, behagte es nämlich ungemein, dass the Kaiser ihm, seiner Familie und damit God's own country diese Ehre antat.

Szenenwechsel an die Nordsee: Der Umbau von Ex-D 2 war abgeschlossen. Da man gerade dabei war, mit den USA Höflichkeiten auszutauschen, hieß Schlicktowns neue Stationsyacht seit dem 29. März 1902 ALICE ROOSEVELT. Süßholzraspeln kostete schließlich nicht extra. Doch es putzte beidseits des Großen Teichs ebenfalls.

Der „Kieler Knabenanzug“, der Matrosenlook, war letzter Schrei der Kindermode von Europa bis Japan. Nichts ist bezeichnender für den damaligen Stellenwert des Maritimen in jeder Erscheinungsform. Doch was an Gewölk zwischen dem Deutschen Reich und den USA der New Yorker Tauf- und der Wilhelmshavener Umtaufakt auch wegpusten mochten, eine grundsätzliche Wetterbesserung konnten solche Gesten selbstverständlich nicht herbeiführen. Genug, wenn die deutschen Barometer-Werte für den Moment etwas stiegen. Mehr verlangen? Der gute Wille auf allen Seiten konnte die seit je her stets stärkere Torheit noch nie dauerhaft zügeln.



[Bild 5: ALICE ROOSEVELT - DSM \(Foto Repro \(ha\)\)](#)

Auf Bild 5 sind vor der Brücke von ALICE ROOSEVELT deutlich zwei jetzt in der Hauptsache Salut schießende Geschütze erkennbar. Die Admiralsflagge im Topp kündigt von einem hochrangigen „Badegast“. 1914/18 fuhr auch die bisherige Wilhelmshavener Stationsyacht mit dem Namen einer US-amerikanischen Präsidententochter im Küstenschutz. Der aktive Kriegseintritt der USA im Jahr 1917 war souveränerweise kein Grund für eine erneute Namensänderung. Ehemals ganz kurz D 1, dann D 2 und schließlich ALICE ROOSEVELT wurde am 7. Dezember 1920 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, 1921 abgewrackt.

*Eckhard Braun*

### **Literatur:**

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.

Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender („Köhler“) für 1901.

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

Abbn.: Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, Fotoarchiv Bestand 94-3 (= DSM);

Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender („Köhler“) für 1902 (= K 1902) u. 1903 (= K 1903).