

SCHIFFSTAUFEN, EIN MARITIMES RITUAL

Stapellauffeierlichkeiten bei Kriegsschiffen
im Wilhelminischen Zeitalter

VON PETER KUCKUK

Bei Schiffen, die auf Helgen gebaut werden, ist der Stapellauf eine technische Notwendigkeit; er bildet die Zäsur zwischen dem Bau des Schiffsrumpfes auf dem festen Land und der Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes am Ausrüstungskai. Die Übergabe des schwimmfähigen Schiffes an das nasse Element wird mit der Schiffstaufe begangen. Eine zeitgenössische Darstellung aus dem Kaiserreich formulierte: *Der Stapellauf ist für das Schiff der eigentliche Geburtstag, an dem es seinem Elemente nach Abschluß eines bestimmten Bauabschnittes übergeben wird.*¹ – *Das Zuwasserlassen des Schiffes geschieht mit besonderer Feierlichkeit. Das Schiff erhält dabei seinen Namen und wird mit Champagner durch Zerschellen einer Flasche am Bug des Schiffes getauft.*²

Dieser Brauch, eine Flasche Champagner vor dem Stapellauf des Schiffes an dessen Bug zu zerschlagen und dabei den Namen des Schiffes auszusprechen, soll in Deutschland spätestens in der Mitte des 19. Jahrhunderts von Großbritannien übernommen worden sein.³ Der Ablauf einer Schiffstaufe soll bei der Gründung des Deutschen Kaiserreichs *bereits etabliert* gewesen sein und sich *nur unwesentlich vom heutzutage gebräuchlichen Ritual unterschieden haben.*⁴ Kaiser Wilhelm II. hatte kurz vor der Jahrhundertwende den Stapellauf als einen *feierlichen Akt* bezeichnet, bei dem *ein Stück schwimmender Wehrkraft des Vaterlandes seinem Element übergeben* werden konnte.⁵

Diesem maritimen Brauch soll hier nicht etwa unter volkskundlichen Aspekten nachgegangen⁶ oder die technische Dimension des Stapellaufes problematisiert werden.⁷ Vielmehr möchte ich lediglich am Beispiel einiger Stapelläufe von Kriegsschiffen, die im letzten Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg vor allem auf der Actien-Gesellschaft »Weser« in Bremen stattgefunden haben⁸, dieses Ritual mit seinem organisatorischen Vorlauf darstellen und damit auch einen – zugegeben – beschränkten, aber reizvollen und manchmal auch recht amüsanten Einblick in die gesellschaftlichen Verhältnisse des Wilhelminischen Kaiserreichs vermitteln. Dabei sollen die einzelnen Aspekte der Tauffeierlichkeiten anhand von Quellen dokumentiert werden, um so einen quasi idealtypischen Ablauf zu rekonstruieren. Anhand der Taufreden sollen Hinweise auf das zeitgenössische Geschichtsbild gegeben werden. Um dem Leser einen direkteren Zugang zum damals obwaltenden »Zeitgeist« zu ermöglichen, werden einige Passagen wörtlich dokumentiert.

Das Zeremoniell bei den Stapelläufen von Kriegsschiffen der Kaiserlichen deutschen Marine war – abgesehen von früheren Bestimmungen⁹ – durch *Allerhöchste Ordre* Kaiser Wilhelms II. vom 6. Oktober 1900 geregelt und im Marineverordnungsblatt veröffentlicht.¹⁰ Aufschlußreich ist, wer nach dem schriftlichen Entwurf des Kaisers für das Taufzeremoniell als

Person oder Mitglied einer gesellschaftlichen Gruppe des kaiserlichen Deutschland in Erscheinung trat. Zwischen den beiden gesellschaftlichen Polen, der kaiserlichen Majestät (mit der zeitgenössischen Großschreibung der Personalpronomina) und dem ordinären namenlosen Publikum, sind die anderen Akteure und Statisten einzuordnen: Die (nicht direkt genannte) Direktion der jeweiligen Bauwerft, die an den An- und Abmarschwegen Spalier bildenden Truppen, sowie die Ehrenwache; dienstfreie Offiziere sowie Einheiten von Marine und Heer hatten an der Feier teilzunehmen. Den Offizieren und Mannschaften wurde die Festkleidung vorgeschrieben.¹¹

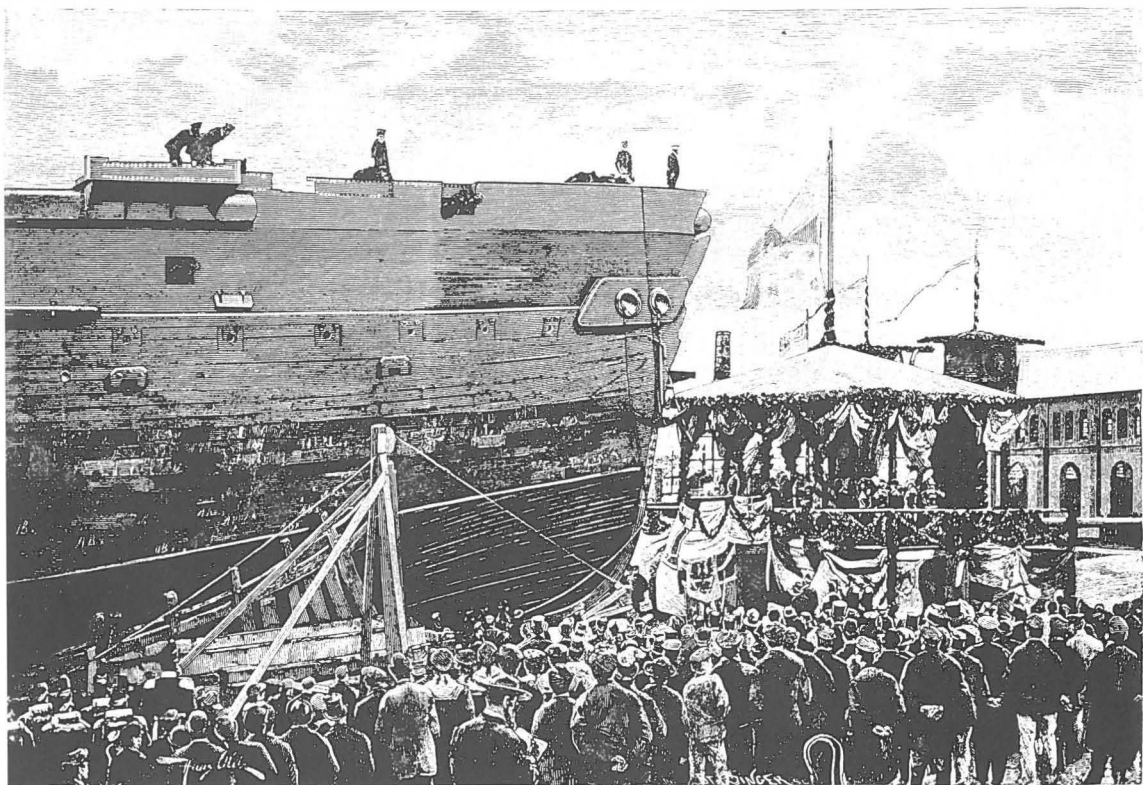
CEREMONIELL BEI STAPELLÄUFEN VON SCHIFFEN MEINER MARINE

1. *Wer die Taufe eines Meiner Schiffe vollziehen soll, werde Ich bestimmen.*
2. *Zur Taufe ist eine Ehrenwache in Stärke einer Kompagnie mit der Fahne (Standarte) und Musik zu stellen.*
3. *Die Ehrenwache wird gestellt: In Reichskriegshäfen von der Marineinfanterie, sonst von den Truppen der Garnison. Die Bezeichnung des betreffenden Truppentheils behalte Ich Mir vor.*
4. *Während des Ablaufens präsentirt die Ehrenwache, die Musik spielt die Nationalhymne. Bei Stapelläufen, denen Ich anwohne, feuern Meine im Hafen anwesenden Schiffe einen Salut von 21 Schuß. Beim Eintreten des Schiffes ins Wasser werden 3 Hurrahs ausgebracht.*
5. *Bei Schiffen, welche nach der Taufe nicht ablaufen, sondern aufschwimmen oder abgeschleppt werden, werden die Ehrenbezeugungen im Anschluß an die Taufrede erwiesen. Die Ehrenbezeugung der Wache endet mit dem Ausklingen der Nationalhymne.*
6. *Die dienstfreien Offiziere sowie Deputationen der Marine- und Truppentheile wohnen der Feier bei. Zeit und Ort der Aufstellung sowie Stärke der Deputationen bestimmt nach Angabe der beteiligten Werften, Marine- und Truppentheile in den Reichskriegshäfen der Stationschef, in allen anderen Häfen der Kommandant bzw. der Garnisonälteste.*
7. *Anzug für Offiziere der Marine – Dienstanzug mit Orden, Mannschaften – Paradeanzug. Anzug für Offiziere der Armee – Dienstanzug mit Orden¹², Mannschaften – Ordonnanzanzug.*
8. *Dem Publikum ist die Anwesenheit bei der Feier, soweit es die Verhältnisse gestatten, zu ermöglichen.¹³*

Diese Vorschrift regelte das eigentliche Zeremoniell der Stapelläufe, und beim Reichsmarineamt (RMA)¹⁴ lag ein »Spickzettel« für die Ablaufplanung, d.h. die einzelnen Maßnahmen, die im organisatorischen Vorfeld der Schiffstauen zu vollziehen waren, vor. Dieser »Spickzettel« stellt offenbar ein altväterliches Pendant zum heutigen Netzplan für die Strukturierung organisatorischer Abläufe dar.

Das organisatorische Vorspiel in Berlin

Der ganze Vorgang begann mit einer Immediatsnotiz über Ablauftermin und Taufpaten an den Kaiser. Zudem war festzustellen, ob der Kaiser selbst beim Stapellauf anwesend sein würde, was u.a. ein Salutschießen erforderlich gemacht hätte. Dann mußten der Marinestation, der Bauwerft sowie dem zuständigen Geschwader Ablauftermin und Taufpate mitgeteilt werden. Die Werft wurde um den Entwurf eines Stapellaufprogramms ersucht, das an *Allerhöchster Stelle* zur Genehmigung vorzulegen war. Beim zuständigen Hofmarschallamt mußten die Standarten angefordert werden. Das Gefolge des Kaisers, die Begleitung des Taufpaten sowie die Vertreter des Reichsmarineamtes waren zu ermitteln. Dann konnte das Sta-



Taufe der Kreuzerkorvette ALEXANDRINE auf der Kaiserlichen Werft in Kiel am 7. Februar 1885 durch Prinz Wilhelm von Preußen. (Aus: von Henk: Zur See. Um 1895)

pellaufprogramm mit den Angaben über die gewünschte Kleidung allen Gästen zugesandt werden. Die Marine-Station, die Bauwerft, die Kommandantur, der Bürgermeister, das Korpskommando sowie die Eisenbahndirektion mußten anschließend über alle Reisedispositionen, d.h. vor allem die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der zu erwartenden *Höchsten Herrschaften*, unterrichtet werden. Konnten die Abspermaßnahmen auf Kaiserlichen Werften durch eigene Kräfte getroffen werden, so war hierfür bei den Privatwerften die Polizei einzuschalten. In den Hansestädten als *Nichtmarinegarnisonen* mußte das Generalkommando besonders wegen des Präsentierens vor den Bürgermeistern gesondert angeschrieben werden.¹⁵ Für den Transport sowie die Bewirtung und Unterbringung allerhöchster Personen und sämtlicher Gäste war für die Quartier- und Wagengestellung zu sorgen. Station und Werft hatten für das Diner mit ca. 25 Gedecken eine Liste der Teilnehmer aufzustellen, die noch genehmigt werden mußte. Der »Spickzettel« enthielt eine Checkliste der Gesandten, Oberpräsidenten, Polizeipräsidenten, Oberbürgermeister und weiterer Amtspersonen, die für die Teilnahme am Diner in Frage kamen. Nachdem die Hotels um die Vorlage eines Menu-Vorschlages ersucht waren, konnten die Tischkarten angefertigt und die Tischordnung aufgestellt werden.

Bei diesem Vorbereitungsstand ließen sich dann die Reiseverfügungen treffen, wozu die Bestellung von Kupees bzw. Kurswagen bei der Eisenbahndirektion gehörte. In den Hotels wurden Zimmer reserviert und Wagen bestellt. Nach dem eigentlichen Taufakt war dann über dessen erfolgreichen Vollzug ein Telegramm an den Kaiser sowie das Reichsmarineamt zu senden. Auch ein Telegramm des Taufpaten an den Kaiser mußte bereitgehalten werden. Zudem waren Schreiben an den Reichskanzler, den Admiralstab sowie den zuständigen Sta-

tionschef rechtzeitig vorzubereiten. Zuletzt war der Eisenbahndirektion der Rückfahrttermin mitzuteilen, auch konnten die Wagen zum Abtransport vom Bahnhof bestellt werden.¹⁶

Der Kaiser bestimmte im Jahre 1903, daß die Einladungen für die Schiffstauen (*Vollziehung eines Taufaktes*) an fürstliche Personen und die Oberhäupter der Hansestädte durch das Marine-Kabinett¹⁷, an minderrangige Personen durch den Staatssekretär des Reichsmarineamtes vorgenommen werden solle.¹⁸ Durch diese Regelung erfolgte in organisatorischer Hinsicht eine Komplizierung, in gesellschaftlicher Hinsicht aber eine Hierarchisierung der Einladungen.

Die Benennung des Taufredners und die Aufstellung des Programms

Nach dem organisatorischen Vorlauf in Berlin war der vorgesehene Taufpate von der ihm widerfahrenen Ehre zu unterrichten, damit er sich auf seine verantwortungsvolle Aufgabe vorbereiten und insbesondere seine Taufrede verfassen konnte.

Im Hinblick auf den bevorstehenden Stapellauf des Kleinen Kreuzers »L«¹⁹ sandte der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Vizeadmiral und Staatsminister v. Tirpitz, am 22. April 1903 an den Bremer Bürgermeister Dr. Pauli ein Schreiben, worin er diesem mitteilte, daß der Kleine Kreuzer, der am 9. Juli 1903 auf der Actien-Gesellschaft »Weser« vom Stapel laufen sollte, den Namen BREMEN erhalten²⁰ und Pauli als Bürgermeister der Hansestadt den Taufakt vollziehen solle.²¹ Tirpitz bat darum, die Mitteilung des Namens vertraulich zu behandeln, *da derselbe bis zum Taufakt selbst geheim gehalten werden muß*. Abgesehen von diesem Hinweis war das ganze Schreiben ohnehin als *Ganz geheim!* deklariert.²²

Am 30. Mai ließ Tirpitz dann die Direktion der A.G. Weser ersuchen, ihm baldmöglichst einen Programmentwurf für diesen Stapellauf mit einem *erläuternden Situationsplan* zuzusenden. Vorsichtshalber fügte das Reichsmarineamt eine Musterkarte als Vorlage bei.²³ Nach der Genehmigung des Programms sollte dieses der Direktion wieder zugeschickt werden, damit es dort als Doppelkarte gedruckt werden konnte. Das Reichsmarineamt teilte der Direktion zugleich mit, daß *einem Allerhöchsten Befehl zufolge* Bürgermeister Dr. Pauli den Taufakt des Kleinen Kreuzers vornehmen solle.²⁴ Die Direktion der Werft antwortete postwendend und legte einen Programmentwurf sowie den gewünschten *Situationsplan* bei.²⁵ Das Reichsmarineamt ergänzte diesen Programmentwurf um Anweisungen über die Kleidung der Stapellaufgäste und die Bitte, die Plätze erst dann zu räumen, wenn der Bremer Bürgermeister den Taufplatz verlassen habe.²⁶ In dieser Form wurde das Programm dann für die Stapellauffeier gedruckt und den Gästen als Einladung zugeschickt.

Für die Taufrede des Großen Kreuzers »C«²⁷, erbaut auf der neu errichteten Großwerft in Gröpelingen und der bis dahin größte Kriegsschiffauftrag der Actien-Gesellschaft »Weser«²⁸, der den Namen GNEISENAU erhalten sollte, hatte der Kaiser mit sicherer Hand Generaloberst Graf v. Schlieffen²⁹ bestimmt.³⁰ Mit dem ehemaligen Chef des Generalstabs hatte er einen kompetenten Taufredner gewonnen, der seine Rede zudem in militärischer Knappheit absolvieren sollte.

Mit der »Ersatz SACHSEN«³¹ baute die Actien-Gesellschaft »Weser« ihr erstes Linien- und damit ihr erstes »richtiges« Großkampfschiff und war dadurch in den Kreis der wichtigsten Kriegsschiffswerften des deutschen Kaiserreiches aufgerückt. Nach dem Willen des Kaisers sollte das Schiff den Namen der preussischen Provinz Westfalen tragen, die Fürstin Salm-Horstmar auf Schloß Varlar den Taufakt vornehmen und der Oberpräsident der Provinz, Dr. Freiherr v. der Recke v. der Horst³², die Taufrede halten.³³ Dies wurde der Werftdirektion am 2. Juni 1908 mitgeteilt mit der Bitte, das übliche Stapellaufprogramm mit einer Skizze in dop-

pelter Ausfertigung *baldgefälligst hierher gelangen lassen zu wollen*. Da das Reichsmarineamt aus Anlaß des Stapellaufs in Hillmanns Hotel ein Diner geben wollte, sollte die Werftdirektion eine Liste der einzuladenden Personen vorlegen.³⁴

Am 13. Juni erhielt der vorgesehene Taufredner die Nachricht von der ihm zugedachten Ehre und wurde gebeten, den Wortlaut seiner Rede dem Reichsmarineamt vorher mitzuteilen. Die Begründung für diese Bitte lautete, *daß erfahrungsgemäß die Wiedergabe offizieller Reden in der Tagespresse häufig Irrtümern und Entstellungen ausgesetzt ist*; diesen könne das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamtes vorbeugen bzw. entgegenreten, *wenn ihm der Wortlaut der Rede zur Verfügung steht*.³⁵ Gleichzeitig wurde dem Oberpräsidenten vorsichtshalber angeboten, ihm vorher Einsicht in frühere Stapellaufreden zu geben, die ihm auf Wunsch zugesandt werden sollten.³⁶ Ob nun der Oberpräsident seine Stapellaufrede mit Hilfe von Vorlagen oder nach eigenem Konzept hielt, ist nicht überliefert.

Recht kompliziert gestaltete sich die Ablaufplanung für die Stapellauffeierlichkeiten des Linienschiffs »Ersatz BEOWULF«, das den Namen THÜRINGEN erhalten sollte.³⁷ Gab es doch im deutschen Kaiserreich keinen einheitlichen Bundesstaat gleichen Namens, sondern gerade Thüringen stellte ein Musterbeispiel deutscher Kleinstaaterei mit – nicht gerechnet die preußischen Gebietsanteile – acht Fürstentümern dar.³⁸ Der Kaiser bestimmte an Bord seiner Yacht HOHENZOLLERN am 19. Juli 1909 in Bergen, daß die Taufe des neuen Linienschiffes *die im Range höchste Fürstin der Thüringischen Staaten* vornehmen und Seine Königliche Hoheit, der Großherzog von Sachsen, die Taufrede halten sollten. Bei allen thüringischen Fürsten sollte angefragt werden, ob sie Interesse hätten (*geneigt sein würden*), am Stapellauf selbst teilzunehmen oder durch wen sie sich gegebenenfalls vertreten lassen würden. Der Kaiser hatte für den Fall der persönlichen Anwesenheit mehrerer Fürsten vorgesehen, sich durch den Kronprinzen vertreten zu lassen. Die Anfragen in dieser Angelegenheit sollten durch das Auswärtige Amt³⁹ übermittelt werden.⁴⁰ Angesichts des Großaufgebots fürstlicher Persönlichkeiten ordnete der Kaiser *für Ankunft und Abreise seiner Kaiserlichen und Königlichen Hoheit des Kronprinzen sowie der anderen Höchsten Herrschaften einen kleinen Empfang* an. Bei der An- und Abreise dieser Personen hatten sich der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, der Kommandierende General des IX. Armeekorps sowie der Garnisonsälteste von Bremen bei diesen zu melden.⁴¹

Die Senatskommission für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten bedankte sich am 27. Oktober 1909 bei Tirpitz für die Mitteilung über den vorgesehenen Stapellauf. Der Senat hatte bereits aufgrund *ganz vertraulicher Mitteilungen* durch die Actien-Gesellschaft »Weser« beschlossen, *die zu erwartenden Fürstlichkeiten, unter denen in erster Linie auch ein Vertreter Seiner Majestät des Kaisers sich befindet, zu einem Festmahl auf dem Rathause einzuladen, sowie selbstverständlich mit Euerer Excellenz auch die anderen in Frage kommenden Herren der Marine und die bei dem Stapellauf beteiligten hiesigen Herren*. Da das Reichsmarineamt dem *Herkommen entsprechend* in der Regel ein solches Mahl veranstaltete, erlaubte sich der Senat *die ergebenste Anfrage, ob auf die Verwirklichung derselben vielleicht verzichtet werden könne, um dem Senat dadurch die Möglichkeit zu verschaffen, die als naheliegende Pflicht empfundene Bewirtung der hohen Gäste zu übernehmen*.⁴² Mit diesem Vorschlag scheint sich das Reichsmarineamt einverstanden erklärt zu haben.

Blumen für die Damen

Spezifische Probleme bei Stapellauffeierlichkeiten sind von der Kruppschen Germaniawerft dokumentiert. Als das Reichsmarineamt das Stapellaufprogramm für das Jahr 1907 prinzipiell

genehmigt hatte, trat für die Leitung der Germaniawerft die Frage auf, wie es mit der Überreichung eines Blumenstraußes an Ihre Majestät gehalten werden sollte. Direktor G. Baur bat Gustav Krupp, sich in Berlin danach zu erkundigen. Er ging davon aus, daß die Gemahlin des Konzernchefs das Bouquet überreichen würde, doch war er unsicher, ob es notwendig sei, dies vorher mit den maßgebenden Hofpersönlichkeiten zu regeln. Baur klagte, man könne in Kiel wohl kaum einen schönen Strauß anfertigen lassen. Bisher seien die Bouquets von Blumen-Schmidt (Berlin, Unter den Linden) geliefert worden. Diese Firma habe auch entsprechende Winke über die Lieblingsblumen der allerhöchsten Herrschaften gegeben. Für das Band schlug Baur die schleswig-holsteinischen Landesfarben blau-weiß-rot vor.⁴³ Krupp telegraphierte umgehend an die Germaniawerft, er werde sich selbst um alles kümmern.⁴⁴

Probleme ganz anderer Art schienen sich zu ergeben, als die Fürstin Radolin, Gattin des deutschen Botschafters in Paris, das Linienschiff »Ersatz BADEN« in Kiel taufen sollte.⁴⁵ Direktor Baur wandte sich hilfesuchend an Krupp. Er habe vom Leiter der Kaiserlichen Werft in Kiel erfahren, daß – wie dieser wiederum gehört habe – *die Fürstin Radolin ein Fußleiden habe, das die Fürstin im Gehen und insbesondere beim Treppensteigen stark behindere*. Da die Taufkanzel bei den neuen Linienschiffen die beträchtliche Höhe von etwa sechs Metern habe, würde der Fürstin das Besteigen der Treppe *jedenfalls Mühe machen*. Baur bat Krupp darum, Erkundigungen einzuziehen, damit die Germaniawerft gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen treffen könne.⁴⁶ Der Konzernchef fragte wegen der angeblichen Gehbehinderung der Fürstin in Paris beim Botschafter Fürst Radolin an.⁴⁷ Dieser bedankte sich handschriftlich für die Fürsorge gegenüber seiner Frau und versicherte Krupp, daß bei einer Treppe ohne Geländer *ein Schwindel erfolgen könnte*.⁴⁸ Krupp konnte darauf der Germaniawerft mitteilen, daß beim Treppenaufstieg *nur gegen Schwindelgefahr Vorsorge zu treffen* sei und empfahl daher *festes, ganz geschlossenes Seitengeländer und verdeckte, nicht durchsehbare Treppenstufen*.⁴⁹

Fürst Radolin seinerseits hatte wiederum ein ganz anderes Problem. Er wußte nicht, ob er beim Stapellauf Uniform anlegen solle, und bat Krupp um einen Rat. Direktor Baur konsultierte deswegen den Oberwerftdirektor der Kaiserlichen Werft in Kiel. Dieser hielt es für richtig, daß der Fürst nicht in Uniform komme.⁵⁰

Das Problem der Blumen für die Damen war offenbar ein Dauerbrenner, denn es stellte sich für die verantwortlichen – und in dieser Frage recht hilflosen – Herren wieder beim Stapellauf der »Ersatz BRANDENBURG« im Jahre 1914. Direktor Baur fragte beim Konzernchef an, ob dieser die der Taufpatin zu überreichenden Blumen aus Essen mitbringen wolle oder aber ob sie von Kiel aus in der Reichshauptstadt bestellt werden sollten. Immerhin hatte der Werftdirektor sich bereits nach den Lieblingsblumen Ihrer Kaiserlichen Hoheit erkundigt und von seinem Gewährsmann rosa Nelken genannt bekommen. Doch war sein Informant nicht ganz sicher und wollte noch den Prinzen Adalbert, wenn dieser von See zurückgekommen sei, vorsichtshalber darüber befragen. Für Baur stellte sich zudem die Frage, welche Farben das Band für das Bouquet tragen solle, ob schwarz-weiß oder schwarz-weiß-rot. Er glaubte, daß das Letztere richtiger sei, *aber eventuell könnte man ja auch eine neutrale Farbe nehmen*.⁵¹ Krupp ließ durch sein Privatsekretariat nach Kiel mitteilen, daß er für die Kronprinzessin einen Strauß rosa Nelken benötige und für die Prinzessin Heinrich vielleicht Orchideen, für die er ein rot-weißes Band vorgesehen hatte. Die Blumen sollten durch einen besonderen Boten nach Kiel geschickt werden.⁵² Doch Direktor Baur erhielt vom Hofmarschallamt *privatim* die Information, die Kronprinzessin liebe rosa Nelken und rote Rosen.⁵³ Krupp bat also – offenbar leicht resignierend – darum, *eine dieser Blumen bzw. beide für den Strauß zu nehmen*.⁵⁴

Das fürstliche Aufgebot

Bereits am Vortage des Stapellaufes des Linienschiffes THÜRINGEN hatte Hillmanns Hotel geflaggt und war dessen Portal geschmückt. Zwei Schilderhäuschen waren für einen Doppelposten des Regiments »Bremen« aufgestellt. Der Hotel-Direktor empfing das Herzogspaar im Vestibül.⁵⁵ Für die Fahrt von Hillmanns Hotel, wo die hohen Herrschaften untergebracht wurden, zur Werft waren insgesamt 16 Wagen für diese und ihre Begleitung vorgesehen.⁵⁶ In *amtlicher Eigenschaft* waren anwesend: S.K.H.⁵⁷ Prinz Eitel Friedrich von Preußen, S.K.H. der Großherzog von Sachsen, der Herzog von Sachsen-Altenburg mit seiner Frau, der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha sowie Prinz Friedrich von Sachsen-Meiningen, Herzog zu Sachsen. Ein Hofmarschall oder Oberhofmarschall, ein persönlicher Adjutant oder Flügeladjutant, ein Kammerherr und ein Ordonnanzoffizier oder bei weiblichen Adligen eine Hofdame begleiteten jeweils diese fürstlichen Personen. Vom Reichsmarineamt – ebenfalls in amtlicher Funktion – waren Admiral von Tirpitz als Staatssekretär sowie verschiedene Konteradmirale und niedrigere Dienstgrade, außerdem diverse Staatsminister der thüringischen Fürstentümer anwesend. Auch die thüringischen Verbände des Deutschen Flottenvereins hatten mehrere Vertreter entsandt.⁵⁸

Der Stapellauf war auch Anlaß zu Ordensverleihungen. Die Liste der Ordensvorschläge umfaßte allein 34 Namen, darunter vor allem Offiziere, Beamte und Personen der Baubeaufsichtigung von seiten des Reichsmarineamtes, höheres Personal der Bauwerft Actien-Gesellschaft »Weser« u.a.m.⁵⁹

Eine Bremer Tageszeitung schilderte das Ambiente der Feierlichkeiten im Jahre 1906 anläßlich der Taufe der SCHARNHORST folgendermaßen:

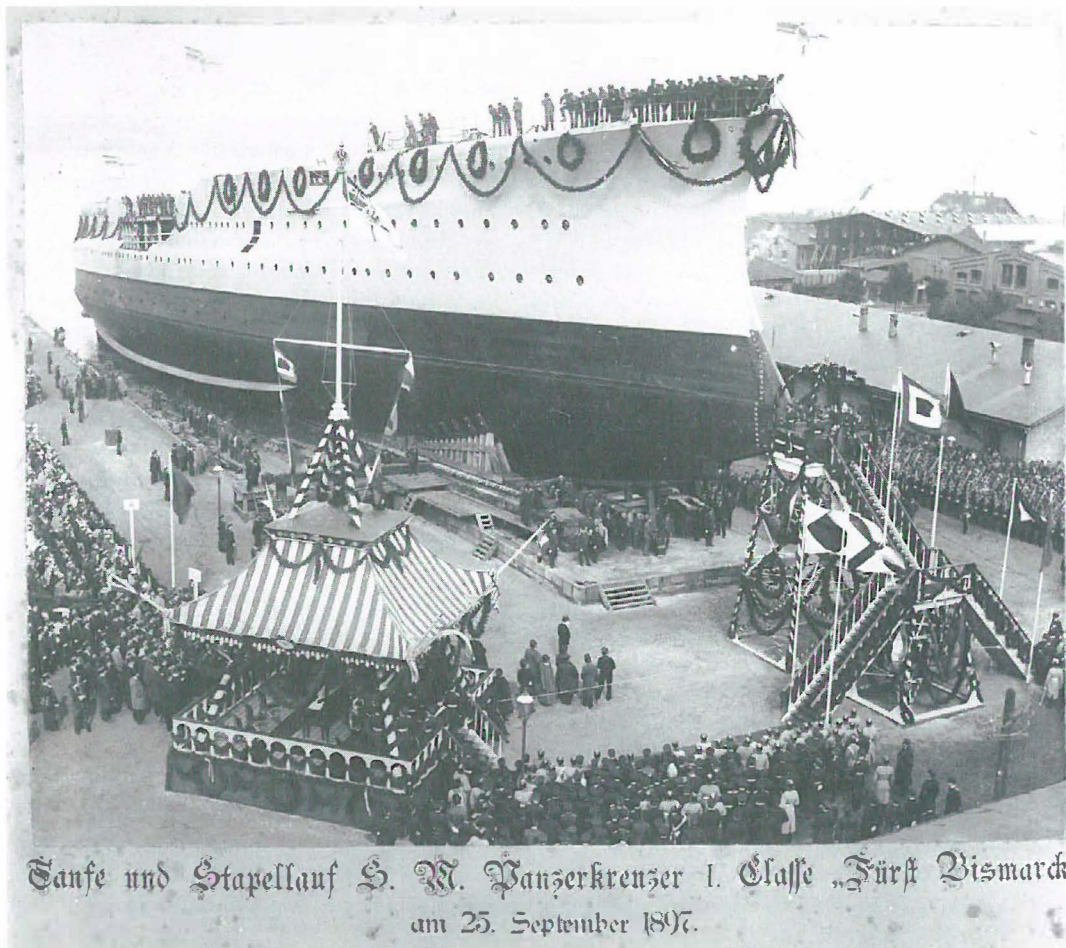
Früh schon ward es heute morgen auf dem weiten Werftterrain in Gröpelingen lebendig und die dorthin führenden Straßen zeigten zu ungewohnter Stunde ein außerordentlich belebtes Bild. Fußgänger und Radfahrer, Autos, Droschken, Taxameter und elegante Equipagen eilten schon um die neunte Stunde und früher dem Eingange der Werft zu, die im schönsten Festschmuck dalag, und die Elektrische konnte trotz aller Extrawagen dem kolossalen Verkehr nicht gerecht werden (...)

Feiertagsstimmung herrschte überall in den mächtigen Werkstätten, die sonst von nervenbetäubendem Getöse erfüllt sind. Kein Hammer rührte sich, die Maschinen standen still und auch die Arbeiter hatten Feiertag, soweit sie nicht bei dem Ablauf des Schiffes beschäftigt sein mußten. Reicher Flaggen- und Guirlandenschmuck zierte die viele hunderte von Personen fassenden Tribünen, die unmittelbar vor der Backbordseite des Schiffes entlang erbaut waren und vom oberen Rande des haushoch emporstrebenden, in seiner Größe einen geradezu imposanten Eindruck erzeugenden, eher schlank als massig zu bezeichnenden Schiffsrumpf hingen ebenfalls Guirlanden in gefälligen Bogen herab.

Etwa um 9¹/₂ Uhr traf bereits zu Schiff die vom Infanterieregiment »Bremen« gestellte Ehrenkompagnie mit Musikkorps und Fahne unter Führung des Hauptmanns Claus ein und nahm seitwärts von der Schlosserei mit der Front nach der nordwestlichen Seite der Schiffsbauwerkstatt Aufstellung. (...)⁶⁰

Inzwischen rollte Wagen auf Wagen heran und die geladenen Gäste nahmen die ihnen eingeräumten Plätze auf den Tribünen ein, die, wie immer, neben den Vertretern des Senats, der Herren Bürgermeister Barkhausen und Dr. Marcus, der Bürgerschaft, der Zivil- und Militärbehörden, der Dampfschiffahrtsgesellschaften, usw. ein reicher Flor lieblicher Damen zierte, deren lichte Toiletten im Verein mit den bunten Uniformen der Offiziere des Heeres und der Marine wesentlich zur Belebung des festlichen Bildes beitrugen.

Dann ertönten plötzlich Kommandorufe. Die Ehrenkompagnie nahm Paradeaufstellung. – »Achtung« – »Präsentiert das – Gewehr!« – und nun setzten die wuchtigen Klänge des Präsen-



Taufe und Stapellauf S. M. Panzerkreuzer 1. Klasse „Fürst Bismarck“
am 25. September 1897.

(Archiv DSM)

tierrmarches ein: Der vom Kaiser mit der Taufe des Kreuzers beauftragte Generaloberst Graf v. Schlieffen näherte sich in Begleitung des Vertreters des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Vizeadmiral v. Ablefeld, des Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Aktiengesellschaft »Weser«, Herrn Gustav Pagenstecher, sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats und der Direktion der Werft und anderer Herren seinem Täusfling. Nachdem die Front der Ehrenkompagnie abgeschritten war, bestieg Se. Exzellenz mit den Herren Vizeadmiral v. Ablefeld, Pagenstecher, Direktor Zeltz und den Adjutanten die hoch bis über den Rammsporn des Kreuzers hinwegreichende Taufkanzel, um von dort aus die nachstehende Taufrede zu halten.⁶¹

Die Schiffstaufe als technisches Problem

Preußische Gründlichkeit und deutscher Perfektionismus feierten auch beim Stapellauf ihre Triumphe. Im Januar 1909 wandte sich das Reichsmarineamt an die Direktion der Stettiner »Vulcan«-Werft und wies darauf hin, daß es in den letzten Jahren *wiederholt* vorgekommen sei, daß bei dem Taufakt das Zerschlagen der Sektflasche nicht funktionierte und ersuchte deswegen darum, in Zukunft stets zwei Sektflaschen bereitzuhalten, welche mit zwei verschiede-

nen Apparaten in Bewegung gesetzt werden, so daß beim Versagen der einen sofort der zweite Apparat in Funktion treten kann. Im Rahmen seiner obrigkeitstaatlichen Fürsorge wies das Reichsmarineamt darauf hin, nach den bisherigen Erfahrungen *besonders auf genaue Führung der Flasche, genügende Fallhöhe und Anbringung von Guirlanden zu achten, welche, oft noch im letzten Moment aufgehängt, leicht den Weg der Flasche sperren.*⁶² Doch die Direktion des Stettiner »Vulcan« wies darauf hin, daß es ihr bis zum bevorstehenden Stapellauf *ganz unmöglich* sei, eine zweite Vorrichtung zum Zerschlagen der Sektflasche anzubringen. Diese zweite Vorrichtung sei auch nicht erforderlich, *da die seit einer langen Reihe von Jahren bei uns zur Anwendung gebrachte Vorrichtung vollständig sicher funktioniere(n) muß.* Bei dieser seit 1851 existenten Werft mit der längsten Tradition im deutschen Eisenschiffbau⁶³ wurde *stets etwa 1 Stunde vor dem Taufakt eine Probeflasche (mit Wasser gefüllte Sektflasche) am Bug des Schiffes zerschellt*, um jede Panne auszuschließen. Kooperativ und durchaus im Sinne einer Forcierung des Technologie-Transfers erklärte sich die Direktion gerne bereit, dem Reichsmarineamt *eine Zeichnung unserer Vorrichtung zur Kenntnismahme zu übersenden.*⁶⁴

Taufrede und Taufe

Anlässlich des Stapellaufes des Linienschiffes THÜRINGEN hielt der Großherzog von Sachsen die folgende Taufrede:

Seine Majestät der Kaiser hat die Gnade gehabt, für das neue mächtige Linienschiff, das heute seiner Bestimmung übergeben werden soll, einen uns Thüringer Fürsten und unsere Länder gleich ehrenden Namen zu wählen und mir die ehrenvolle Aufgabe erteilt, in Gemeinschaft mit Ihrer Hoheit der Frau Herzogin von Sachsen-Altenburg den Taufakt zu vollziehen.

Für diese uns bewiesene Huld danke ich zugleich im Namen der übrigen Thüringer Fürsten Seiner Majestät dem Kaiser aus aufrichtigem Herzen.

Das Land, dessen Namen zu tragen das Schiff berufen ist, durch seine Lage im Herzen Deutschlands und durch seine politische Zusammensetzung vor anderen Ländern ausgezeichnet, hat in der nationalen Geschichte ebenso, wie in der allgemeinen Entwicklung der Kultur schon oft eine bedeutsame Rolle gespielt.

Seine häufig wechselnden Schicksale weckten die schlummernden Kräfte in dem regsamen Volke, stählten seine Energie, erweiterten seinen Unternehmungsgeist. Die Interessen der Bevölkerung blieben keineswegs innerhalb der Grenzen des Thüringer-Landes eingeschlossen, sondern suchten auch im weiteren Vaterland und im Ausland nach Betätigung, wo es galt, deutschen Erwerbsfleiß zu fördern, deutsche Wehrkraft zu stärken.

So wie mancher auf fernhinsegelnden Schiffen stolz aufragende Mast aus Bäumen geschnitten wurde, die in Thüringens dunklen Forsten wurzelten und sich im Sturm bewährten, so hat auch mancher Sohn unserer Länder im Dienste der deutschen Marine seine Kraft schon erprobt.

Auch fernerhin werden Söhne unserer engeren Heimat, in der für die Entwicklung der deutschen Seemacht in allen Kreisen der Bevölkerung ein weitgehendes Interesse lebendig ist, an der Seite ihrer Stammesbrüder von Nord und Süd dem Vaterlande zur See dienen und treu ihren angestammten Fürstenhäusern, wie bisher in manchen ernsten Zeiten, so auch für alle Zukunft in vollster Hingabe für Kaiser und Reich einstehen.

*Dem neuen Linienschiff möge es vergönnt sein, als machtvoller Schutz unseres Vaterlandes deutsches Wesen und deutsche Kraft im friedlichen Wettstreit mit anderen Nationen zu Ehren zu bringen. Eine starke Waffe in der Hand eines aufstrebenden Volkes sollst Du, mächtiges Schiff, neben Deinen Schwesterschiffen in Krieg und Frieden zu Deutschlands Ruhm und Ehre Deine Flagge über das Weltmeer tragen.*⁶⁵

(Hier ist zunächst durch die Herzogin von Sachsen die Taufe auf den Namen THÜRINGEN vollzogen worden.)⁶⁶

(Diesem Wunsche geben wir Ausdruck, indem wir rufen:)⁶⁷

Seine Majestät der Kaiser

Hurra! Hurra! Hurra!⁶⁸

Den weiteren Verlauf schilderte die »Weser-Zeitung« folgendermaßen:

Hierauf ergriff die Herzogin von Sachsen-Altenburg die an einer Schleuder hängende Flasche deutschen Schaumweines⁶⁹, zerschmetterte sie mit kräftigem Wurfe an den stählernen Platten und taufte dabei im Auftrage des Kaisers das Schiff THÜRINGEN.

Rasch wurden jetzt die letzten Fesseln, die das schwere Bauwerk auf seiner Gleitbahn noch hielten, gelöst, der hydraulische Antrieb trat in Funktion, und nun kam ganz langsam Bewegung in den Koloß. Eine Weile ringsum atemlose Stille, so packend und tief ist stets der Eindruck dieses Moments. Dann, während sich das stolze Schiff schneller und schneller seinem Element nähert, langsames Aufatmen; schließlich laute Hurras vom hohen Deck, die sich brausend über Land fortpflanzen, während THÜRINGEN sich den hochaufschäumenden Wassern der Weser, die es später hinaustragen sollen auf seine Wacht fürs Vaterland, vermählt. (...)⁷⁰

Die Taufrede war neben dem Ablaufen des Schiffes der eigentliche Höhepunkt der Stapellauffeierlichkeiten. Die Texte der Taufreden umfassen weniger als zwei Schreibmaschinenseiten, d.h. die Dauer der jeweiligen Rede muß bei ca. fünf Minuten gelegen haben. Das Thema war durch das Genre und durch die kaiserliche Namensgebung weitgehend vorbestimmt. Im Rahmen dieser Vorgaben bewegte sich die gestalterische Freiheit der Redner.

Am Anfang der Taufrede stattete jeder Redner zunächst seinen Dank an den Souverän ab, indem er sich in mehr oder weniger unterwürfigen Formulierungen für die Ehre, die Taufrede halten zu dürfen, bedankte:

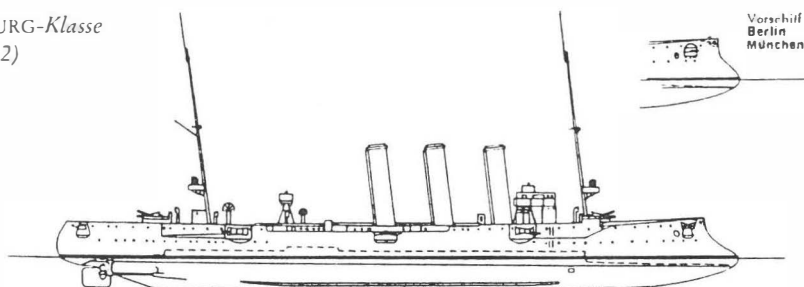
Durch den gnädigen Entschluß-Seiner Majestät des Kaisers ist mir der ehrenvolle Auftrag geworden, dieses Schiff, welches hier auf dem Helgen vor uns steht, mit dem Namen zu versehen, den Seine Majestät bestimmt haben.⁷¹

Auch zum Schluß seiner Rede mußte der Taufredner wieder auf den Kaiser kommen, um das Kaiser-Hoch ausbringen zu können. Der eigentliche Inhalt seiner Rede hatte sich auf den Namen des Schiffes zu beziehen. Dabei war es sicherlich einfacher, sich zu einer historischen Persönlichkeit zu äußern, wie z.B. zu Gneisenau, als zu einer Stadt (Bremen) oder zu einer Provinz (Westfalen) oder aber zu einer historischen Region (Thüringen). In jedem Falle stiegen die Redner tief in die geschichtliche Dimension ihres Themas ein, um diese – mehr oder weniger elegant – mit der Gegenwart und den Aufgaben des Schiffes – im Frieden und im Krieg – zu verknüpfen.

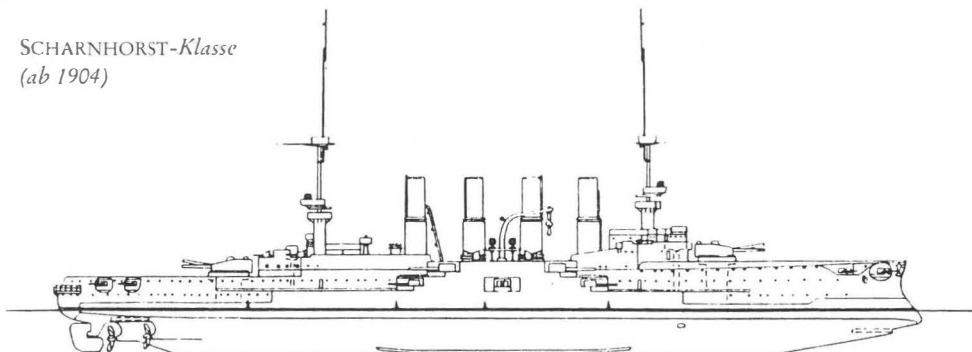
Bei der Taufe des Kleinen Kreuzers BREMEN wies Dr. Pauli darauf hin, daß an der Weser seit dem Mittelalter ungezählte Schiffe vom Stapel gelaufen seien, und rühmte die Glanzzeiten der Hanse, *die die Königin genannt war auf den nordischen Meeren*. Doch sei die Macht der Hanse durch den Aufstieg der westlichen Seemächte geschwunden, *denn sie hatte kein Reich und keinen Kaiser hinter sich, die schützend für sie eintraten. Das Reich ahnte nichts von der Bedeutung des Meeres und die Kaiser hatten andere Sorgen. Sie schauten hinaus nach dem Süden über die Alpen und vergaßen des, wie sie meinten, unwirtlichen Nordens*. Den Übergang zur Gegenwart schaffte Dr. Pauli mit den Worten: *Wie herrlich anders ist das dagegen geworden!* Paulis Rede gipfelte in der Huldigung an Kaiser Wilhelm II.: *Und ein Kaiser ist da an der Spitze einer Kriegsflotte, ein Kaiser, der diese Kriegsflotte in seiner kräftigen Hand gebraucht, um den Frieden zu fördern auf dem Meere und um zu schützen die Hansa und ihre Flotte und ein Kaiser, der dieser Hansa, wie sie heute ist, seine Huld und sein warmes Interesse zugewandt hat, wofür wir danken mit Treue und mit Verehrung.⁷²*

Der Oberpräsident der Provinz Westfalen, v.d. Recke v.d. Horst, rühmte deren *reiche*

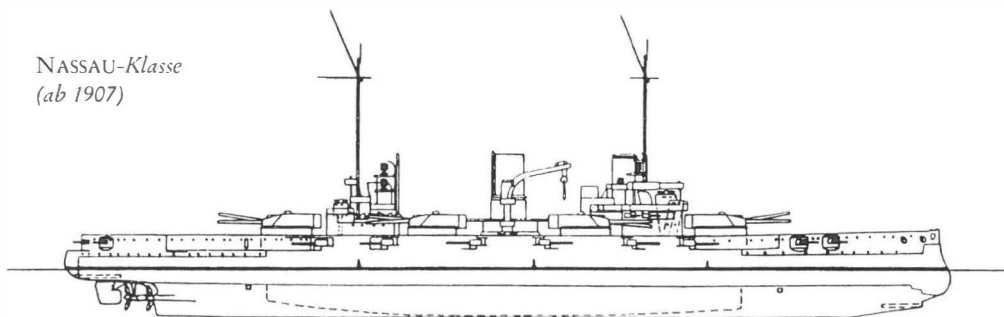
HAMBURG-Klasse
(ab 1902)



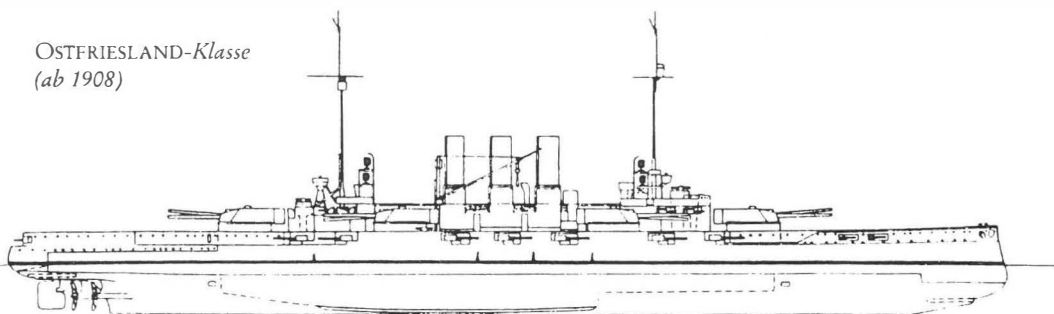
SCHARNHORST-Klasse
(ab 1904)



NASSAU-Klasse
(ab 1907)



OSTFRIESLAND-Klasse
(ab 1908)



(Aus: Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. 1982)

Bodenschätze, die *Tüchtigkeit ihrer Bevölkerung* und vor allem die *landesväterliche Fürsorge ihrer erhabenen Herrscher* und pries sie als eine *derschönsten Perlen in der preußischen Krone*. Er griff dann bis auf Karl den Großen zurück, und, da dieser ja bedauerlicherweise kein Mitglied des Hauses Hohenzollern war, führte er noch den Großen Kurfürsten an:

Der Name Westfalen soll dir, du stolzes Schiff, eine gute Vorbedeutung sein. Er ruft in die Erinnerung zwei Helden in der deutschen Geschichte, Kaiser Karl den Großen, den Begründer deutscher Herrlichkeit, und den Großen Kurfürsten, den Schöpfer der ersten preußischen Seemacht. Karl der Große war es, der Westfalen dem Deutschen Reich einfügte, der Große Kurfürst gewann die ältesten Bestandteile des jetzigen Westfalens der preußischen Monarchie. Seine Rede schloß mit den Worten: So ziehe denn deine Pfade, schirme in Frieden auf allen Meeren, in allen Zonen die Erzeugnisse deutschen Fleißes, schütze mit mächtiger Hand deutsches Schaffen, deutsche Taten, sei ein Freund aller Hilfsbedürftigen und Bedrängten. Wenn aber der Ruf deines Kaisers dich zu noch ernsterer Arbeit bestimmt, so wirst du, dessen bin ich gewiß, gleich den alten sieggewohnten westfälischen Regimentern ein Schrecken deiner Feinde sein und deine Pflicht tun, hart wie westfälischer Stahl und zähe wie die westfälischen Eichen, treu deinem Kaiser, Ihm getreu bis in den Tod.⁷³ Das walte Gott!⁷⁴

Zur Funktion des getauften Kriegsschiffes äußerte sich Graf v. Schlieffen in seiner Taufrede der GNEISENAU⁷⁵ am eindeutigsten: *Jetzt leben wir in tiefem Frieden. Rings herum am weiten Horizont ist kein Feind zu entdecken. Keine Gefahr bedroht die Ausfahrt dieses Schiffes. Ein goldenes Zeitalter nur friedlichen Wettkampfes scheint uns bevorzustehen. Aber wenn nun doch einmal das Morgenrot blutig anbrechen, wenn doch einmal der Tag des Zornes erscheinen sollte, so wünsche ich dir, edles Schiff, daß du würdig deines Namens das erste bist beim Angriff und daß du erst, nachdem die Nacht sich herabgesenkt auf die schwarze Flut, wenn auch zerschossen und aus vielen Wunden blutend, das letzte bist, welches von der Verfolgung absteht. (...)»⁷⁶*

Der Umgang mit der Geschichte in den Taufreden ist zeittypisch. Daß die Taufredner von dem zeitgenössischen Geschichtsverständnis geprägt waren und die herrschende Ideologie als Ideologie der Herrschenden wiedergaben, sollte nicht verwundern. Ihr nationalistisches Geschichtsbild versuchte, *die Vergangenheit für gegenwärtige Bedürfnisse zu benutzen. Die Verehrung der »vaterländischen Geschichte« sollte die traditionellen Tugenden, die als Ursache der preußisch-deutschen Erfolge im 19. Jahrhundert galten, wahren und fördern.*⁷⁷

Das nationalistische Denken geht davon aus, *daß Männer Geschichte machen.*⁷⁸ Die großen Männer der o.a. Taufreden waren Karl der Große, der Große Kurfürst, Gneisenau sowie Napoleon, der aber als »unteutscher Unhold« nicht mit Namen genannt, sondern als *übermächtiger, Riese und Koloß* umschrieben wurde.⁷⁹ Dagegen pries Generaloberst Graf v. Schlieffen Gneisenau als den Mann, der *vor 100 Jahren in der schwersten Zeit, die das Vaterland durchzumachen gehabt hat, als Alles verzagt, und verzweifelt war, den Mut nicht (hat) sinken lassen* und Napoleon Widerstand geleistet habe.⁸⁰

Für die Überzeugung von der Gerechtigkeit der Weltgeschichte, die Unrecht nur kurzfristig dulde, bringen die Taufreden zwei Beispiele. Graf v. Schlieffen feierte den Widerstand Gneisenaus gegen Napoleon und seinen Sieg über ihn. Bürgermeister Pauli beklagte den Untergang der Hanse durch den Aufstieg der westlichen Seemächte und die Italien-Orientierung der deutschen Kaiser.⁸¹ Doch durch das kaiserliche Streben nach Seegeltung und den deutschen Drang nach Übersee sei dieser Trend zum Positiven umgekehrt worden.

Die Bewirtung der Taufgesellschaft

Nach dem Stapellauf des Linienschiffes THÜRINGEN gestaltete sich der sog. Werftimbiss auf der Actien-Gesellschaft »Weser« folgendermaßen: *Die von der Werft hierzu besonders gela-*

denen Gäste verfügen sich in den Festsaal des Verwaltungsgebäudes, um bei einem Glase Wein und kleinem kaltem Imbiß auf den glücklichen Vollzug des Stapellaufes anzustoßen. Hierbei nahm Herr Pagenstecher das Wort, um auf die Bedeutung des Tages und den Namen des neuen Schiffes als den des schönsten deutschen Gaues hinzuweisen. Er dankte auch dem Reichsmarineamt für den der Werft erteilten Auftrag, gelobte, daß dies Schiff ebenso see- und kriegstüchtig abgeliefert werden solle, wie sein Vorgänger WESTFALEN und toastete auf eine glückliche Zukunft des neuen Friedensschützers, des Linienschiffes THÜRINGEN.

Es antwortete Admiral Rollmann vom Reichsmarineamt, indem er die alten guten Beziehungen der Marine zur Aktiengesellschaft »Weser« hervorhob und die Hoffnung aussprach, daß dies noch lange nicht der letzte Schiffbauauftrag sein werde, den die Werft von der Marine erhält. Sein Hoch galt der bewährten Erbauerin des neuen Linienschiffes.

Der Direktor der Werft, Vizeadmiral a.D. v. Ahlefeld, begrüßte dann die Gäste, besonders dankend die von weither herbeigeeilten. Zu diesen gehören besonders die Vertreter der thüringischen Verbände des Deutschen Flottenvereins. Redner legte des näheren und stellenweise an

Programm

zur Feier des Stapellaufes S. M. Kreuzer „L.“ am 9. Juli 1903
auf der Werft der Actien-Gesellschaft „Weser“ Bremen.

Nachmittags 4 Uhr 10 Min.: Versammlung der Gäste auf den Tribünen.
Nachmittags 4 Uhr 20 Min.: Empfang Seiner Magnificenz des Herrn Bürgermeisters Dr. Pauli und des Vertreters des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes, Seiner Excellenz des Herrn Vize-Admirals Sack, durch die Mitglieder des Aufsichtsrates und der Direktion der Actien-Gesellschaft „Weser“ am Eingange der Werft.

Beim Betreten des Festplatzes präsentiert die Ehrenwache. Die Musik spielt den Präsentiermarsch. Seine Magnificenz der Herr Bürgermeister Dr. Pauli, Seine Excellenz der Herr Vize-Admiral Sack, sowie der Vorsitzende des Aufsichtsrates Herr Pagenstecher und Schiffbau-Direktor Zelts betreten die Taufkanzel.

Seine Magnificenz der Herr Bürgermeister Dr. Pauli hält die Taufrede und vollzieht die Taufe.

Nach vollzogener Taufe des Schiffes begeben sich die genannten Herren von der Taufkanzel nach dem auf der Tribüne reservierten Platz, worauf der Ablauf des Schiffes erfolgt. Während des Ablaufes präsentiert die Ehrenwache. Die Musik spielt die Nationalhymne. Beim Eintreten des Schiffes in das Wasser werfen drei Hurras ausgebracht.

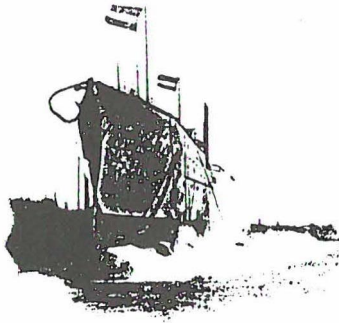
Hierauf erfolgt der Vorbeimarsch der Ehrenwache.

Es wird gebeten, die Plätze erst dann zu verlassen, wenn Seine Magnificenz der Herr Bürgermeister den Festplatz verlassen hat.

Anzug für Offiziere: Dienstanzug mit Orden. Marineoffiziere: weiße Mütze.
Für Herren vom Zivil: Gesellschaftsanzug.
Für Damen: Promenaden Toilette.

Aufsichtsrat und Vorstand
der
Actien-Gesellschaft „Weser“
beehren sich

Herrn



zu dem

Stapellaufe S. M. Kreuzer „L“

am Donnerstag, den 9. Juli, nachmittags pünktlich 4½ Uhr.
und nach dem Stapellaufe zu einem Glase Wein im Ver-
waltungsgebäude ganz ergebenst einzuladen.

Bremen, im Juli 1903.

(Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg)

humorvollem Beispiel dar, wie gerade die Flottenvereinsverbände Thüringens am treuesten und energischsten für ihre Sache gewirkt, den Flottengedanken populärgemacht haben. Seiner Aufforderung, den Thüringischen Flottenvereinen dafür ein Hoch auszubringen, wurde freudig nachgekommen.

Dann noch eine zwanglose halbe Stunde angeregter Unterhaltung in den künstlerisch geschmückten Räumen, und es verließen auch diese Gäste die Werft. Die Fürstlichkeiten und Ehrengäste waren schon nach dem Stapellauf, nachdem sie den Vorbeimarsch der Ehrenkompanie entgegengenommen und sich von der Werftleitung verabschiedet hatten, zum Hotel zurückgefahren.⁸²

Denn schließlich fand abends noch das Festmahl im Rathaus statt, zu dem der Bremer Senat eingeladen hatte. Hierüber berichtete die »Weser-Zeitung«: Die Halle bot in ihrem Lichterglanz und dem Blumenschmuck einen herrlichen Anblick, und die Gäste gaben ihrer Freude über sie wiederholt Ausdruck. Die Teilnehmer versammelten sich in dem Vorzimmer, dem vorderen Teil der Halle, der durch eine leichte Wand von dem Festsaal abgetrennt war und mit seinem roten Grundton ebenfalls äußerst stimmungsvoll wirkte. Muntere Weisen unserer Militärkapelle riefen die Gäste bald nach sieben Uhr zur Tafel.⁸³

Aussagekräftig im Hinblick auf die gesellschaftliche Rangordnung ist die anlässlich dieses Festmahls gedruckte Sitzordnung für das Essen mit insgesamt 90 Teilnehmern in der oberen Rathauhalle. In der U-förmigen Tischordnung präsierte der einladende Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Dr. Marcus. Ihm zur Rechten war als Vertreter des Kaisers dessen zweitältester Sohn Prinz Eitel Friedrich von Preußen als ranghöchster Gast plziert, während der Großherzog von Sachsen als Taufredner zu seiner Linken saß. Ihnen schlossen sich als die wenigen Vertreterinnen des weiblichen Geschlechts in dieser sonst ausschließlichen Männergesellschaft die Frau von Bürgermeister Dr. Marcus und die Herzogin von Sachsen-Altenburg als Taufpatin an. Während die Senatoren in bunter Reihe unter den Festgästen verteilt waren, saßen die Senatssekretäre jeweils an den beiden Enden des U und waren damit am untersten Ende der Tischordnung plziert.

Nach der Suppe erhob sich der präsidierende Bürgermeister Dr. Marcus als Gastgeber zu einer Begrüßungsansprache, nach dem zweiten Gang brachte der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral v. Tirpitz, einen Toast aus, nach dem folgenden Gang toastete der Herzog von Altenburg auf Bremen und im Verlauf des – allein schon wegen der zahlreichen Reden – mehrgängigen Menüs ließ es sich auch Se. Königliche Hoheit Prinz Eitel Friedrich von Preußen nicht nehmen, eine Rede zu halten.⁸⁴

Stapellauffeiern als finanzielles Problem

Die Kosten der Stapellauffeierlichkeiten entwickelten sich im Verlauf des Vorkriegsjahrzehnts zunehmend zu einem Problem.⁸⁵ Denn es steigerten sich *die Opulenz von Taufkanzeln, Pavillons und Tribünenbauten*, die zur Feier des Stapellaufs errichtet und mit Laub, Girlanden, Fahnen, Tuchbahnen und Baldachinen geschmückt wurden.⁸⁶ Vom Chef der Admiralität waren 1876 *Bestimmungen, betreffend das Arrangement und Zeremoniell bei dem Stapellauf eines S.M.Schiffe oder Fahrzeuge auf Kaiserlichen Werften* erlassen⁸⁷, nach denen *für gewöhnlich aller kostspielige Aufwand* vermieden werden sollte. Doch hatten – wie der Rechnungshof des Deutschen Reiches am 17. Oktober 1908 feststellen sollte – die Kosten für Stapellauffeiern *trotzdem in neuerer Zeit eine ganz beträchtliche Höhe erreicht*.⁸⁸

Vor allem die Heeresvermehrungen sowie die Flottengesetze hatten dazu geführt, daß die Reichsfinanzen immer mehr angestrengt worden waren. Die Reichsverschuldung war von 1 Mrd. Mark (1890) auf 3,8 Mrd. Mark im Jahre 1905 gewachsen.⁸⁹ Auch die 1906 vom Reichstag verabschiedete Steuerreform änderte nichts Entscheidendes an der defizitären Entwicklung der Reichsfinanzen.⁹⁰ Andererseits war der Übergang zum Dreadnoughtbau auch in Deutschland mit einer erheblichen Kostensteigerung verbunden.⁹¹ Die Reichsverschuldung stieg sogar von 4,1 Mrd. Mark (1906) auf 5,1 Mrd. Mark (1909) weiter an. Die Sanierung der Reichsfinanzen war 1909 *zu einem Gebot der nationalen Vernunft geworden*.⁹² Schatzsekretär Stengel hatte im Hinblick auf den unausgeglichene Etat für 1908 resignierend sein Amt niedergelegt. Die *greuliche Stellung* (v. Holstein) als Schatzsekretär übernahm nach einer Zwischenlösung schließlich Adolf Wermuth. Nach dessen Einschätzung befanden sich die Reichsfinanzen in einem *gefährdeten, ja fast unhaltbaren Zustand*, und er verlangte *ein kraftvolles Zurückschrauben der Ausgaben*.⁹³ Tirpitz sollte sich noch in seinen Erinnerungen darüber beklagen, daß die Reichskasse fortan *mit Stacheldraht umgeben* war.⁹⁴

Bereits am 10. März 1906 hatte im Reichsmarineamt ein Aktenvermerk über die Kosten des Festessens in Hillmanns Hotel im Anschluß an den Stapellauf des Kleinen Kreuzers BREMEN am 9. Juli 1903 angefertigt werden müssen, denn der Rechnungshof hatte die Erläuterungen einiger Positionen der Hotelrechnung über 433,50 Mark verlangt.⁹⁵ Der Rechnungshof beklagte gegenüber dem Reichsschatzamt das Anwachsen der Ausgaben für Stapellauffeierlichkeiten⁹⁶ und regte die Aufstellung von diesbezüglichen Grundsätzen an. Der Staatssekretär des Reichsschatzamtes räumte ein, daß tatsächlich vielfach Aufwendungen gemacht worden seien, *die einer wesentlichen Einschränkung fähig und bedürftig erscheinen*. In der Regel hätten die Kosten des Dinners sich pro Person (einschließlich Wein usw.) auf ca. 25 Mark, teilweise auch auf 31 bis 32 Mark und in einem Ausnahmefall sogar auf rund 36 Mark belaufen.⁹⁷ In Zukunft sollten Wagen nur noch für die Fahrt zum eigentlichen Taufakt gestellt werden, und das Reichsschatzamt widersprach grundsätzlich einer Übernahme von Hotelkosten der Festgäste aus Reichsmitteln. Es argumentierte: *Eine so weitgehende Gastfreundschaft auf fiskalische Kosten* ließe sich nicht rechtfertigen und könnte bei Personen, die zu Stapellaufen geladen seien, *umsoweniger erwartet werden, als sie den oberen Gesellschaftskreisen anzugehören pflegen*. Grundsätzlich vertrat das Reichsschatzamt die Auffassung, in den Kosten-

anschlagen für Schiffsneubauten eine besondere Position für die Kosten von Stapellauffeierlichkeiten einzurichten. Es bat das Reichsmarineamt, sich mit diesen Vorschlägen einverstanden zu erklären und es über die beabsichtigten Maßnahmen zu informieren.⁹⁸

Das Reichsmarineamt stellte dazu fest, daß die insbesondere monierten Kosten für Wagen und Mahlzeiten in den letzten Jahren möglichst eingeschränkt worden seien. Bei den Schiffs-taufen der letzten Kleinen Kreuzer seien auch die Einladungen zu den Stapellauffessen reduziert worden. In Zukunft könnten die Ausgaben für die Mahlzeiten herabgesetzt werden; die vom Reichsschatzamt vorgeschlagenen Kosten von 15 bis 20 statt 25 bis 30 Mark pro Person seien im allgemeinen einzuhalten. Es ließe sich jedoch nicht umgehen, die vom Reichsmarineamt eingeladenen Vertreter des Taufgastes *auch im Hotel als Gäste zu betrachten*. Das Reichsmarineamt widersprach der Auffassung, *daß diese Gäste stets der höchsten Gesellschaftsklasse angehörten* und führte Stadtvorsteher als einziges Gegenbeispiel an. Aber auch allerhöchsten Personen könnten die Kosten *unbequem* sein. Allerdings sollten die Vertreter des Flottenvereins für ihre Ausgaben selbst aufkommen.

Beim sogenannten Werftimbiss entstünden Ausgaben, die im allgemeinen die der gesamten übrigen Repräsentation überstiegen. Vom Standpunkt des Reichsmarineamtes aus *könnte diese Sitte ganz fallen gelassen werden*. Für die Ausschmückung des Stapellaufplatzes seien von den Kaiserlichen Werften private Firmen herangezogen worden. Es sei zu überlegen, ob dies nicht die Werften selbst übernehmen könnten. Abgesehen von diesen Sparmaßnahmen *könnte auch eine grundsätzliche Änderung der herkömmlichen Art der Stapellauffeiern vorgenommen werden*. Der Moment sei *infolge der allgemeinen Sparsamkeitsbestrebungen besonders günstig* und die vor zehn Jahren für die Ausdehnung der Stapellauffeiern geltenden Gründe seien *nicht mehr stichhaltig*. Im Gegenteil erfordere die derzeitige politische Lage⁹⁹ *die größtmögliche Zurückhaltung und Einschränkung sowohl nach innen als auch nach außen*. Es gebe zwei Wege für eine entscheidende Änderung:

1. Nur solche Schiffsnamen zu wählen, die *in keiner Beziehung zu Behörden oder Personen stehen, wie Flüsse, Sagengestalten, Gebirge, Gestirne usw.* und die Festlichkeiten beim Stapellauf der jeweiligen Bauwerft zu übertragen, um ihr damit *den Charakter einer internen Werftfeier* zu geben.
2. *Die in der heutigen Zeit etwas veraltete Sitte der feierlichen Namensgebung ganz auf(zu)-geben*, wie dies bei den meisten Schiffen der Handelsmarine bereits geschehe, und nach der Indienststellung des Schiffes *die zu dem Namen in Beziehung stehenden Personen zu einer mit einer bescheidenen Feier verbundenen Fahrt* einzuladen. Abschließend merkte das Reichsmarineamt an, daß zu diesen grundsätzlichen Änderungen *die Allerhöchste Genehmigung* erforderlich sei.¹⁰⁰

Doch zu solch einer umwälzenden Neuerung des Stapellaufzeremoniells von Kriegsschiffen der Kaiserlichen Marine sollte es nicht kommen; denn der Kaiser entschied, *daß vorläufig bei der Wahl der Schiffsnamen keine Änderung eintreten soll*.¹⁰¹ Deswegen sollten zunächst in einem internen Klärungsprozeß innerhalb des Reichsmarineamtes Überlegungen über eine Einschränkung der Stapellaufkosten angestellt werden, *ohne der Feier ihren bisherigen Charakter zu nehmen*.¹⁰²

Am 18. Juni 1909 hielt das Reichsmarineamt die Kaiserlichen Werften und diejenigen Privatwerften, die im Kriegsschiffbau engagiert waren, noch einmal schriftlich zu einer Kostensenkung bei Stapellauffeiern an. Danach sollte der Werft-Imbiss fortfallen und Zuschauertribünen nicht mehr errichtet werden. Allerdings sollten Ausnahmen *in besonderen Fällen*, d.h. bei der Teilnahme Allerhöchster oder Höchster Herrschaften, möglich sein. Die Ausschmückung des Festplatzes und des ablaufenden Schiffes war auf ein Mindestmaß zu beschränken. Zudem wurden die Kaiserlichen Werften aufgefordert, unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen die Kosten für Stapellauffeiern für große (Linienschiffe und Große

Kreuzer) sowie kleine Schiffe (Kleine Kreuzer) zu ermitteln und dem Reichsmarineamt das Ergebnis dieser Recherchen mitzuteilen.¹⁰³

Die Kaiserliche Werft in Danzig errechnete für den Stapellauf eines Kleinen Kreuzers Gesamtkosten von 1224 Mark.¹⁰⁴ Die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven brauchte für die Stapellauffeier eines Linienschiffes etwa 7250 Mark und schätzte die entsprechenden Kosten eines Kleinen Kreuzers auf etwa 6000 Mark. Darin waren allerdings Arbeitslohn und Betriebskosten sowie Lohnkosten für die Freigabe der beteiligten Werftarbeiter nach dem Stapellauf für den Rest des Tages enthalten.¹⁰⁵ Und die Kaiserliche Werft in Kiel glaubte – nach der verordneten Einschränkung – bei den Stapelläufen von großen Schiffen mit ca. 2500, bei kleinen Schiffen mit ca. 1400 Mark auskommen zu können.¹⁰⁶ Angesichts der Gesamtkosten für ein Kriegsschiff – der Preis für das Linienschiff WESTFALEN betrug rund 22,25 Mio., für die gesamte Bewaffnung 19,28 Mio. Mark, zusammen also gut 36,5 Mio. Mark¹⁰⁷ – handelte es sich um lächerlich niedrige Summen. Aber wie oft in politischen Diskussionen um finanzielle Belastungen scheint sich auch hier die Kritik auf die niedrigste Summe konzentriert zu haben.

Als die beiden Wehressorts 1911 für die nächsten fünf Jahre Forderungen von über 1 Milliarde Mark erhoben, lehnte Staatssekretär Wermuth diese als nicht verantwortbar ab und bat um seine Entlassung.¹⁰⁸ Durch mehrfache Rücktrittsdrohungen gelang es ihm, die finanziellen Forderungen von Heer und Marine in Grenzen zu halten.¹⁰⁹ Denn Adolf Wermuth verfolgte als Staatssekretär im Reichsschatzamt einen strikten *Sparkurs, um den Reichshaushalt ins Gleichgewicht zu bringen und die Reichverschuldung spürbar abzubauen*.¹¹⁰ Deshalb bot der Haushalt keinen Spielraum für neue Rüstungsprogramme; Tirpitz mußte versuchen, *die Sparpolitik Wermuths zu unterlaufen*.¹¹¹ Vermutlich, um seine großen Zielsetzungen nicht zu gefährden, zeigte er sich zu Zugeständnissen in Kleinigkeiten – und dazu gehörten die Stapellauffeierlichkeiten – bereit. Er wies Ende 1911 dem Flottenverein gegenüber darauf hin, daß die Stapellauffeiern in letzter Zeit aber *aus allgemeinen politischen Gründen klein gehalten* worden seien.¹¹² So hatten die Sparmaßnahmen immerhin die Konsequenz, daß z.B. für die Stapelläufe von Kleinen Kreuzern auf der Germaniawerft Ende 1912 bei der Einholung von Menuvorschlägen darauf hingewiesen wurde, *daß der Preis des nassen Gedecks (einschließlich Zigarren, Likören, Bier, Mokka, Druck von Menükarten) 20 Mark nicht überstehen darf*.¹¹³

Zusammenfassung

Die Stapellauffeierlichkeiten für Kriegsschiffe waren im Kaiserreich gesellschaftliche Ereignisse, bei denen im Rahmen eines streng reglementierten Rituals die beteiligten Personen und gesellschaftlichen Gruppen die ihnen zugewiesenen Plätze einzunehmen und Rollen zu spielen hatten. Wer – abgesehen vom Militär, den eingeladenen politischen Spitzen, den Top-Managern der Werften sowie den Teilnehmerinnen aus den führenden Gesellschaftsschichten – nicht dazugehörte und auch auf den Tribünen keinen Platz erhalten hatte, gehörte auf die Stehplätze oder gar als Zaungast auf das andere Weserufer. Beim Stapellauf der THÜRINGEN waren neben der Taufkanzel, die nur von den Taufrednern und den prominentesten Personen betreten werden durfte, und einem besonderen Fürstenzelt verschiedene Tribünen errichtet, differenziert in solche für *eingeladene Damen und Herren* sowie für Beamte der Werft, und weitab war ein Platz für die Werftarbeiter vorgesehen.¹¹⁴ Einige Jahre zuvor war bei der Taufe der GNEISENAU neben der Taufkanzel eine *reservierte Tribüne* für die Prominenz errichtet worden, der sich eine weitere mit reservierten Plätzen für Offiziere und eingeladene Herren und eine besondere »Damentribüne« anschlossen.¹¹⁵

Führen die Fürstlichkeiten anlässlich der Schiffstaufe des Linienschiffes THÜRINGEN in

glänzendem Wagenzuge auf der Werft ein¹¹⁶, so demonstrierten sie mit ihrem prunkvollen Aufzug ihre Machtposition und betonten ihre Zugehörigkeit zur gesellschaftlichen Elite des Wilhelminischen Kaiserreiches.

Obwohl die Technik, insbesondere die Wehrtechnik, noch heute eine ausschließlich männliche Domäne darstellt, bedarf die Demonstration der männlichen Stärke als Kontrast auch des Gegenpols weiblicher Schwäche, erfordert das martialische Schauspiel militärischer Potenz auch die weiblichen Farbtupfer, um sich in diesen – sich selbst bestätigend – zu spiegeln. Zwar erscheint die Rolle der Frauen bei Stapellauffeierlichkeiten als ausgesprochen marginal, denn als Gruppe waren sie isoliert auf der sog. Damentribüne, als Individuen traten sie lediglich als Gattinnen bedeutender männlicher Persönlichkeiten oder aber als Taufpatinnen in Erscheinung. Dann aber waren die Frauen als das vorgeblich *schwache Geschlecht* Objekte männlicher Hilflosigkeit, und ein Werftdirektor zerbrach sich den Kopf über die Lieblingsblumen der Dame. Taufredner waren bei Kriegsschiffen grundsätzlich Männer, Frauen mußten sich mit der Rolle der Taufpatin begnügen.¹¹⁷

Die Taufreden waren geprägt vom zeitgenössischen *vaterländischen* Geist und von Hohenzollernverehrung. Was bei den eigentlichen Stapellauffeiern nicht zum Ausdruck kommt, wird dagegen im Schriftverkehr der Reichsbehörden ansatzweise deutlich: Das Reichsmarineamt legte gar nicht so großen Wert auf das Stapellaufritual in seiner damals praktizierten aufwendigen Form, auch wenn es gegenüber dem Reichsschatzamt aus Ressortgesichtspunkten die entstehenden Kosten zu verteidigen suchte. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes äußerte sich beim Stapellauf des Kleinen Kreuzers »Ersatz SCHWALBE« der Germaniawerft gegenüber sogar dahingehend, von dem Stapellauf eines Kleinen Kreuzers *solle nicht so viel Aufhebens gemacht werden*.¹¹⁸ Während sich das Reichsmarineamt bereit erklärte, das traditionelle Taufzeremoniell weitgehend aufzugeben, und sich damit als Vertreter einer modernen Zweckrationalität zeigte, hielt der Kaiser an den überkommenen traditionellen Formen fest.

Wenn Röhl auf das komplizierte Einladungsverfahren bei den von Kaiser Wilhelm II. veranstalteten Hoffesten¹¹⁹ und Festessen hinweist, bei denen diffizile Rangfragen zu beobachten waren, und bei letzteren sowohl der Ober-Zeremonienmeister, der Ober-Hof- sowie der Haus-Marschall bei den *Placements beiden am Königlichen Hofe stattfindenden Tafeln* involviert waren¹²⁰, so drängen sich hier gewisse – allerdings im bescheideneren Maßstab – Parallelen zu den Stapellauffeierlichkeiten auf. Diese sind als ein integraler Bestandteil der politischen und gesellschaftlichen Kultur des Wilhelminischen Deutschland zu begreifen. Sie sind ein maritimer Ableger eines *prunkhafte(n) Luxurieren(s) einer neoabsolutistischen Hofkultur*¹²¹ jener Epoche.

Der spätere Generalstabschef von Moltke hatte wohl nicht so ganz unrecht, wenn er von einem im Februar 1905 stattfindenden Hofball bemerkte: *Es macht mir immer einen ganz merkwürdigen Eindruck, wenn ich den Einzug des Hofes in den Weißen Saal sehe, der Kaiser bringt immer so ein Stück Mittelalter hinter sich her (...); es ist, als ob die Toten auferstehen mit Zopf und Puder*.¹²²

Anmerkungen:

- 1 Georg Neudeck u. Heinrich Schröder: Das kleine Buch von der Marine. Ein Handbuch alles Wissenswerten über die deutsche Flotte nebst vergleichender Darstellung der Seestreitkräfte des Auslandes. Kiel/Leipzig 1907, S. 247.
- 2 Ebd., S. 251.
- 3 Clas Broder Hansen: Schiffstaufen. In: Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 140. Auf die Ursprünge dieses Brauches kann hier nicht eingegangen werden.

- 4 Ebd. S. 140. Zwischen Reichsgründung und Ausbruch des Ersten Weltkrieges sind nach seinen Untersuchungen *keine wesentlichen Veränderungen der Gebräuche beim Stapellauf festzustellen*. (S. 141).
- 5 Beim Stapellauf des Linienschiffes KAISER KARL DER GROSSE am 18.10.1899 in Hamburg, zit. nach Hans Wilderotter: *Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser. Das Schiff als Metapher und die Flotte als Symbol der Politik des wilhelminischen Kaiserreichs*. In: H. Wilderotter u. K.-D. Pohl (Hrsg.): *Der letzte Kaiser. Wilhelm II. im Exil*. Gütersloh/München 1991, S. 64.
- 6 Clas Broder Hansen wollte diese Thematik im Rahmen einer Dissertation an der Universität Hamburg untersuchen, hat aber seine Arbeit daran inzwischen eingestellt. Im Rahmen seiner Untersuchung zur öffentlichen Festkultur im Wilhelminischen Deutschland, dargestellt am Beispiel Hamburgs, behandelt v. Elsner auch Schiffstauen. Er geht u.a. auf die Stapellauffeierlichkeiten von Schiffen der »Imperator«-Klasse ein. Vgl.: Tobias v. Elsner: *Kaisertage. Die Hamburger und das Wilhelminische Deutschland im Spiegel öffentlicher Festkultur*. Frankfurt/M. 1991, insbes. S. 498ff.
- 7 Zur technischen Dimension des Stapellaufes aus zeitgenössischer Sicht vgl.: Neudeck u. Schröder (wie Anm. 1), S. 247–251.
- 8 Dabei handelt es sich um die Stapelläufe des Kleinen Kreuzers BREMEN (1903), des Großen Kreuzers GNEISENAU (1906) und der beiden Linienschiffe WESTFALEN (1908) und THÜRINGEN (1909).
- 9 So z.B. die vom Chef der Admiralität erlassenen *Bestimmungen, betreffend das Arrangement und Zeremoniell bei dem Stapellauf eines S.M. Schiffe oder Fahrzeuge auf Kaiserlichen Werften*. In: *Marine-Verordnung-Blatt (M.V.Bl.)* Nr. 2 für 1876, S. 15f.
- 10 Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (BA-MA), RM 3/V 154, Schreiben an Reichskanzler aus Jagdhaus Rominten vom 27.9.1900. (Abschrift). Im ursprünglichen Entwurf waren noch weitere Detailregelungen enthalten, so erwartete der Kaiser z.B. vor jedem Stapellauf die Vorlage einer Skizze für die An- und Abfahrtswege auf der Bauwerft.
- 11 Ebd.
- 12 Handschriftliche Korrektur; im ausgedruckten Original heißt es: *Gesellschaftsanzug*.
- 13 *Marineverordnungsblatt* XXXI. Jahrg., Nr. 22 (13. Oktober 1900), S. 397f., in: BA-MA, RM 3/V 117, Bl.3f.
- 14 Das Reichsmarineamt als oberste Reichsbehörde für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine war für alles zuständig, was die Einrichtung, Erhaltung und Entwicklung der Marine betraf. Es unterstand einem eigenen Staatssekretär.
- 15 § 9 der Militärkonvention zwischen Preußen und Bremen vom 27.6.1867 bestimmte: *Dem Senate bleiben alle Ehrenrechte und die freie Verfügung in betreff der Verwendung der Garnison zum inneren Dienste vorbehalten*. Vgl. dazu BA-MA, RM 3/V 117, Bl. 41ff. sowie RM 3/V 118, Bl. 41–64.
- 16 BA-MA, RM 3/V 117, Bl. 1f.
- 17 Kaiser Wilhelm II. hatte neben dem Oberkommando der Marine und dem Reichsmarineamt 1889 das Marinekabinett als persönliches Sekretariat geschaffen, das mit den Personalfragen des Offizierskorps und der Vermittlung der kaiserlichen Befehle an die Marine beauftragt war.
- 18 BA-MA, RM 3/V 118, Schreiben an das RMA vom 9.6.1903.
- 19 Kleiner Kreuzer BREMEN: Bau-Nr. 135; Bauzeit 1902–1904; Baukosten: 4,746 Mio. Mark; Wasserverdrängung: 3278 ts; Länge über alles: 111,1 m; Breite: 13,3 m; Tiefgang: 5,53 m; PS: 12100; Geschwindigkeit: 23,3 kn. Nach Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. Bd. I. München 1982, S. 129.
- 20 Der Leiter der Abteilung M des RMA, Admiral Pohl, hatte am 5. April 1903 dem Staatssekretär im RMA eine Notiz zum Immediatsvortrag bezüglich der kaiserlichen Befehle für die Taufpaten der im Verlauf des Jahres 1903 vom Stapel laufenden Schiffe vorgelegt, der eine Liste der Schiffe, Stapellaufdaten und vorgeschlagenen Taufpaten beigelegt war. Danach standen für 1903 acht Stapelläufe an, darunter der des Kleinen Kreuzers »L« auf der A.G. Weser. BA-MA, RM 3/V 118, Notiz zum Immediatsvortrag vom 5.4.1903 und Anlagen.
- 21 Dabei beging der Staatssekretär den Fauxpas, in der Anrede Pauli als den Bürgermeister der *freien und Hansestadt Bremen* anzusprechen, wobei er einen Partikel verwandte, der in Bremen – im Unterschied zu den beiden anderen Hansestädten Hamburg und Lübeck – nicht üblich war und ist.
- 22 BA-MA, RM 3/V 130, Staatssekretär RMA an Bürgermeister Dr. Pauli vom 22.4.1903 (Abschrift).
- 23 Das RMA legte das Programm für den Stapellauf des Kleinen Kreuzers »H« vom 22.4.1902 auf der A.G. Weser bei.
- 24 BA-MA, RM 3/V 130, Entwurf des Schreibens RMA an AGW vom 30.5.1903.
- 25 Ebd., AGW an RMA vom 8.6.1903.
- 26 Ebd., Programmentwurf.
- 27 Großer Kreuzer GNEISENAU: Bau-Nr. 144; Bauzeit: 1904–1908; Baukosten: 19,243 Mio. Mark; Was-

- serverdrängung: 11616 ts; Länge über alles: 144,6 m; Breite: 21,6 m; Tiefgang: 8,37 m; PS: 30396; Geschwindigkeit: 23,6 kn. Gröner (wie Anm. 19), Bd. 1, S. 78.
- 28 Der noch auf der alten Werft gebaute Kreuzer VICTORIA LOUISE, der 1898 abgeliefert worden war, hatte lediglich 5650 ts.
- 29 Alfred Graf von Schlieffen (1833–1913), Generalstabsoffizier in den Kriegen 1866 und 1870/71, Chef des Generalstabs (1891–1905), Urheber des sog. Schlieffen-Plans (1905), 1911 preußischer Generalfeldmarschall.
- 30 BA-MA, RM 3/V 145, Schreiben RMA an AGW vom 11.5.1906.
- 31 Linienschiff WESTFALEN: Bau-Nr. 163; Bauzeit: 1907–1909; Baukosten: 37,615 Mio. Mark; Wasserverdrängung: 18873 ts; Länge über alles: 146,1 m; Breite: 26,9 m; Tiefgang: 8,57 m; PS: 26792; Geschwindigkeit: 20,2 kn. Gröner (wie Anm. 19), Bd. 1, S. 46.
- 32 Gustav Eberhard Freiherr von der Recke von der Horst, westfälischer Uradel der Grafschaft Mark, Reichsfreiherrnstand seit 1677, (geb. 2.4.1847 in Berlin, gest. 16.2.1911 in Münster), evangelisch. Jura-studium, Landrat in Eckernförde (1877–1881), Arbeit im Innenministerium (1881–1885), Regierungspräsident in Königsberg (1885–1889) und in Düsseldorf (1889–1895), Innenminister (1895–1899), Oberpräsident von Westfalen (1899–1911). Mitglied des preußischen Abgeordnetenhauses. Nach: R. Schütz: Oberpräsidentenlisten. In: K. Schwabe (Hrsg.): Die preußischen Oberpräsidenten 1815–1945. Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit, Boppard 1985, Bd. 15, S. 303, und Dietrich Wegmann: Die leitenden staatlichen Verwaltungsbeamten der Provinz Westfalen 1815–1918. (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission Westfalens, Bd. XXIIa). Münster 1969, S. 318.
- 33 BA-MA, RM 3/V 154, Admiral v. Müller an Tirpitz vom 9.5.1908.
- 34 Ebd., Staatssekretär RMA an AGW vom 2.6.1908.
- 35 Ebd., RMA an Oberpräsident der Provinz Westfalen vom 13.6.1908. Diese Form der Vorzensur wird kaum bei den Stapellaufreden fürstlicher Persönlichkeiten geübt worden sein und war auch nicht im »Spickzettel« vorgesehen. Dabei waren die preußischen Oberpräsidenten Mitglieder einer »Verwaltungselite«, für deren Zugang zum höheren Verwaltungsdienst und beruflichen Aufstieg neben den fachlichen Voraussetzungen weitere Qualifikationen wie Herkunft, Beziehungen, Konfession und seit den 80er Jahren auch die politische Beurteilung *nicht nur erforderlich, sondern oft entscheidend* (waren). Vgl. Bernhard vom Brocke: Die preußischen Oberpräsidenten 1815 bis 1945. Sozialprofil einer Verwaltungselite: Eine Bilanz. In: K. Schwabe (wie Anm. 32), S. 253.
- 36 BA-MA, RM 3/V 154, RMA an Oberpräsident der Provinz Westfalen vom 13.6.1908.
- 37 Linienschiff THÜRINGEN: Bau-Nr. 166; Bauzeit: 1908–1911; Baukosten: 46,314 Mio. Mark; Wasserverdrängung: 22808 ts; Länge über alles: 167,2 m; Breite: 28,5 m; Tiefgang: 8,68 m; PS: 34944; Geschwindigkeit: 21 kn. 1919 in Scapa Flow selbst versenkt und später dort verschrottet. Gröner (wie Anm. 19), Bd. 1, S. 48.
- 38 Die verschiedenen Wappen der thüringischen Fürstentümer wurden dementsprechend auf der Einladung zum Stapellauf abgebildet.
- 39 Vgl. das schon erwähnte Schreiben an das RMA vom 9.6.1903 (BA-MA, RM 3/V 118).
- 40 BA-MA, RM 3/V 166, Admiral v. Müller an Tirpitz vom 19.7.1909.
- 41 Ebd., Schreiben vom 19.10.1909.
- 42 Ebd., Senatskommission an Tirpitz vom 27.10.1909.
- 43 Historisches Archiv (HA) Krupp FAH 4 C 55: Privatbüro Dr. Gustav Krupp von Bohlen und Halbach: Germaniawerft, Stapellauf verschiedener Schiffe 1906–1914, Direktor Baur an Krupp vom 9.12.1906.
- 44 Ebd., Telegramm vom 11.12.1906.
- 45 Ebd., Schreiben vom 12.11.1908.
- 46 Ebd., Schreiben vom 23.11.1908.
- 47 Ebd., Schreiben vom 25.11.1908.
- 48 Ebd., Schreiben vom 1.12.1908.
- 49 Ebd., Handschriftl. Notiz, undatiert.
- 50 Ebd., Schreiben vom 25.11.1908.
- 51 Ebd., Schreiben vom 11.2.1914.
- 52 Ebd., Schreiben vom 12.2.1914.
- 53 Ebd., Schreiben vom 16.2.1914.
- 54 Ebd., Schreiben vom 17.2.1914.
- 55 Weser Zeitung (WZ), 27.11.1909.
- 56 BA-MA, RM 3/V 166, Liste.
- 57 Seine Königliche Hoheit.

- 58 BA-MA, RM 3/V 166, Liste der Teilnehmer.
- 59 Ebd., Ordens-Vorschläge, Bl. 43.
- 60 Auf dem Helgen der Werft lagen mehrere Schiffe in unterschiedlichen Baustadien: zwei für Norderney bestimmte Feuerschiffe, der Frachtdampfer THÜRINGEN und der Reichspostdampfer GOEBEN des NDL sowie der Minendampfer »A« für die Kaiserliche Marine.
- 61 WZ, 14.6.1906.
- 62 BA-MA, RM 3/V 118, RMA an Direktion der »Vulcan«-Werft vom 16.1.1909.
- 63 Vgl. zur Geschichte dieser Werft: Armin Wulle: Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte. Herford 1989.
- 64 BA-MA, RM 3/V 118, »Vulcan«-Werft an RMA vom 21.1.1909.
- 65 Indienststellung: 27.11.1909. Am 10.9.1911 zur Flotte. Als französische Kriegsbeute am 29.4.1920 in Cherbourg ausgeliefert. Zielschiff der französischen Flotte. 1923 abgewrackt (wie Anm. 19).
- 66 Handschriftlicher Einschub in den maschinegeschriebenen Text.
- 67 Maschinenschriftlicher Text gestrichen, im Zeitungsbericht jedoch ausgeführt. (WZ, 28.11.1909).
- 68 BA-MA, RM 3/V 166, Bl. 145f. sowie WZ, 28.11.1909.
- 69 Beim Stapellauf des Kleinen Kreuzers BREMEN wird erwähnt, daß die Flasche *an einer schwarz-weiß-roten Schnur* befestigt war. (WZ, 10.7.1903).
- 70 WZ, 28.11.1909.
- 71 Bürgermeister Dr. Pauli anlässlich der Taufe des Kleinen Kreuzers BREMEN am 9.7.1903. (WZ, 10.7.1903).
- 72 WZ, 10.7.1903.
- 73 Indienststellung 1.7.1908. Am 16.11.1909 zur Flotte. Ab 1.9.1918 Artillerie-Schulschiff. Am 5.8.1920 an Großbritannien ausgeliefert und 1924 abgewrackt. Gröner (wie Anm. 19), Bd. 1, S. 47.
- 74 BA-MA, RM 3/V 154, Bl. 77 sowie WZ, 2.7.1908.
- 75 Indienststellung: 14.6.1906. Am 6.3.1908 zur Flotte. 1910 ins Ausland. Am 8.12.1914 durch Artilleriefeuer der britischen Schlachtkreuzer INVINCIBLE und INFLEXIBLE bei den Falkland-Inseln versenkt. 598 Tote. Gröner (wie Anm. 19), Bd. 1, S. 80.
- 76 BA-MA, RM 3/V 145, Stapellaufrede (Abschrift), Bl. 55 sowie mit leichten Abweichungen: WZ, 14.6.1906.
- 77 Thomas Rohkrämer: Der Militarismus der »kleinen Leute«. Die Kriegervereine im Deutschen Kaiserreich 1871–1914. München 1990, S. 175.
- 78 Ebd., S. 183.
- 79 BA-MA, RM 3/V 145, Stapellaufrede (Abschrift), Bl. 55.
- 80 Ebd.
- 81 BA-MA, RM 3/V 130, (Abschrift), Bl. 48f.
- 82 Ebd.
- 83 WZ, 28.11.1909. (2. Morgen-Ausgabe).
- 84 Ebd.
- 85 Hansen (wie Anm. 3), S. 141.
- 86 Vgl. hierzu Peter-Christian Witt: Reichsfinanzen und Rüstungspolitik 1898–1914. In: Marine und Marinopolitik, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt durch Herbert Schottelius und Wilhelm Deist, Düsseldorf 1972, S. 146–177 und ders.: Die Finanzpolitik des Deutschen Reiches von 1903 bis 1913. Eine Studie zur Innenpolitik des Wilhelminischen Deutschland. (Historische Studien, Heft 415) Lübeck/Hamburg 1970.
- 87 M.V.Bl. Nr. 2 für 1876, S. 15f.
- 88 BA-MA, RM 3/V 118, Rechnungshof vom 17.10.1908. Beispiele von Verschwendung und unkorrektem Umgang mit staatlichen Finanzmitteln in der Kaiserlichen Marine bringt: L. Persius: Menschen und Schiffe in der Kaiserlichen Flotte. Berlin 1925, S. 98ff.
- 89 Rudolf Kroboth: Flottenbau, Finanzkrise und Reichssteuerreform (1898 bis 1914). In: Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 38.
- 90 Ebd.
- 91 Witt (wie Anm. 86), S. 157; Die Kosten für Linienschiffe und Große Kreuzer hatten sich zwischen den Etatjahren 1905 und 1909 von 24 bzw. 21,3 auf 47,1 bzw. 44 Mio. Mark, d.h. jeweils um rund 100 Prozent erhöht.
- 92 Kroboth (wie Anm. 89), S. 38.
- 93 Witt (wie Anm. 86), S. 165. Wermuth betrieb eine Finanzpolitik nach dem Motto: »Keine Ausgabe ohne Deckung!« Er war seit dem Antritt seines Amtes entschlossen, zur Durchsetzung seiner Finanz-

- politik das Abschiedsgesuch als »einzige Waffe des Reichsschatzsekretärs« einzusetzen. Vgl. Adolf Wermuth: Ein Beamtenleben. Berlin 1922, S. 276.
- 94 Ebd., S. 166.
- 95 BA-MA, RM 3/V 118, Aktenvermerk des RMA vom 10.3.1906.
- 96 Ebd., Schreiben vom 17.10.1908.
- 97 Ebd., Staatssekretär Reichsschatzamt an RMA vom 24.11.1908.
- 98 Ebd.
- 99 Der Reichstag stand vor der Verabschiedung eines neuen Steuerkonzeptes, das er im Sommer 1909 beschließen sollte. Kroboth (wie Anm. 89), S. 38.
- 100 BA-MA, RM 3/V 118, RMA betr. Einschränkung der Stapellaufkosten vom 3.12.1908.
- 101 Ebd., Internes Schreiben des RMA vom 22.12.1908.
- 102 Ebd. Nachdem der Staatssekretär des Reichsschatzamtes am 21. Dezember 1908 gegenüber dem RMA festgestellt hatte, daß die Gastlichkeit zu Lasten der Reichskasse auf ein Festessen in der Kostengrenze von 15 bis 20 M für die Person beschränkt, Fuhrwerk aus fiskalischen Mitteln nur für die Fahrt zum und vom Taufakte gestellt, die Übernahme der Hotelkosten für die geladenen Gäste aus fiskalischen Fonds aber überhaupt unterlassen wird (BA-MA, RM 3/V 118, Staatssekretär Reichsschatzamt an RMA vom 21.12.1908), beklagte er sich am 3. Februar 1909 beim RMA, daß noch keine (neue) Antwort bezüglich der Regelung der Kosten für Stapellauffeierlichkeiten erfolgt sei (Ebd., Schr. vom 3.2.1909). Das RMA entschloß sich daraufhin, zusammen mit den Werften Vorschläge zur Reduzierung der Stapellaufkosten zu machen. Eine Beantwortung der Anfrage des Reichsschatzamtes wurde bis dahin zurückgestellt (BA-MA, RM 3/V 118, ebd. handschriftliche Marginalien). Dabei hatte offenbar das RMA am 9. Januar 1909 bereits intern eine Einschränkung der Kosten beim Stapellauf auf den Kaiserlichen Werften verfügt, wonach die Bestimmungen vom 21.1.1903 geändert wurden (BA-MA, RM 3/V 118, Bl. 124). Am 10. März 1909 folgte die Anweisung an die privaten Werften – d.h. die Schichau-Werft in Danzig, den Stettiner »Vulcan«, die A.G. »Weser« sowie Blohm & Voss in Hamburg (BA-MA, RM 3/V 118, Schreiben des RMA vom 18.6.1909).
- 103 BA-MA, RM 3/V 118, Schreiben des RMA vom 18.6.1909.
- 104 Ebd., Schreiben vom 29.7.1909.
- 105 Ebd., Schreiben vom 12.8.1909.
- 106 Ebd., Schreiben vom 26.8.1909.
- 107 WZ, 2.7.1908.
- 108 Witt (wie Anm. 86), S. 170.
- 109 Ebd., S. 170f.
- 110 Kroboth (wie Anm. 89), S. 39.
- 111 Ebd.
- 112 BA-MA, RM 3/V 118, Schr. RMA an Präsidenten des Flottenvereins vom 19.9.1911.
- 113 BA-MA, RM 3/V 179, Schreiben vom 22.10.1912.
- 114 BA-MA, RM 3/V 166, Bl. 156.
- 115 BA-MA, RM 3/V 145, Bl. 20.
- 116 BA-MA, RM 3/V 166, Bl. 148, Presseber. vom 27.11.1909.
- 117 Die Rollenverteilung zwischen männlichem Taufredner und weiblicher Taufpatin sollte im einzelnen auf einer umfangreicheren Materialbasis untersucht werden.
- 118 HA Krupp FAH 4 C 55, Schreiben vom 26.5.1909.
- 119 John C.G. Röhl: Kaiser, Hof und Staat. Wilhelm II. und die deutsche Politik. München 1987, S. 99.
- 120 Ebd., S. 100.
- 121 Ebd., S. 78.
- 122 Helmuth von Moltke: Erinnerungen, Briefe, Dokumente 1877–1916. Stuttgart 1922, S. 316, zitiert nach Röhl (wie Anm. 119), S. 103.