Inhaltsverzeichnis:

1.	Einleitung	1
1.1.	Preußische Ouvertüre	1
1.2.	Kanonenbootpolitik - ein umstrittener Begriff	3
1.3.	Zum Forschungsstand deutscher Interventionspolitik in Übersee. Fragestellungen	8
2.	Ein Überblick: Deutsche Marinen in Übersee bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes	18
2.1.	Die Bundesflotte von 1848-52	18
2.2.	Die preußische Marine 1848-67. Prinz Adalbert und die Rifkabylen von Tres Forcas 1856	22
2.3.	Österreichisch-preußische Konkurrenz beim überseeischen Handelsschutz	31
2.4.	Die Flotte des Norddeutschen Bundes und der Flottenplan von 1867	33
3.	Am Vorabend des Norddeutschen Bundes: S.M.S. "Vineta" in Brasilien, Uruguay, Chile und Peru	36
3.1.	Der Krieg der Tripel-Allianz - die erste Requisition eines preußischen Kriegsschiffs nach Lateinamerika	36
3.2.	Der chilenisch-peruanische Seekrieg gegen Spanien	39
3.3.	Exkurs: Die Morris-Reklamation von 1865/66. Eine Intervention in Nicaragua?	44
4.	Die Tätigkeit der Bundesflotte auf der Westindischen Station bis zum Kriegsausbruch 1870	47
4.1.	S.M.S. “Augusta“ in Costa Rica – Kapitän Kinderling auf diplomatischem Glatteis	47
4.2.	Der venezolanische Bürgerkrieg 1869/70	60
4.2.1.	Ursachen. Die Tätigkeit von S.M.Kbt “Meteor“ bis zur “April-revolution“ 1870	60
4.2.2.	Kapitänleutnant Knorr und die Frey-Reklamation in Puerto Cabello	69
4.2.3.	Die Küstenblockade durch die konservative Flottille. Irrtümliche Beschießung “Meteors“ durch die Liberalen	74
5.	Nach der Reichsgründung: Kapitän Batsch Paukenschlag in Haiti. Tropische Routine 1873/74: S.M.Kbt. “Albatroß“ in Westindien	80
5.1.	Exkurs: Geschichte Haitis 1806-83	80
5.2.	Batsch in Haiti 1872 oder “Knüppel aus dem Sack“	84
5.3.	Das “Reichsgeschwader“ in Westindien 1872	104
5.4.	Tropische Routine: S.M.Kbt. “Albatroß“ als Stationär in Westindien und der Ostküste Südamerikas 1873/74	108
5.5.	Exkurs: St. Domingo im 19. Jahrhundert	121
6.	“Krieg“ in Nicaragua, “power projection“ in Peru: Die Eisenstuck-Affäre und der “Luxor“-Zwischenfall	126
6.1.	Die Eisenstuck-Affäre 1876-78 in Nicaragua	126
6.2.	Der Pazifische Krieg 1879/80. S.M.S. “Hansa“ in Callao und der “Kosmos“-Dampfer “Luxor“	149

7. Das Kreuzergeschwader im Chilenischen Bürgerkrieg 1891 181

8. *A Revolta da armada*: S.M.S. “Arcona“, “Alexandrine“ und “Marie“ im Marineaufstand in Rio 1893/94 198

9. Guatemala 1897-1914: Der lange Schatten von *El Señor Presidente* 218

10. Haiti und die Dominikanische Republik 1883-1914 242
10.1. Haiti bis zur Regierung Nord Alexis 1902 242
10.2. *Policing the tropics*: Haiti 1908-14 270
10.3. *Policing the tropics*: St. Domingo 1899-1914 294

11. Venezuela 1871-1903 305
11.1. Die Marine in Venezuela 1871-99. Die *Revolución Restauradora* von Cipriano Castro 305
11.2. Kapitän Ehrlich in der Schlacht um Puerto Cabello 1899 311
11.3. Die Hass-Reklamation in Barcelona 1900 315
11.4. Die Orinocofahrt von S.M.S. “Panther“ im Oktober 1902 317
11.5. Die Vorbereitungen der internationalen Blockade 321
11.6. Die Durchführung der Blockade 329
11.7 Ergebnisse. Das totale Scheitern der Kanonenboot-politik in Venezuela 345

12. Der Mexikanische Bürgerkrieg 1913-14. Die Reise der Detachierten Division nach Westafrika und Südamerika 355
12.1. Preußisch-deutsche Reklamationen in Mexiko bis zur *pax porfiriana* 355
12.2. Mexiko unter der *pax porfiriana*. Die Revolution von 1910/11. Der Huerta-Putsch 1913 359
12.3. S.M.S. “Nürnberg“ und “Leipzig“ an der Westküste 367
12.4. Die Operationen vor Tampico und Veracruz: S.M.S. “Bremen“ und “Dresden“ 387
12.5. Zeitenwende 1913/14: Die Detachierte Division in Westafrika und Südamerika 413

13. Schluß 427

Quellen- und Literaturverzeichnis 455

Anhang: 462
Dokumente:
1. Geplante Route für die Weltreise des Übungsgeschwaders 1872-74
2. Instruktionen des Chefs der Admiralität, v. Stosch, an Kapitän z.S. Batsch in Westindien v. 02.05.1872

Karten:
1. Einteilung der auswärtigen Stationen der Kriegsmarine des Deutschen Reiches, 1901-14
2. Übersichtskarte südamerikanische West- und Ostküste
3. Übersichtskarte Zentralamerika
4. Übersichtskarte Haiti/Dominikanische Republik
5. Übersichtskarte Westindien
6. Die Bucht von Rio de Janeiro 1893/94
7. Eingang zur Lagune von Maracaibo
8. Mexikanische Ost- und Westküste 1913/14

Abkürzungsverzeichnis:

AA	Auswärtiges Amt
ABC-Staaten	Argentinien, Brasilien, Chile
BAMA	Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg i.Br.
BArch.	Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde
Bj.	Baujahr
C.S.S.	Confederate States Ship (für Einheiten der Confederate States Navy, 1861-65)
DMI	Deutsches Marine-Institut
FK	Fregattenkapitän
F.T.	Funkentelegrafie
GStA	Geheimes Staatsarchiv, Berlin-Dahlem
hm	Hektometer (1 hm = 100 m)
H.M.S.	Her/His Majesty´s Ship (für Einheiten der Royal Navy)
Kbt.	Kanonenboot
Kgl. Obkdo.d.M.	Königliches Oberkommando der Marine
KK	Korvettenkapitän
k.u.k.	kaiserlich u. königlich (österreichisch-ungarisch)
MR	Marine-Rundschau
Nds. StAOl	Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg
OKM	Oberkommando der Marine
PA-AA	Politisches Archiv Auswärtiges Amt, Bonn
RMA	Reichsmarineamt
R.N.	Royal Navy
sm	Seemeile (1 sm = 1.852 m)
S.M.S.	Seiner Majestät Schiff (für Einheiten der Königlich Preußischen Seehandlung, der Königlich Preußischen Marine, der Flotte des Norddeutschen Bundes und der Kriegsmarine des Deutschen Reiches bis November 1918)
StAB	Staatsarchiv Bremen
StAH	Staatsarchiv Hamburg
t	Tonne (1 t = 1.000 kg)
U.S.S.	United States Ship (für Einheiten der United States Navy)
U.S.M.C.	United States Marine Corps
U.S.N.	United States Navy
U.S.N.I.	United States Naval Institute, Annapolis, MD

In einem Lande mit zwar republikanischer, tatsächlich aber völlig diktatorischer Regierung besitzt diese unendlich viele Mittel, um hinterher ihrerseits indirekte Repressalien anzuwenden gegenüber unbequemen Ausländern. Sie ist damit im Stande, deren Geschäfte auf das Empfindlichste zu stören, ohne eine weitere Handhabe zu bieten. Diese Methode ist der Regierung von Guatemala nicht unbekannt, darum vermeiden es einsichtige Leute lieber, sich ihr auszusetzen.

Korvettenkapitän Georg v. Ammon an Bord S.M.S. “Falke” in Corinto/Nicaragua am 3. Februar 1906

DIE ARBEITER AUS HAITI UND JAMAIKA schickten eine Delegation, die mit dem Haciendabesitzer sprechen sollte. Sie hatten beschlossen, den Streik abzubrechen, wenn sie die Lohnerhöhung bekämen. Alles schien bestens zu klappen, und der Haciendabesitzer schlug vor, zur Erinnerung an die Übereinkunft ein Gruppenphoto zu machen. Die Abgeordneten der Haitianer und Jamaikaner stellten sich in einer Reihe vor dem mit einem schwarzen Tuch abgedeckten Apparat auf. Der Haciendabesitzer verließ die Gruppe, um seinem Vorarbeiter eine Anweisung zu geben. Der Vorarbeiter enthüllte den Apparat und mähte in aller Ruhe mit dem Maschinengewehr die gesamte Abordnung nieder. Seitens der Zuckerrohrschneider gab es bei dieser Ernte und bei vielen weiteren keine Klagen mehr.

Die Geschichte kann wahr oder falsch sein. Aber die Zeiten haben sie glaubhaft gemacht.

Guillermo Cabrera Infante: *Ansicht der Tropen im Morgengrauen*

1. Einleitung

1.1. Preußische Ouvertüre

1853 führte der Kgl. Preußische Geschäftsträger für Zentralamerika und Neu-Granada (Kolumbien), Franz Hugo Hesse, in Nicaragua ein relativ beschauliches Leben, das "lediglich" durch die zahllosen Bürgerkriege dieser Epoche unterbrochen wurde. In dem mittelamerikanischen Land lebten nicht mehr als eine Handvoll preußischer bzw. deutscher Untertanen; von einer Kolonie konnte keine Rede sein. Doch im April des Jahres erhielt Hesse ein Schreiben des preußischen Ministerpräsidenten v. Manteuffel, das ihn veranlaßte, umgehend den kleinen Karibikhafen San Juan del Norte (Greytown) aufzusuchen, um seinen diplomatischen Pflichten nachzukommen.[1] Der Geschäftsträger sollte einen außergewöhnlichen Gast in Empfang nehmen: den Kgl. Preußischen Kommodore Jan Schröder (1800-1885) mit den Kriegsschiffen "Gefion" und "Amazone" sowie dem Transportschiff "Mercur".[2] Die preußische Marine, gerade fünf Jahre alt, befand sich auf ihrer ersten Überseereise, was Hesse in beinahe euphorische Stimmung versetzte:

> "Die Uebungsfahrt des Königl. Geschwaders in den südlichen Gewässern ist sicherlich ein großes Ereignis, welches für die Preußischen Handels=Beziehungen mit den Tropen Ländern Epoche machen wird. Auch in den Central Amerik. Staaten verstehen die Regierungen keine Sprache besser als die Sprache der Kanonen und durch Nichts würde dort mein Einfluß als Vertreter Preußens so nachhaltig unterstützt und gekräftigt worden sein als durch das Anlaufen eines Preußischen Kriegs=Geschwaders."[3]

Doch weder Kommodore noch Schiffe sollten die Mosquitoküste, die karibische Ostküste Zentralamerikas, jemals zu Gesicht bekommen. Nach dem Besuch Liberias und Brasiliens, Argentiniens, Uruguays und Venezuelas hatte Schröder Cartagena angesegelt, um die restliche Route seiner Westindienreise nach Costa Rica, Nicaragua und Mexiko vorzubereiten. Doch in dem kolumbianischen Hafen

---

[1] Der Hafen wurde seinerzeit als östliches Kopfende eines interozeanischen Kanals (Nicaragua-Kanal) gehandelt. Hesse übte sein Amt von 1851-58 (mit Unterbrechungen) aus und wurde anschließend nach Teheran versetzt. Danach war der Posten bis 1876 vakant; Götz v. Houwald: Los Alemanes en Nicaragua, Managua 1975, S. 127.

[2] Der gebürtige Holländer Schröder hatte 32 Jahre in der niederländischen Marine gedient, darunter zehn Jahre im Kolonialkommando in Niederländisch Ostindien. Er trat 1846 als Direktor der Navigationsschule Danzig in preußische Dienste ein, 1848 in die neugegründete preußische Marine. Die Reise hatte zwei Ziele: Wahrnehmung der Handelsinteressen, hauptsächlich durch exakte Berichterstattung über juristische, politische und geographisch-nautische Bedingungen in den besuchten Ländern sowie Ausbildung der Offiziere und Mannschaften; Segelorder v. 02.10.1852, abgedruckt in: Willi A. Boelcke: So kam das Meer zu uns. Die preußisch-deutsche Kriegsmarine in Übersee 1822-1914, Frankfurt-Berlin-Wien 1981, S. 47-48.

[3] Hesse an Manteuffel, San Juan del Norte v. 15.04.1853; BAMA RM 1/v. 267.

klärte der Kommandant der englischen Korvette "Calipso" den Preußen über die gesundheitlichen Verhältnisse an der Ostküste auf. Schröder, der um das Provisorium seiner Reise und Ausrüstung wußte, beherzigte die Warnung vor einer Fieberepidemie, änderte den Reiseplan und segelte über Havanna in die USA.[4]

In San Juan del Norte hatte Hesse den hanseatischen Konsul Henry Wiedemann für den Empfang des Geschwaders gewinnen können. Ein Jahr später sollte dessen Bruder Georg als Konsularvertreter unliebsame Bekanntschaft mit der von Hesse herbeigesehnten "Sprache der Kanonen" machen. Am 13. Juli 1854, 09.00h, begann der amerikanische Commander Hollins der Sloop U.S.S. "Cyane" aufgrund einer sehr zweifelhaften Reklamation, der sogenannten Borlund-Affäre mit der Beschießung der Stadt. Nachdem 200 Bomben und Granaten nicht den erwünschten Erfolg erzielt hatten, landeten Marineinfanteristen und Matrosen und brannten den Ort vollständig nieder - auch das hanseatische Konsulat Wiedemanns. Als dessen Kompagnon Beschor einen Monat später aus Europa eintraf, war er über den Zustand der Ruinenstadt und den seines Freundes entsetzt:

"Die Strapazen, Entbehrungen, e.t.c. hatten auf ihn wie auch viele Einwohner sehr nachtheilig eingewirkt und die Krankheiten ja selbst Sterblichkeit vermehrt sich täglich furchtbar, dazu kommt noch die Theuerung welche *enorm* ist, trotzdem aber, daß unglaublich alles bezahlt werden muß, fehlen oft die nöthigsten Lebensmittel und ich kann versichern daß ein Europäer mit den bescheidensten Ansprüchen, Einschränkungen machen muß, die ihm bisher unglaublich**,** ich hätte es meinem Leben nicht geglaubt das durchmachen zu müssen was ich jetzt erlebe, und bedaure nur die, welche ohne alle Mittel nicht wissen wie ihre Existenz zu erwerben."[5]

Sämtliche Bemühungen des hanseatischen Generalkonsuls Schleiden in Washington um eine Entschädigung Wiedemanns blieben vergeblich. Sieben Jahre später wurde der Fall ad acta gelegt. Immerhin hatten die Amerikaner versichert, daß eine Beleidigung der Bremer Flagge durch Hollins und seine Offiziere keineswegs beabsichtigt, sondern ein Effekt der "zeitweisen Erregung" gewesen sei.[6]

---

[4] Schröder, Rhede Carthajena de Indias v. 22.05.1853, an das Kgl. Obkdo.d.M.; BAMA RM 1/v.267.

[5] Georg Ph. Beschor, Associé des Hauses Wiedemann & Beschor, Greytown v. 07.09.1854, an den Hochlöblichen Senat der Stadt Hamburg; StAH - Senat Cl. VI Nr. 16d Vol. 2e Fasc. 3.

[6] Secretary of State Cass an den hanseatischen Generalkonsul in Washington, Dr. Schleiden, v. 06.03.1860; ebd. Im Schriftverkehr wurden von amerikanischer Seite aus Bremen und Hamburg ständig verwechselt. Die Borlund-Affäre bzw. Hollins Vorgehen brachte die USA an den Rand eines Krieges mit Großbritannien, der Schutzmacht des Königreichs Mosquitia, dem San Juan del Norte gehörte; siehe hierzu: David F. Long: Gold Braid and Foreign Relations. Diplomatic Activities of U.S. Naval Officers, 1798-1883, Annapolis, MD 1988, S. 124-29.

24 Jahre später, im April 1878, lag tatsächlich ein deutsches Kriegsschiff vor San Juan del Norte, doch diesmal ging es nicht ums "Flagge zeigen", um einen friedlichen Besuch. Die Kriegsmarine des Deutschen Reiches befand sich auf ihrem ersten tropischen Feldzug. Das Schiffsjungenschulschiff "Medusa" und seine mehrheitlich erst sechzehn Jahre alten "Krieger" spielten in dieser diplomatischen Opera buffa, die als Eisenstuck-Affäre einen zweifelhaften Bekanntheitsgrad erreichte, nur eine Nebenrolle.[7] In Nicaragua als *Caso Leal* bekannt, wurde dieser Zwischenfall in der deutschen Marinegeschichte immer als Beispiel dafür angesehen, wie "jenen halbzivilisierten Völkerschaften die erforderliche Achtung abgezwungen" worden sei.[8] Ein amerikanischer Historiker bewertet sie heute als ein klassisches Beispiel deutscher Kanonenbootpolitik bis zur Jahrhundertwende; ein Kapitel deutscher Marine- und Überseegeschichte, das von der Forschung bislang stark vernachlässigt wurde.[9]

1.2. Kanonenbootpolitik - ein umstrittener Begriff

Der Begriff der Kanonenbootpolitik oder -diplomatie wurde und wird unentwegt von Historikern, Politikwissenschaftlern und Journalisten benutzt und fand doch erst 1992 seine Aufnahme im Duden, wo er seitdem als "Demonstration militärischer Macht (durch Entsendung von Kriegsschiffen) zur Durchsetzung politischer Ziele" definiert wird; in deutschen Enzyklopädien fehlt er weiterhin.[10]

Überraschenderweise zeigt sich diese Abstinenz auch in angloamerikanischen Nachschlagewerken. Lediglich die *Encyclopedia Americana* vermerkt im Anhang

---

[7] KK Hollmann hatte in San Juan del Norte bereits ein Landekommando aussetzen und Stellungen gegen einen etwaigen Angriff der Regierungstruppen anlegen lassen; Kommando S.M.S. Medusa, Greytown Rhede v. 10.04.1878, an den Kaiserlichen Kapitain zur See Kommandanten S.M.S. Elisabeth, Chefs des Central=Amerikanischen Geschwaders von Wickede; BAMA RM 1/v. 2400. Wickede lag mit S.M.S. "Elisabeth", "Leipzig" und "Ariadne" auf der gegenüberliegenden Seite des Isthmus vor Corinto; der Brief mußte per Segler nach Colon, per Eisenbahn durch Panama und dann per Segler nach Corinto an die nicaraguanische Westküste transportiert werden.

[8] Richard v. Werner: Das Buch von der Deutschen Flotte, Bielefeld-Leipzig 1902, S. 238.

[9] Lawrence Sondhaus: Preparing for *Weltpolitik*. German Sea Power before the Tirpitz Era, Annapolis, MD 1997, S. 119 und IX.

[10] z.B. Ulrich Mackensen: General warnt vor "Kanonenbootpolitik", in: Frankfurter Rundschau v. 08.10.1980. Eric H. Arnett: Gunboat Diplomacy and the Bomb: Nuclear Proliferation and the U.S. Navy, New York 1989. Miriam Hood: Gunboat diplomacy, 1895-1905: Great power pressure in Venezuela, London 1983. Andrew M. Dorman/Thomas G. Otte: Military Intervention. From Gunboat Diplomacy to Humanitarian Intervention, Dartmouth 1995. Im April 1999 bezeichnete der chinesische Staatspräsident Jiang Zemin während seiner Europareise den Angriff der NATO auf Jugoslawien als “neue Kanonenbootdiplomatie“; Süddeutsche Zeitung v. 06.04.1999.

zum Stichwort *Gunboat,* daß *"Gunboat diplomacy"* ab 1880 bis ins frühe 20. Jahrhundert hinein von Briten in Ägypten, Franzosen in Indochina, den Amerikanern auf den Philippinen und in Lateinamerika und von allen zusammen in China praktiziert wurde; von den Amerikanern zum Schutz amerikanischer Untertanen und ihres Eigentums.[11]

Nun hat der Begriff zweifellos etwas Provokantes, wie Souchon anläßlich einer Untersuchung über die heutige Verwendung von Seestreitkräften als Mittel der Außenpolitik bedauernd konstatierte:

"Für den Begriff maritimer Machtpolitik wird in Presseberichten häufig der schillernde Begriff der »Kanonenbootpolitik« verwendet. Dieser Begriff ist im Deutschen mit spezifischen Assoziationen belastet, die bis in die Zeit Wilhelms I. zurückreichen.

Der Einsatz von Seestreitkräften im Rahmen einer »Kanonenbootpolitik« rückt m.E. die Frage der Legalität und der Legitimität in den Vordergrund. Da dieses Problem in den folgenden Untersuchungen nicht zur Debatte steht, könnte die Verwendung des Begriffes »Kanonenbootpolitik« zu Mißverständnissen führen. Er wird daher nicht weiter verwendet."[12]

Seit Mitte der sechziger Jahre wird versucht, den "anrüchigen" Begriff der Kanonenbootpolitik durch den konzilianter klingenden Terminus der "Koerziven Diplomatie" abzulösen, als deren Erfinder Thomas Schelling gilt[13], das "Flagge zeigen" wurde durch "Power projection" oder "Showing the Force" ersetzt.[14] In den neunziger Jahren erfolgte eine weitere Abschwächung und Aufweichung durch die technokratisch klingende Formel "OOTW" (Operations Other Than War).[15]

Tatsächlich erweckt Kanonenbootpolitik Assoziationen zu dem kaum minder diffusen Imperialismusbegriff:

"Send a gunboat! What other phrase can evoke the spirit of nineteenthcentury imperialism in such a powerful way? What phrase could rouse such deep conflicting emotions,

---

[11] The Encyclopedia Americana (Ausgabe 1973), Vol. 13, S. 614.

[12] Lennart Souchon: Seestreitkräfte und maritime Machtpolitik, eine Untersuchung zur Wechselwirkung von Seemacht und Außenpolitik, in: Deutsches Marine Institut (Hg.): Der Einsatz von Seestreitkräften im Dienst der auswärtigen Politik, Herford 1983, S. 12-31, hier S. 13. Einige politikwissenschaftliche Arbeiten zum Thema, z.B. von Thomas Schelling: Arms and Influence, Yale 1966. Ken Booth: Navies and Foreign Policy, London 1971. Barry M. Blechman/Stephen S. Kaplan: Force without War. U.S. Armed Forces as a Political Instrument, Washington, D.C. 1978. James Cable: Gunboat Diplomacy. Political Applications of Limited Naval Force, London 1971. Ders.: Gunboat Diplomacy 1919-1979 pp. 1981. Ders.: Gunboat Diplomacy 1919-1991 pp., 1994.

[13] Thomas Schelling: Arms and Influence, Yale 1966.

[14] So Blechman/Kaplan.

[15] Alexander L. George/David K. Hall/William R. Simons: The Limits of Coercive Diplomacy, Boston 1971. Peter Fromm: War and OOTW: Philosophical Foundations, in: Military Review, 9-10, 1995, S. 57. Robert Bunker: Rethinking OOTW, in: Military Review, 11-12, 1995, S. 37. Captain Scott E. Packard, USMC: Bottom Line: It´s Infantry. We need an infantry-based concept for employing forces during operations other than war in urban settings, in: USNI Proceedings, 11, 1998, S. 28-31.

the nostalgic longing for vanished glory or a passionate rejection of Victorian arrogance?"[16]

In Anlehnung an Preston/Major kommt auch Boelcke zu dem Schluß, daß diese Form der maritimen Außenpolitik erst durch die technischen Möglichkeiten des (Dampf-)Kanonenboots ab ca. 1850 gegeben waren.[17] Das ist insofern richtig, als erst das kleine, flachgehende, vom Wind und Segel unabhängige und im Vergleich zu den maritimen Machtmitteln überseeischer Staaten stark bewaffnete Kanonenboot erlaubte, mit wenig Aufwand in überseeischen Küstengewässern und Flüssen zu operieren. Als 1868 die Bremer Bark "Lesmona" von chinesischen Piraten vor Hainan gekapert und versenkt wurde, beschrieb der ehemalige Chinakaufmann Haesloop eindringlich diese Problematik:

"Preußen oder Norddeutschland besitzt nun eine große Kriegsmarine, und demnächst soll eine große Expedition nach Japan gehen. Bei der Gelegenheit solle die Regierung darauf aufmerksam gemacht werden, zwei bis drei Kanonenboote mit je einem 80 Pfünder und einigen kleineren Kanonen, mit ca. 30 bis 45 Mann besetzt, nach China zu senden. Die Fahrzeuge dürften keinen Tiefgang über 7 bis 8 Fuß haben, die Kommandanten müßten bei ihren Expeditionen ziemlich freie Hand gegenüber den Piraten oder verdächtigen Fahrzeugen haben, weil die Piratenschiffe von den chinesischen Handelsfahrzeugen mitunter nicht gut zu unterscheiden sind. Tiefgehende Fregatten, oder die z.B. jetzt in China stationirte Corvette *Vineta* nützt gegen Piraten mit ihren 21 Fuß Tiefgang gar nichts ...".[18]

Tatsächlich war die "Vineta" zur Piratenjagd ungeeignet, und somit wurde die Forderung nach Kanonenbooten nicht nur in China, sondern auch in Lateinamerika (v.a. dem Rio de La Plata) zu einer beliebten Forderung deutscher Diplomaten und Residenten in Übersee.[19]

Allerdings stellt sich die Frage, ob der schiffsbautechnische Quantensprung als Ausgangspunkt dieser maritimen Außenpolitik Sinn macht. Bernecker, der sich am Beispiel des sogenannten "Kuchenkrieges" (*Guerra de los pasteles*) 1838/39 in Mexiko als einer der wenigen deutschen Historiker mit dem Thema auseinandersetzte, geht auf diese Dimension nicht ein. Sein Interesse liegt in der Wirk-

---

[16] Antony Preston/John Major: "Send a Gunboat!" A study of the Gunboat and its role in British policy, 1854-1904, London 1971, S. 3.

[17] Ebd. Die Autoren setzen ihre Arbeit mit der Einführung der ersten Dampfkanonenboote in der Royal Navy an.

[18] Haesloop an das Handelshaus Vietor, Februar 1868; StAB 2-M.6.b.4.c.2.d.1. Unterstreichung im Original. Seiner persönlichen Erfahrung nach handelte es sich bei den Piratenführern oftmals um "weiße" Seeleute, die aufgrund der durch den Amerikanischen Bürgerkrieg verursachten schlechten Konjunkturlage arbeitslos geworden waren und sich diesem neuen Erwerb zugewandt hatten.

[19] Ministerresident v. Holleben, Buenos Aires v. 02.12.1883, an Bismarck; BAMA RM 1/v. 2399. Holleben bedankte sich für die Erfüllung seiner wiederholten Wünsche nach einem Kanonenboot, monierte aber den zu großen Tiefgang des nun an der ostamerikanischen Küste stationierte Kbt. "Albatroß", das Flüsse wie den Parana und Rio Uruguay nur bedingt patroullieren konnte. Er bat daher um ein kleineres Fahrzeug, das jedoch nie detachiert werden sollte.

samkeit maritimer Strafaktionen gegenüber einem der größten lateinamerikanischen Staaten.[20] Er weist nach, daß die Konzepte für eine bewaffnete Intervention zur Sicherung von Handelsinteressen gegenüber Mexiko in Frankreich schon 1829 entwickelt worden waren, ihre Realisierung aber aufgrund innermexikanischer Bedingungen immer wieder verschoben wurde.[21] Das Ergebnis des "Kuchenkrieges" sieht er für Frankreich als ernüchternd an:

> "Die Illusion der Franzosen, daß schon das Aufkreuzen ihrer Flotte, spätestens aber die Einnahme von San Juan de Ulúa die Mexikaner in die Knie zwingen würde, hatte sich nicht erfüllt. Im Gegenteil: Mexiko hatte Frankreich den Krieg erklärt, eine Welle des Patriotismus rollte über das Land, der Widerstand wurde organisiert. In den ersten Wochen nach Ausbruch der Feindseligkeiten im Dezember 1838 erreichte der Fremdenhaß in den politischen Kreisen Mexikos bis dahin nicht gekannte Ausmaße."[22]

Auch verschiedene Operationen der U.S. Navy, sei es der Überfall von Captain Downes mit U.S.S. "Potomac" auf das Dorf Kuala Batu im Sultanat Atjah/Nordsumatra am 06. Februar 1832,[23] oder das rabiate Vorgehen von Captain Voorhees mit U.S.S. "Congress" vor Montevideo im September/Oktober 1844 in der sogenannten "Sancala"-Affäre spielen sich in diesem Zeitraum deutlich vor 1850 ab.[24]

Allerdings ist gerade die letztgenannte Affäre ein Beispiel dafür, daß nicht unbedingt wirtschaftliche Interessen der Auslöser von Kanonenbootpolitik sein mußten, obwohl der amerikanische Admiral Shufeldt, der "Kanonenboot-Diplomat par excellence", die Marine quasi als "Pfadfinder" von Händlern sah, die gegen "wilde Volksstämme" mit der Flagge geschützt werden mußten.[25] Die "Sancala"-Affäre hatte alle möglichen Ursachen, nur keine politischen, geschweige denn

---

[20] Walther C. Bernecker: Die Handelskonquistadoren. Europäische Interessen und mexikanischer Staat im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1988 (Unterkapitel: "Zur Effizienz der Kanonenbootpolitik", S. 673-89).

[21] Ebd., S. 674.

[22] Ebd., S. 666.

[23] David F. Long: "Martial Thunder": The First Official American Armed Intervention in Asia, in: Pacific Historical Review, Vol. 42, 1973, S. 143-62. Captain Downes hatte klare Instruktionen, einen Überfall von Dorfbewohnern auf ein amerikanisches Handelsschiff aufzuklären. Stattdessen verließ er sich auf äußerst vage Angaben britischer Seeoffiziere in Kapstadt und machte den Ort ohne jede Kontaktaufnahme dem Erdboden gleich, wobei zahlreiche Einwohner, auch Frauen und Kinder, ums Leben kamen.

[24] K. Jack Bauer: The *Sancala* Affair: Captain Voorhees Seizes an Argentine Squadron, in: American Neptune, XXIV (1969), S. 174-86. Voorhees hatte lediglich den Auftrag, mehrere Kriegs- und Bürgerkriegsparteien im Mündungsgebiet des La Plata zu beobachten. Innerhalb von zwei Wochen hatte er fünf diplomatische Zwischenfälle zwischen Argentinien und den USA provoziert, die den Handelsinteressen beider Länder diametral entgegengesetzt waren.

[25] Kenneth J. Hagan: American Gunboat Diplomacy and the Old Navy 1877-1889, Westport-London 1973, S. 37.

ökonomische. Die entscheidenden Gründe lagen in der eigenwilligen Persönlichkeit von Captain Voorhees selbst.[26]

So unscharf wie die Frage nach dem Beginn scheint auch das Ende der Epoche der Kanonenbootpoltik zu sein. Cable setzt seine Untersuchungen bewußt nach dem 1. Weltkrieg an, um deutlich zu machen, daß ganze Flotten mit Schlachtschiffen und Flugzeugträgern ebenfalls Träger dieser Politik sein können, hält aber eine englische Reklamation gegen Griechenland 1850 für den Beginn dieser Epoche.[27] Seine Definition ist wohl am praktikabelsten, wenn sie auch ökonomische Interessen überbewertet:

"Gunboat diplomacy is the use or threat of limited naval force, otherwise than as an act of war, in order to secure advantage, or to avert loss, either in the furtherance of an international dispute or else against foreign nationals within the territory or the jurisdiction of their own state."[28]

Er geht von ihrer Existenz bis in die Gegenwart aus und belegt dies anhand von einigen Dutzend Beispielen. Ähnlich äußert sich Boelcke, der unter Kanonenbootpolitik eine Aktion von Kriegsschiffen in Friedenszeiten mit dem Ziel sieht, politische und wirtschaftliche Ziele eines Staates gegenüber einer schwächeren Macht durchzusetzen.[29]

Die scharfe Eingrenzung der *Encyclopedia Americana* auf den Zeitraum 1880 bis 1910 scheint sich mit der "goldenen Mitte" des "klassischen Imperialismus" zu decken, wie ihn Hobsbawm generell oder Fröhlich speziell für Deutschland annehmen.[30] Immerhin ist dies in Deutschland ab 1884 das Zeitalter der Kolonial-, ab 1897 der "Weltpolitik", und seit diesem Jahr besaß das Deutsche Reich tatsächlich eine (scheinbar) notwendige Voraussetzung für Kanonenbootpolitik: einen originären überseeischen Flottenstützpunkt. Die Kiautschou-Bucht mit dem kleinen Fischerdorf Tsingtau (Quingdao) in der nordchinesischen Schantung-

---

[26] Bauer, S. 185.

[27] Preston/Major, S. 3, Cable, S. 21. Cable beginnt mit der englischen Flottendemonstration im Baltikum gegen Sowjetrußland, an der beinahe 90 Kriegsschiffe beteiligt waren.

[28] Cable, Gunboat Diplomacy, 1971, S. 21.

[29] Boelcke, So kam das Meer zu uns, S. 31.

[30] Eric J. Hobsbawm: Das imperiale Zeitalter 1875-1914, Frankfurt/M. 1989. Michael Fröhlich: Imperialismus. Deutsche Kolonial- und Weltpolitik 1880-1914, München 1994. Zum Imperialismusbegriff generell: Wolfgang J. Mommsen: Das Zeitalter des Imperialismus, Frankfurt/M. 1969. Ders.: Der europäische Imperialismus, Göttingen 1979. Ders.: Imperialismustheorien, Göttingen 1987. Hans-Ulrich Wehler: Bismarck und der Imperialismus, Köln 1969. Ders.: Imperialismus, Königstein/Ts. 1979. Zur Fragwürdigkeit der engen zeitlichen Eingrenzung des Begriffs siehe: Wolfgang Reinhard (Hg.): Imperialistische Kontinutität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert, Frankfurt/M. 1991. Dierk Walter: Britischer Imperialismus um 1800? Imperialismusforschung, Empire-Historiographie und das "Schwarze Loch" 1783-1815, in: ZfG, 43. Jg., 1995, S. 965-88. P.J. Cain/A.G. Hopkins: British Imperialism. Innovation and Expansion, 1688-1914, London 1993. Jürgen Osterhammel: Britische Übersee-Expansion und Britisches Empire vor 1840, Bochum 1987.

Provinz wurde von Wilhelm II. und "seiner" Marine an der Reichsleitung vorbei okkupiert und der kleine Ort nach dem Vorbild Wilhelmshavens von der Marine als "Musterkolonie" aufgebaut. 1900 löste in China der sogenannte Boxeraufstand (Yi-he-tuan Bewegung) die größte militärische Operation des Deutschen Reiches seit seiner Gründung aus.[31] Folge des Aufstands war auch die Einrichtung der deutschen Yangtse-Patrouille, die aus zwei Flußkanonenbooten bestand und die chinesische Lebensschlagader kontrollierte. Damit zog das Reich mit anderen Großmächten wie den USA gleich, deren *Yangtze Patrol (YangPat)* schon 1853 etabliert worden war und beinahe ununterbrochen bis zu ihrer Auflösung 1939 bestand.[32]

Im Frühjahr 1914 war der Globus durch den deutschen Admiralstab und seinen Vorgänger, die Admiralität, in fünf Übersee-Stationen unterteilt, von denen aus die Marine im Frieden als Kolonialpolizei oder Instrument der Außenpolitik operieren konnte: Westafrika, Ostafrika, Australien, Ostasien und Ost- und Westamerika. Im Kriegsfall dienten die Einheiten zur Störung des gegnerischen Überseehandels. Insgesamt waren außerhalb Europas zwei Panzerkreuzer, sechs Kleine Kreuzer, acht Kanonen- und drei Flußkanonenboote, zwei Vermessungsschiffe und ein Begleitdampfer stationiert. Sie waren die Träger deutscher Kanonenbootpolitik in Übersee.

1.3. Zum Forschungsstand deutscher Interventionspolitik in Übersee. Fragestellungen

Bis auf wenige Ausnahmen fehlen wissenschaftliche Untersuchungen zu diesem Komplex, obwohl schon vor 20 Jahren der damalige Archivdirektor des Bundesarchiv-Militärarchivs (BAMA) Untersuchungen über deutsche "Kanonenbootspolitik" anregte:

---

[31] Trotz guter Quellenlage fehlt bis heute eine geschlossene Darstellung dieses Feldzuges.

[32] Zur *Yangpat* siehe Kemp Tolley: Yangtze Patrol. The U.S. Navy in China, 2. Aufl. Annapolis, MD 1984. Die Patrouille wurde lediglich während des Amerikanischen Bürgerkriegs eingestellt. In der Medienöffentlichkeit steht Robert Wises Film: "The Sand Pebbles" (USA 1964, nach dem gleichnamigen Roman von Richard McKenna) noch immer als das populärste Beispiel für Kanonenbootpolitik da. Film und Literaturvorlage haben einen historischen Zwischenfall von 1926 zum Hintergrund. Als der Film 1967 in Westdeutschland unter dem Titel: "Kanonenboot am Yangtse-kiang" aufgeführt wurde, sah die Presse nicht zu Unrecht einen deutlichen Bezug zur Gegenwart: "Der imposante Action-Film, mit Rühr-Romanzen, grellen Greueln und martialischer Dramatik verschnitten, führt unter Deck frappante Ladung: Er setzt Zweifel in Amerikas Kanonenboot-Politik - vor 40 Jahren wie heute in Vietnam" (Der Spiegel, 15, 1967, S. 174).

"Hier wird man zu neuen Erkenntnissen über das Zeitalter des Imperialismus und den Machtbegriff gelangen können. Untersuchungen über Bismarck und den Imperialismus werden künftig ohne Benutzung der im BAMA verwahrten Überlieferung der Kaiserlichen Marine kaum noch zu neuen Erkenntnissen führen können."[33]

Einen Einstieg über das Verhältnis Marine/Außenpolitik in der Ära Bismarck bietet Steinmetz, wobei einige Zwischenfälle in Übersee knapp abgehandelt werden.[34] Petters Dissertation über die preußisch-deutsche Stützpunktpolitik bis 1883 ist die einzige grundlegende wissenschaftliche Arbeit zur Aktivität deutscher Marinen in Übersee. Böhm untersuchte einige Konflikte im Rahmen seiner Studie über die Wechselbeziehungen zwischen hanseatischer Kaufmannschaft und deutscher Seerüstung, Harding Ganz die Rolle der Marine im Kontext der Koloniegründungen, allerdings auch nur im Rahmen ihrer strategischen Eigeninteressen und nicht als "Kolonialpolizei", Fiebig-v. Hase und Herwig in Teilaspekten die Venezuelablockade 1902/03 und Duppler einige frühe Interventionen in Afrika und Ostasien, diese jedoch unter der Fragestellung der Zusammenarbeit mit der Royal Navy.[35] Boelcke bietet die einzige Übersicht über die Tätigkeit der deutschen Marinen in Übersee. Das Deutsche Marine Institut (DMI) veröffentlichte 1983 einen Sammelband, der sich mit der Rolle deutscher Marinen in Übersee, allerdings nur im Kontext der Verwertbarkeit in der Gegenwart auseinandersetzt, was auch für zwei unveröffentlichte Jahresarbeiten der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg gilt.[36]

Die Frage stellt sich, warum dieses Thema bislang sowohl von der Militär- als auch Überseegeschichtsforschung ausgespart blieb, denn die Akten zur Kaiserlichen Marine sind der am besten erhaltene Bestand einer obersten Behörde des Kaiserreichs und bieten somit eine solide Forschungsgrundlage. Da sich histori-

---

[33] Gert Sandhofer: Die Überlieferung der Kaiserlichen Marine als Quelle zur allgemeinen Geschichte, in: Heinz Boberach und Hans Booms (Hg.): Aus der Arbeit des Bundesarchivs, Boppard 1977, S. 299-309, hier S. 303.

[34] Hans-Otto Steinmetz: Bismarck und die deutsche Marine, Herford 1974.

[35] Wolfgang Petter: Die überseeische Stützpunktpolitik der preußisch-deutschen Kriegsmarine 1859-1883, Freiburg i.Br. 1975 (Phil. Diss.). Ekkehard Böhm, Überseehandel und Flottenbau, Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879-1902, Düsseldorf 1972, S. 27-28. A. Harding Ganz: Colonial Policy and the Imperial German Navy, in: MGM, 1, 1977, S. 35-52 (Kurzfassung der Dissertation: The role of the Imperial German Navy in Colonial Affairs, Ohio State University 1972). Ragnhild Fiebig v. Hase: Lateinamerika als Konfliktherd der deutsch-amerikanischen Beziehungen 1890-1903. Vom Beginn der Panamerikapolitik bis zur Venezuelakrise von 1902/03, 2 Bde., Göttingen 1986. Holger H. Herwig: Germany´s Vision of Empire in Venezuela 1871-1914, Princeton 1986. Duppler, Juniorpartner, S. 225-301.

[36] DMI (Hg.): Der Einsatz von Seestreitkräften im Dienst der auswärtigen Politik, Herford 1983. Lennart Souchon: "Kanonenbootpolitik" im 20. Jahrhundert - eine vergleichende Untersuchung zu einem populären Begriff unter dem Aspekt Seemacht und Außenpolitik, Hamburg 1980. Erich Vad/Jörg Ringe: Kanonenbootpolitik - Eine Untersuchung zur Wechselwirkung von Sicherheitspolitik und der Projektion militärischer Macht, Hamburg 1990.

sche Forschungsfragen in der Regel aus der Gegenwart in die Vergangenheit richten, sprechen m. E. drei Gründe für das mangelnde Forschungsinteresse:

1. Aufgrund des abrupten Bruchs in der Kolonialgeschichte fehlt jegliche Kontinuität in die Gegenwart wie in anderen europäischen Staaten oder den USA (Protektorate).
2. Durch die Bedingungen des Versailler Vertrags endeten die materiellen maritimen Möglichkeiten des Deutschen Reiches, unabhängig von der Kolonialfrage überseeische Stützpunkte zu unterhalten (obwohl schon 1924 die Wiedererrichtung der Westindischen Station geplant wurde).
3. Der Schwerpunkt der historischen Forschung wird in der deutschen Außen- und Militär(Marine)politik durch die beiden Weltkriege dominiert. Erst in jüngster Zeit wendet sich das historische Interesse auch zunehmend der Rolle des Militärs in Friedenszeiten zu. In der Marinegeschichte lag das Interesse immer auf dem Schlachtflottenbau als Grund für die Konfrontation mit England.

Neuere Werke zum deutschen Imperialismus vor 1914 erwecken den Eindruck, daß Lateinamerika niemals Gegenstand deutscher imperialistischer Kreise gewesen sei, während der DDR-Historiker Friedrich Katz 1966 zumindest ab 1898 von imperialistischen Bestrebungen ausging, die er freilich als Schubladenprojekte unterschiedlicher Interessengruppen ansah, die sich gegen das AA und die Reichsleitung nie durchsetzen konnten.[37]

Wenn es also möglicherweise weder einen "formellen" noch "informellen" deutschen Imperialismus in Lateinamerika gab, welche Rolle spielte dann die Marine, konkret die eingesetzten Einheiten, auf der Amerikanischen Station? Gab es eine besondere Politik im Sinne einer geschlossenen politisch-militärischen Zielvorstellung oder nur einzelne Interventionen, hinter denen kein weitergehendes Konzept außer dem eines vagen Handelsschutzes stand? Von 1868 bis 1914 existierte eine deutsche Flotten"station" in Lateinamerika, mal weniger, mal stärker, mal gar nicht besetzt. Diese militärische Präsenz war unabhängig von allen politischen Konzepten der Reichsregierungen oder organisatorischen Änderungen in der Marine. Die Stärke der Besetzung variierte hauptsächlich aufgrund von Prioritäten in Afrika, Ostasien und schließlich in Europa selbst.[38]

---

[37] Michael Fröhlich: Imperialismus. Deutsche Kolonial- und Weltpolitik 1880-1914, München 1994. Die Venezuelablockade wird nicht einmal in der Zeittafel (S. 196-204) erwähnt. Konrad Canis: Von Bismarck zur Weltpolitik. Deutsche Außenpolitik 1890 bis 1902, Berlin 1997. Canis sieht die deutschen Interessen in Südamerika ökonomisch an erster Stelle deutscher Überseeinteressen vor Kleinasien, China, Südafrika und Marokko, handelt aber das Thema auf einer Seite ab (367f.). Friedrich Katz: Einige Grundzüge der Politik des deutschen Imperialismus in Lateinamerika von 1898 bis 1941, in: Der deutsche Faschismus in Lateinamerika 1933-1943, Berlin-Ost 1966, S. 9-70.

[38] In der Phase der Koloniegründungen in Afrika und der Südsee 1885 bis 1894 war die Amerikanische Station aufgrund mangelnden Schiffmaterials nicht konstant besetzt, sondern wurde nur durch Schulschiffe angelaufen. Da diese die meiste Zeit segelten, hatten sie dementsprechend lange An- und Abreisezeiten und hielten sich nur relativ kurz im Stationsgebiet auf. Wegen des Ausbildungsprogramms waren die Reisepläne äußerst knapp kalkuliert. Der Spielraum der Kommandanten allein zur Kontaktpflege mit den deutschen Residenten war dadurch auf ein Minimum reduziert.

Aufschlußreich ist hierbei, daß die militärische Präsenz in keinem Verhältnis zur ökonomischen Potenz Deutschlands in der Karibik und auf dem Subkontinent stand, wie eine interne Studie der Marine zur Verteilung deutscher Kapitalanlagen in Übersee um 1900 zeigt:

<u>in Lateinamerika:</u>

1. Mexiko:	400-450 Mill M
2. Mittelamerika:	250 Mill. M
3. Westindien:	250 Mill. M
4. Nordküste Südamerikas:	300 Mill. M
5. Westküste Südamerikas:	370-420 Mill. M
6. Ostküste Südamerikas:	1-1,3 Mrd. M
zusammen:	2,57-2,97 Mrd. M[39]

<u>in Asien (einschließlich Levante):</u>

Ostasien:	ca. 330 Mill. M
Vorder- und Hinterindien:	250 Mill. M
Türkisches Reich	ca. 420 Mill. M
zusammen:	ca. 1 Mrd. M[40]

Die militärische Präsenz war dem diametral entgegengesetzt. Auf der Ostasiatischen Station (d.h. Ost- und Südküste Asiens mit den vorliegenden Inselgruppen einschließlich des ostindischen Archipels) lag das Kreuzergeschwader mit zwei Panzerkreuzern, drei Kleinen Kreuzern und einem Begleitdampfer. Dem Geschwader waren vier Kanonenboote, drei Flußkanonenboote ("Tsingtau" für den Hsikiang-Fluß sowie Kanton, Hongkong und Macao; "Vaterland" und "Otter" für den Yangtse-kiang) und zwei Torpedoboote unterstellt. Die Amerikanische Station (das gesamte Küstengebiet Ost- und Westamerikas einschließlich Westindien) wurde 1914 regulär nur durch den Kleinen Kreuzer "Bremen" (Ablösung “Dresden“ bzw. "Karlsruhe") besetzt.[41]

Hier wird deutlich, daß sich ökonomische Interessen und militärische Repräsentation in den beiden wichtigsten deutschen Interessensphären in Übersee, Lateinamerika und Ostasien, unverhältnismäßig gegenüberstanden. Dieser Zustand blieb bis 1914 unverändert. Obwohl von 1898 bis 1914 der deutsche Anteil am lateinamerikanischen Gesamtimport von 10% auf 16,45% anstieg, war die Station bis auf die Venezuelablockade und den Mexikanischen Bürgerkrieg nur

---

[39] Die Deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern. Zusammengestellt im Reichs=Marine=Amt (Berlin o.J., ca. 1899), S. 22-33.
[40] Ebd., S. 35.

von einem Kleinen Kreuzer besetzt, der zur Jahreswende 1912/13 auch noch kurzfristig wegen Unruhen in Liberia abgezogen werden mußte. Offenbar spielten also ökonomische und demographische Gründe (deutsche Siedlungskolonien in Lateinamerika) keine Rolle bei der Besetzung der Stationen. Daraus resultieren folgende Fragen:

1. Gab es innerhalb der Marine oder der Reichsleitung, v.a. dem Auswärtigen Amt, zwischen 1867-1914 Konzepte für eine Kanonenbootpolitik? Gab es einen deutlichen Bruch in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen, wie ihn Herwig für die Zeit nach Bismarck konstatiert?[42] Nahm die Marineleitung danach einen zunehmenden Einfluß auf die deutsche Außenpolitik in Lateinamerika, oder blieb es, von der Venezuelablockade 1902/03 abgesehen, bei einer relativ simplen "Politik" des *policing the tropics*?

2. Warum wurden relativ schwere diplomatische Zwischenfälle wie die Ermordung der deutschen Residenten Gölkel und Hederich in Bucamaranga/Kolumbien 1879 oder die dubiose Versenkung des deutschen Postdampfers "Cremon" 1888 durch das haitianische Kanonenboot "Toussaint L´Ouverture" trotz seines angeblich hochpolitischen Charakters nicht zu einer massiven Militärdemonstration genutzt und beispielsweise finanzielle Reklamationen 1908 in Guatemala nicht mit militärischem Druck eingetrieben?

3. In der Gründungsphase der Marine wünschten nur Teile des deutschen Handels eine militärische Präsenz in Übersee. Trotzdem wurde diese zügig aufgebaut. Trat damit ein "Gewöhnungseffekt" ein, der die deutschen Kaufleute risikobereiter machte und damit erst die Grundlage für Konflikte schuf? War dieser Schutz möglicherweise sogar kontraproduktiv und führte zu einem Verfall des Handels, da dessen Grundlage nach Meinung eines Anti-Interventionisten eine freundschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit bildete?[43]

4. Welches Bild hatten die Marineoffiziere von den politischen Repräsentanten des jeweiligen Staates in dem jeweiligen Konfliktfall, vom politischen System und von kulturellen Faktoren? Inwieweit decken sich die damaligen Einschätzungen mit dem heutigen historischen Kenntnisstand? Wurden nur einfach zeitgenössische Stereotypen wiederholt, oder gab es ernsthafte Bemühungen um das Verständnis fremder Kulturen und politischer Systeme, und welche Auswirkungen hatte dies zum Beispiel im Zusammenspiel mit den Diplomaten? Unterschied sich dieses Bild wesentlich von dem anderer Marinen, z.B. der U.S.-Navy?[44]

5. Sowohl vor als nach der spektakulären Venezuela-Blockade kam es trotz der zum Teil massiven Spannungen zwischen den Großmächten immer wieder zu einer punktuellen Zusammenarbeit der Marinen Englands, der USA, Deutschlands und Frankreichs, z.B. in Haiti bis Ende Juli 1914, aber auch in anderen westindischen und zentralamerikanischen

---

[41] B. Weyer (Hg.): Taschenbuch der Kriegsflotten, XV. Jahrgang 1914, München 1914, Reprint 1983, S. 425. Das Kreuzergeschwader war zwar theoretisch für alle auswärtigen Stationen zuständig, aber fest in Ostasien stationiert.

[42] Herwig, S. 142-49.

[43] So Nikolaus Daniel Wichmann: Der Deutsche Handel und die beabsichtigte Deutsche Kriegsflotte, Hamburg 1867, zitiert nach Böhm, S. 27.

[44] Siehe hierzu: Willi A. Boelcke: Die Marine als Werkzeug preußisch-deutscher Außen- und Außenwirtschaftspolitik, in: MR, 78. Jg., 1981, S. 557-61, der zwar grundsätzlich konstatiert, daß die Berichterstattung mehr oder weniger die Subjektivität der Offiziere widerspiegelt, aber durchaus Unterschiede in dem Bemühen um Objektivität feststellt ("Welterfahrenheit" contra "deutsche Krankheit"). Zum Rassismus amerikanischer Marineoffiziere aufgrund ihrer Tätigkeit in Übersee siehe: Peter Karsten: The Naval Aristocracy. The Golden Age of Annapolis and the Emergence of Modern American Navalism, New York-London 1972, S. 213-18.

Staaten. Wirkte sich die politische Großwetterlage auf diese Zusammenarbeit negativ aus, oder war der Umgang zwischen den Einsatzkräften eher durch Pragmatismus gekennzeichnet?

6. Da bis zum Anschluß der wichtigsten Hafenstädte an das internationale Telegrafennetz 1870-80 durch die langen Postwege Kommandanten und Diplomaten *on the spot* zeitweise auf sich selbst gestellt waren, stellt sich die Frage nach ihrer Qualifikation und Motivation bei der Umsetzung von Direktiven, deren Voraussetzungen sich zum Teil zwischenzeitlich grundlegend gewandelt haben konnten. Inwieweit spielten also rein persönliche Eigenschaften, Einstellungen und Neigungen eine gewichtige außenpolitische Rolle, und zu welchen Reibungen führte dies zwischen Marine, Auswärtigem Amt und nach 1888 dem Regenten als letzter Instanz? Waren die Marineoffiziere reine Befehlsempfänger der Diplomaten und Konsuln, oder besaßen sie die Autonomie, notfalls auch aus völkerrechtlichen Gründen gegen eine vordergründige "Wahrnehmung deutscher Interessen" zu handeln?

7. Was waren die konkreten Auslöser von Interventionen? Lagen die Gründe vornehmlich in Deutschland, oder führten Ereignisse in den betroffenen Staaten zu einem "Interventionszwang", wie ihn Langley für die amerikanische Marine in Übersee lange vor "imperialistischen" Bestrebungen konstatiert?[45] Oder operierten gar einheimische Gruppen zusammen mit den Interventen, wie dies in der Eisenstuck-Affäre von der nicaraguanischen Regierung behauptet wurde? Und wie war die Reaktion der betroffenen Regierungen oder auch Oppositionsgruppen, und welche Konsequenzen hatte dies in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen?

8. Was waren die konkreten Ergebnisse der Kanonenbootpolitik? Dienten sie tatsächlich der Förderung des Handels, oder waren sie dabei eher hinderlich, wenn nicht kontraproduktiv?

In den letzten beiden Faktoren (Kommunikationsprobleme und politische Instabilität in Lateinamerika) sieht Langley den eigentlichen Grund für militärische Interventionen beispielsweise der U.S.-Navy; Long benutzt die "Kommunikationsrevolution" durch die Einführung der Überseekabel gar als Wendemarke in der außenpolitischen Funktion der amerikanischen Marine.[46] "Imperialistische" Motive wie z.B. den Kapitalexport oder strategische Sorgen um den "amerikanischen Hinterhof" (Panamakanal) hält Langley für untergeordnete Motive der amerikanischen Kanonenbootpolitik im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts südlich des Rio Grande - die streitsüchtigen Haitianer, Dominikaner oder Cubaner hätten den Panamakanal nicht stärker bedroht als die Brooklyn-Brücke.[47] Washington hätte allgemeine Vorgaben politischer und militärischer Art formuliert, die aber vor Ort von Diplomaten und Marineoffizieren umgesetzt werden mußten, wobei die Marine "situativ" und traditionsbedingt handelte:

"Long before Roosevelt declared that the United States would play the role of policeman in the tropics, the navy was policing the tropics. Woodrow Wilson was determined to bring down Victoriano Huerta in Mexiko, but an arrogant American naval officer, overreacting to

---

[45] Lester D. Langley: The Banana Wars. An inner History of American Empire, 1900-1934, Lexington 1983.
[46] Long, Gold Braid, S. 11-14.
[47] Langley, S. 5.

a trivial incident between his own men and some Mexikan troops, provided the excuse for action."[48]

Ähnlich argumentiert auch Healy in bezug auf die größte US-Intervention dieser Zeit, 1915 in Haiti. Als Konteradmiral William B. Caperton im Juli des Jahres mit dem Panzerkreuzer "Washington" vor Port-au-Prince erschien, um eine der scheinbar "normalen" Revolutionen zu beobachten, existierte weder ein ziviler oder militärischer Plan für eine Operation, die in einer jahrzehntelangen Okkupation des Landes enden sollte.[49] Healy konstatiert denn auch ein Konglomerat von politischen, ökonomischen und militärischen Gründen für die Besetzung der Insel, wobei er außerdem "kulturelle Mißverständnisse" als Ursache für die Besetzung diagnostiziert.[50] Andere Autoren stellen hierzu schlicht fest, daß das State Department im Jahre 1915 wenig über Haiti wußte: Selbst eine Woche nach der Landung in Port-au-Prince war noch unklar, wie in der verworrenen Situation weiter zu verfahren sei.[51]

Die räumliche Begrenzung dieser Untersuchung auf die Amerikanische als eine von vier deutschen außereuropäischen Stationen erscheint notwendig, da

1. die Stationäre in Afrika und Australien/Ozeanien beinahe ausschließlich als Kolonialpolizei fungierten und damit eigentlich keine außen-, sondern eher eine "innenpolitische" Funktion wahrnahmen,

2. China, Zentrum der Ostasiatischen Station, sich in Hinsicht auf (ökonomische) Größe, Kultur, Staatssystem und Selbstwahrnehmung (in Relation zur Außenwelt) völlig von europäischen und lateinamerikanischen Staaten unterschied,[52] während Japan diese "Sonderrolle" nur wenige Jahre einnahm und innerhalb kürzester Zeit im diplomatischen Verkehr europäische Institutionen und Gebräuche adaptierte und sich bis 1905 selbst zu einer maritimen Großmacht entwickelte.

---

[48] Ebd., S. 6.

[49] David Healy: Gunboat Diplomacy in the Wilson Era. The U.S. Navy in Haiti 1915-1916, Madison, WIS 1976, S. 63. Noch am Landungstag des 28. Juli hatte Caperton sehr allgemeine Anweisungen vom State Departement erhalten, die wie immer auf den Schutz amerikanischen Eigentums hinausliefen, ihm aber sonst freie Hand ließen.

[50] Ebd., S. 6.

[51] Richard Millett/G. Dale Gaddy: Administrating the Protectorates: The U.S. Occupation of Haiti and the Dominican Republic, in: Revista/Review Interamericana, Vol. 6, No. 3 (fall 1976), S. 383-402. Im Endergebnis übernahmen militärische und nicht zivile Instanzen die Verwaltung; entscheidender Träger wurde die Marineinfanterie. Die Offiziere rissen nach und nach zivile Aufgaben wie Sanitätsdienst, Straßenbau, Telefon- und Telegrafenwesen an sich. Die Okkupation wurde ein Selbstläufer mit dem typischen Expansionsstreben einer Bürokratie: War die Polizei übernommen, wurde der Wunsch nach Kontrolle der Gerichte geweckt und danach das Bedürfnis nach Einfluß auf den Gesetzgebungsprozeß bis hin zur Schulbildung und dem Verbot von "barbarischen" Hahnenkämpfen.

[52] So war das chinesische "Außenministerium", das *Zongli Yamen,* eine untergeordnete Behörde, die in den auswärtigen Angelegenheiten keine eigenständigen Kompetenzen besaß. Erst durch den Zwang des "Boxerprotokolls" von 1901 wurde mit dem *Waiwubu* ein eigenständiges Außenministerium geschaffen, das auch nach westlichen Maßstäben diese Bezeichnung verdiente.

Die diplomatischen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und den lateinamerikanischen Republiken (Brasilien ab 1889) unterschieden sich nicht zu denen europäischer Staaten. Vor allem existierte im Gegensatz zu China oder dem Osmanischen Reich kein Konsularrecht, bei dem die ausländischen Residenten juristisch dem jeweiligen Konsul unterstanden, auch wenn deutsche Residenten dies in Haiti bei Gelegenheit forderten.[53]

Jedoch bestand in den 17 bzw. 19 lateinamerikanischen Staaten (Kuba 1902, Panama 1903 unabhängig) ein zum Teil extremes Mißverhältnis zwischen Verfassungsanspruch (nach europäischem oder amerikanischem Vorbild) und politischer und gesellschaftlicher Realität, das durch Bürgerkriege und anarchische Perioden noch vergrößert wurde und durch Rechtskonflikte zwischen deutschen Residenten und Einheimischen bzw. den Behörden außenpolitischen Zündstoff bildete.[54] So lehnten die Bremer und Hamburger Bundesratsmitglieder 1893 einen Handelsvertrag mit Kolumbien nach heftigen Debatten ab, da völkerrechtliche Normen auf einen "halbzivilisierten Staat wie Kolumbien" nicht anzuwenden seien, eher sollte der vertragslose Zustand weiter geführt werden. Die Reichsregierung verwies jedoch auf das Völkerrecht und setzte den Vertrag durch.[55]

Aufgrund der Vielzahl der Staaten und der geringen Besetzung der Station wurden die Kommandanten vor allem bei größeren Rundreisen mit einer Vielzahl unterschiedlicher (politischer) Kulturen konfrontiert, von Metropolen wie Buenos Aires bis zu den Urwalddörfern Paraguays, so daß die militärpolitischen Berichte als Hauptquelle der Untersuchung ein breites Spektrum von politischen, militärischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Faktoren widerspiegeln.

Zur Quellenlage in Lateinamerika ist grundsätzlich festzustellen, daß sich die Archive in einem verhältnismäßig schlechten Zustand befinden; Ausnahmen bestätigen die Regel. Das Grundproblem ist jedoch, daß brisantes Material oftmals gar nicht erst an die Archive abgegeben wurde und sich zum Teil in schwer zugänglichem privatem Besitz befindet; zum Teil wurden Archive durch Naturkata-

---

[53] Eingabe an den Senat von 48 Deutschen aus Port-au-Prince v. 04.10.1897; StAH 132-1 I 135. Die Begründung lag in der "rassischen" Diskriminierung der Weißen in Haiti, die Zeugenaussagen von Haitianern gegenüber Weißen grundsätzlich unglaubwürdig machen würde. Dies entspräche den Bedingungen in muslimischen Ländern, da Muslime laut Koran Christen fälschlich beschuldigen dürften. Daher gab es die Konsulargerichtsbarkeit wie in einigen ostasiatischen Staaten, wo die Residenten nicht einheimischen, sondern nur dem Konsulargericht unterstanden.

[54] Als die nicaraguanische Regierung 1877/78 in der Eisenstuck-Affäre um diplomatische Unterstützung in allen lateinamerikanischen Staaten nachsuchte, erklärten sich Peru, Kolumbien, Venezuela und Uruguay praktisch als außenpolitisch handlungsunfähig, da sie zu diesem Zeitpunkt nicht über akkreditierte Vertreter in Europa oder den USA zu verfügten. Durch die ständigen Regierungswechsel in den Bürgerkriegen waren die Diplomatenposten oft längere Zeit unbesetzt.

[55] Böhm, S. 47-48.

strophen beinahe vollständig vernichtet.[56] Auf die Benutzung lateinamerikanischer Quellen wurde daher, außer im Kapitel über die Eisenstuck-Affäre, von vornherein verzichtet.

Die Quellenlage von deutscher Seite aus ist exzellent. Von der Kaiserlichen Admiralität wurden ab 1871 bis zu ihrer Auflösung 1889 Bestände der preußischen Marine und des Norddeutschen Bundes übernommen und weitergeführt, die man als Stationsakten bezeichnen kann und die Reiseberichte der Schiffe und Segelorder enthalten. In diesem Zeitraum sind jedoch oftmals wichtige Vorgänge in den eigentlichen Schiffsakten enthalten oder in den "Länderakten", die offenbar je nach Größe des Landes früher oder später angelegt wurden (z.B. Peru schon ab 1874, die zentralamerikanischen Staaten zwischen 1886 und 1894). Diese Bestände wurden Anfang der 1890er Jahre nach der Auflösung der Admiralität vom Admiralstab übernommen. Durch die Einführung der sogenannten militärpolitischen Berichte um 1895 wurde ein wichtiger Schritt zur Systematisierung der gesammelten Informationen geleistet, da nun klar zwischen militärpolitischen (einschließlich ökonomischer und demographischer Daten, z.B. über das Auslandsdeutschtum) und administrativen Angaben (Navigation, Borddisziplin usw.) unterschieden wurde. Ab diesem Zeitpunkt sind die Länderakten die zentrale Quelle für die Wahrnehmung der außereuropäischen Welt. Für größere Staaten wie Brasilien oder Argentinien wurde dieser Bestand stark diversifiziert bis hin zu Themen wie Mobilmachung, Handelsflotte, (militärische) Schulen und Ausbildung, Fischerei oder Luftschiffahrt. Sie wurden ergänzt durch aus- und inländische Zeitungsartikel oder andere Pressenachrichten (z.B. aus geographischen Zeitschriften), durch Konsular- und Diplomatenberichte sowie Berichten der Militärattachés (in Lateinamerika nur Argentinien), hinzu kam bei bedeutenden diplomatischen Ereignissen der entsprechende Schriftverkehr mit dem AA, was ebenso für die Stationsakten gilt. Weiterhin wurden Spezialakten von mehr oder minderer Bedeutung angelegt, z.B. über den Spanisch-Amerikanischen Krieg mit sieben Bänden bis hin zur geplanten Einweihung des Panamakanals 1915 mit einigen wenigen Seiten. Die Bestände des RMA (1889-1919), des Marinekabinetts (1889-1919), des Marinekonstruktionsamts (1867-1945) und des Chefs des Kreuzergeschwaders (1884-1915) sind dagegen für diese Untersuchung von marginaler Bedeutung.[57]

---

[56] Beispielsweise existiert in Nicaragua eine große Sammlung der Familie Chamorro, die mehrmals Präsidenten des Landes stellte. Das Nationalarchiv brannte beim Erdbeben in Managua 1931 beinahe vollständig aus, das Förderationsarchiv der Zentralamerikanischen Union fiel 1887 in San Salvador ebenfalls einem Erdbeben zum Opfer.

[57] Siehe zur Übersicht über lateinamerikarelevante Akten im BAMA: Karl H. Schwebel: Führer durch die Quellen zur Geschichte Lateinamerikas, Bremen 1972. Die Signaturen im BAMA sind in den siebziger Jahren neu geordnet. Nicht im Führer enthalten sind die bis ca. 1895 wichtigen Schiffsakten.

Die Bestände des Politischen Archivs des AA, der Staatsarchive Bremen und Hamburg sowie dem BA Berlin dienten der Ergänzung und Abrundung des Freiburger Bestandes. Sie ergeben keine wesentlichen zusätzlichen Erkenntnisse, erlauben aber einen Abgleich zwischen der Berichterstattung der Marineoffiziere und der Diplomaten, die zum Teil sehr lange Dienstzeiten in Übersee ableisteten und mit den einheimischen politischen Verhältnissen sehr vertraut waren.[58]

[58] In der Politischen Abteilung des AA im BArch. befindet sich eine umfangreiche Dokumentation über die Tätigkeit der Marine im Ausland in 70 Bänden, dazu ab 1907 Dokumentationen über einzelne Schiffe, so z.B. fünf Bände über den Stationär S.M.S. "Bremen" in Amerika von 1907-13. Die Rechtsabteilung umfaßt eine umfangreiche Berichterstattung über Verbrechen an deutschen Residenten im Ausland, die einen interessanten Einblick in die unterschiedliche Qualität der Justizapparate und Polizeibehörden in Lateinamerika (z.B. Guatemala, Nicaragua und Chile) gibt sowie über die Abwicklung der daraus entstandenen Reklamationen. Hinzu kommen zahlreiche Dokumentationen über Heer und Marine der lateinamerikanischen Staaten sowie Berichte über Militärmissionen, z.B. einer geplanten Marinemission in Brasilien, die aber schon teilweise in einer Spezialuntersuchung ausgewertet wurden: Jürgen Schäfer: Deutsche Militärhilfe in Südamerika. Militär- und Rüstungsinteressen in Argentinien, Bolivien, und Chile vor 1914, Düsseldorf 1974.

2. Ein Überblick: Deutsche Marinen in Übersee bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes

2.1. Die Bundesflotte von 1848-52

Mit der Unabhängigkeit der lateinamerikanischen Staaten brach der spanische Kolonialismus und die mit ihm verbundene monopolistische Handelspolitik zusammen und machte einer liberalen "Laissez-faire"-Ideologie Platz, von der auch die deutschen Küstenstaaten, allen voran Bremen und Hamburg, profitierten, die nun direkte Handelsbeziehungen mit Lateinamerika aufnehmen konnten, wenn es auch schon vorher zaghafte Kontakte zu den spanischen Kolonien gegeben hatte.[1] Vor allem die Hamburger waren Vertreter eines Freihandels, der unter der Pax Britannica der Meere sicher segelte und auch Deutsche der verschiedenen Teilstaaten schützte, beispielsweise vor chinesischen Piraten. Statt der "Sprache der Kanonen" setzte man von Anfang an auf gute diplomatische Beziehungen:

> "Alle die seit Jahrhunderten uns verschlossen, fast verborgen gewesenen Länder und Weltteile sind uns offen geworden und wir können auch sagen: Hamburg hat Colonien erhalten. Es wird nun viel davon abhängen, ob wir früh das öffentliche und das Privatvertrauen jener Länder zu gewinnen wissen."[2]

1827 wurde der erste Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag mit einem lateinamerikanischen Land (Brasilien) abgeschlossen, ähnliche Verträge folgten bis in die 1840er Jahre mit den meisten iberoamerikanischen Staaten (Mexiko 1831, Venezuela 1831, Guatemala 1847, Costa Rica 1848). Aus Deutschland wurden Leinen und andere Textilien, Glas, Porzellan, Keramik, Eisenwaren pp. exportiert, Zucker, Kaffee, Farbhölzer, Kakao und Rum aus den lateinamerikanischen Staaten importiert.

Damit verbunden war ein rasanter Anstieg des Frachtverkehrs und damit des Schiffbaus. Selbst kleine Küstenstaaten wie das Großherzogtum Oldenburg profitierten, in diesem Fall als Substitut von Bremen, von dieser Entwicklung. Bis in die 1840er Jahre nur in in der Europafahrt tätig, nahmen die oldenburgischen Reisen nach Lateinamerika sprunghaft zu, dementsprechend unterhielt das Großherzogtum von 1858 bis 1868-70 insgesamt 25 Konsulate in Brasilien, Argentinien, Kolumbien, Haiti, Venezuela, Mexiko, Cuba, Uruguay, St. Domingo, Chile, St. Thomas und Jamaika.[3] In der Regel vertraten die (Handels)Konsuln

---

[1] Hans Pohl: Die Hansestädte und Lateinamerika um 1800, in: Spanische Forschungen der Görresgesellschaft, Bd. 22, 1965, S. 321-44.

[2] Der Präses der Hamburger Commerzdeputation Haller 1822, zitiert nach Otto J. Seiler: Südamerikafahrt. Deutsche Linienschiffe nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten, Herford 1992, S. 34.

[3] Großherzogliche Konsulate im Ausland, Nds. StAOl 31-15-11, Nr. 18-227. Die oldenburgische Schiffahrt transportierte für die Bremer Tabak- und Lederindustrie Rohmaterial

mehrere Mitglieder des Deutschen Bundes oder anderer Staaten. So war der Holzgroßhändler C.H. Friedrich Finke in Puerto Plata (St. Domingo bzw. Dominikanische Republik) gleichzeitig für Bremen, Hannover und Oldenburg tätig. Die Schiffsliste seines Jahresberichts 1863 zeigt einen überwiegenden deutschen Anteil an den dortigen Frachtraten:

Puerto Plata 1863	Schiffe:	Tonnage:
Hamburg	22	5178 tons
Bremen	18	3196 "
Dänemark	13	2745 "
Oldenburg	10	2073 "
Spanien	7	958 "
England	6	789 "
Hannover	4	756 "
USA	3	419 "
Frankreich	2	436 "
Preußen	1	230 "
	86	16.780 "[4]

Obwohl sich die (nord)deutsche Frachtschiffahrt wegen dem zunehmenden Warenaustausch mit Übersee und dem Transport von Auswanderern in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts rapide vermehrte, was auch für das Exportvolumen des Deutschen Zollvereins galt, gab es praktisch bis 1848 in den Hansestädten keine Überlegungen für einen Flottenschutz in Übersee.[5] Die letzten Seestreitkräfte, die Hamburg unterhalten hatten, dienten zwischen 1668 und 1747 dem Kampf gegen die Barbaresken im Mittelmeer, danach wurde aus Kostengründen auf eine eigene "Marine" verzichtet und das fünfte Konvoi-Schiff unter dem Namen "Wapen von Hamburg" beendete seine Karriere ziemlich unmilitärisch als Schiffskirche.[6] Zwar beunruhigten in den Jahrzehnten danach ab und an nordafrikanische Kaper die Schiffahrt bis in die Nordsee, die z.B. am 24. Juni 1817 das bremische Schiff "Leda" bei Ushant aufbrachten und die Besatzung nach Tunis entführten, aber die norddeutschen Küstenstaaten verließen sich nicht zu Unrecht auf den Schutz der Royal Navy.[7] Als 1841 Kreuzer des "Kaisers von

---

aus Brasilien und der Dominikanischen Republik. Siehe hierzu: Stefan Hartmann: Studien zur Oldenburgischen Seeschiffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter, 94. Jg., 1976, S. 38-80.

[4] Nds. StAOl, 31-15-11 Nr. 161 B.

[5] So stieg der Umfang der Bremer Handelsflotte von 1827 bis 1857 von 87 Seeschiffen mit einer Tragfähigkeit von 15.254 Tonnen auf 279 Seeschiffe mit 124.000 Tonnen an. Die Ausfuhr des deutschen Zollvereins betrug 1836 erst 150 Mill. Taler und erhöhte sich bis 1854 auf 316 Mill. Taler; zitiert nach Boelcke, Übersee, S. 15f.

[6] Peter Tamm: Hamburgs Konvoi-Schiffe, in: Jörg Duppler: Hamburg zur See, Herford 1989, S. 45-52.

[7] Die Besatzung wurde durch Lösegeld und britischen Druck befreit und durch die britische Fregatte "Ganymed" nach Malta transportiert. Der hanseatische Gesandte in London, Colquhon, konnte kurz darauf versichern, daß die britische Admiralität vom Foreign Office angewiesen worden sei, jeglichen Eintritt tunesischer Schiffe in den Kanal zu ver-

Marocco" die Schiffahrt im Mittelmeer bedrohten, dachte man in Oldenburg sofort an ein Umflaggen der in das Mittelmeer abgehenden Schiffe bzw. riet man den Schiffern, sich an den englischen Konsul in Tanger zu wenden.[8] An den Gedanken, die österreichische Marine als Bundesmitglied zu instrumentalisieren, wurde kein Gedanke verschwendet, wenn auch drei Jahre später das Kaiserreich den Schutz des oldenburgischen Handels im Mittelmeer und der Levante übernahm.[9]

Um so mehr überraschen die teilweise abenteuerlichen Konzepte zum Schutz des überseeischen Handels, die im Zuge der 48er-Revolution und der dänischen Blockade norddeutscher Handelshäfen im Schleswig-Holstein-Konflikt wie Pilze aus dem Boden schossen.[10] Allerdings verschwand die Flottenbegeisterung, zumindest in Hamburg, mit dem Ende der Revolution auch so schnell, wie sie gekommen war.[11]

Die Schiffe der Bundesflotte von 1848 waren zum Teil noch nicht einmal im Bau oder angekauft, als die "Marine-Commission Deutscher Küstenstaaten zu Hamburg" im gleichen Jahr einen phantastischen Plan zum Schutz des deutschen Überseehandels produzierte. Den Kern sollten fünf auswärtige Stationen bildeten, wie sie später tatsächlich im Kaiserreich realisiert wurden:

I. Nord-America, Westindien, Golf von Mexiko
II. Süd-America, die Ostküste
III. Südamerica, die Westküste
IV. China und Ost-Indien
V. im Mittelmeer.[12]

---

hindern. Vorsichtshalber sollten sich hanseatische Schiffe aber in England über die Lage informieren; Colquhoun, London v. 03.08.1818, an Syndicus Gröning, Bremen; Nds. StAOl 70-7278.

[8] Anfrage des Amts Elsfleth an Großherzogliche Regierung v. 15.10.1841; Nds. StAOl 70-7281.

[9] Bekanntmachung der Großherzoglichen Regierung v. 16.10.1844, in: Friedrich A. Strackerjan: Schifffahrtshandbuch. Eine Sammlung der Handels- und Schifffahrts-Verträge und der Schifffahrtsgesetze und Verordnungen Oldenburgs, Oldenburg 1853, S. 28-29. Die k.k. Marine hatte sich im Mittelmeer spätestens 1829 durch die Beschießung mehrerer marokkanischer Küstenstädte als Vergeltung für einen Piratenüberfall Respekt verschafft; Wolfgang Petter: Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz, in: Deutsche Militärgeschichte in sechs Bänden, München 1983, Bd. 5, S. 13-262, hier S. 40.

[10] Jörg Duppler: Die Hamburger Flottille von 1848 unter Schwarz-Rot-Gold, in: Duppler, Hamburg, S. 93-122.

[11] Böhm, S. 23. Dabei war es weniger die Freihandelsideologie, die die Hamburger zur Zurückhaltung zwang, als die Befürchtung, eine Kriegsflotte könnte der Handelsmarine Personal entziehen und eine Beibehaltung der stillgelegten Bundesflotte nur dem Konkurrenten Bremen dienen.

[12] Bericht der Marine-Comission Deutscher Küstenstaaten zu Hamburg, 1848; BAMA RM1/v. 2756, zitiert nach: Wolfgang Petter: Programmierter Untergang. Die Fehlrüstung der deutschen Flotte von 1848, in: Militärgeschichte. Probleme-Thesen-Wege, Stuttgart 1982, S. 150-70, hier S. 154.

Hier sollten der deutsche Handel oder Einwohner geschützt und neue Handelsbeziehungen geknüpft, diplomatische Verhandlungen durch "bewaffnete Macht" unterstützt und Missionen begleitet werden. Dafür waren insgesamt 15 Kriegsschiffe, darunter sechs 60 Kanonen-Segelfregatten (nach Maßstäben von 1914 durchaus als Schlachtkreuzer anzusehen) geplant, während für die Heimatgewässer nur zwei Fregatten vorgesehen waren.[13] Ein derartiges Mißverhältnis zwischen Heimat- und Auslandsflotte fand sich auch später in keinem anderen Flottenplan wieder. In zahlreichen anderen Denkschriften wurde weit voraus gedacht: Ein großer deutscher Kriegshafen, überseeische Marinestationen, ein Kolonialreich in Afrika, eine Schlachtflotte und nicht zuletzt der Nord-Ostseekanal.[14] Sondhaus hat überspitzt, aber durchaus treffend formuliert, daß Wilhelm II. und Tirpitz letztendlich Erfüller der Visionen eines bürgerlichen Ökonomen wie Friedrich List oder Prinz Adalbert von Preußen wurden, der im November 1848 auf Wunsch des Reichsverwesers Erzherzog Johann den Vorsitz der Technischen Marinekommission in Frankfurt übernommen hatte.[15] Der Prinz nahm 1848 kein Blatt vor den Mund, wie man sich eine deutsche maritime Präsentation in Lateinamerika oder China vorzustellen habe:

"Die Zahl von 6 Fregatten reicht ferner unbestritten hin, um, mit Ausnahme Nordamerika´s, mit allen anderen Staaten der neuen Welt Krieg zu führen; denn keiner derselben kann uns mehr Streitkräfte entgegenstellen. Ebenso würden wir unserer jungen Flagge in den chinesischen Gewässern diejenige Achtung nöthigenfalls erzwingen können, deren dort die anderen seefahrenden Nationen bereits genießen."[16]

Im Überschwang nationaler Begeisterung behielten nur die wenigsten Marine-Enthusiasten einen so kühlen Kopf wie der frühere hanseatische Gesandte in London, Patrick Colquhoun. Aufgrund der geographischen Lage Deutschlands zog er hellsichtig den Schluß, daß "dieses große Binnenland" niemals den Rang einer ersten Seemacht einnehmen werde. Unabhängig davon plädierte auch er für einen maßvollen Küsten- und Handelsschutz.[17]

---

[13] Ebd.

[14] J. Andresens-Siemens (Schiffbauer aus Helgoland): Vorschläge zur Begründung einer Deutschen Kriegsmarine, Frankfurt/M. 1848. Marcus Niebuhr: Die deutsche Seemacht und ein deutsch-skandinavischer Bund, Berlin 1848. N.N.: Project zu einem deutschen Marine- und Handelskanal zwischen der Ostsee und der Elbe, Rendsburg 1848. Germano-Brasilicus: Soll und kann Deutschland eine Dampfflotte haben und Wie? Mit Hinblick Deutschlands Schiffahrt, Handel, Industrie und Auswanderung, Berlin 1848. Weitere Oldenburgische Mittheilungen betreffend die Anlegung eines Kriegshafens so wie die Einrichtung eines vorläufigen Stationsplatzes für deutsche Kriegsschiffe an der Jahde, Oldenburg 1849.

[15] Sondhaus, S. 228-29.

[16] Adalbert, Prinz von Preußen: Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte, Frankfurt/M. 1848, S. 19f.

[17] Patrick Colquhoun: Entwurf zur Bildung einer deutschen Kriegsflotte, Leipzig 1849, S. 1. Beinahe prophetisch klingen seine Worte in Hinsicht auf die Flottenrüstung 60 Jahre

Durch den Zusammenbruch der Revolution und die Auflösung der Flotte 1852 blieben diese Vorhaben vorerst reine Makulatur. Alle Versuche, neben der Preußischen und Österreichischen Marine im Rahmen des Deutschen Bundes zumindest eine "Nordseeflottille" der norddeutschen Staaten zu etablieren, scheiterten aus verschiedenen Gründen, zuerst an Obstruktionen Preußens, dann Österreichs und Hannovers. Bemerkenswert ist hierbei ein wenig beachteter paralleler Vorgang, der quasi symbolisch die zukünftige Rolle Preußens als überseeische Schutzmacht der norddeutschen Küstenstaaten vorwegnimmt. Während Mecklenburg und Lübeck dem Deutschen Zollverein bis 1868, Bremen und Hamburg bis 1888 fernblieben, traten Hannover und Oldenburg schon 1851 und 1853 bei, wodurch ihre Flaggen auch in Übersee unter preußischen Schutz gestellt werden konnten.[18] Konkret wurde dieser Schutz zwar bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes nicht in Anspruch genommen, die Überseepräsenz der Preußischen Marine von oldenburgischen Untertanen aber zumindest freundlich registriert, z.B. 1859 in Haiti:

"Im Februar d. J. arrivirte hier die Preußische Fregatte *´Gefion´*, der Commandant Donner war in Folge der in Guadeloupe empfangenen Nachricht von der hiesigen Revolution nach hier gekommen um etwa gefährdete deutsche Interessen zu beschützen.

Da die hiesige Revolution in aller Ruhe und Ordnung vor sich gegangen und mit Recht eine moralische genannt werden könnte, so war hier keine Veranlassung für eine Einschreitung oder Beschützung.

Es was das erste Mal daß ein Deutsches Kriegsschiff sich in Haiti gezeigt und das Erscheinen desselben wurde von den hiesigen Authoritäten mit den üblichen Ehren und von den hier ansässigen Deutschen mit aufrichtiger Freude begrüßt ...".[19]

2.2. Die preußische Marine 1848-67. Prinz Adalbert und die Rifkabylen von Tres Forcas 1856

In den 30 Jahren vor 1848 spielte die Frage einer Marine in Preußen keine Rolle; alle "maritimen" Überlegungen zum Schutz der Küste im Kriegsfall fielen unter

---

später: "Der Hauptzweck des Buches ist, zu beweisen, daß ... Deutschland durch das Streben, als Seemacht ersten Ranges aufzutreten, seine Stellung als Landmacht gefährden würde, sogar ohne seinen Endzweck, den Schutz des Handels und der Schiffahrt, zu erreichen" (S. IVf.).

[18] Vertrag der Zollvereinsstaaten, betr. die Fortdauer und Erweiterung des Zoll- und Handelsvereins v. 04.04.1853, in: Friedrich A. Strackerjan, Schifffahrtshandbuch, Oldenburg 1860, S. 82.

[19] Jahresbericht des Konsuls Johann Karl Lange, Cap Haytien v. 14.07.1859 an das Großherzoglich Oldenburgische Staats- und Cabinets-Ministerium, Departement der auswärtigen Angelegenheiten; Nds. StAOl 31-15-11 Nr. 48 B.

den Begriff "Seewehr" und gipfelten in der Anschaffung von seeuntauglichen Ruderkanonenbooten und des Schoners "Stralsund".[20]

Trotzdem unterhielt Preußen eine Art "Flotte", vor allem für Überseefahrten, eine Institution, die in der Marinegeschichte zu Unrecht wenig Beachtung fand: die Königlich Preußische Seehandlung.[21] Aufgabe dieser "Ersatzmarine", die außer der Repräsentation der preußischen Flagge keine eigentliche militärische Funktion besaß, war der effektive Export von schlesischen Tuch- und Leinwaren. Hierzu wurde zuerst das Bremer Vollschiff "Mentor" gechartert, das 1822-24 eine Weltumseglung über Südamerika nach China durchführte. Bekanntestes Fahrzeug der Gesellschaft wurde das Vollschiff "Princess Louise", das1825-46 sechs Weltreisen und vier Westindienfahrten unternahm. Zum Schutz gegen Piraten waren die Schiffe bewaffnet, aber obwohl sie unter der preußischen Kriegsflagge segelten und in ausländischen Häfen Rechte und Pflichten wie Kriegsschiffe wahrnahmen, handelte es sich juristisch gesehen um staatlich bereederte Kauffahrer, da die Besatzung aus Zivilisten bestand. Insgesamt führten von 1822 bis 1850 neun Schiffe 133 Auslandsfahrten durch.[22]

Die Krux der Seehandlung lag darin, daß die teuren Repräsentationspflichten die Fahrten ökonomisch wenig rentabel machten. Da sich aber andererseits wegen der zu geringen zivilen Überseeschiffahrt Preußens eine eigenständige Kriegsmarine erst recht nicht lohnte, wurde dieser Hybridstatus bis 1848-50 beibehalten.[23] Eine der letzten Einheiten der Seehandlung war das Fregattschiff "Mercur", das unmittelbar nach seiner ersten Reise 1847/48 nach Brasilien an die neue Preußische Marine verkauft wurde und als Schulschiff 1850/51 sofort wieder in das südamerikanische Kaiserreich segelte.[24] Zum erstenmal in der preußisch-deutschen Marinegeschichte zeigte damit ein tatsächliches Kriegsschiff in Lateinamerika "Flagge".

Der Übergang von der Seehandlung in die Preußische Marine war somit zumindest materiell fließend, Offiziere wurden dagegen nicht übernommen. Die "Mercur" war das zweite Kriegsschiff der Preußischen Marine nach der "Amazone", die 1843 als staatliches Schulschiff für die Navigationshauptschule in

---

[20] Petter, Stützpunktpolitik, S. 21. Siehe auch: Hans Auerbach: Preußens Weg zur See. Pommern, die Wiege der Königlich-Preußischen Marine, Berlin 1993.

[21] Gegründet 1775 als Seehandlungs-Sozietät, die schon 1783 mangels Erfolges die Reederei eingestelle hatte und in der Folge als reine Staatsbank betrieben wurde; Die Seehandlung. Preußische Staatsbank. Handel-Verkehr-Industrie-Bankwesen, Berlin 1993, Heinz Burmester: Weltumseglung unter Preußens Flagge. Die Königlich Preußische Seehandlung und ihre Schiffe, Hamburg 1988, Stefan Hartmann: Unternehmungen der Preußischen Seehandlung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel des Schiffes "Prinzessin Louise", in: Vorträge und Studien zur preußisch-deutschen Geschichte, Köln-Wien 1983, S. 87-150.

[22] Auerbach, S. 28.

[23] Petter, Flottenrüstung, S. 48.

[24] Koch: S.M.S. "Mercur", in: MR, 5. Jg., 1894, S. 1-9, 45-52.

Danzig gebaut worden war und am 23. Mai 1848 in die bis dahin nur aus den Ruderkanonenbooten bestehende Königliche Marine eingereiht wurde.

Nach dem Verkauf der Bundesflotte 1852 blieb Preußen nichts übrig, als den Aufbau einer Flotte zu forcieren, wollte es nicht dem größten Konkurrenten im Deutschen Bund, Österreich, das Feld überlassen. Nach dem völligen Zusammenbruch seiner Marine in der Revolution von 1848/49 bemühte sich das Kaiserreich eifrig und erfolgreich um eine Reorganisation.[25]

Die Frage war nur, welche Aufgaben die neue preußische Marine wahrnehmen sollte. Grundsätzlich gab es eine militärische und eine zivile "Schule": Prinz Adalbert, Vetter König Friedrich Wilhelms IV., setzte zusammen mit Kriegsminister Bonin auf eine Linienschiff-Flotte, die Preußen als "Seemacht zweiten Ranges" etablieren und vornehmlich dem Einsatz in der Ostsee gegen Dänemark dienen sollte. Ministerpräsident v. Manteuffel und Handelsminister v.d. Heydt dagegen bevorzugten als Propagandainstrument für den Zollverein den globalen Handelsschutz, der lediglich leichte und mittlere Seestreitkräfte wie Korvetten und Fregatten verlangte. Durch den Beitritt Hannovers und Oldenburgs zum Zollverein wurde der Hauptteil des preußischen Exports über das Elbe-Weser-Ems-Gebiet verschifft. Preußen geriet aufgrund seiner Vormachtstellung im Zollverein in Sachen Handelsschutz in Zugzwang.[26]

In die Überlegungen zum Flottengründungsplan 1855 floß daher bereits die Idee von drei Verbänden in Übersee ein, die aus je einer Fregatte und zwei Korvetten bestehen sollten, ähnlich der Brasilianischen Station der U.S.-Navy.[27] Auch hier wurden wieder, wie schon in Adalberts Überlegungen von 1848, "Kriegsexpeditionen" gegen außereuropäische Staaten angedacht.[28] Und obwohl Prinz Adalbert den Handelsschutz in Übersee nicht ablehnte, als Fundament jedoch die "Schlachtflotte" in Heimatgewässern sah, gelang es Manteuffel, schon allein aus Kostengründen seine Vorstellungen durchzusetzen: Gebaut wurden einige wenige Korvetten und Fregatten. Nach der Holstein-Krise von 1858, in deren Verlauf die Militärs wieder einmal den Plan zur Anschaffung von Linienschiffen propagierte, wurde die Admiralität in ein Oberkommando der Marine unter dem Prinzen und die Marineverwaltung unter Vizeadmiral Schröder aufgespalten, womit der Einfluß des Prinzen auf die Flottenplanung erheblich vermindert wurde.[29]

---

[25] Petter, Stützpunktpolitik, S. 27-28.
[26] Ebd., S. 31.
[27] Siehe hierzu: Donald W. Giffin: The American Navy at Work on the Brazil Station, in: American Neptune, Vol. XIV, 1959, S. 239-56.
[28] Petter, Stützpunktpolitik, S. 31-32.
[29] Ebd., S. 34.

Als einer der großen Nachteile der deutschen Militär- bzw. Marinegeschichtsschreibung kann gelten, daß bis heute trotz guter Quellenlage kaum wissenschaftliche Biographien über deutsche Marineoffiziere existieren. Dabei zeigt sich die Bedeutung individuellen Handelns selten so deutlich wie in dem skurrilen "Feldzug", den Prinz Adalbert von Preußen 1856 gegen die sogenannten Rifkabylen von Tres Forcas führte; ein Husarenritt, der in der späteren Marinegeschichtsschreibung immer wieder völlig zu Unrecht legendenhaft überhöht wurde.[30]

Prinz Heinrich Wilhelm Adalbert von Preußen (1811-73) entwickelte schon frühzeitig maritime Neigungen. Als Kind bastelte er eine Spielzeugflotte, die er auf dem Schloßteich von Fischbach bei Hirschberg kommandierte. Angeregt wurde die Sehnsucht nach fernen Gestaden offenbar durch den Kontakt zu einem Nachbarn, dem späteren Generalfeldmarschall Neidhardt v. Gneisenau, der aus seiner Dienstzeit in Übersee (u.a. auf englischer Seite in Nordamerika 1782/83) über fundierte maritime Kenntnisse verfügte. Der Prinz gab später selbst zu, daß Gneisenau seine "Marinepassion" damals gefördert habe.[31]

Da Preußen keine Marine besaß, wo der Prinz seinen Neigungen nachgehen konnte, wählte er die artilleristische Karriere. 1832 machte er seine erste Auslandsreise und lernte Hamburg sowie niederländische und englische Seestädte kennen. Er besichtigte Werften, Arsenale und Schiffe, so auch der Royal Navy, wo er angeblich seine spätere Begeisterung für "englische Pragmatik, für englische Kraft und englische Tugenden" erwarb.[32] 1834 besuchte er Rußland, wo er feststellen mußte, daß die russische Flotte nur der maritime Flügel einer großen Landmacht war und keine eigene Politik verfolgte. Schon 1836, als kurzfristig wieder preußische Marineplanungen auflebten, lanzierte der 25jährige eine Denkschrift an den König, in der er Dampfschiffe vorschlug, die der preußischen Flagge eine "ehrfurchtgebietende und kräftige" Stellung in "jedem Hafen" verschaffen sollte. Auf weiteren Reisen, teils auf österreichischen, teils auf russischen Kriegsschiffen, eignete sich der Prinz ein umfangreiches autodidaktisches Wissen über Seefahrt und maritime Kriegstechnologie an, das 1842/43 einen krönenden praktischen Abschluß finden sollten. Die Verleihung des Schwarzen Adlerordens an Kaiser Dom Pedro II. ermöglichte eine ausgedehnte Brasilienreise:

---

[30] Über den Prinzen liegt eine biographische Skizze vor, die als Anhang seine Denkschrift von 1848 enthält: Jörg Duppler: Prinz Adalbert von Preußen. Gründer der deutschen Marine, Herford 1986. Die über hundert Jahre alte Biographie von Admiral Batsch ist noch nicht ersetzt: Carl Ferdinand Batsch: Admiral Prinz Adalbert von Preußen, Berlin 1890.

[31] Duppler, Adalbert, S. 25.

[32] Ebd., S. 28.

"Eine größere Seereise war das Hauptmotiv, das mich hinaus in´s Weite trieb, denn eine solche gehörte fast von Kindheit an zu meinen Lieblingswünschen, während meine rege Phantasie, von den Wundern der Tropenwelt angezogen, diesem Streben eine bestimmtere Richtung gab."[33]

Hin- und Rückreise unternahm der Prinz auf der königlich sardinischen Fregatte "San Michele", wo er seine nautischen und seemännischen Kenntnisse vervollständigte. Auf einer mehrwöchigen Amazonasreise schulte er seine geographische Beobachtungsgabe.

Brasilien wurde das Schlüsselerlebnis für die maritime Begeisterung Adalberts. Trotzdem blieb ihm angesichts der Lage in Preußen keine Alternative zu seiner landgebundenen Militärkarriere.

Als 1848 der Krieg gegen Dänemark ausbrach, fand sich der nunmehrige Generalinspekteur der Artillerie plötzlich in einer Schlüsselposition am Berliner Hof wieder. Am 17. April 1848 ernannte ihn König Friedrich Wilhelm IV. zum Vorsitzenden einer Kommission zum Schutz der Ostseeküsten. Im Mai formulierte Adalbert seine bekannte Denkschrift aus. Am 5. September wurde die preußische Marine "offiziell" gegründet, da nun die Küstenflottille dem Kriegsministerium, genauer, der "Abteilung für die Marine-Angelegenheiten", unterstellt wurde.[34] Im Oktober des Jahres bat Reichsverweser Erzherzog Johann den König um Entsendung Adalberts nach Frankfurt, wo er am 15. November den Vorsitz über die Technische Marinekommission übernahm. Zu diesem Zeitpunkt überkreuzten sich die embryonalen preußischen Marineplanungen mit denen der Bundesflotte. Adalbert selbst sah zu diesem Zeitpunkt in der Bundesflotte die einzige legitime maritime Vertretung Deutschlands und akzeptierte ohne weiteres die neue Reichsflagge.

Die Auflösung des Paulskirchenparlaments und das Scheitern der Reichsidee ließen die Illusionen einer Reichsflotte rasch verfliegen. Schon im Februar 1849 zog sich Adalbert nach Berlin zurück, um im März seine Stelle als "Oberbefehlshaber über sämtliche ausgerüsteten Kriegs-Fahrzeuge" und damit als Chef der Preußischen Marine anzutreten. Sein Arbeitszimmer schmückten Seestücke und Ansichten von Rio de Janeiro und La Guayra/Venezuela sowie Landkarten Europas und beider Amerikas.[35]

Als sichtbares Zeichen für eine beginnende Autonomie der Marine kann die Umwandlung der "Abteilung für Marine-Angelegenheiten" in die Admiralität am 14. November 1853 angesehen werden, formal unterstand sie dem "Kurator der Marine", dem preußischen Ministerpräsidenten. Dieser abhängige Status wurde

---

[33] Adalbert, Prinz von Preußen: Aus meinem Tagebuche 1842-1843. Als Manuskript gedruckt. Berlin 1847, Eintragung von 02.10.1842, in: Duppler, Adalbert, S. 32.
[34] Auerbach, S. 51.
[35] Duppler, Adalbert, S. 39.

auch nicht durch Adalberts Ernennung zum "Admiral der preußischen Küsten" 1854 geändert. Die Einschränkung mißfiel dem Prinzen, und schon bald begann sich die Marine unter seiner Ägide ein eigenes Aufgabenfeld zu suchen, das sie in Konflikt mit einem hochsensiblen politischen Bereich brachte: der Außenpolitik.

Gelegenheit dazu bot ein mehr oder minder spektakulärer Überfall von zwölf Rifkabylen auf die gestrandete Stettiner Brigg "Flora" am 7. Dezember 1852 bei Tres Forcas/Marokko.[36] Die Piraten warfen einen Matrosen über Bord und plünderten das Schiff aus.

Da die Täter formaljuristisch dem Sultan von Marokko unterstanden, dachte die preußische Regierung unter Manteuffel an eine entsprechende Reklamation unter Einbeziehung der Marine, da die "Ehre der preußischen Flagge" den Schutz der "seefahrenden Untertanen" der Königlichen Regierung gebot.[37]

Derartige Abwechslung war sowohl dem Kriegsministerium als auch dem Oberkommando der Marine hoch willkommen. Großzügig wurden Blockaden der marokkanischen Häfen Tanger und Mogador sowie Landungsunternehmen geplant, um Druck auf den Sultan ausüben. Der Prinz war begeistert:

> "Die durch die vorgeschlagene Expedition der preußischen Marine schon so bald nach ihrer Gründung dargebotenen Gelegenheit, ihren praktischen Nutzen zu zeigen, erscheint mir unter den obwaltenden Verhältnissen eine so glückliche, und wird sich vielleicht gleich günstig in so langer Zeit nicht wiederholen, daß man dieselbe nach meiner innigsten Überzeugung unter keinen Umständen unbenutzt vorübergehen lassen darf."[38]

Als positiven Nebeneffekt sah Adalbert die Wirkung auf Zollvereinsmitglieder und zukünftige Anwärter, doch der Gang der Diplomatie vollzog sich schleppend. Weder England noch Spanien dachten daran, Preußen diplomatisch oder militärisch zu unterstützen. Die Engländer erblickten in dem Überfall nur einen Einzelfall und kein "System" von Piraterie, und der preußische Gesandte in London, Bunsen, sah erhebliche Schwierigkeiten bei einer Reklamation, da der Sultan vermutlich (wie bei Zwischenfällen in den Jahren zuvor) auch gegenüber Preußen seine Verantwortlichkeit für die Rifkabylen ablehnen würde. Spanien hielt eine militärische Aktion gegen Tanger wegen der starken Befestigungsanlagen für aussichtslos. Das Ergebnis war, daß Manteuffel, in Personalunion Ministerpräsident, Außenminister und Kurator der Marine, die Angelegenheit langsam im Sande verlaufen ließ.[39]

---

[36] Der Stamm ist nach dem Rif-Gebirge benannt, das Kap liegt nur wenige Kilometer nördlich der spanischen Enklave Melilla.
[37] Petter, Stützpunktpolitik, S. 39.
[38] Zitiert nach: Ebd., S. 40.
[39] Ebd., S. 41.

Der "Admiral der preußischen Küsten" hingegen bewies ein langes Gedächtnis und dachte nicht daran, diese großartige Vorlage für eine maritime Propagandashow ungenutzt verstreichen zu lassen.[40]

Während preußische Öffentlichkeit und Regierung den Vorfall längst begraben hatten, wartete der Prinz auf eine günstige Gelegenheit, um in der "Flora"-Affäre auf eigene Faust Vergeltung zu üben. Die Chance bot sich im Frühjahr 1856, als er im Mittelatlantik ein kleines Übungsgeschwader kommandierte. Nach dessen Auflösung segelte er mit dem größten preußischen Kriegsschiff, der Raddampfkorvette "Danzig", zum Tatort von 1852 und nahm zum Schein Küstenbeobachtungen vor.

Prompt wurden die ausgesetzten Ruderboote durch die Küstenbewohner beschossen. Der ersehnte Vorwand, die Beleidigung der preußischen Flagge, war eingetreten. Unter der Führung des Prinzen stürmte ein Landungskommando von etwa 60 Matrosen, Seesoldaten und Offizieren an Land, um die Einheimischen anzugreifen. Doch diese erhielten unerwartet massive Verstärkung. Bei dem nun folgenden heftigen Feuergefecht fielen auf preußischer Seite sieben Mann, u.a. der Adjutant des Prinzen, 22 wurden verletzt, Adalbert selbst erhielt einen Oberschenkeldurchschuß. Der Rückzug in die Boote wurde zu einer wilden Flucht; es blieb nicht einmal mehr Zeit, die Leichen von drei Gefallenen zu bergen. Einer der Teilnehmer, der damals sechzehnjährige Seekadett und spätere Admiral Knorr beschrieb in seinem Tagebuch das ganze Manöver als eine vom Prinzen bewußt angezettelte Provokation, um einen Vorwand für die "Züchtigung" der Räuber zu finden.[41]

Während die preußische Öffentlichkeit das Fiasko als erste Heldentat der jungen Marine feierte, war die preußische Regierung, allen voran der Ministerpräsident, zuerst verblüfft und dann pikiert, denn in Berlin hatte die "Flora"-Affäre niemand mehr präsent gehabt, und man nahm zuerst an, der Prinz sei von den “blutrünstigen“ Kabylen unprovoziert angefallen worden. Durch sein skandalöses Verhalten hatte der "Admiral" sowohl die Autorität des Königs als militärischem Oberbefehlshaber als auch der Regierung in Frage gestellt. Manteuffel hielt den Vorgang gegenüber dem englischen Botschafter für eine "äußerst bedauerliche Affäre", die auf die neu gegründete Marine zurückfalle und sicherte eine Konsultation von Paris und London zu. Bismarck, damals preußischer Bundestagsabgeordneter, nannte die Aktion nicht zu Unrecht "einen eklatanten kleinen

---

[40] Ob hier rein persönliche Geltungssucht eine Rolle spielte, wie Petter annimmt, sei dahingestellt. Danach sah der Prinz in dem österreichischen Erzherzog Friedrich sein Vorbild, der in der Orientkrise von 1840 als Kommandant der Fregatte "Guerriera" die Festung Akkon in Palästina an der Spitze seiner Truppen stürmte.

[41] Zitiert nach: Duppler, Prinz Adalbert, S. 68. Die Tagebücher Knorrs befinden sich als Nachlaß im BAMA (N 587).

Coup".[42] Juristisch gesehen war der Prinz nach der Auflösung des Geschwaderkommandos nur als Passagier an Bord der "Danzig" gewesen und hatte theoretisch keine Befehlsgewalt über das Schiff.[43] Wäre der Prinz bei dieser Aktion nicht nur verletzt, sondern getötet worden, hätte dies Preußen unweigerlich zu einer absurden Reklamation gegenüber Marokko gezwungen, deren Ausgang völlig offen gewesen wäre. Das zeitgenössische Urteil fiel deswegen wenig gnädig aus:

"Solch´ kostbares Blut war der ganze Barbarenstamm auf der Küste El-Rif nicht wert, und wenn man die politische und völkerrechtliche Begriffslosigkeit des letzteren in Erwägung nimmt, ... so stellt sich willkürlich die Überzeugung ein, daß bei dieser Aktion der abzusehende Erfolg mit dem ungeheuren Einsatz nicht verhältnismäßig war."[44]

Der spätere Admiral Batsch, selbst Gefechtsteilnehmer, sah die Episode zwar nicht heiter-gelassen, gewann ihr aber dennoch (ganz im Sinne eines klassischen Ressortdenkens) einen positiven Zug ab:

"Es waren nicht die heitersten Mienen, deren der ´unternehmende Vetter´ sich bei der Rückkehr in die Heimat zu versehen hatte; und doch, wer wollte es leugnen, in einer Marine, die sich nach Kriegsruhm zu sehnen anfing, wie der Hirsch nach Wasser, wirkte die kleine Affäre wie erfrischender Tau nach langer Dürre. Im Feuer tiraillierende Matrosen waren eine neue Erscheinung".[45]

Tatsächlich war der Vorfall nicht nur wegen der schweren Verluste ein völliges Desaster, denn eine Strafexpedition durch Flucht und Hinterlassung von Gefallenen abzubrechen, mußte die ursprüngliche Absicht auf den Gegner in ihr Gegenteil verkehren. Diese triviale Erkenntnis wurde in späteren Dienstvorschriften der Marine zu Reklamationen in Erinnerung gebracht:

"Die gründlichste Vorbereitung und Kenntnis aller Verhältnisse hat der Aktion vorherzugehen. Es soll nicht mehr unternommen werden, als man unter guten Umständen ausführen kann. Bei unkultivierten und halbkultivierten Völkern ist nichts schlimmer, als wenn man unverrichteter Dinge abziehen muß."[46]

Die Affäre wirft ein bezeichnendes Licht auf das Spannungsverhältnis Marine/Außenpolitik. Die "Marokko-Expedition" war das erste Beispiel preußisch-deutscher Kanonenbootpolitik, und in den Augen der Marine bzw. der Admiralität

---

[42] Zitiert nach: Ebd.
[43] Ebd., S. 69.
[44] A. von Crousaz: Kurze Geschichten der Deutschen Kriegsmarine nach ihrem Ursprunge, ihrer organisatorischen Entwicklung und ihrer seitherigen Leistungen, Berlin 1873, S. 77.
[45] Batsch, Prinz Adalbert, S. 335-36.
[46] Zitiert nach: (Konstantin) Ferber: Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine, 6. Aufl. Berlin 1908, S. 210.

war die Angelegenheit noch lange nicht begraben. Die Erregung der Öffentlichkeit ausnutzend, schmiedete die Marine groß angelegte Vergeltungspläne für eine Strafexpedition mit 30.000 Franzosen, 10.000 Engländern und je 5.000 Spaniern und Preußen. Auch wurde zum erstenmal die brandenburgisch-preußische Geschichte zur Legitimierung dieser Expedition versucht, indem die Marine den Ministerpräsidenten an das Vorgehen des Großen Kurfürsten in Guinea im 17. Jahrhundert erinnerte. Plötzlich sah sich die Admiralität als Initiator einer Kolonialbewegung; die Marokko-Expedition des Prinzen sollte der Anlaß zu einer deutschen Kolonialisierung Nordwestafrikas werden.[47] Faktisch brachte Ministerpräsident Manteuffel den irrealen Plan der Admiralität jedoch schnell zu Fall. Denn abgesehen von den fehlenden materiellen Mitteln und zu erwartenden immensen Kosten fehlten die notwendigen diplomatischen Konstellationen, auf deren Grundlage eine derartige Operation überhaupt möglich gewesen wäre.[48]

Letztlich blieb das Unternehmen in dieser extremen Form ein Einzelfall - kein Kommandant oder Flottenchef sollte wieder ohne jeden Befehl oder Absprache mit der Regierung auf außenpolitischem Feld tätig werden (abgesehen vom Kaiser selbst 1897 in Kiautschou). Die späteren Komplikationen ergaben sich hauptsächlich aus dem Detail, wie unklaren Vorgaben und langen Kommunikationswegen. Doch wie in Marokko sollte auch später das persönliche Temperament eine gewichtige Rolle in heiklen Konflikten spielen.

Auch persönlich schadete die Marokko-Expedition ihrem Urheber. Zwar erfolgte 1859 die Ernennung zum tatsächlichen Admiral, doch bei einer erneuten Änderung der Organisationsstruktur der Marine 1861 wurde Adalbert ausmanövriert. Als Vizeadmiral Schröder als Chef der Marineverwaltung aufgrund von Differenzen mit dem Prinzen 1860 seinen Abschied nahm, übernahm Kriegsminister v. Roon zuerst eigenhändig das Ressort und wandelte es anschließend in das Marineministerium als Teil des Kriegsministeriums um. Damit war der Einfluß des Prinzen erheblich beschränkt worden, dem nun als "General-Inspekteur" der Marine lediglich eine beratende Rolle zufiel. Präses (Direktor), d.h. stellvertretender Marineminister, wurde Generalmajor v. Rieben, ein Infanterist. Die Marine stand nun wieder unter stärkerem Einfluß des preußischen Heeres.

[47] Petter, Stützpunktpolitik, S. 44.
[48] Ebd.

2.3. Österreichisch-preußische Konkurrenz beim überseeischen Handelschutz

Parallel zu den preußischen Marineplanungen ab 1848/49 wurde die österreichische Flotte nach ihrem Zusammenbruch 1848 (Meuterei der italienischen Besatzungsteile) von Grund auf neu organisiert und "germanisiert". Im Zuge dieser Entwicklung sollte die kaiserlich-königliche (k.k.) Marine nicht nur die Küsten des Deutschen Bundes, sondern auch den deutschen Handel in Übersee schützen,[49] was sie 1862 anläßlich einer Revolution in Griechenland auch praktizierte. Die Arbeit von Prinz Adalbert in Preußen fand im Süden ihre Parallele in Erzherzog Max, dem späteren Kaiser Maximilian I. von Mexiko, nur daß die Österreicher konsequenter und schneller aufrüsteten. Schon im April 1857 begann S.M.S. "Novara" unter Linienschiffskapitän v. Wüllerstorf die erste Weltumseglung eines "deutschen" Kriegsschiffs; eine gelungene Reklame für das Kaiserreich und seine Ambitionen im Deutschen Bund.[50]

Die österreichische Fregatte suchte zuerst Brasilien auf, wo sie in Rio von der deutschen Kolonie "die herzlichste, freundlichste Aufnahme" fanden.[51] Über Südafrika und Indien wurde die Reise die Reise nach China fortgesetzt. Im August 1858 begrüßten sie die Deutschen in Shanghai mit "lautem Jubel und sichtbarem Stolz" als Vertreterin einer deutschen Großmacht. Hier sah die Schiffsleitung auch echten Handlungsbedarf für eine deutsche Marine:

> "Die Deutschen machen in China bereits einen nicht unbedeutenden Teil der Fremden aus, und es ist peinlich wahrzunehmen, wie ihre Rührigkeit und Tüchtigkeit von seiten der deutschen Regierungen bisher so wenig Berücksichtigung und Unterstützung fand. Die Zahl der Bremer Schiffe, welche den Hafen von Schanghai besuchten, war in den letzten Jahren sogar beträchtlicher als jene der nordamerikanischen Kauffahrer, und würde noch vielmehr zunehmen, wenn deutsche Kaufleute und deutsche Reeder in den chinesischen Gewässern gleichen Schutz beanspruchen könnten wie ihre englischen und nordamerikanischen Genossen. Viele schreiende Ungerechtigkeiten, welche dermalen ungestraft an hilflosen deutschen Kaufleuten und Capitäns in den chinesischen Gewässern begangen werden, würden nicht geschehen noch geschehen können, wenn ein deutsches Kriegsschiff in den chinesischen Gewässern stationiert wäre."[52]

Im April 1859 ankerte die Fregatte vor Valparaiso. Hier stieß sie auf die gleiche Begeisterung der deutschen Kolonisten, die sich von dem Besuch der "Novara" eine Belebung des deutschen und österreichischen Handels und der Industrie, eine Steigerung des deutschen Nationalbewußtseins sowie einen Schutz der

---

[49] Ebd., S. 60-63.
[50] Peter Freiherr Handel-Mazzetti: Die Weltumseglung der österreichischen Fregatte "Novara", in: MR, 43. Jg., 1938, S. 951-58.
[51] Ebd., S. 952.
[52] Aus den Schiffsakten zitiert nach: Handel-Mazzetti, S. 955-56.

Kolonisten versprachen, wie die "physische Macht" der Engländer und Franzosen auch deren Angehörigen garantierte.[53]

Die Fahrt der "Novara" war ein um so größerer Erfolg, da Preußen gegenüber einem norddeutschen Zollvereinsmitglied gerade eine Schlappe eingestehen mußte. 1857 war die oldenburgische Bark "Texas" an der chinesischen Küste gestrandet und die Besatzung ausgeplündert und mißhandelt worden. Die Oldenburger pochten auf ihren Vertrag mit Preußen, doch die "Schutzmacht" konnte aufgrund drohender Kriegsgefahr mit Dänemark kein Schiff für überseeische Einsätze entbehren.[54]

In der preußischen Öffentlichkeit war die Enttäuschung über die "Novara"-Reise groß, denn man ging davon aus, daß die "Gefion" eine Expedition dieser Art ebenso gut überstanden hätte. So entstand der Plan zur "Eulenburg-Expedition" von 1859-62, die verlorenen Boden wieder gutmachen sollte. Nach dem Besuch des Übungsgeschwaders in Afrika und Lateinamerika 1852/53 war dies die zweite große Überseereise der preußischen Marine. Hauptzweck war offiziell der Abschluß von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit China, Japan, Thailand und Hawaii. Trotzdem spielten die ökonomischen Gründe eine untergeordnete Rolle, denn entscheidender Grund für die Expedition war für Preußen, den Zollverein in Übersee zu repräsentieren.[55] Dabei ging es nicht um um das reine "Flagge zeigen", sondern es wurde konkret die Anwendung von Waffengewalt zur Überwindung von Widerständen vorgesehen.[56] Die Marine selbst, d.h. Prinz Adalbert, dachte an die Schaffung von überseeischen Stützpunkten: In Ostasien als Basis zur Einhaltung der abzuschließenden Verträge, in Südamerika (Patagonien) als Basis für die Kreuzerkriegführung gegen Dänemark.[57] Auf der Rückreise von Ostasien sollte die "Thetis" die Valdes-Halbinsel erkunden, doch Kapitän Jachmann brach die Reise in Buenos Aires (von Kapstadt kommend) ab, da sich das Schiff in einem schlechten baulichen Zustand befand, und der Gesundheitszustand der Mannschaft zu wünschen übrig ließ. Inwieweit sich überhaupt ein Stützpunkt in dieser abgelegenen Gegend hätte realisieren lassen, sei dahingestellt.

---

[53] Ebd., S. 957.

[54] Petter, Stützpunktpolitik, S. 52. Zur “Texas“ s. Sonderakte Mißhandlung der Mannschaft des an der chinesischen Küste gestrandeten oldenburgischen Schiffes “Texas“ durch die Strandbewohner und die dafür geforderte Genugtuung, Dezember 1857-Juni 1858; GStA III. HA, HA 2.4.1 Minister für auswärtige Angelegenheiten II, Handelspolitische Abteilung Nr. 5090.

[55] Ebd.

[56] Instruktion des Prinzregenten Wilhelm an den Leiter der Expedition, Graf v. Eulenburg, in: Helmuth Stöcker: Deutschland und China im 19. Jahrhundert. Das Eindringen des deutschen Kapitalismus, Berlin-Ost 1958, S. 269.

[57] Patagonien war damals ein zwar von Chile und Argentinien beanspruchtes, faktisch aber unabhängiges, von Indianern bewohntes Gebiet.

Letztlich wurde die Frage, welche der beiden deutschen Großmächte den Handelsschutz in Übersee garantieren sollte, durch den Krieg von 1866 gelöst. Die preußische Marine verwandelte sich am 2. Juli 1867 in die Flotte des Norddeutschen Bundes (populär Bundesmarine genannt) und hißte die neue Bundeskriegsflagge. Material und Personal stammten zu hundert Prozent aus Preußen, nur einige wenige Offiziere der k.k. Marine wechselten über.[58] Alle Schiffe der Teilstaaten Preußen, Mecklenburg und Oldenburg sowie der drei Hansestädte führten nun die einheitliche Bundesflagge; ihre überseeischen Konsulate wurden nach und nach durch preußische (als norddeutsche) ersetzt, wobei in einigen Fällen hanseatische Konsuln diese Posten übernahmen bzw. diese umgewandelt wurden.[59]

2.4. Die Flotte des Norddeutschen Bundes und der Flottenplan von 1867

Die preußische Marine war keine fünfzehn Jahre alt, als sich 1862 während des Amerikanischen Bürgerkrieg eine kopernikanische Wende im Kriegsschiffbau abzeichnete, die nur noch mit dem "Dreadnought"-Sprung von 1906 verglichen werden kann. Dies erkannte auch recht scharfsinnig ein in England lebender deutscher Fabrikant, der seinen späteren internationalen Bekanntheitsgrad allerdings mehr politischen Ambitionen verdankte:

> "Vor ungefähr dreiundhalb Monaten, am 8. März 1862, schloß die Seeschlacht zwischen dem ´Merrimac´ und den Fregatten ´Cumberland´ und ´Congreß´ in den Hampton-Roads die lange Ära der hölzernen Kriegsschiffe. Am 9. März eröffnete die Seeschlacht zwischen ´Merrimac´ und ´Monitor´ in denselben Gewässern die Ära des Krieges zwischen eisenbepanzerten Schiffen."[60]

Nach der U.S.S. "Monitor", die bei ihrem Stapellauf 42 Patente in sich vereinigte, sollte ein ganzer Schiffstyp benannt werden. Die Monitore stellten nicht nur technisch, sondern auch optisch jede herkömmliche Vorstellung von einem Schiff auf den Kopf, da sie mehr halbversunkenen Badewannen glichen; die damit verbun-

---

[58] Einige wenige (nord)deutsche Seeoffiziere, die zuvor bei der k.k. Marine gedient hatten, wechselten über, z.B. der spätere Admiral Carl Paschen (1835-1911).

[59] So wurden die oldenburgischen Konsulate in Lateinamerika zwischen 1868 bis 1870 aufgelöst.

[60] Friedrich Engels: Der Amerikanische Bürgerkrieg und die Panzer- und Widderschiffe, in: "Die Presse" Nr. 181 v. 03.07.1862, abgedruckt in: Marx-Engels-Werke, Bd. 15, S. 511-13. Wie viele Zeitgenossen, nannte auch Engels das konföderierte Schiff “Merrimack“, tatsächlich handelte es sich hierbei um die C.S.S. “Virginia“ (ex U.S.S. “Merrimack“).

dene geringe Seetüchtigkeit machte sie als "schwimmende Särge" bei amerikanischen Matrosen recht unbeliebt, aber auch die älteren Seeoffiziere, die alle auf Segelschiffen ausgebildet worden waren, standen dem neuen Waffentyp äußerst skeptisch gegenüber. Doch die Revolution war da, und wie später bei der "Dreadnought" wurden alle Vorgänger mehr oder weniger entwertet, die Karten konnten auch für die preußische Marine neu gemischt werden.[61] Nachdem sich im Krieg gegen Dänemark 1864 wieder einmal die eklatante Schwäche der Marine gezeigt hatte,[62] legte Kriegsminister Roon, gestärkt durch den politischen Erfolg Bismarcks in der deutschen Frage, dem Norddeutschen Bundestag am 15. Oktober 1867 einen Flottenplan vor, der weitestgehend realisiert werden konnte. Als Hauptaufgaben der Marine waren definiert

1. Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen;
2. Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen an der Ost- und Nordsee;
3. Entwicklung des eigenen Offensiv-Vermögens, nicht bloß zur Störung des feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angriff auf feindliche Flotten, Küsten und Häfen.[63]

Beantragt wurden 16 Panzerschiffe und 22 Kanonenboote für die offensive Kriegführung bzw. die Küstenverteidigung; 20 Korvetten sollten den überseeischen Dienst versehen. Von den bewilligten Schiffen sollten neun größere und acht kleinere auf auswärtigen Stationen dienen: Ostasien, Ostafrika und Indien, Ostküste von Nordamerika und Westindien, amerikanische Westküste und Ostküste Südamerikas sowie das Mittelmeer.[64]

Bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes hatte die Preußische Marine eine relativ geringe Präsenz in Lateinamerika gezeigt:

1. "Mercur" (als Schulschiff):	1851 in Bahia und Rio de Janeiro.
2. Übungsgeschwader ("Gefion", "Amazone", "Mercur"):	1852/53: Rio, Montevideo, Buenos Aires, Bridgetown/Barbados, La Guayra und Puerto Cabello, Cartagena, Kingston und Havanna.
3. "Thetis" und "Frauenlob"	1856/57: Montevideo, La Plata.

[61] Petter, Flottenrüstung, S. 77.

[62] Mit den beiden Panzerschiffen "Esbern Snare" und "Rolf Krake" (dem ersten europäischen Doppelturmschiff) war die dänische Marine der preußischen technisch und materiell klar überlegen. Zwei aus England angekaufte konföderierte Panzerschiffe, die "Danmark" und die "Staerkodder" (ex C.S.S. "Stonewall"), kamen nicht mehr zum Einsatz und wurden beide nach England bzw. an die Konföderation rückverkauft. Das bei Samuda Brothers in Poplar/London von Preußen georderte Panzerfahrzeug "Arminius" wurde aufgrund britischer Sympathien mit Dänemark erst nach dem Krieg ausgeliefert; Jack Greene/Alessandro Massignani: Ironclads at War. The Origin and Development of the Armored Warship, 1854-1891, Conshohocken, PA 1998, S. 199-202.

[63] Petter, Flottenrüstung, S. 83.

[64] Böhm, S. 28.

4. "Gefion" (als Schulschiff):	1858 mehrere westindische Inseln (u.a. Haiti) sowie Vera Cruz.
5. "Thetis", "Arcona", "Frauenlob" (während der Eulenburg-Expedition):	Mai 1860 Rio.
6. "Thetis":	Juni/Juli 1861: Südbrasilien, Bahia, Rio und Buenos Aires.
7. "Gefion" (als Schulschiff):	1862/63 Westindien.
8. "Gazelle"	Februar 1862 Rio. Oktober/November 1864 Westindien.
9. “Niobe“ (Schulschiff)	1865/66 Westindien.

Die Reisen erfüllten immer eine Doppelfunktion, v.a. in den ersten Jahrzehnten der preußisch-deutschen Marinen: Ausbildung und Präsentation. Da auf keine maritime Tradition zurückgegriffen werden konnte, litt die Marine in den ersten dreißig Jahren ihrer Existenz unter einem extremen Personalmangel. Am deutlichsten zeigte sich dies in der Besetzung ihrer Führungspositionen. Nach der Kaltstellung Prinz Adalberts 1861 war der Posten des Chefs der Admiralität bis 1888 immer durch Generale des Heeres (1861-71 Roon, 1872-83 Albrecht v. Stosch und 1883-88 Leo v. Caprivi) besetzt, erst danach übernahm mit Vizeadmiral Alexander Graf v. Monts ein originärer Seeoffizier die Stelle.[65]

In diesen Kontext gehören auch die materiellen Voraussetzungen für eine überseeische Aktivität. Die ostasiatische Expedition hatte die Grenzen dieser Tätigkeit schnell genug aufgezeigt und zum Teil einen dramatischen Aderlaß gefordert.[66]

Es ist daher nicht verwunderlich, daß erst siebzehn Jahre nach ihrer Gründung zum erstenmal ein preußisches Kriegsschiff für eine diplomatische Requisition in Lateinamerika herangezogen wurde. Die (ungeplante) Weltumseglung von S.M.S. "Vineta" fiel in die Übergangszeit zwischen Preußen und dem Norddeutschen Bund. Lag die Korvette während der Schlacht von Königsgrätz vor der peruanischen Küste noch unter dem preußischen Adler, erlebte sie einige Monate in Shanghai den Wechsel zur Bundeskriegsflagge – deren Design, wie so vieles andere in der preußisch-deutschen Marine, der Royal Navy entlehnt war.[67]

---

[65] Siehe hierzu ausführlich: Duppler, Juniorpartner.

[66] Von den ca. 800 Teilnehmern kamen knapp einhundert durch Schiffbruch und Krankheiten ums Leben; der Schoner "Frauenlob" ging in einem Taifun unter, die übrigen Schiffe litten unter erheblichen technischen und logistischen Problemen.

[67] Die Bundeskriegsflagge war dem englischen “White Ensign“ (rotes Kreuz auf weißem Grund, in der Gösch der “Union Jack“) nachempfunden und wurde etwas modifiziert 1871 als Reichskriegsflagge eingeführt. Sie war nach weiterer Modifizierung 1903 (breiteres Balkenkreuz) bis 1922, also auch noch in der Reichsmarine, in Gebrauch.

3. Am Vorabend des Norddeutschen Bundes: S.M.S. "Vineta" in Brasilien, Uruguay, Chile und Peru

3.1. Der Krieg der Tripel-Allianz - die erste Requisition eines preußischen Kriegsschiffs nach Lateinamerika

Im November 1864 brach tief im Herzen des lateinamerikanischen Kontinents ein Konflikt aus, der mit dem wenig prägnanten Etikett "Tripel-Allianz-Krieg" versehen wurde. Es handelte es sich um das erste "moderne" Massenschlachten südlich des Rio Grande, das zum Teil mit neuester Technik geführt wurde. Die verheerenden Folgen des Krieges für Paraguay erinnern in ihren Ausmaßen an den 30jährigen Krieg in Deutschland. Bis Februar 1870, als die letzten Einheiten des Diktators Francisco Solano López, aus gepreßten Kindern, verwundeten Veteranen und alten Männern bestehend, bei Cerro Corá aufgerieben wurden, waren von ursprünglich 500.000 Einwohnern nur noch 221.000 am Leben - unter ihnen 28.000 (erwachsene) Männer.[1] Das Land brauchte Jahrzehnte, um sich zu erholen und wurde bis zur Jahrhundertwende von Brasilien dominiert.

Ursache war der Größenwahn López, für den Binnenstaat Paraguay den Flußweg über den Rio Paraguay, Parana und La Plata bis zum Atlantik zu kontrollieren zu wollen, um den argentinischen Einfluß zu konterkarieren. Hierzu schuf er den größten Militärapparat Lateinamerikas und intervenierte in Uruguay während eines Bürgerkriegs, um seine dortigen Parteigänger zu unterstützen. Als Brasilien zur Neutralisierung dieser Intervention im Oktober 1864 in Uruguay einmarschierte, erklärte López dem Kaiserreich den Krieg und fiel mit 43.000 Mann in Nordargentinien, Süd- und Südwest-Brasilien ein, woraufhin sich am 01. Mai 1865 die Tripel-Allianz aus Argentinien, Brasilien und Uruguay gegen den gemeinsamen Gegner bildete.

Der brasilianische Feldzug kostete nicht nur Geld, er brauchte auch Soldaten. Sie wurden aus dem Inland abgezogen und an die Front geworfen, was zur Destabilisierung des ökonomischen Systems führte, das noch zu einem großen Teil auf Sklavenarbeit beruhte. Der preußische Gesandte in Rio, Bunsen, war äußerst beunruhigt:

"Voll Drohungen für die Zukunft ist die uns eben aus *Pernambuco* zugegangene Nachricht von der Plünderung eines Englischen Waarenlagers daselbst. Ein Englisches Kanonenboot ist sofort zum Schutze der britischen Unterthanen nach *Pernambuco* beordert worden. Nach dem Abgange nicht nur der Linien sondern fast sämmtlicher Schutzmannschaften aus den bedeutenden Städten nach dem Kriegschauplatz ist keine genügende Macht zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung vorhanden... Bereits fängt man daher an, Besorgnisse vor Sklavenaufständen zu glauben, und Ermordungen sind an

[1] Adrian J. English: Armed Forces of Latin America. Their Histories, Development, Present Strength and Military Potential, 2. Aufl. London 1985, S. 346-47, 354.

einigen Flecken des Landes sehr häufig geworden. Unter diesen Umständen halte ich es für meine Pflicht, Eurer Exzellenz davon Mittheilung zu machen, daß namentlich von den durch die *Paraguay*´sche Invasion bedrohten *Porto Alegre* her der Ruf der Preußisch-Deutschen Bevölkerung nach einem Preußischen Kriegschiff immer lauter wird, und daß ich die Plünderung irgend einer der Hafenstädte *Brasiliens* durch die jeden Zwanges entbundenen unteren Schichten der Bevölkerung zwar nicht für eine Wahrscheinlichkeit halte, indeß immerhin als Möglichkeit anerkennen muß."[2]

Mit seinem Ersuchen rannte Bunsen sowohl beim Außen- wie beim Marineministerium offene Türen ein. Schon im März 1865 hielt das AA die Anwesenheit eines größeren Schiffs vor dem La Plata für notwendig, und der Marineleitung war nichts lieber, als "diese günstige Gelegenheit zur Erfüllung einer ihrer wichtigsten Aufgaben nicht unbenutzt vorübergehen zu lassen". Nur Kriegsminister Roon zweifelte am Sinn der Expedition und wollte sich beim Finanzminister rückversichern, da die Besetzung der Mittelmeerstation durch S.M.S. "Nymphe" und einem Kanonenboot schon kostspielig genug war. Außerdem sah er die preußische Küste gefährdet, da zwei österreichische Kanonenboote in der Nordsee kreuzten. Das Außenministerium bestand weiter auf seiner Requisition, lenkte aber ein, als Montevideo fiel war und man irrtümlich annahm, der Krieg sei beendet. Er sollte erst beginnen.[3] Das Schreiben Bunsens brachte den Umschwung:

"Der Verlauf der kriegerischen Ereignisse in *Süd=Amerika* und die dadurch bedrohten Interessen der dort zahlreichen deutschen Bevölkerung, namentlich in den durch die *Paraguay*´sche Invasion bedrohte *Porto Alegre* lassen es Herrn Minister der Auswärtigen Angelegenheiten wünschenswerth erscheinen, daß zum Schutz dieser Interessen ein Kriegsschiff nach *Brasilien* und den *La Plata* Staaten entsendet werden möge."[4]

Am nächsten Tag ordnete König Wilhelm die Entsendung der "Vineta" an. Als Ersatz zum Schutz von Kiel bat Wilhelm um die Indienststellung eines Panzerschiffes - wenn auch mit "provisorischer Armirung".[5]

Als die Korvette am 19. November 1865 Kiel unter preußischer Kriegsflagge verließ, ahnte niemand, daß diese Reise mit der ersten Weltumseglung eines preußisch-norddeutschen Schiffes enden würde - die Kriegsflagge des neugegründeten Norddeutschen Bundes sollte am 23. März 1868 in Shanghai gesetzt werden. Erst im Oktober des gleichen Jahres kehrte sie nach Kiel zurück. Die Dienstzeit der Besatzung mußte unterwegs verlängert werden, denn nach dem Einsatz vor dem La Plata wurde das Schiff nach Chile und Peru (chilenisch-spanischer Krieg) requiriert, anschließend nach China zur Piratenbekämpfung und nach Japan wegen des Bürgerkriegs. Da es weder eine Ablösung durch eine

---

[2] Bunsen an Bismarck, Rio v. 23.07.1865; BAMA RM 1/v. 2360.
[3] Petter, Stützpunktpolitik, S. 112-13.
[4] Promemoria zum Inmediat-Vortrag, Marineministerium, Generalmajor v. Rieben v. 27.09.1865; BAMA RM1/v. 2360.
[5] König Wilhelm an Roon und Kgl. Obkdo.d.M. v. 28.09.1865; BAMA RM 1/v. 2360.

Ersatzmannschaft noch durch ein anderes Schiff gab, mußte der Wehrdienst bei einem Teil der Besatzung verlängert werden. Die strapaziöse Reise kostete mehrere Todesopfer. Ein Matrose stürzte sich ins Meer, um einer Prügelstrafe zu entgehen, andere desertierten. Als die "Vineta" am 27. Oktober 1867 in der Hirado-Straße trotz eines japanischen Lotsen auf eine Unterwasserklippe geriet, drohte sie beinahe zu sinken, kam jedoch schwerbeschädigt wieder frei. Die Reparatur in Shanghai dauerte daher vier Monate.

Über die Reise gibt es eine ungewöhnliche nichtamtliche Quelle: das Tagebuch des damaligen Schiffsjungen Karl Velten (1849-1925), der sich 1863 zum 12jährigen Dienst in der Marine verpflichtet hatte und später Kgl. Jachtkapitän in Potsdam werden sollte. 1869-71 fuhr er als Geschützführer auf S.M.S. "Meteor" in Westindien und nahm am Gefecht vor Havanna teil.[6] Er beschreibt anschaulich das harte Bordleben, die Unbilden des Wetters, mangelhafte Ernährung und die Mißhandlung von Besatzungsmitgliedern durch Kapitän Kuhn, die zu der ungewöhnlich hohen Desertionsquote führten.

Am 20. Januar 1866 lief die Korvette in Rio ein, wo sie bis zum 4. Februar lag. Sonntags gab es Urlaub, der zum Landgang, Segeln und dem Besuch anderer Kriegsschiffe im Hafen genutzt wurde. Einen Tag vor dem Auslaufen schrieb Kuhn an das Oberkommando und berichtete über den Stand der Dinge.

Der Gesandte Eichmann hatte ihm mitgeteilt, daß der Krieg zwischen Brasilien und dem Binnenstaat soweit fortgeschritten sei, daß für März eine Entscheidung bei der paraguayischen Dschungelfestung Humaita erwartet werde:

"Diese Festung liegt am *Parana*, ist von zwei Seiten durch den Fluß und nach dem Lande zu durch Sümpfe eingeschlossen; sie soll durch amerikanische Ingenieure gut befestigt und mit 120 schweren Kanonen armirt sein. Die Brasilianer haben drei gepanzerte Batterien auf dem *Parana* und erwarten nur das hohe Wasser, was in diesem Monat eintreten soll, um damit gegen die Festung vorzugehen.“[7]

Der Gesandte hielt die Anwesenheit von "Vineta" an der Ostküste bis zur entscheidenden Wende des Krieges für notwendig, damit sie evtl. die deutschen Interessen in Südbrasilien wahrnehmen konnte. Kuhn hoffte nun, Nachrichten über den Ausgang des Krieges am ehesten in Montevideo erfahren zu können, wo er am 18. Februar eintraf - und gleich eine neue Requisition empfing: nach Chile wegen des chilenisch-spanischen Krieges. Doch die Erwartungen wurden enttäuscht: Über Humaita gab es keine Neuigkeiten, und Kuhn hielt es "überhaupt bei der Art der Kriegführung in den hiesigen Ländern" für völlig ausgeschlossen, zuverlässige Prognosen über den Kriegsverlauf abzugeben. Nach

---

[6] Chr. Voigt: Aus dem Tagebuche eines "Vineta"-Fahrers (1865-1868), in: MR, 33. Jg., 1928, S. 362-70, 412-18.

[7] S.M.S. "Vineta" an Kgl. Obkdo.d.M., Rio v. 03.02.1866; BAMA RM 1/v. 2360.

Angaben des Geschäftsträgers v. Guelich (der 1879 in Chile residieren sollte) mußte der Krieg bald beendigt sein - oder noch jahrelang dauern. Deutsche Interessen sah der Kapitän durch den Konflikt nicht bedroht.[8]

Der Gesandte schätzte die Lage richtig ein: Zwar wurde die Schlüsselstellung Humaita, die den Eingang zum Rio Paraguay und damit den Weg zur Hauptstadt Asuncion kontrollierte, im April von den Alliierten umgangen und der Parana überschritten. Der endgültige Durchbruch durch die Flußsperren gelang jedoch erst zwei Jahre später (Februar 1868), und die Festung kapitulierte letztendlich im Juli, wodurch der Krieg entschieden wurde.

Über den Krieg zwischen Chile und Spanien war Kuhn in Montevideo nicht besser informiert als seine Vorgesetzten im fernen Europa, da der Postweg nach Norden über die amerikanische Westküste und Panama führte und nicht nach Süden um das Kap Hoorn. Der Kapitän wußte aber aus Extrablättern, daß Chile und Peru inzwischen ein Bündnis eingegangen waren:

"Bei einer längeren Dauer des Krieges steht zu erwarten, daß *Chili* und *Peru* Kaper ausrüsten, die mit Gesindel aller Nationen bemannt, wahrscheinlich wenig besser Piraten sein dürften und den deutschen Seehandel der Westküste Amerikas gefährden könnten."[9]

Diese Befürchtung war nicht unbegründet: Die deutschen Einzelstaaten, allen voran Hamburg und Bremen, unterhielten einen schwunghaften Handel mit Peru (Guanoausfuhr) und Chile (Kupfer und Zinn); dementsprechend viele Schiffe befanden sich an der Westküste: 1864 liefen 65 deutsche Fahrzeuge mit 20.650 t chilenische Häfen an.

3.2. Der chilenisch-peruanische Seekrieg gegen Spanien 1864-66

Hintergrund des Konflikts war die Mißhandlung spanischer Bürger in Peru, woraufhin die spanische Regierung 1865 zur Erfüllung ihrer Schadensersatzforderungen eine Flottille an die amerikanische Westküste aussandte, u.a. das Panzerschiff "Numantia", neben der französischen “La Gloire“ und H.M.S. “Warrior“ das größte Schiff seiner Klasse weltweit.[10] Durch ökonomischen Druck sollte Peru zum Nachgeben gezwungen werden, wozu Admiral Pinzón (entgegen seiner Order) die Guanoinseln besetzte und daraufhin durch Admiral Pareja abge-

[8] Ebd., "Vineta", Montevideo v. 26.02.1866.
[9] Ebd.
[10] Greene/Massignani, S. 266.

löst werden mußte. Chile trat mit Ecuador und Bolivien auf Seiten Perus dem Konflikt bei, woraufhin Chile blockiert wurde. Als die chilenische Korvette "Esmeralda" den Schoner "Covadonga" eroberte, brachte sich Admiral Pareja um; Nachfolger wurde Méndez Nunez, der nun drohte, Valparaiso und Callao zu beschießen.

Kurios, aber aufgrund der maritimen Verhältnisse vor der Gründung des Norddeutschen Bundes gar nicht so abwegig, war nun, daß man sich ausgerechnet im fernen Oldenburg Gedanken über die Kriegsschiffe und Kaper der Beteiligten machte:

"Wenn wieder Erwarten ein solches Schiff nach einem dieseitigen Gewässer oder Hafen kommen sollte und der Aufenthalt desselben dort nicht gestattet werden sollte, würde man schwerlich in der Lage sein, der Aufforderung das dieseitige Gebiet zu verlassen einen genügenden Nachdruck zu geben. Es dürfte vielmehr nichts übrigbleiben, als den Versuch zu machen durch Remonstrationen und Protestactionen zu wirken. Hierfür würde es aber gewiß genügen, wenn die Behörden der Küstenstriche angewiesen würden, den in die diesseitigen Gewässer etwa einlaufenden Spanischen, Chilenischen oder Peruanischen Kriegschiffen oder Kapern zwar in Notfällen den unumgänglich notwendigen Beistand zu leisten oder leisten zu lassen, im Uebrigen dieselben aber, unter Bezugnahme auf die diesseitige Neutralität, aufzufordern die hiesigen Gewässer zu verlassen."[11]

Während also Preußen, wenn auch nicht uneigennützig, die deutschen Interessen in Lateinamerika zu schützen suchte, waren die deutschen Kleinstaaten theoretisch und auch praktisch nicht in der Lage, ihre eigenen Häfen zu sichern. Die Frage nach diesen Kapern war u.a. deshalb aufgetaucht, weil während des amerikanischen Bürgerkriegs Überlegungen angestellt wurden, wie man sich im Fall des Einlaufens von konföderierten Kapern wie der berühmt-berüchtigten C.S.S. “Alabama“ verhalten sollte.

Obwohl sich Kuhns Berichte zu gut 90% mit seemännischen, navigatorischen und schiffbautechnischen Details beschäftigten und kaum mit Politik, machte er sich doch Gedanken über mögliche Krisenlagen. Besonders mißhagte ihm die Vorstellung des Außenministeriums, dem englischen Admiral vor der chilenischen Küste unterstellt zu werden.[12] Er bat hierzu um "nähere Bestimmungen", denn nach seiner "unmaßgeblichen Ansicht" könnten dort Umstände eintreten, denen ein gemeinsames kriegerisches Handeln im Verbund England/Preußen "ungelegen" käme. Was er damit konkret meinte, blieb unausgesprochen. Er stellte aber klarsichtig fest, daß

---

[11] Schreiben der großherzoglichen Regierung an die Kgl. Regierung in Hannover, undatiert; Nds. StaOl 31-15-7 Nr. 14a.

[12] Das Ersuchen des AA an Roon stammt v. November 1865. Darin bittet das Ministerium, die Korvette dem englischen Beobachtungsgeschwader vor Chile zu unterstellen.

"... ein einzelnes Schiff für den wirksamen Schutz deutscher Interessen ganz ungenügend ist. In diesen Republiken Süd=Amerikas sind die Regierungen wenig stabil, es findet vielmehr ein fortwährender Kampf der Parteien um die Gewalt im Staate statt; es ist daher nie vorauszusehen, oder auch nur zu vermuthen, was im Laufe der nächsten Wochen geschehen kann... Sollen die deutschen Interessen dauernd und wirksam geschützt werden, so kann dies nur dadurch geschehen, daß man wie alle anderen seefahrenden Nationen an den Hauptplätzen der Ost= und Westküste Süd=Amerikas Kriegsschiffe stationiert, welche die Ereignisse abwarten und dann im Verein mit den anderen Nationen im Deutschen Interesse handeln."[13]

Kuhn hielt die schlechten Kommunikationsverbindungen für das zentrale Übel für den Schutz deutscher Interessen und plädierte daher für die Einrichtung fester Stationen. Gleichzeitig lagen mit ihm die Admirale der englischen, amerikanischen, französischen und italienischen Ostküstenstationäre im Hafen - ein Vergleich mit diesen Schiffen und "Vineta", fiel, wie er "leider" feststellen mußte, "nicht zu Gunsten der Corvette" aus.[14] Kuhn verließ den Hafen mit neuer Order für die Westküste wegen des chilenisch-spanischen Kriegs am 18. März 1866. Das Wetter wurde immer schlechter, die Mannschaften wurden auf Wache entweder durch den Regen oder übergehende Seen durchnäßt, und das bei großer Kälte. Am 5. Mai wurde die Le Maire-Straße statt der Magellan-Straße durchquert, angeblich hatten die Chilenen dort "Höllenmaschinen" (also Minen) für die spanischen Schiffe gelegt. Die Zustände an Bord spitzten sich drastisch zu:

"Das schlechte Wetter, das wir bis jetzt gehabt hatten, war golden gegen das, was uns bevorstand. Kälte, Hunger, schlechte Behandlung - es ließe sich noch vieles dergleichen anführen, aber wer nur eines von diesen durchgemacht hat, wird wohl denken können, was wir aushalten mußten. Alle Tage kamen strengere Strafen, zuletzt sogar Hiebe, bloß weil einer unter Deck gegangen war, um Proviant für seine Backsmaaten zu holen. An einem Tage wurden 9 Mann ausgehauen, am nächsten wieder 5, und als man den sechsten nehmen wollte, sprang er über Bord. Sogleich wurden die Rahen backgebraßt, ein Boot ins Wasser gelassen, um ihn zu retten. Der Matrose war ein guter Schwimmer. Als er das Boot nahen sah, preßte er beide Hände zusammen, um nicht schwimmen zu können, worauf er versank. Das Boot brachte die Rettungsboje zurück, hatte aber von ihm keine Spur mehr entdeckt. Wir braßten wieder voll, und alles ging ruhig seinen Gang. - Von dem Tage änderten sich die Strafen."[15]

Am 6. Mai 1866 kam Valparaiso in Sicht, doch Velten war über den Anblick nach dem Bombardement durch die spanische Flotte vom 31. März erschrocken:

"Aber wie sah es hier aus! Die Vorderseite der Stadt war zerschossen und die Warenlager teils zerschossen, teils verbrannt; denn vor acht Tagen war die spanische Flotte hier gewesen und hatte bombardiert. Valparaiso hatte zwar ein zum Schutz günstig liegendes Fort, welches aber die Soldaten bei der Ankunft der Schiffe verlassen hatten. Das Aussehen der Stadt war also nicht sehr anziehend, aber desto mehr waren wir überrascht bei unserm Landgang. Die meisten Kaufleute und Gastwirte waren geborene Deutsche. Letztere freute es sichtlich, ihre echt deutschen Speisen mit einem deutschen Appetit

[13] "Vineta" v. 26.02.1866.
[14] Ebd.
[15] Aus dem Tagebuche eines "Vineta"-Fahrers, S. 365.

aufessen zu sehen. Daß es uns an Appetit nicht fehlte, läßt sich leicht denken, wenn man in sieben Wochen nichts weiter bekommen hat als Klöße, Bohnen, Reis und Hartbrotschuten."[16]

Über die Beschießung von Valparaiso, die damals weltweite Aufmerksamkeit erregte, und 1879 als Argument zur Entsendung der Schiffe an die Westküste während des Pazifischen Krieges dienen sollte, liegt ein Augenzeugenbericht des späteren amerikanischen Admirals Charles E. Clark vor, der zu dieser Zeit als junger Offizier mit einem amerikanischen Geschwader unter Kommodore Rodgers vor Chile lag:

"A little after eight o´clock, the Spanish frigates and the *Vincidora* stood in, and took their stations near the shore. About nine o´clock, a signal was hoisted on the *Numantia*, lying just to the northward of our ships, and her consorts opened fire. At first, except when a slanting roof was struck, we could not see that much damage was being done, for nearly all the buildings were of stone, but soon smoke began to rise above the bonded warehouses, and it was evident, that fires had started. Very shortly these began to spread, especially in the southern portion of the city. The firing from the ships was erratic. Sometimes a frigate would let go a whole broadside, and again the shots would be intermittent. A little after eleven, the *Numantia* hoisted another signal, upon the ships ceased firing, and stood out past us to their former anchorage."[17]

Das Bombardement der Stadt war trotz der Anwesenheit eines starken britischen und amerikanischen Geschwaders nicht verhindert worden, obwohl deren Residenten und Diplomaten erheblichen Druck auf die Geschwaderchefs ausübten. Vor allem der amerikanische Minister Kilpatrick, ein "boy general" des Bürgerkrieges (er war mit 28 Jahren als Generalmajor entlassen worden) wollte persönlich an Bord der U.S.S. "Vanderbilt" gegen die Spanier vorgehen, woraufhin ihn Rodgers nur halb amüsiert, halb verächtlich ansah, wie Clarke sich erinnert.[18] Obwohl allein die deutschen Werte in Valparaiso Millionen betrugen, und die englischen noch weitaus höher waren, hatte der britische Rear Admiral Denman strikte Anweisung seitens seiner Regierung, nicht einzugreifen – und Rodgers den Befehl, nur zusammen mit den Engländern zu operieren. Die meisten amerikanischen Seeoffiziere lehnten ohnehin eine Intervention ab; Chile befand sich im Krieg mit Spanien und besaß eine eigene Marine. Amerikanisches Eigentum existierte kaum in der Hafenstadt. Obwohl Rodgers eine Beschießung gern verhindert hätte, um eine sinnlose Zerstörung zu vermeiden, akzeptierte er doch die Ansicht des spanischen Geschwaderchef Méndez, der ihm und dem Minister

[16] Ebd.

[17] Charles E. Clarke: My Fifty Years in the Navy, Annapolis MD 1984 (Reprint von 1917), S. 84. Das amerikanische Geschwader unter Commander John Rodgers war ursprünglich mit dem Monitor "Monadnock" um Kap Horn gesegelt, um an der mexikanischen Westküste Napoleon III. zu zwingen, seine Truppen abzuziehen. Nach der "Numantia" war die "Monadnock" das zweite Panzerschiff, das die gefährliche Magellan-Straße durchquert hatte.

[18] Ebd., S. 80.

Kilpatrick gegenüber klar seine Haltung ausgedrückt hatte: Er werde bei einer Einmischung notfalls auch vor einem Kampf zwischen den Panzerschiffen nicht zurückschrecken.[19]

Wie nun Kapitän Kuhn mit der "Vineta" konkret die Spanier von einer Beschießung abhalten sollte, ist unklar. Wenn überhaupt, wäre dies nur durch eine Kooperation mit Denman möglich gewesen, der ohne eigenes Panzerschiff gegenüber den Spaniern völlig machtlos war. Obwohl vom Außenministerium erwünscht, sah der Kapitän ja selbst in einer englisch-preußischen Aktion eine Gefährdung preußischer Interessen.

Da die Besatzung der Korvette in Valparaiso nur einmal Urlaub erhielt, desertierten noch einmal 17 Mann. Sogar der Steward des Kapitäns entfernte sich in aller Stille. Die Zahl der Geflüchteten erhöhte sich somit auf 33.[20]

Kuhn konnte lediglich nach Berlin melden, daß die spanische Flotte Chile bereits verlassen hatte und auf dem Weg nach Callao war, um dort ebenfalls das Zollhaus und andere Regierungsgebäude zu beschießen. Wie lange und wie der Konflikt weitergeführt werden würde, konnte dem Kapitän vor Ort niemand mitteilen. Deutsche Interessen sah er nicht stärker gefährdet als die anderer Nationen.

Am 10. Juli 1866 erhielt die Korvette in Valparaiso die Requisition für Peru - und für China, was die Stimmung an Bord ziemlich trübte. Zwei Schiffsjungen wollten erneut desertieren, wurden aber gefaßt und nun bei jedem Hafenaufenthalt "in Eisen gelegt". Hintergrund war, daß für einen Teil der Mannschaft die (dreijährige) Dienstzeit im Herbst des Jahres auslief und sich nun auf unbestimmte Zeit verlängern sollte (tatsächlich um zwei Jahre). Da nützte der Trost Kuhns wenig, daß in Preußen Reserve und Landwehr wegen des Konflikts mit Österreich eingezogen worden waren. Doch die mürrische Stimmung klärte sich nach Velten rasch wieder auf, als die Besatzung in Callao ein Monatsgehalt und Urlaub bekam, der genutzt wurde, um sich Lima anzusehen, vor allem die deutschen Brauereien.[21] Wie Velten ebenfalls berichten konnte, war die Beschießung Callaos am 27. April durch die Spanier mißlungen. Tatsächlich erlitten sie eine deutliche Niederlage. Die schweren Befestigungen des Hafens und die beiden Monitore "Tupac Amaru" und "Atahualpa" (ex U.S.S. “Catawba“) lieferten den Angreifern ein derartig heftiges Gefecht, daß die Flottille sich angeschlagen zurückziehen mußte und kurz darauf den Heimweg nach Europa antrat.[22]

---

[19] Ebd., S. 83. Über die Untätigkeit ihres Admirals waren die englischen Residenten so erbost, daß sie ihm ein Holzschwert schickten.
[20] Aus dem Tagebuch eines “Vineta“-Fahrers, S. 365.
[21] Ebd., S. 366.
[22] Clarke, S. 88.

Die Korvette verließ Callao und damit Südamerika am 2. September 1866 und ging nach Ostasien. Das nächste deutsche Kriegsschiff segelte bereits unter der norddeutschen Kriegsflagge und besetzte offiziell die Westindische Station.

3.3. Exkurs: Die Morris-Reklamation von 1865/66. Eine Intervention in Nicaragua?

Obwohl die Morris-Reklamation nicht ausgeführt wurde, da die "Vineta" nach dem Einsatz an der Westküste für Ostasien requiriert worden war, zeigt sie doch schlaglichtartig die Stimmung bei den Beteiligten (Geschädigte, Konsul, Außenministerium) auf, als scheinbar die konkrete Möglichkeit einer militärischen Intervention gegeben war. Vermutlich hätte Morris seine Eingabe kaum auf den diplomatischen Weg gebracht, wäre nicht die Anwesenheit der Korvette in südamerikanischen Gewässern bekannt geworden.

Das Handelshaus Morris & Co. wurde von hannoverschen und schleswig-holsteinischen Eigentümern in La Union/El Salvador betrieben. Es unterhielt in Amapala auf der honduranischen Isla del Tigre in der Fonseca-Bai ein Warenlager, als im Februar 1863 der zentralamerikanischen Krieg ausbrach, in dem die liberalen Regierungen El Salvadors und Honduras sich einer Intervention der Konservativen aus Guatemala und Nicaragua erwehren mußten. Die Operationen begannen mit dem Einmarsch des guatemaltekischen Heeres in Salvador, und der Krieg endete mit der Flucht des salvadorianischen Präsidenten Gerardo Barrios Ende Oktober 1863. Ursache war der Versuch Barrios einer Neuauflage der Zentralamerikanischen Förderation, die von den Konservativen Zentralamerikas strikt abgelehnt wurde. Barrios endete 1865 vor einem Erschießungskommando, als eine von ihm angeführte Filibusteraktion gegen die Konservativen fehlschlug.[23]

Am 13. September 1863, kurz vor Ende des Feldzugs, besetzte eine 150 Mann starke Einheit des nicaraguanischen Expeditionsheeres Amapala, überfiel die schwache Garnison des Hafens und

> "... massacrierte in der scheußlichsten Weise etwa 18 Personen, darunter waren Kranke und Verwundete förmlich zerstückelt, deren Bärte mit Talg eingerieben und dann in *Tauro* gesetzt und andere unerhörte Gräuelthaten begangen."[24]

---

[23] Der militärische Verlauf ist ausführlich dargestellt bei Pedro Zamora Castellanos: Vida militar de Centro America, Tomo II, 2. Aufl. Ciudad Guatemala 1967, 1. Aufl. ca. 1922, S. 193-207.

[24] A.V. Morris u. M. Juhl an den Kgl. Preußischen Konsul Bernhard, La Union v. 17.12.1865; BAMA RM 1/v. 2360.

Trotz der aufgezogenen preußischen und hannoverschen Flaggen stürmten die Truppen das Lager und plünderten es vollständig aus; ein Angestellter der Firma übergab unter Todesdrohungen die Kasse. Als die Firmeninhaber am 18. September von dem Vorfall erfuhren, setzten sie in Begleitung des amerikanischen Ministers Partridge und des nicaraguanischen Generals Oliva zur Insel über, wo sie den Oberbefehlshaber des Expeditionsheeres, General Xatruch, antrafen. Partridge warf diesem die Greuel und Plünderungen vor, doch angeblich hatte der General erst drei Tage nach den Ereignissen davon erfahren und sah sich außerstande zu intervenieren. Dafür versprach er eine "genaue Untersuchung" der Vorfälle:

"Aber leider nichts geschah, lügenhafte, bombastische Berichte über diesen gewonnenen Sieg, den bewiesenen Heroismus der Truppen, wurden an die Regierung von *Nicaragua* geschrieben und von derselben veröffentlicht und haben, wie ja das Ew. Wohlgeboren auch wissen, alle gut Informierten und Rechtdenkenden mit Ekel erfüllt."[25]

Die Geschädigten und der Minister bestanden auf die Einsetzung einer Untersuchungskommission, die auch von Xatruch einberufen wurde. Der Schaden wurde auf $7.-8.000 geschätzt; die Reklamation an die Regierung von Nicaragua weitergeleitet.

Diese bestritt schlicht die Zuständigkeit, da der Schaden auf honduranischem Gebiet entstanden war. Die Regulierung des Schadens oblag daher nach ihrer Auffassung der dortigen Regierung. Gleichzeitig erklärte sie gegenüber dem englischen Minister für Zentralamerika, Mathews, daß bereits mit den Geschädigten wegen der Vergütung verhandelt werde:

"Wir machen Ew. Wohlgeboren nur diese Mittheilung zum Beweise, wie die Regierung Nicaraguas sich ohne alle Würde und auf eine geradezu lügenhafte Weise den Reclamationen des Englischen Ministers (die übrigens nur unoffiziell gemacht waren) zu entziehen gesucht; dadurch gradezu das Bewußtsein ihrer Verantwortlichkeit anerkennend."[26]

Obwohl bereits über zwei Jahre vergangen waren, reichte die Firma am 17. Dezember 1865 bei dem preußischen Konsul Bernhard in San Miguel/El Salvador die Forderung nach einer eventuellen Strafaktion gegen die nicaraguanische Regierung ein:

"Die gänzliche Schutzlosigkeit alles deutschen Interesses in diesen Ländern ist leider eine bittere Wahrheit es ist, wie Ew. Wohlgeboren das wohl wissen, in *Central=Amerika* sprichwörtlich geworden. Die Gräuelthaten in *Amapala* und die muthwillige Zerstörung werthvollen Eigenthums daselbst, können den Exzessen der Neger an der Küste *Afrikas*, den Massacres in *Syrien* u. andere Missethaten mit Glanz an die Seite gesetzt werden, und wenn diese eine exemplarische Genugthuung u. Bestrafung erheischten, warum

[25] Ebd.
[26] Ebd.

sollen jene ungerügt bleiben, vielleicht weil Deutsche dabei die Leidenden waren? Deutsches Element und deutsches Interesse vermehren sich von Tage zu Tage in diesen Ländern und wohl wäre es an der Zeit, einmal den s.g. Republicanern v. *Central=Amerika* eine Lehre zu geben, daß die Zeiten anfangen vorüber zu gehen, wo dieselben im Vertrauen auf die Entfernung und ihre Unerreichbarkeit den gemachten Ansprüchen der Deutschen Hohn lachen."[27]

Wie sich aus dem Brief ergibt, hatte Bernhard den beiden Geschädigten in einem vorherigen Gespräch empfohlen, das Ersuchen zu stellen. Es ist zu vermuten, daß sowohl Bernard als auch Morris von dem Auslaufen der “Vineta“ nach Südamerika durch Presseberichte erfahren hatten, da in dem Schreiben auch von “nächstens“ zu erwartenden preußischen Kriegsschiffen die Rede ist.

Aufgrund der langen Postwege scheint die Reklamation erst Anfang bis Mitte Februar 1866 in Berlin eingetroffen zu sein, als die “Vineta“ bereits in Montevideo lag. Bismarck stellte jedenfalls überraschend an Roon die Anfrage, ob die Korvette möglicherweise auch nach Zentralamerika segeln könne.[28] Da Bernard die Anwesenheit eines preußischen Kriegsschiffs für sehr sinnvoll hielt, und Morris auf der “Eintreibung des gerechten Schadensersatzes“ bestand, scheint Bismarck kurzfristig mit dem Gedanken einer militärischen Intervention oder zumindest aber des “Flaggezeigens“ an der nicaraguanischen Pazifikküste gespielt zu haben. Da allerdings die Korvette später für Ostasien requiriert wurde, entfiel diese Demonstration schon schlicht aus materiellen Gründen. Inwieweit sie zehn Jahre später als Katalysator in der Eisenstuck-Affäre in Nicaragua gedient hat, läßt sich nicht nachweisen. Sehr wahrscheinlich ist jedenfalls, daß dieser Zwischenfall die Besetzung der Westindischen Station mit beschleunigte.

[27] Ebd.
[28] Bismarck an Roon v. 15.02.1866; BAMA RM 1/v. 2360.

4. Die Tätigkeit der Bundesflotte auf der Westindischen Station bis zum Kriegsausbruch 1870

4.1. S.M.S. “Augusta“ in Costa Rica – Kapitän Kinderling auf diplomatischem Glatteis

Mit der Reise der Glattdeckskorvette, die 1863/64 unter dem japanischen Tarnnamen "Yeddo" für die Konföderierte Marine in Bordeaux auf Stapel gelegt wurde, begann die Präsenz der (nord)deutschen Marine auf der Westindischen Station, die erst 47 Jahre später enden sollte - mit dem Untergang von S.M.S. "Karlsruhe" ca. 300 sm östlich von Trinidad am 4. November 1914.[1]

Die Fahrt ist bereits 1941 bei Michaelis und später bei Petter ausführlich aufgrund der amtlichen Akten dargestellt worden. Grund dafür ist die Aufregung, die das Verhalten KK Kinderlings (1820-95) in Costa Rica 1868 hervorrief. Noch Jahre später wurde die Limón-Affäre als Schreckgespenst benutzt, wenn es um angebliche Annektionsabsichten des Reiches in Lateinamerika ging, wie scheinbar 1874 in Puerto Rico:

"Jenem vermeintlichen Puerto=Rico Plan des Reiches wäre auch kaum Beachtung geschenkt worden, wenn die venezuelische Presse zur Bestätigung ihrer Behauptung nicht einen älteren Vorfall erneut ans Licht gezogen hätte, der dem Unwissenden oder Übelgesinnten geeignet erscheinen konnte, die Deutschland zugeschriebene Erwerbsabsichten als Ausdruck einer planmäßig verfolgten Politik zu deuten."[2]

Obwohl sich die internationale Debatte um das Vorgehen des Kommandanten auf die Monroe-Doktrin und weniger bis gar nicht auf den betroffenen Staat Costa Rica bezog, soll an dieser Stelle noch einmal eine Zusammenfassung der Ereignisse gegeben werden, da das Auftreten Kinderlings wohl der "Alptraum" eines jeden Berufsdiplomaten gewesen ist, wie 1879 der deutsche Gesandte in Chile, v. Gülich, eine Wiederholung derartiger Affären befürchtete.

Aufgrund der geringen Ressourcen der preußischen Marine bzw. der Bundesflotte stellte sich für Außen- und Marineministerium die grundsätzliche Frage, ob

1. die beiden wichtigsten Stationen (Ostasien und Westindien) gleichzeitig oder nur abwechselnd besetzt werden konnten und welchem Gebiet dabei der Vorzug zu geben sei (Konzept Bismarcks und Vizeadmiral Jachmanns) oder ob

---

[1] Nachdem die französische Regierung ein Ausfuhrverbot für die Südstaaten erlassen hatte, konnte die preußische Marine das Schiff als "Zufallskauf" bei der Werft erwerben, bei der sie das Panzerschiff "Cheops" (die spätere "Prinz Adalbert") erstand.

[2] Herbert Michaelis: Aus der Zeit des Norddeutschen Bundes: Die Entsendung S.M. Korvette "Augusta" in die westindischen Gewässer 1867/68, in: MR, Jg. 45, 1941, S. 63-70, 133-40, hier S. 64. Petter, Stützpunktpolitik, S. 135-47.

2. eine geographische Einteilung generell überflüssig sei und ein starkes Kreuzergeschwader grundsätzlich in Ostasien stationiert werden sollte, das bei Bedarf auch in Afrika und Amerika operieren konnte, da ein Schiff allein ohnehin zu schwach sei, um die deutschen Interessen wirksam zu schützen (Prinz Adalbert).[3]

Die Ereignisse nahmen den bürokratischen Planungen die Entscheidungen ab: 1867 trafen mehrere dringende Ersuche deutscher Residenten respektive der Vertretungen der Hansestädte in Berlin ein; sei es aus Mexiko, wo sowohl die kaiserlich-maximilianischen als die liberalen Machthaber die deutschen Kaufleute unter Druck setzten, aus Barranquilla/Kolumbien oder Venezuela, wo ständige Revolutionswirren angeblich den deutschen Handel gefährdeten. Möglicherweise erinnerte man sich auch der fehlgeschlagenen Morris-Reklamation aus Nicaragua von 1865.[4]

Roon lehnte im Marineministerium die feste Stationierung eines Schiffes mangels Kapazitäten ab, sicherte aber die vorübergehende Entsendung der "Augusta" in die Karibik zu, womit das Außenministerium einverstanden war.[5] Die Korvette stellte am 27. August 1867 für den Winter 67/68 für Westindien in Dienst. Noch am 9. Januar 1868, als sich die Korvette schon auf dem Weg befand, betonte Bismarck Roon gegenüber erneut die Wichtigkeit der Station:

"Bei den politischen Zuständen in Mexiko, Zentralamerika und Venezuela und bei der Wichtigkeit der dort engagierten Interessen, bedürfen Deutschlands Handel und Schifffahrt in jenen Gewässern dringend des Schutzes."[6]

Hauptsächliches Operationsgebiet sollte der Golf von Mexiko sein. Kinderling wurde ein vorsichtiger Umgang mit den neuen mexikanischen Machthabern ans Herz gelegt, denn die neue Regierung Júarez war noch nicht von Preußen (resp. dem Bund) anerkannt worden. Jedoch sollte der Kapitän sie im Umgang mit den Behörden als Faktum anerkennen und in bezug auf die internationale "Courtoisie" lieber mehr als zuwenig tun. Um Angehörige des Bundes im Inneren schützen zu können, fehlten alle Mittel. Kurzum, der Kapitän sollte auf ein gutes Einvernehmen mit den Behörden bedacht sein, aber dabei der "Ehre der Flagge" nichts vergeben. Ziel war Veracruz, aber Kinderling war die Wahl der übrigen anzulaufenden Häfen freigegeben.[7]

Von Bedeutung für die folgenden Ereignissen ist nun, daß neben dem Ersuchen des Außenministeriums die Marine selbst durch Prinz Adalbert dem Kapitän ein "Kuckucksei" ins Nest legte. Hintergrund waren die Bemühungen einer ob-

[3] Petter, Stützpunktpolitik, S. 135-39, 171-75.
[4] Ebd.
[5] Ebd., S. 137.
[6] Zitiert nach Michaelis, S. 66-67.
[7] Ebd., S.68-69.

skuren Persönlichkeit in Costa Rica, des ehemaligen preußischen Staatsangehörigen und nunmehrigen costarikanischen Staatsrats Estreber (alias Friedrich E. Streber), deutsches Kapital ins Land zu ziehen. Im Gegenzug sollte dem Bund ein Flottenstützpunkt in einer wenig bekannten Bay namens Limón an der Karibikküste zugestanden werden.

Streber hatte im August 1866 Bismarck in zwei Briefen gegen den Abschluß eines Handels- und Schiffahrtsvertrags die Gründung eines preußischen Flottenstützpunkts in Costa Rica vorgeschlagen. Hintergrund war der völlig unsinnige Plan für eine Eisenbahn quer durch Costa Rica von der Pazifik- an die Atlantikküste, dessen Realisierung schon mehrmals gescheitert war. Aufgrund der Höhenunterschiede sollte sich in Costa Rica wie in Guatemala ein Eisenbahnbau erst rentieren, als parallel ein wertvolles Transportgut angebaut werden konnte: die Banane.[8] Was mit dem Estreberschen Anliegen eigentlich bezweckt werden sollte, blieb unklar. Eine Konterkarierung amerikanischen oder gar französischen Einflusses in Costa Rica, ist abwegig.[9] Frankreich spielte in Costa Rica keinerlei Rolle - Kapitalgeber Nr. 1 war während des 19. Jahrhunderts wegen der engen Anbindung an den Kaffeehandel ohnehin England.[10]

Bismarck jedenfalls war die Angelegenheit suspekt, und er gab im November 1866 den Briefwechsel an das Marineministerium ab. Am Abschluß eines Handelsvertrags bestand vorerst kein Interesse. Für den Fall eines Interesses seitens der Marine bot er lediglich seine Hilfe an.[11]

Prinz Adalbert und Roon sahen nun durch die Reise der "Augusta" die Gelegenheit gekommen, auf das Angebot Estrebers zurückzukommen. Der Prinz befahl dem Kapitän, die Anwesenheit in den mexikanischen Gewässern zu nutzen, um Nachrichten über die Eignung von Limón oder anderen Örtlichkeiten für einen Stützpunkt zu erkunden. Dabei sollte sich Kinderling taktvoll verhalten, um den Erfolg der Mission nicht zu gefährden. Bezeichnend für die eigenständige Handlungsweise der Marine ist, daß sie den Wunsch Estrebers erfüllte, sich in dieser Sache nicht direkt an den costarikanischen Außenminister, sondern an ihn selbst zu wenden, was durch Jachmann im Dezember 1867 geschah. Bismarck hatte

---

[8] Das erste Eisenbahnprojekt in Costa Rica startete 1871 unter der Leitung von Keith Onkel Henry Meiggs und endete einige Jahre später nach 60 engl. Meilen und 4.000 Todesopfern, u.a. drei Brüdern Keith, und dem Bankrott des Unternehmens. Keith organisierte daraufhin als Subprodukt der Eisenbahn den Bananenanbau. 1884 verpflichtete er sich im Soto-Keith Vertrag gegen massive Landkonzessionen und Steuerfreiheiten zur Fertigstellung der Linie, was 1894 gelang; Victor Hugo Acuna: Historia General de Centroamérica (Tomo V). Las Repúblicas Agroexportadoras (1871-1945), Madrid 1993, S. 114-15.

[9] Petter, Stützpunktpolitik, S. 132-34.

[10] Clotilde Ma. Obregón Q.: Algunos aspectos de las relaciones internacionales, in: Las instituciones costarricences del siglo XIX, San José 1985, S. 153-179.

[11] Petter, Stützpunktpolitik, S. 133-34.

dagegen, wie Kinderling auch wußte, über den preußischen Konsul Lahmann in Costa Rica versucht, Erkundigungen über Estreber einzuziehen.[12]

Erst nach zahlreichen Verzögerungen technischer Art erreichte die Korvette im März 1868 ihr Operationsgebiet. Nach kurzem “Flaggezeigen“ vor Venezuela und Kolumbien lief sie am 1. April Aspinwall (Colon) an, zehn Tage später die Bucht von Limón/Costa Rica, dem heutigen Puerto Limón.[13] Zentrale Quelle zu den weiteren Geschehnisse ist der 25seitige Bericht Kinderlings vom 22. Mai aus Aspinwall, nachdem er eine abenteuerliche Reise per Kanu und Maultier über den Isthmus gemacht hatte und über die Panama-Eisenbahn wieder an die Karibikküste gelangt war.[14]

Es unterliegt m. E. nach keinem Zweifel, daß das nun folgende diplomatische Mißgeschick nicht auf irgendwelche geheimen Machenschaften Bismarcks oder Prinz Adalberts, sondern auf das Geltungsbewußtsein Estrebers, den Übereifer Kinderlings und das Versagen des preußischen Konsuls Lahmann in San José zurückzuführen ist, dem es nicht gelang, den unheilvollen Einfluß Estrebers auf den Kapitän zu kompensieren. Schon der erste Eindruck, den Kinderling von Limón hatte, hätte eine Warnung sein müssen. Er war derart ungünstig und wich von den Beschreibungen (die ja nur von Estreber stammen konnten) so stark ab, daß der Kapitän sich in der falschen Bay wähnte:

"Dieser sogenannte Hafen ist ziemlich klein und ganz offen gegen eine hohe aus dem *Caraibe´* schen Meere hereinrollende Dünung. S.M.S. *Augusta* rollte wochenlang fast ohne Unterbrechung, die Backspieren und Spaigaten (Speigatten, d. Verf.) auf beiden Seiten zu Wasser, so daß das Leben dadurch wahrhaft unerträglich wurde... Auf der äußersten Spitze nach Osten zu, standen drei Strohhütten, während der ganze übrige Umkreis der Bucht von dichtem Urwald bedeckt erschien, nicht einmal ein *Canoo* war zu sehen ... Am Lande angekommen, fanden wir als einzigen Bewohner einen Deutschen vor, der von dem Dr. Estreber dorthin geschickt worden war, unsere Ankunft zu erwarten und der mir einen Brief von demselben übergab."[15]

Dieser Brief enthielt eine für Kinderling, wie sich anschließend herausstellen sollte, gefährliche Mitteilung. Angeblich hielt sich der Agent einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft in San José auf, um über einen neuen Vertrag zu verhandeln. Präsident Castro wünschte nun die persönliche Anwesenheit des Kapitäns und einiger Offiziere. Aufgrund dieses Briefes und aufgrund der Angaben eines deutschen Freundes Strebers, einem Dr. Valentini, der kurz darauf in der Bucht

---

[12] Ebd., S. 139.

[13] 1890 verbot die kolumbianische Regierung die weitere Bezeichnung Aspinwall für Colon. Die 1852 gegründete Stadt war nach einem Direktor der Pacific Mail Steamship Company benannt und Endpunkt der Panama-Eisenbahn.

[14] Kommando S.M.S. "Augusta" an Kgl. Obkdo.d.M., Aspinwall v. 22.05.1868, BAMA RM 1/v. 2495.

[15] Ebd. Puerto Limon war 1502 der erste Anlaufpunkt des "Entdeckers" von Costa Rica, Bartolomé Colón, Bruder Cristóbal Colóns. Limon wurde ab Ende des 19. Jahrhunderts zum Hauptausfuhrhafen des Landes für Bananen.

erschien, kam der Kapitän zu dem Entschluß, eine Reise "quer durch Central=America" antreten zu müssen. Zum einen hielt er Limon nach geringfügigen Umbaumaßnahmen für einen sicheren Hafen, der nach den Angaben Valentinis gelbfieberfrei war, zum anderen wollte er der preußischen Regierung den Weg für Verhandlungen offenhalten. Darüber hinaus bot die Reise die Möglichkeit, Land und Leute kennenzulernen. Zusätzlich beabsichtigte er, den Golf von Nicoya auf seine Tauglichkeit als Flottenstützpunkt zu untersuchen. [16]

Der Versuch des Kapitäns, in eine Art von Vorverhandlungen mit der costaricanischen Regierung zu treten, mußte ihn unweigerlich auf diplomatisches Glatteis führen, da er, wie er auch in einem Gespräch mit Castro zugab, keinerlei Vollmacht dafür besaß.

In Begleitung eines indianischen Führers, Dr. Valentinis, vier Offizieren bzw. Seekadetten und seines Burschen machte sich Kinderling am 17. April 1868 auf eine ungewöhnliche Reise: Per Maultier und Kanu reisten sie mitten im Urwald den Rio Matina hoch – gegen Gelbfieber verabreichte der Kapitän seinen Begleitern einen selbstgemixten Cocktail aus Branntwein und Chinin:

"Dies Mittel hat sich sehr gut bewährt, da keiner von uns krank geworden ist, obgleich wir täglich ohngefähr 8.-10. Stunden zu Pferde waren und Nachts auf die erwähnte Weise schlafen mußten (auf dem Boden, d. Verf.)".[17]

Nach vier Tagen erreichten sie das Hochland, wo sie in Angostura von einer begeisterten Menge “mit vielen Hurrahs“ und Revolver- und Flintenschüssen gefeiert wurden. Am 24. April trafen sie in Begleitung Strebers, der ihnen entgegen geritten war, in San José ein.

Bei diesem Dr. Estreber handelte sich höchstwahrscheinlich um den früheren Greifswalder Kammergerichtsassessor Friedrich E(duard). Streber, dem Fontane in den 1840er Jahren begegnet war und den er als *mauvais sujet* und Hochstapler charakterisierte, der sich nur aus purem Eigennutz in der Politik engagierte. 1849 soll er Berlin verlassen haben.[18] 1850 nannte er sich noch Streber und veröffentlichte als F.L. Streber ein Buch unter dem Titel "Zweiter Bericht aus Central-Amerika" (Schneeberg 1851). Der costarikanische Autor Luis Felipe González bezeichnet ihn 1921 in einem Werk über das Erziehungswesen als pommerschen 48er Demokraten.[19]

Sein Eisenbahn-Projekt war die schlichte Neuauflage eines betrügerischen Unternehmens, das er schon 1854 mit Alexander v. Bülow, dem "Vater" der

---

[16] “Augusta“ v. 22.05.1868.
[17] Ebd.
[18] Petter, Stützpunktpolitik, S. 131-33.
[19] Zitiert nach: Herbert Schottelius: Mittelamerika als Schauplatz deutscher Kolonisationsversuche, Hamburg 1939, S. 71, 78-79.

deutschen Kolonisation in Costa Rica, erprobt hatte. Bülow, der 1852 mit dem Bremer Delius für die gerade gegründete "Colonisationsgesellschaft für Centralamerika" in Costa Rica eintraf, geriet dort an Streber, der damals schon als angesehener Jurist eine bedeutende Rolle spielte. Streber gewann Bülow für das Projekt eines Straßenbaus vom Hochland nach Limón. Da die Verhandlungen mit einem anderen Partner gescheitert waren, nahm Bülow dieses Angebot zu "unerhört schlechten Bedingungen" an. Noch im gleichen Jahr schloß Bülow, offenbar wieder unter dem Einfluß Strebers, einen Kolonisierungsvertrag mit Costa Rica - im tiefen, unzugänglichen Urwaldgebiet von Angostura.[20] Dieses Unternehmen gehört in eine Reihe mit dem gescheiterten Kolonisierungsprojekt in Mosquitia.[21]

Bismarck, dem die gescheiterten Projekte in der Mosquitia sicherlich nicht unbekannt waren, hatte allen Grund, gegenüber dem Angebot mißtrauisch zu sein. Streber mag später einiges für das Bildungswesen in Costa Rica getan haben; seine drei Projekte jedenfalls legen den Verdacht nahe, daß er ein ausgesprochener Betrüger war, der es offensichtlich verstand, Menschen geschickt zu manipulieren, wie er nun bei Kinderling beweisen sollte. Bei diesem Hintergrund wird ersichtlich, warum die deutschen Residenten Streber generell mieden, und er wiederum bemüht war, den preußischen Konsul Lahmann zu denunzieren. Streber gehörte nach allem, was über ihn bekannt geworden ist, zu einer bunten Clique von deutschen "Glücksrittern", 48er Demokraten, Kaufleuten, Wissenschaftlern, Adligen bis hin zu "zweifelhaftesten Abenteurern", die sich ab 1848 in Costa Rica eingefunden hatten, wobei "Glückritter" noch eine freundliche Bezeichnung für seine Betrügereien gewesen wäre.[22]

Schon am 25. April traf Kinderling mit Präsident Castro zusammen.[23] An den Verhandlungen nahmen sowohl Außenminister Julian Volio und Innenminister Arrieto Esquivel teil; Estreber dolmetschte. Der Kapitän erklärte Castro, daß er gekommen sei, um sich soweit wie möglich über Limon zu informieren. Wie bereits vorher erwähnt, hatte er von dem Agenten der amerikanischen Privatgesellschaft erfahren, der "sehr vortheilhafte Bedingungen" für die ausschließliche Überlassung des Hafens zu stellen bereit war. In den Privatgesprächen äußerte sich Kinderling nach seinen eigenen Worten "ohngefähr" so:

---

[20] Ebd.

[21] Ebd., S. 71-75.

[22] Ebd., S. 82.

[23] Dieser hatte bereits in seiner früheren Regierungszeit am 31.08.1848 die Unabhängigkeit "von jedem anderen Staat" erklärt, womit sowohl Spanien als auch die Zentralamerikanische Förderation gemeint waren, die seit 1823 aufgrund endloser Bürgerkriege zwischen Liberalen und Konservativen nur auf dem Papier stand. Bereits 1844 und 1847 waren Nicaragua und Guatemala ausgeschieden. Spanien erkannte die Unabhängigkeit der fünf zentralamerikanischen Staaten erst 1863 an, 42 Jahre nach dem faktischen Ende seiner Herrschaft.

"Ich wäre mit dem Auftrage nach Limon geschickt worden, um zu untersuchen, ob sich der Hafen zu einer Flottenstation für die preußische Marine eigne. Da ich nun die Überzeugung gewonnen hätte, daß sich mit Aufwendung von verhältnismäßig geringen Kosten dort ein solcher Hafen feststellen ließe, da ferner seine zentrale Lage im *Caraibi*schen Meere und seine Lage gegenüber dem Golf von *Nicoya* im stillen Ocean, sowie die Verhältnisse im Innern der Republik *Costarica*, mich bewegen würden, darüber günstig nach Preußen zu berichten, so wäre der Wunsch von meiner Seite sehr natürlich zu wissen, ob die Regierung von *Costarica* sich bereits anderswo wegen dieses Hafens gebunden habe und wenn nicht, ob sie sich entschließen würde, so lange in keine anderen Unterhandlungen einzutreten, bis die Königliche Regierung erklärte, keine Unterhandlungen über diesen Hafen eingehen zu wollen. Ich setzte hinzu, daß ich durchaus keine Vollmacht habe, mich in dieser Sache an die Regierung von *Costarica* zu wenden, daß ich aber bäte, diese meine Anfrage, als eine natürlich aus meiner Instruktion hervorgehende Consequenz anzusehen; eine wirkliche Unterhandlung darüber würde, als dann später Sache eines besonderen Bevollmächtigten sein."[24]

Doch die Verhandlungen mit der costaricanischen Regierung, falls man diese Unterredungen so nennen kann, verliefen völlig unverbindlich. Kinderling nahm selbst an, daß mit Rücksicht auf die USA eine Landabtretung höchstens an eine Privatgesellschaft, nicht jedoch an eine fremde Regierung in Frage käme. Immerhin war Kinderling klug genug, seine Wünsche über den preußischen Konsul Lahmann an die Regierung heranzutragen.[25]

Die Antwort der Regierung, die Kinderling seinem Bericht beifügte, war hinhaltend; allerdings konnte angeblich mit einem Privatunternehmen jederzeit über den Ausbau Limóns verhandelt werden.[26]

Trotz aller Freundschaftsbeweise während seiner Anwesenheit und aller Bemühungen Estrebers war Kinderling nüchtern genug zu erkennen, daß nur eine Handvoll von Lokalpolitikern Deutschland generell Symphatien entgegenbrachte. Die Übernahme der costaricanischen Staatsbürgerschaft war für Deutsche ausgeschlossen. Unabhängig davon unterstützte die Regierung bereitwillig Kinderlings Plan zum Besuch der Westküste. Vom 7. bis 9. Mai 1868 ritten die Deutschen in Begleitung eines costaricanischen Offiziers nach Puntarenas und besichtigten mit einem Boot die San Lucas Insel im Golf von Nicoya, die man für geeignet hielt, eine ganze Flotte aufzunehmen. Nach seiner Rückkehr über Panama-Aspinwall (Colon), wo die “Augusta“ inzwischen auf ihn wartete, faßte Kinderling seine Untersuchungen über Limon zusammen:

1. Gesundes Klima; keine Gelbfiebergefahr.
2. Zentrale Lage in der Karibik.
3. Keine Gefahr von Orkanen.
4. Vorteilhafte Lage in einem Staat, der erst im Aufbau begriffen war und dessen "gut geartete und arbeitsame Bevölkerung" von 125.000 Seelen auf einem Areal lebten, wo noch "Millionen" existieren konnten. Das Klima war mit Ausnahme der Küsten beinahe europäisch.

---

[24] “Augusta“ v. 22.05.1868, Unterstreichung im Original.
[25] Ebd.
[26] Petter, Stützpunktpolitik, S. 146.

5. Gute Lage gegenüber dem Golf von Nicoya, wo die San Lucas Insel wie geschaffen für eine Flottenstation war.
6. Die Wahrscheinlichkeit einer Verbindungsstraße zwischen den Ozeanen an dieser Stelle.

Dagegen sprach:

1. Die durch den Ostpassat bedingte schwere Dünung. Zwar konnte dieser Nachteil durch eine Mole kompensiert werden, würde aber immer nur die am Kai liegenden Schiffe schützen,
2. Der Mangel an Trinkwasser, der aber entweder aus Bergquellen oder eine Leitung zum Rio Limon behoben werden könne,
3. Die geringe Größe des Hafens.[27]

Von Aspinwall aus segelte Kinderling wieder nach Norden, um seinen eigentlichen Auftag, den Schutz der Deutschen in Mexiko, wahrzunehmen. Am 30. Mai 1868 erreichte er Veracruz, doch die Behörden verweigerten aus unbekannten Gründen jede Kommunikation. Auf der Reede von Sacrificios erreichte ihn der Rückrufbefehl (aus Etatsgründen) vom 30. April. Die "Augusta" kehrte daher über New Orleans nach Europa zurück und lief am 20. Juli 1868 in Kiel ein.[28]

Doch noch während die Korvette die Karibik durchkreuzte, machte zuerst in den USA, dann international die Presse mobil: Zielscheibe waren der ahnungslose Kinderling und "seine" Kolonialpolitik.

Der interimistische amerikanische Konsul in San José, Morell, war auf unbekannte Art und Weise (vermutlich Bestechung) in den Besitz des gesamten Schriftverkehrs zwischen Kinderling, Konsul Lahmann und Außenminister Volio gelangt. Die Dokumente wurden am 2. Juni 1868 von Staatssekretär Seward dem Senat präsentiert. Mit Befriedigung vernahm man in den USA, daß Costa Rica in Hinsicht auf die Monroe-Doktrin den Verkauf der Bucht von Limon abgelehnt habe. Der Briefwechsel wurde von diversen Zeitungen, auch im Ausland, nachgedruckt.[29]

Der Chef des Bundeskanzleramts, Delbrück, wandte sich daraufhin wegen der Kinderlingschen Sondierungen aufgebracht an Vizeadmiral Jachmann:

"Dieser Schritt widerspricht so sehr unserer, dem Schreiben vom 9. Januar d.J. dargelegten Politik, und die übrigens wohlverdiente Zurückweisung, welche er erfahren hat, ist

---

[27] Ebd., S. 20-23.

[28] Michaelis, S. 138. Der Grund für die Verweigerung der Einreise wurde erst ein Jahr später bekannt: Als Kinderling diesmal mit S.M.S. "Victoria" und dem nordd. Geschäftsträger v. Schlözer an Bord am 26.04.1869 Veracruz anlief, stellte sich heraus, daß die Behörden Anweisung hatten, keinerlei Kriegsschiffe in den Hafen einlaufen zu lassen. Die Bestimmungen waren nun aufgehoben, der Korvette wurde sofort der beste Ankerplatz zugewiesen und sämtliche Formalitäten umgehend und zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt; Konsul Heinrich d´Olive an Kgl. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Veracruz v. 02.05.1869; BAMA RM 1/v. 2387.

[29] Ebd.

für unsere Stellung in so hohem Maße unerwünscht, daß ich Herrn Kinderling sofort sowohl durch die Presse, als auch durch die Gesandten bei den beteiligten Höfen desavouieren muß."[30]

Wie ist nun das Verhalten Kinderlings zu bewerten? War der, so Schoonover, "squadron commander" ein "special, confidential agent" Bismarcks, "floating a trial balloon", um einen Flottenstützpunkt in Limón zu errichten? Und hatte sich sein Engagement nicht gerade hinderlich auf seine Karriere ausgewirkt?[31] Oder aber war Kinderling, abgesehen von seinem Übereifer, persönlich nicht verantwortlich, wohl aber Prinz Adalbert, der durch einen eventuellen, aber nicht nachzuweisenden mündlichen Geheimbefehl den Korvettenkapitän zu seinem Vorgehen angehalten hatte?[32] Oder war das ganze eine harmlose Episode, entstanden aus einer schlichten Kompetenzüberschreitung in Zeiten mangelhafter Kommunikationswege, einem beinahe nicht existierenden diplomatischen Korps und unklarer resp. mangelhafter Absprachen zwischen Marineleitung und Auswärtigem Amt?

Abgesehen davon, daß Kinderling kein Geschwader, sondern nur ein Schiff kommandierte, ist m.E. letztere Möglichkeit am schlüssigsten:

1. Bismarck hatte das Angebot Estrebers von 1866 ganz tief aufgehängt und wegen mangelndem eigenen Interesse an die Marine weitergeleitet. Sowohl das Marine- als auch das Wirtschaftsministerium lehnten die Vorschläge Estrebers ab.[33] Als die Fahrt der "Augusta" sich konkretisierte, ließ das Außenministerium der Marine freie Hand, warnte aber vor der Person Estrebers, über den Bismarck Erkundigungen einzog. Schon gar nicht war der Bund an einer wie auch immer gearteten Koloniegründung in Costa Rica interessiert - noch vier Jahre später zeigten die Hansestädte an einem Handelsvertrag nur geringes Interesse.

2. Das Interesse der Marine an einem Stützpunkt in der Karibik war unbestritten. Roon sah deshalb die Reise der Korvette als günstige Gelegenheit, über Limón als Stützpunkt "Nachrichten einzuziehen". In der Segelorder wurde Kinderling jedoch eingeschärft, daß von seinem Takt der Erfolg der Entsendung des Schiffes abhing. Entscheidend ist, daß Jachmann diese Stützpunkte nur unter militärischen, nicht aber unter diplomatischen, kolonialpolitischen oder wirtschaftlichen Gesichtspunkten interessierte. Vorbild war u.a. die englische Station in Rio.[34]

3. Originärer Anlaß der Reise war nicht die Stützpunktfrage, sondern der Schutz der Deutschen in Mexiko.

---

[30] Schreiben v. 02.07.1868; zitiert nach: Petter, Stützpunktpolitik, S. 147.

[31] Thomas Schoonover: Metropole Rivalry in Central America, 1820s to 1929: An Overviev, in: Ralph Lee Woodward Jr.; Central America. Historical Perspectives on the Contemporary Crises, New York-Westport-London, 1988, S. 21-46, hier S. 26-27.

[32] Petter, Stützpunktpolitik, S. 139-48.

[33] Ebd., S. 134-35.

[34] Jachmann an Bismarck v. 19.12.1867, zitiert nach: Ebd., S. 171-72. In Rio unterhielt England, obwohl ohne Gebietsbesitz in der Region, durch Anmietung ein Versorgungs- und ein Hospitalschiff.

4. Kinderling selbst gab gegenüber der costaricanischen Regierung zu, "keinerlei Vollmachten" zu haben. Der Einfluß Estrebers auf den diplomatisch unbewanderten Korvettenkapitän ist ganz eindeutig, wie auch schon Michaelis feststellte:

"Schließlich ist bei der Beurteilung der Kinderlingschen Eigenmächtigkeit zu bedenken, daß der preußische Konsul Lahmann als offizieller Vertreter des Norddeutschen Bundes ihm dazu seine Stimme lieh. Lahmann wäre als Kenner der Verhältnisse in erster Linie befugt und verpflichtet gewesen, einen eigenmächtigen Schritt zu verhindern, dessen Ausmaß und Folgen nicht ohne weiteres berechnet werden konnten."[35]

Dem ist voll zuzustimmen. Kinderling, den Paschen als kompetenten Seeoffizier, jedoch sehr zurückhaltend, schildert,[36] hat sich ganz offensichtlich selbst unter Zugzwang gesetzt, als ihm Estreber von der Anwesenheit eines amerikanischen Agenten berichtete. Er fürchtete, für die Bundesflotte einen historischen Moment zu verpassen, wenn er das Anliegen des Agenten nicht blockieren würde. Damit hatte er eindeutig seine Kompetenzen überzogen - und schien dabei auch kein schlechtes Gewissen gehabt zu haben.

Bismarck sandte umgehend ein Rundschreiben an die Vertreter des Bundes in mehrere europäische Hauptstädte und nach Washington, in dem als einziger Grund für die Reise der "Augusta" der Schutz der deutschen Interessen in der Karibik angegeben wurde. Der Kommandant sei in keiner Weise beauftragt gewesen, auch nur in vorläufigen Besprechungen über den Erwerb eines Hafens zu verhandeln.[37] Delbrück beschwerte sich über das Verhalten des Kapitäns energisch bei Roon, der über den Dezernenten, Kapitän Werner, eine milde Rüge veranlaßte, die durch Jachmann zwar verschärft, aber dadurch relativiert wurde, daß der Vizeadmiral nun seinerseits mit einer Beschwerde auf den Konsul Lahmann schoß.[38]

Schoonover suggeriert, daß Kinderling quasi ein Protegé Bismarcks gewesen sei, dem sein Vorgehen in Costa Rica bei Beförderungen eher genutzt als geschadet hätte. Kurzum, der Bundeskanzler sei der eigentliche Drahtzieher hinter den Kulissen gewesen.

Dazu ist festzustellen, daß der spätere Vizeadmiral erst relativ spät eine Marinelaufbahn einschlug: mit 29 Jahren trat er als Obersteuermann der Handelsmarine 1849 in die Bundesflotte ein und war 1850 in der Rangliste von 18 Fähnrichen der Zweitälteste. Von den 100 Offizieren, Kadetten, Ingenieuren und Ärzten der Liste gehörte er zur Gruppe der 25 Teilnehmer des Seegefechts von Helgo-

---

[35] Michaelis, S. 135.
[36] Carl Paschen: Aus der Werdezeit zweier Marinen. Erinnerungen an meine Dienstzeit in der k.k. österreichischen und kaiserlich deutschen Marine, Berlin 1908, S. 177.
[37] Petter, Stützpunktpolitik, S. 147.
[38] Ebd., S. 148.

land am 4. Juni 1849.[39] Nach der Auflösung der Bundesflotte 1852 trat er in die Preußische Marine über und wurde Ende 1858 als Leutnant I. Klasse zur Weiterbildung nach England auf das Linienschiff H.M.S. "Marlborough" im Mittelmeer kommandiert, aber schon im Mai 1859 aufgrund der politischen Lage (sardinisch-französischer Krieg gegen Österreich) zurückgerufen.[40] Er gehörte damit zu einer Gruppe von 32 Offizieren der preußischen Kriegsmarine, die zwischen 1848 und 1865 eine zumindest zeitweilige Ausbildung bei der Royal Navy erhielten und von denen 27 nach Preußen zurückkehrten.[41] Bis 1867 hatte Kinderling bereits neun Schiffe kommandiert, bevor er die "Augusta" übernahm. Geht man davon aus, daß der Eintritt in die Handelsmarine oftmals schon mit 14, spätestens mit 16 Jahren erfolgte, kann man annehmen, daß Kinderling 1868 schon mindestens 30 Jahre lang zur See fuhr und in seinem Beruf ein erfahrener Mann war. Seine weitere Laufbahn steht daher auch im Kontext mit der seiner Kameraden - 2/3 der "Engländer" schieden als Stabs- oder Flaggoffiziere aus dem Dienst aus.[42] Kinderlings Laufbahn war in der Gründungs- und Aufbauphase der deutschen Flotte mit ihrem extremen Personalmangel in keiner Hinsicht ungewöhnlich und bedurfte keiner Kulissenschiebereien.

Die "Limon-Affäre" deutet auf einen ganz anderen Umstand hin, der erst im Zusammenhang mit späteren Vorfällen Kontur gewinnt - den Kompetenzstreitigkeiten zwischen Marine und Außenministerium in Übersee, wie Steinmetz deutlich macht:

"Bismarck hat dort, wo das Primat der großen Politik gewahrt wurde, stets geschicktes und tatkräftiges Eingreifen der Kommandanten und Admirale gewürdigt: Nehmen wir Korvettenkapitän Zembsch 1874 vor Nordspanien, Konteradmiral Batsch 1876/77 in in levantinischen Gewässern, Kommodore von Wickede 1878 im sog. ´Nicaragua-Fall´ und Kommodore Paschen 1885 vor Sansibar, um nur einige Fälle zu nennen. Nur dort hatte er kein Erbarmen, wo die kommandierenden Seeoffiziere seine großen politischen Konzeptionen störten. So war es schon 1868, als Korvettenkapitän Kinderling, der Kommandant der Korvette AUGUSTA, selbständig Kolonialpläne in Mittelamerika verfolgte, so war es bei Kommodore Werner vor Spanien oder bei Konteradmiral von Blanc 1878 in Ostasien, als sich dieser während der chinesisch-französischen Auseinandersetzungen zu stark in China engagierte."[43]

Zwar war Werners Eingreifen im Spanischen Bürgerkrieg 1873 ein Höhepunkt dieser Konflikte, aber schon im Jahr vorher sorgte Kapitän Batschs "Privatkrieg"

---

[39] Liste der Offiziere, Fähnriche und Seejunker sowie des Marinierkorps und des Sanitätswesens nach dem Stande vom 1. Mai 1850, aufgestellt von Konteradmiral Brommy, in: Walter Hubatsch: Die erste deutsche Flotte 1848-1853, Herford 1981, S. 104-09.

[40] Die "Marlborough" war damals eines der größten und modernsten Schraubenlinienschiffe der Welt.

[41] Jörg Duppler: Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der Deutschen Marine 1848-1890, Herford 1985, S. 119-20.

[42] Ebd., S. 129.

[43] Hans-Otto Steinmetz: Bismarck und die deutsche Marine, Herford 1974, S. 44-45.

in Haiti für reichliche Mißstimmung zwischen den Ämtern.[44] Kinderlings Kompetenzüberschreitung war kein Einzelfall und lag in der Natur der Sache: im Fehlen eines kompetenten diplomatischen Korps, daß in Übersee erst in den 1870er Jahren aufgebaut wurde, und in den extrem schlechten Kommunikationsverbindungen:

"Zum Schluß erlaube ich dem Königlichen Ober=Commando zu melden, daß S.M.S. ´*Augusta*´ die letzte Briefsendung vom Königlichen Hof=Post=Amt am 9.ten *Maerz* in *Barbados* erhalten hat, obgleich in allen Häfen welche dieselbe besucht hat, häufig Postdampfer aus *Europa* und den vereinigten Staaten eingelaufen sind. Es läßt sich nicht gut annehmen, daß seit Mitte *Februar*, von welcher Zeit die letzten Briefe datirt sind, die Angehörigen der an Bord befindlichen Offiziere und Mannschaften nicht geschrieben haben sollten und es ist für dieselben jedenfalls hart, eine so lange Zeit ganz ohne Nachricht von ihren Familien bleiben zu müssen. Briefe, welche via *New=York* von *Bremen* nach *Colon* gehen, treffen hier bei den Kaufleuten regelmäßig am 16.ten Tage ein. Der hiesige preußische Consul glaubt, daß wenn unsere Briefe mit einem Königlichen Englischen Postdampfer geschickt worden sind, dieselben wahrscheinlich in Jamaica liegen, bis sie requirirt werden. Es ist deshalb auch von hier aus dahin geschrieben worden."[45]

"Schiedsrichter" in solchen Streitfällen zwischen dem Außenministerium und dem Marineministerium war dann Kaiser Wilhelm I., der oftmals zugunsten "seiner" Soldaten und gegen den Reichskanzler entschied.[46]

Hatte nun der "Limon-Zwischenfall" negative Auswirkungen auf die deutsch-amerikanischen Beziehungen?

Nein. Das gute Verhältnis zu den USA, entscheidend bedingt durch die tatsächliche neutrale Haltung Preußens im Amerikanischen Bürgerkrieg im Gegensatz zu der Englands und Frankreichs, brachte Bismarck im gleichen Jahr bei einem Besuch von Carl Schurz zum Ausdruck:

"Preußen ist durch Überlieferung und in wohlverstandenem eigenen Interesse ein treuer Freund Ihrer Republik und wird es auch bleiben, trotz seiner monarchischen und aristokratischen Sympathien. Darauf können sie immer rechnen".[47]

Schurz schlug sogar die Etablierung einer Flottenstation in der Karibik vor, wenn diese unbedingt notwendig sei und dies in Absprache mit den USA geschehen würde - damit könne das "Geschrei über die Monroe-Doktrin" verhindert werden. Staatssekretär Seward sah im Juni 1868 in einem informellen Gespräch mit Botschafter Gerolt in der Monroe-Doktrin kein Hindernis für eine Flottenstation in Westindien und begrüßte gar eine deutsch-amerikanische Allianz. Doch das Außenministerium ließ dieses Projekt im Sande verlaufen, da die Marine selbst, d.h.

---

[44] Petter, Stützpunktpolitik, S. 218-19.
[45] "Augusta" v. 22.05.1868. 1878 bestand bereits eine Kabelverbindung Panama-Colon-New York-London-Berlin, die diese Frist auf einen Tag zusammenschrumpfen ließ.
[46] Steinmetz, S. 46.
[47] Michaelis, S. 68.

Jachmann, kein Interesse zeigte, wie der Admiral in einem Schreiben an Bismarck v. 30. Juli 1868 noch einmal deutlich machte. Daraufhin teilte Delbrück Gerolt mit, daß die notwendigen Flottenstützpunkte in den verschiedenen Überseegebieten in keinem Fall mit Gebietserwerbungen gekoppelt sein sollten. Vorbild sei die US-Navy, die in verschiedenen Häfen Einrichtungen für ihre Schiffe angemietet habe.[48]

Noch öfter sollten mehr oder weniger unseriöse Stützpunktangebote in der Karibik an den Bund/das Reich gerichtet werden. Besonders durchtrieben und dabei allerdings allzu durchsichtig war dabei ein Angebot des Präsidenten Guzmán Blanco in Venezuela über Curaçao, der seinen guten Freund, den deutschen Minister v. Bergen (s.u.) für seine Dienste einspannte. Bergen berichtete über zunehmenden Schmuggel auf der holländischen Insel, der seiner Meinung nach den deutschen Handel in Venezuela gefährden würde. Daher sei ein Besitzwechsel notwendig, zumal die Holländer auch durch Asylgewährung und Waffenhandel ständig die Unruhen im Land schüren würden. Tatsächlich: Der letzte Revolutionär, der davon profitiert hatte, war Guzmán selbst gewesen, der nun verhindern wollte, daß seine konservativen Gegner sich der gleichen Möglichkeit bedienen konnten. Das Projekt wurde nicht weiterverfolgt, zumal die Marine selbst kein Interesse daran hatte, die Versorgung deutscher Schiffe in Curaçao überdies völlig unproblematisch war und die niederländischen Behörden evtl. sogar bereit gewesen wären, für einen deutschen Stützpunkt ein Stück Land unentgeltlich abzutreten.[49]

Ähnlich uneigennützig wie der Versuch Guzmáns, die Deutschen für ihre Interessen zu instrumentalisieren, liest sich ein entsprechendes Angebot von 1871 aus St. Domingo über die Nutzung von Samaná-Bai - gegen eine Geldentschädigung, einen Handelsvertrag, und einem Bündnisvertrag gegen die Nachbarrepublk Haiti. S.M.S. "Gazelle" lief daraufhin im Dezember die Bucht an. KK Arendt hielt nach seiner "unmaßgeblichen Meinung" die Forderungen der dominikanischen Regierung für inakzeptabel, und Stosch lehnte jede weitere Verfolgung der Angelegenheit ab.[50]

Wohl der letzte Versuch, an die Kriegsmarine einen Stützpunkt in der Karibik zu verschachern, den sie wirklich nicht brauchte, wurde 1912 in Kolumbien unternommen. Die Kais. Ministerresidentur in Cali berichtete über das Angebot der Regierung, dem Reich die Insel Gorgona (zwischen Buenaventura und Tumaco an der Pazifikküste) anzubieten - dort sei gutes Trinkwasser vorhanden und ge-

---

[48] Petter, Stützpunktpolitik, S. 151-54.
[49] Ebd., S. 220-21.
[50] Ebd., S. 222-23. Von 1795 bis 1808 und 1821 bis 1844 war St. Domingo durch Haiti besetzt gewesen, 1861-65 durch die frühere Kolonialmacht Spanien. Die Angst vor einer erneuten haitianischen Eroberung führte sogar dazu, den USA eine Aufnahme St. Domingos in die Union anzubieten. In diesem Kontext muß das Angebot gesehen werden.

nügend Platz auch für größte Schiffe.[51] Dieses Angebot ist wahrscheinlich in die amerikanische Presse lanziert worden, denn Botschafter v. Bernstorff meldete wenig später dem Reichskanzler, daß "hinter der jüngsten Zeitungsente", nach der Deutschland für eine Unterstützung Kolumbiens eine Kohlenstation bekommen solle, sowohl die Werften in Philadelphia als v.a. die United Fruit Co. steckten, die dieses "abgebrauchte Schreckgespenst" benützen würden, um der neuen deutschen Konkurrenz im Bananengeschäft Steine in den Weg zu legen mit der Begründung, daß dahinter politische Ziele der deutschen Regierung steckten.[52] Ende April konnte der Botschafter melden, daß die amerikanische Regierung nicht die Absicht habe, die Kohlenversorgung in der Kanalzone zu einem Regierungsmonopol zu machen: Ausländische Firmen und Schiffahrtsgesellschaften könnten danach in Balboa und Cristobal Land für Kohlenstapelplätze pachten. Außerdem werde die Regierung auch "erstklassige Marinekohle" an Private verkaufen.[53] Damit war jede weitere Spekulation über das Thema vom Tisch - und die Akte geschlossen.

4.2. Der Venezolanische Bürgerkrieg 1869/70

4.2.1 Ursachen. Die Tätigkeit von S.M. Kbt. “Meteor“ bis zur “Aprilrevolution“ 1870

Der Aufenthalt von S.M.S. "Meteor" in Westindien 1869-71 war der erste Übersee-Einsatz eines deutschen Kanonenboots überhaupt. Das Boot gehörte mit sieben Schwesterschiffen zum 1859 entworfenen "Camaeleon"-Typ, der ursprünglich nur zur Küstenverteidigung vorgesehen war, von dem aber bereits 1865-68 "Blitz" und "Delphin" auf die Mittelmeerstation abgeordnet wurden. Obwohl Kapitänleutnant Knorr die See-Eigenschaften des "Meteor" als gut bezeichnete, rangierten die Schiffe in der Marine unter dem Spitznamen "Seeferkel", da sich das Oberdeck bei schwerem Wetter mehr unter als über Wasser befand.[54] Bedenken wegen seiner Seetüchtigkeit angesichts der Atlantiküberquerung gab

---

[51] Cali v. 18.03.1912; BArch. R 901-22539.

[52] Kais. Botschaft Washington an Reichskanzler Bethmann Hollweg v. 09.04.1912; ebd. Bei dem Unternehmen handelte es sich um die Hamburg-Columbia- Bananen-AG, einem Subunternehmen der Hamburg-Amerika-Linie.

[53] Desgl. v. 27.04.1912.

[54] In seinem ersten Bericht aus Westindien bezeichnete der Kommandant das Kanonenboot als "verhältnismäßig seetüchtig", "wenn auch unbequem für die Besatzung". Die Segeleigenschaften seien "überraschend gut". "Meteor" an Obkdo.d.M., La Guayra v. 02.01.1870; BAMA RM 1/v. 2389.

es schon vor der Ausfahrt. Daher wurde zur Stabilitätserhöhung das schwere 24 Pfünder-Geschütz (15 cm) separat von S.M.S. "Arcona" transportiert und auf St. Thomas hinterlegt. Ein weiteres Manko war der geringe Bunkerraum für die Dampfmaschine. Selbst bei sparsamem Verbrauch reichte die Kohle nur für vier Tage, was zum ständigem Anlaufen Curaçaos zwang, dem einzigen Kohlenplatz an der venezolanischen Küste. Ausgeglichen wurde dieser Nachteil durch eine Schonertakelung; tatsächlich wurde die meiste Zeit gesegelt, aber das stürmische Karibikwetter verlangte oftmals den Einsatz der Maschine. Von großem Vorteil dagegen war der extrem niedrige Tiefgang von 2,67 m, der ein optimales Operieren in den flachen Küstengewässern der Karibik gewährleistete, v.a. in der Bucht von Maracaibo.

Kommandant war Kapitänleutnant Eduard Knorr (1840-1920, ab 1896 Erbadel, von Knorr), der später eine steile Karriere in der Marine machen sollte. 1884-87 war Knorr Chef des Kreuzergeschwaders und durch seine Einsätze in West- und Ostafrika/Sansibar, in der Südsee und China eine Schlüsselfigur in der maritim-militärischen Umsetzung deutscher Kolonialpolitik. Sein Nachlaß befindet sich im BAMA und wurde bisher noch nicht systematisch ausgewertet.[55]

Nach zehnwöchiger Überfahrt traf das Kanonenboot am 26. Dezember 1869 in La Guayra ein. Die Korvette "Arcona", schon seit März für die Westindische Station Dienst vorgesehen, war durch einen Sturm schwer beschädigt worden und konnte wegen der Teilnahme an der Suez-Kanal-Eröffnung im November erst mit einem Jahr Verspätung in Venezuela eintreffen.

Die sogenannten "Vereinigten Staaten von Venezuela" waren zu dieser Zeit weder Staaten noch vereint. Seit August tobte ein neuer Bürgerkrieg, der in die sogenannte Liberal-Föderalen Revolution vom April 1870 mündete und eine Zäsur in der Geschichte des Landes werden sollte.

Kopf der Bewegung war Antonio Guzmán Blanco (1829-1899), der in diesem Kampf die Grundlage für seine spätere Karriere legte. Er war der einflußreichste Staatsmann Venezuelas in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, gleich ob in direkter Herrschaftsausübung oder als diplomatische "Graue Eminenz" fernab des Geschehens in Europa.

Die aufständische liberale Oppositions- und die konservative Regierungspartei unterschied Knorr nach Angaben deutscher Residenten lediglich nach ihren Parteifarben in "Gelbe" und "Blaue":

"Die blaue Partei enthielte unstreitig die vornehmeren Elemente des Landes, wäre aber die unfruchtbarere und zurückgebliebenere, während die Aufständischen die klügeren

---

[55] BAMA N 578. Der Einsatz in Westindien wird in den Bdn. 7 u. 8. behandelt. Es handelt sich hierbei nicht um Tagebuchaufzeichnungen, sondern um auf private und dienstliche Unterlagen gestützte Erinnerungen.

und fortgeschritteneren Proletarier des Landes darstellten. Im Grund genommen seien die Mitglieder beider Parteien und insbesondere die etwa 3.000 sogen. Generale, die Führer der Regierungstruppen bezw. des Revolutions-Heeres, deren Stärken auf je 6-8.000 Mann veranschlagt wurden, das gleiche Gesindel, denen es nur auf den Besitz der Regierungskassen ankomme, um davon zu leben."[56]

Dieses Urteil kann nicht überraschen, wenn auch heutige Historiker zu dem Schluß kommen, daß es den personalistischen autoritären Regierungen des sogenannten Monagas-Clans, repräsentiert durch die Brüder José Tadeo (Präsident 1847-51, 1855-58) und José Gregorio Monagas“ (Präsident 1851-55) “weniger um ein politisches liberales Programm als um Macht und Machterhalt“ ging“.[57] Die Monagas waren konservative *caudillos* aus dem Oriente und von Ex-Präsident José Antonio Páez protegiert worden, verfolgten aber eine eigenständige Politik. Nachdem sie zuerst von den Liberalen unter Guzmáns Vater Antonio Leocadio Guzmán unterstützt worden waren, gipfelten diese Auseinandersetzungen in der “Märzrevolution“ von 1858 in einem gemeinsamen Vorgehen der Liberalen und Konservativen gegen den Clan.

Doch auch der neue konservative Präsident, Julián Castro, versuchte die liberalen Kräfte weiterhin politisch kaltzustellen. Das Ergebnis war ein fünfjähriger Bürgerkrieg, der 1863 nach 100.000 Todesopfern (bei einer Million Einwohner) mit einem liberalen Sieg sein Ende fand. 1864 wurde die föderale Verfassung verabschiedet, nach der Venezuela in 20 Staaten aufgeteilt wurde. In der neuen Regierung Falcón begann der Aufstieg Antonio Guzmán Blancos als Vizepräsident, Außen- und Finanzminister, zeitweiliger Kongreßpräsident und Kommandant des Feldheeres. Nicht zuletzt aufgrund Guzmáns hemmungsloser Bereicherung bei Auslandsanleihen geriet die Regierung Falcón in eine schwere Krise, die im Dezember 1867 zur sogenannten *Revolución azul* des konservativen Generals Rojas führte, von dessen blauen Fahnen sich zukünftig die Parteifarbe der Konservativen ableitete. Im Mai 1868 war Falcón geschlagen.[58]

Eine Übergangsregierung aus beiden Fraktionen hielt nur bis Ende des Jahres. Guzmán gründete seine liberale Vereinigung, zog sich damit aber damit die Gegnerschaft sowohl der Konservativen als auch der liberalen Parteigänger zu.

Die Wahlen vom 1. August 1869 gebaren dann die Unruhen, die den nordd. Geschäftsträger Werner v. Bergen zur Anforderung der Bundesmarine bewegte. Die Gewalttätigkeiten erreichten dann den Siedepunkt, als am 14. August ein

---

[56] Ebd., Bd. 7, Bl. 155.

[57] Hans-Joachim König: Ecuador, Kolumbien, Venezuela, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, Stuttgart 1992, S. 578-618, hier S. 610-11.

[58] Ana Belén Garcia López/Carmen Rico Sánchez: Antonio Guzmán Blanco – el ilustre americano, Madrid 1988, S. 38-42.

Lynchkommando in Guzmáns Haus eindrang und schwere Verwüstungen anrichtete - inmitten eines Diplomatenempfangs.

Guzmán und sein Vater flohen ins Exil nach Curaçao und bereiteten dort die Revolution vor. Im Februar 1870 landeten sie an der venezolanischen Küste. Schon zwei Monate später siegte das 8.000 Mann starke "Konstitutionalistische Heer der Föderation" und nahm am 27. April 1870 die Hauptstadt ein - die sogenannte *Revolución de Abril* hatte gesiegt. Im Juli des Jahres versammelten sich die Vertreter der Einzelstaaten in Valencia und wählten Guzmán zum provisorischen Präsidenten.[59]

Die "Aprilrevolution" war tatsächlich eine Wendemarke in der venezolanischen Geschichte. Auf der administrativ-kulturellen Ebene gehörten dazu die Einführung der Schulpflicht (die aber mehr auf dem Papier stehen sollte), die Gründung eines nationalen Bildungsinstituts, eine Universitätsreform, die Gründung einer Kunst- und einer Sprachakademie sowie die Bildung eines sozialwissenschaftlichen Instituts, die Einrichtung einer Fakultät für Naturgeschichte an der Universität von Caracas usw. Zum erstenmal wurde eine staatliche Verwaltung geschaffen, ein Nationalregister und ein Zensus, der die erste zuverlässige Schätzung der Bevölkerungszahl zuließ (1,75 Mill.). Auf der ökonomischen Ebene gehörten dazu die Einführung des *Bolívar* als Landeswährung, wodurch die freie Zirkulation jeder Art von fremden Münzen und die damit verbundenen Ungerechtigkeiten beseitigt wurden, die Schaffung der *juntas de fomento* (Kommissionen zur Wirtschaftsförderung) sowie erhebliche Zollerleichterungen, die dem Import dienten. Ausländisches Kapital wurde verstärkt in den Eisenbahn- und Straßenbau investiert, wobei auch deutsche Firmen wie die Diskonto, die Norddeutsche Bank und die Große Venezuela Eisenbahngesellschaft beteiligt waren - die Belastungen drückten jedoch aufgrund ihrer langen Laufzeit von 99 Jahren auf spätere Regierungen. Außerdem verhinderte die freizügige Einfuhr von Ausrüstungen für die ausländischen Firmen die Bildung einer eigenen Industrie. Dies ist auch ein Grund für die Zahlungsunfähigkeit Venezuelas 1902, die in der Blokkade von 1903 durch England, Deutschland und Italien endete.[60]

Guzmán gelang die vorläufige Konsolidierung des Landes durch Einbindung der regionalen *caudillos* in sein politisches System, indem er ihnen die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung überließ und nur im Notfall mit der Zentralgewalt intervenierte. So konnten die Militärkosten massiv gesenkt werden; nach English existierte in den mittleren 1870er Jahren keine reguläre Armee mehr.[61]

---

[59] Ebd., S. 46-47.
[60] König, S. 614-15.
[61] English, S. 447.

Druckmittel auf die lokalen *jefes* waren Subventionen zur Wirtschaftsförderung. Es scheint nur vordergründig widersprüchlich, daß Guzmán zwar dem Namen nach eine föderale Politik betrieb, in Wirklichkeit jedoch die Grundlagen zum Zentralstaat legte und dies 1879/80 in einer neuen Verfassung sanktionierte, indem die Anzahl der Staaten von 20 auf neun reduziert wurde.[62]

Wie der Begriff *Guzmanato* verdeutlicht, war das neue politische System und damit die Stabilität Venezuelas stark an die Person des Präsidenten gebunden. Seine Nachfolger Crespo (1892-97) und Andrade (1897-99) sahen sich erneut mit dem *caudillismo* konfrontiert, der 1899 durch die *Revolución Restauradora* von Cipriano Castro eine Renaissance erlebte.

Die Tätigkeit von S.M.S. "Meteor" fiel demnach in eine Zeitenwende, die vielleicht auch die Heftigkeit der Kämpfe erklärt, mit denen Knorr konfrontiert wurde. Sie wirft auch ein Licht auf die diplomatischen Schachzüge Bergens, der eindeutig die Partei Guzmáns bevorzugte und sich dabei des deutschen Kanonenboots bedienen sollte.

Aus dem Quellenvergleich (Nachlaß Knorr, dessen Originalberichte und deren Abdruck bei Tesdorpf) ergibt sich, daß Knorr beim Abfassen seines Nachlasses entweder seine Originalberichte oder Abschriften derselben zur Verfügung standen, da der Wortlaut teilweise identisch ist.[63] Die geschlossenste Darstellung findet sich daher im Nachlaß Knorrs, wobei auch private Meinungen in die Beschreibung der Vorgänge einfließen, die in den amtlichen Berichten fehlen. Da sich im Nachlaß in keinem Fall Abweichungen von den eigenen Berichten fanden, wurde dieser vorzugsweise zur Rekonstruktion der Geschehnisse benutzt.

Der eigentliche deutsche Geschäftsträger in Venezuela, Legationsrat v. Grabow, befand sich in Europa. Die Vertretung hatte Legationssekretär v. Bergen als interimistischer Geschäftsträger übernommen - jener Bergen, der sechs Jahre später als Ministerresident für Zentralamerika federführend in der Eisenstuck-Affäre werden sollte.

Knorr begab sich in Begleitung von Bendemann unmittelbar nach seiner Ankunft auf Einladung des deutschen Diplomaten nach Caracas, das ihm mit seiner großzügigen Bauweise und sauberen Straßen angenehm auffiel. Vom Geschäftsträger empfing er zwei Requisitionen bezüglich einiger Vorfälle in Mara-

---

[62] König, S. 614.

[63] Reise S.M. Dampf-Kanonenboot "Meteor" nach Westindien und Central-Amerika, 1869-1871, in: A. Tesdorpf: Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse, Kiel-Leipzig 1889, S. 107-28. Enthält die Berichte aus Santa Marta/Columbien v. 13.04.1870, Puerto Cabello v. 02.06.1870, Key West v. Oktober 1870 (nicht näher datiert) und aus Havanna v. 15.11.1870 inkl. des Gefechtsberichts. Sie sind bis auf die Auslassung unwesentlicher bürokratischer Vorgänge unverändert abgedruckt.

caibo, die zwischenzeitlich durch das englische Kanonenboot H.M.S. "Cherub" beigelegt worden waren. Bergen hielt die Anwesenheit des Kanonenboots in Maracaibo daher vorerst nicht mehr für notwendig, bat aber um "Flaggezeigen", Erkundung der komplizierten Schiffahrtsverhältnisse an der Barre des Hafens und Auskundschaftung des Forts San Carlos. Das gleiche war für Puerto Cabello vorgesehen. Gleichzeitig sollte überprüft werden, ob sich der Hafen durch Kriegsschiffe blockieren ließ. Worum es sich bei den Vorfällen handelte, erwähnte Knorr nicht, offenbar maß er ihnen keine Bedeutung mehr bei. Weiterhin sollte Knorr auf die venezolanischen Kriegsschiffe achten und ihre Leistungsfähigkeit beurteilen, insbesondere der "Bolivar". Bergen lieferte Knorr eine Liste der (sämtlich zur "blauen" Regierungspartei gehörenden) Schiffe mit kurzen Beschreibungen:

1) "Bolivar", 1.000 t, 350 PS, 11 sm, Bewaffnung 4-70 Pf., 2 - 36 Pf. Armstrong, Kessel in schlechtem Zustand,
2) "Honfleur" (auch "La Guaira" genannt), 300 t, 100 PS, zwei Armstrong-Geschütze,
3) "Maparari", 300 t, 60 PS, Maschine in schlechtem Zustand, zwei alte Kanonen (1-33, 1-18 Pf.), aus Holz, "stark gebaut",
4) "Monágos", 500 t, eiserner Dampfer, "nichts werth",
5) "Pururèche", 350 t, "schlechte Kessel",
6) einige Schoner mit kleinen Kanonen sowie Ruderboote mit ca. 40 Ruderern und einigen kleinen Geschützen.[64]

Diesen Aufwand betrieb Bergen nicht aus purer Freude am Detail, wie auch die Erkundung der Fortanlagen einem konkreten Zweck diente:

"Eine derartige Recognescirung ist unter allen Umständen wichtig, da erst auf Grund derselben die Mission im Stande sein wird, eintretenden Falls von den zu erwartenden Kriegsschiffen einen wirksamen Gebrauch zu machen."[65]

Kurzum, Bergen sah die Möglichkeit, zusammen mit "Meteor", dem in der Karibik kreuzenden Schulschiff "Niobe" und der noch zu erwartenden "Arcona" notfalls eine größere Demonstration vor der venezolanischen Küste durchzuführen.

Knorr schätzte Bergen als energisch und umsichtig ein, mit den örtlichen Verhältnissen gut vertraut; ein ehemaliger preußischer Infanterieoffizier, der erst seit kurzem im diplomatischen Dienst tätig war und bei offiziellen Anlässen immer noch seine Regimentsuniform trug.[66] Während seines dreitätigen Aufenthalts in

---

[64] Bergen an "Meteor" v. 31.12.1869; BAMA RM 1/v. 2389. Die Liste der Schiffe wurde hier aufgenommen, da selbst in einem Standardwerk zur lateinamerikanischen Militärgeschichte der erste "ernsthafte" Versuch zu einem Aufbau einer venezolanischen Marine von 1883 datiert; English, S. 453.

[65] Bergen an Bismarck v. 02.01.1870, BAMA RM 1/v. 2388.

[66] Ebd. Zu Werner v. Bergen: geb. 1839, 1855-57 Studium Rechtswissenschaften. Eintritt in die preußische Armee, 1868 dienstunfähig wg. Beinleiden aus dem Feldzug v. 1866,

Caracas wurde der Kapitänleutnant mit der deutschen Kolonie bekannt gemacht, die durch "reiche Gastfreundschaft ihrer patriotischen Freude" über die Anwesenheit des "Meteor" Ausdruck gab. Von den Landesbewohnern, v.a. dem männlichen Teil, gewann Knorr anfänglich keinen guten Eindruck:

"Wenn sich der 18jährige Jüngling Lackstiefel und einen schwarzen Anzug leisten kann, ist er fertig, sein ständiger Aufenthalt ist das Café, wo bei Wasser oder Kaffee und Cigaretten seine geistige Fortbildung durch Unterhaltung über Politik erfolgt. Daher überall Halbbildung. Jeder will regieren und baldmöglichst auch die Staatskuh melken ... Die Frauen und Mädchen dagegen erfüllen mit Sorgfalt ihre häuslichen Pflichten; die, weil meistens ein Schwarzer die einfachen Mahlzeiten bereitet, freilich nur in der Kinderpflege, Hausarbeit und Anfertigung der eigenen Kleidung und zwar bis zu den elegantesten Toiletten besteht."[67]

Nach einer Reparatur in Curaçao lief "Meteor" am 23. Januar 1870 mit Hilfe eines Lotsen in Maracaibo ein, wo Knorr eine unerträgliche Hitze vorfand, die sogar die Sicht beeinträchtigte. Da die Revolution die Hafenstadt jedoch noch nicht erreicht hatte und die deutschen Kaufleute momentan keine Gefahr sahen, ging Knorr nach Puerto Cabello - dem eigentlichen Ziel der Reise. Im Hafen lagen die "Bolivar" und zwei Segelschoner. Knorr faßte sein Urteil über die Seestreitkräfte Venezuelas kurz und knapp zusammen:

"Es ist vielleicht angebracht, gleich hier das Wenige, was sich über die venezuelanischen Seestreitkräfte sagen lässt, anzuführen ... Die Dampfer waren ganz vernachlässigt, wie sich das bei den gänzlich unwissenden Besatzungen - das gleiche zusammengewürfelte Gesindel, wie die Landtruppen - von selbst versteht. Bis auf ´Bolivar´, der, von 1.000 Tons Deplacement, als südstaatlicher Blokadebrecher gebaut und mit Armstronggeschützen armiert war, waren die übrigen ehemalige kleine Passagierdampfer und trugen in willkürlicher Zusammen- und Aufstellung alle möglichen Arten und Kaliber mehr oder weniger verrostete Geschütze. Rumpf und Maschinen schlecht gehalten - eigene Werkstätten und Depots fehlten - liefen sie nur geringe Fahrt. Die Segelfahrzeuge, die gleichen Vor- und Achter-Schooner, wie sie in West-Indien vorzugsweise zu Hause sind, waren mit einigen alten Karronaden bewaffnet. Einen militairischen Wert hatte also diese Marine nicht."[68]

Knorrs Haltung ist typisch für nordamerikanisch-europäische Beobachter, geht aber an der Funktion der Marine vorbei: Diese "Seelenverkäufer" sollten nicht gegen Nachbarstaaten oder Marinen der Großmächte zum Einsatz kommen. Sie waren Instrumente der Bürgerkriege und sollten es noch Jahrzehnte später sein:

---

dann AA, Konsularvertreter in Caracas, wg. der Heirat mit einer Venezolanerin Strafversetzung 1871-74 als Konsul nach Siam, 1874-76 Generalkonsul Saigon, ab 1876-83 Ministerresident für Zentralamerika, 1883-92 u. 1895-97 Kais. Geschäftsträger für Zentralamerika; BArch. R 901- 50914.

[67] Knorr, Bd. 7, Bl. 156.

[68] Knorr, Bd. 7, Bl. 166. Die konföderierten Blockadebrecher waren schmale, niedrige und schnelle Schiffe, zumeist Seitenraddampfer, bei denen der Laderaum zugunsten hoher Maschinenkapazitäten knapp bemessen war

Vorzugsweise diente sie dazu, der jeweiligen Regierung die Putschisten der Gegenseite, die meistens von Curaçao aus operierten, vom Leibe zu halten. Als die Konservativen im April 1870 die Regierung aufgaben und in die Opposition gingen, nahmen sie die Flotte mit und blockierten alle Küstenplätze, wodurch die neue liberale Regierung von ihrer wichtigsten Einnahmequelle, den Zöllen, abgeschnitten wurde. Diese Hilflosigkeit führte später zu den Bemühungen Bergens, die "Meteor" gegen die "Piratenflotte" einzusetzen, wie sie seitens der Diplomaten tituliert wurde. Tatsächlich führte dies auch in der Endphase des Bürgerkriegs im Juni/Juli zur offenen Einmischung.

Am 26. Februar 1870 erschien Bergen selbst in Guayra und überbrachte Knorr eine Reklamation an die Regierung mit “gewissen Forderungen“. Worum es dabei ging, war Knorr unbekannt, klar war jedenfalls, daß sie finanzieller Art waren. Um die Anerkennung der Forderung zu beschleunigen, sollte sich der Kommandant "zur Vornahme von Repressalien", d.h. zur Beschlagnahme von Staatseigentum bereit halten. Dazu sollte allerdings noch die Ankunft der "Niobe" oder der "Arcona" abgewartet werden.

Als die "Niobe" am 1. März 1870 unter KK v. Grapow im Hafen eintraf, begab sich ihr Kommandant sich sofort nach Caracas, um mit Bergen zu verhandeln, während Knorr zusammen mit Konsul Wilhelm und dem 1. Offizier der "Niobe" Maßnahmen für den Schutz deutschen Eigentums in der Stadt traf - die Liberalen standen bereits vor den Toren. Am 5. März erreichte Knorr ein Ersuchen von Konsul Gruner aus dem eingekesselten Cabello, dem die Revolutionstruppen die Wasserzufuhr abgeschnitten hatten. Diesem Ersuchen wollte Knorr umgehend nachkommen, aber der zurückkehrende Grapow befahl die weitere Verwendung des "Meteor" in Guayra. Knorr nahm Kontakt zu Bergen auf, der nun mitteilen konnte, daß die Regierung die deutschen Forderungen angenommen hatte und am 11. März der Flaggensalut im Hafen stattfinden sollte. Die Anwesenheit des Bootes dafür war "im Interesse des allerhöchsten Dienstes" wünschenswert.[69]

Der Salut bestand in 21 Schuß des Fort Trincheras und dem Hissen der Norddeutschen Bundesflagge, der durch "Niobe" erwidert wurde. Grapow beabsichtigte, nach Havanna zu segeln, doch Bergen hielt die Anwesenheit des Schiffs in Guayra für notwendig, denn plötzlich weigerte sich der mit der Regierungsgewalt beauftragte Vizepräsident Villegas, die mit der Reklamation verbundenen Entschädigungen zu zahlen.

Dies hatte eine Kettenreaktion zur Folge: Der Außenminister Jimenez trat zurück - und Villegas am nächsten Tag ebenfalls, woraufhin Grapow lakonisch feststellte, daß es nun keine Zentralbehörde mehr in Caracas gäbe. Der Korvettenkapitän hatte offenbar kein Interesse, weiteren Verhandlungen mit einer neuen

[69] Ebd., Bl. 169f.

Regierung beizuwohnen. Er konnte argumentieren, daß er "nicht im Stande sei" mit dem "Uebungsschiffe" weiter vor Venezuelas Küste zu verweilen, setzte Segel nach Havanna und sandte "Meteor" mit Depeschen nach Haiti, da die "Arcona" ausblieb. Mit der Arbeit Bergens war Grapow äußerst zufrieden:

"Ich kann hierbei nicht verfehlen, dem Königlichen Ober-Kommando zu berichten, daß das energische Auftreten des *int.* Geschäftsträgers *Werner von Bergen* hier demselben die höchste Achtung verschafft, und die Festigkeit, mit welcher derselbe unter den hier obwaltenden schwierigen Verhältnissen auf Erfüllung der in seinen Instruktionen liegenden Forderungen besteht, eine dem Allerhöchsten Interesse entsprechende ist."[70]

Mit der Entsendung der “Meteor“ hatte Grapow dem Minister allerdings einen Bärendienst erwiesen, denn die Reise des Kanonenboots war ein einziges Desaster. Das Boot war vom 17. März bis zum 5. Mai 1870 abwesend, während die Liberalen die Regierungsgewalt übernahmen. “Meteor“ lief zuerst vor Haiti auf ein Riff und kam erst nach 24 Stunden wieder frei. Auf der Rückfahrt gingen ihr einige Seemeilen vor Curaçao die Kohlen aus. Da wegen der extremen Windverhältnisse ein Ansegeln der Insel scheiterte, sah sich Knorr gezwungen, den weitab gelegenen kolumbianischen Hafen St. Marta anzulaufen, wo er einem englischen Postdampfer hundert Tonnen Kohle abkaufen konnte. Anschließend war Knorr zur Reparatur des beschädigten Bodens gezwungen, wieder Curaçao anzulaufen. Überhaupt war der Zweck der Reise fraglich, da zwar in Port-au-Prince die erwartete Post lag, nicht aber das erwartete Geschütz der “Meteor“. Die “Arcona“ wurde weder in Haiti noch Kolumbien angetroffen.

Tatsächlich hatten sich die Schiffe nur knapp verpaßt. Auf der Überfahrt nach Venezuela brach an Bord der Korvette das Gelbfieber aus; vermutlich durch schlechtes Trinkwasser aus Haiti. Daher lief sie nur kurzfristig La Guayra an. Aufgrund der zunehmenden Todesfälle an Bord mußte sie entgegen der Segelorder den Einsatz abbrechen und nach New York gehen;[71] die Epidemie kostete fünfzig Menschenleben und war die schwerste ihrer Art in der Marine bis 1914.

---

[70] Kommando S.M.S. "Niobe" an Obkdo., La Guayra v. 16.03.1870; BAMA RM 1/v. 2388.

[71] A. Tesdorpf: Ernstes und Heiteres aus dem bewegten Leben eines älteren Seeoffiziers, Neu Strelitz 1906, S. 128-31. Tesdorpf war seinerzeit Seekadett an Bord der "Arcona".

4.2.2. Kapitänleutnant Knorr und die Frey-Reklamation in Puerto Cabello

Als das Boot Anfang Mai wieder La Guayra anlief, war die Stadt bereits in den Händen der Liberalen. Guzmán hatte allen Kauffahrern, auch den norddeutschen, sowie dem holländischen Postdampfer "Honfleur" das Auslaufen untersagt, um keinem der konservativen Führer die Flucht ins Ausland zu ermöglichen.

Knorr beabsichtigte auf Wunsch deutscher Residenten in Guayra, nach Pt. Cabello zu gehen, da dort eine Plünderung der Stadt nach deren Einnahme befürchtet wurde. Bergen hatte allerdings eine Sondermission für "Meteor" vorgesehen, der er absolute Priorität gab: Da der Postdampfer nicht auslaufen konnte, sollten wichtige Depeschen sowie der amerikanische Ministerresident Partridge und der italienische Geschäftsträger Graf de Galli nach St. Thomas transportiert werden.

Knorr hielt den Schutz deutscher (Schiffahrts)Interessen in Pt. Cabello für wichtiger und versuchte Bergen umzustimmen. Er schlug ihm sogar vor, die "Honfleur" und alle Handelsschiffe unter dem Schutz der "Meteor" in See zu bringen. Bergen legte jedoch auf den Transport größeren Wert. Dieses Manöver hatte unzweifelhaft den Hintergrund, daß Bergen in keinem Fall die neue Regierung provozieren wollte, die er rückhaltlos unterstützte.[72] Die venezolanische Postbehörde benutzte sogar das Auslaufen "Meteors", um die erste Regierungspost außer Landes zu befördern.

So verließ das Kanonenboot am 9. Mai 1870 mit der amerikanischen Flagge im Großtopp Guayra und traf am 13. Mai in Port Amelie/St. Thomas ein, wo Partridge bald nach der Ausschiffung mit dem amerikanischen Konsul an Bord erschien, und Knorr schriftlich im Namen des diplomatischen Korps in Caracas "und in seinem eigenen Namen" dankte - die materielle Anerkennung bestand an Stelle eines "passenderen Erinnerungszeichens" in einer Kiste "einer sehr wertvollen Havana-Cigarre". Zu seiner "grossen Befriedigung" fand Knorr im Hafen auch seinen seit Monaten unauffindbaren 24-Pfünder vor. Nun endlich vollständig ausgerüstet, trat Knorr die Rückreise nach Venezuela an - kein Gedanke daran, daß er das Geschütz wenige Monate später dringend gebrauchen würde, allerdings nicht gegen Venezolaner, sondern gegen Franzosen.

Am 20. Mai 1870 traf "Meteor" in Guayra ein. Dort warteten schon zwei Requisitionen auf Knorr: für Pt. Cabello und Maracaibo. Der Schutz der Deutschen

---

[72] Knorr spricht später von einer "unbestreitbaren Begünstigung der Partei Guzman Blanco´s" durch die Vertretung des Norddeutschen Bundes; Bd. 7, Bl. 197.

sollte dabei "in einer die Regierung Guzman Blanco´s begünstigenden Weise" ausgeübt werden.[73]

Als sich "Meteor" am Vormittag des 22. Mai unter flauem Wind segelnd der nordöstlich von Pt. Cabello liegenden Insel Alcatras bis auf sechs Seemeilen genähert hatte, war schon das Geschützfeuer des Forts Libertador in Richtung Stadt zu hören, so daß Knorr vorsichtshalber Dampf aufmachen ließ, doch bald hörte der Lärm auf. Beim Passieren der Insel wurden die Kriegsdampfer "Bolivar" und "Federación" sowie zwei Schoner gesichtet, "alle voll mit Menschen".

Knorr schickte den Offizier Bendemann an Land, während ein Abgesandter des Forts an Bord erschien und mitteilte, daß die "Insurrectionspartei" die Stadt besetzt habe und einen Angriff auf das Fort plane - der Kommandant bat daher Knorr, außerhalb der möglichen Schußlinien zu ankern. Bendemann kehrte eine Stunde später in Begleitung Konsul Gruners zurück und meldete, daß die Stadt vor zwei Tagen eingenommen worden war und sich General Guzmán in der Stadt aufhielt. Knorr beschloß, dem Chef der Liberalen seine Aufwartung zu machen:

"Ich fand einen intelligent und gut aussehenden Mann von stattlichem Wuchs. Er teilte mir mit, dass er Hoffnung habe, auf friedlichem Wege die Uebergabe des Forts zu erreichen und zu diesem Zweck mit dem auf der blauen Partei regierenden General Herrera Unterhandlungen angeknüpft habe. In Folge dessen habe er den am V.M. begonnenen Angriff eingestellt und erwarte die Antwort auf seine schriftlich gemachten Vorschläge. Ich gab ihm meine Befriedigung darüber zu erkennen und darüber, dass, wie mir der Consul mitgeteilt, bei der Einnahme der Stadt seitens seiner Truppen keine Gewalttätigkeiten und Plünderungen vorgekommen wären."[74]

Am nächsten Tag kam es zu neuen Kämpfen zwischen dem Fort und den "sogen. Soldaten Guzman Blanco´s", die "wohlversteckt und nur das Gewehr um die Strassen- und Häuserecken herum haltend in´s Blaue feuerten" und dabei angeblich nicht den Gegner, sondern nur die Häuser der Ausländer gefährdeten. Knorr entschloß sich, diesem vermeintlichen Treiben ein Ende zu setzen und hielt sich durch die Requisition Bergens auch dafür ermächtigt, zwischen den Parteien zu vermitteln. Er fuhr unter der Parlamentärflagge zum Fort, wo er über eine herabgelassene Leiter über die Mauern stieg.

Knorr bot dem Fortkommandanten Hernández Verhandlungen zwischen seinem Vorgesetzten, General Herrera, der sich auf "Bolivar" befand, und General Guzmán an. Es gelang dem Kommandanten, Hernández zum Hissen der Parlamentärflagge zu bewegen. An Land zurückgekehrt, erwartete ihn bereits der Konsul sowie mehrere Führer der Liberalen, die ebenfalls das Feuer hatten einstellen lassen.

---

[73] Ebd., Bl. 181. Hervorhebung durch d. Verf.
[74] Ebd., Bl. 183.

Knorr fuhr nun mit dem Konsul zum "Bolivar", doch dort wurden sie nicht an Bord gelassen, der Empfang fand auf der Insel Alcatras statt. Angeblich war General Herrera abwesend und der Zeitpunkt seiner Rückkehr ungewiß. Die Absicht des Kommandanten, beim "Bolivar" auf den Chef der "Blauen" zu warten, stieß auf derartiges "Widerstreben", daß er davon Abstand nahm. Ihm wurde klar, daß die Konservativen den Kampf noch nicht für verloren hielten und es auf einen Entscheidungskampf anlegten. Knorr mußte ihnen beipflichten, daß das Fort ohne Hilfe von außen praktisch uneinnehmbar war und damit die neue Oppositionspartei die Schlüsselstellung über den wichtigen Exporthafen in der Hand behielt. Außerdem erklärten ihm die "blauen" Generale, daß sie den Kampf erst dann endgültig aufgeben würden, bis die Chefs der früheren Regierung ihnen dazu offiziell Mitteilung machen würden. Diese Erklärung sollte nun Bergen abgeben - bis dahin konnte Knorr die Parteien zu einem Waffenstillstand bewegen.

Schon am nächsten Tag geriet Knorr in eine Zwickmühle. Der französische Aviso "Talisman" überbrachte eine neue Requisition Bergens. Nach "zuverlässigen Nachrichten" hätten die Besatzungen der "Federación" und des "Bolívar" in Barcelona und Pt. Cabello geplündert und dabei Bundesangehörige geschädigt. Sollte dies zutreffen, seien die Fahrzeuge als "Pirat-Schiffe" anzusehen, zu nehmen und nach Curaçao zu bringen, wo die Schiffe und das Material dem Konsul, sowie die Besatzungen dem Gouverneur zu übergeben seien. Als Anlage übersandte Bergen ein Originalschreiben Guzmáns für die neue Regierung, in dem alle Fahrzeuge der Konservativen als "Piraten" tituliert wurden. Sollten sich die Räubereien als Tatsache herausstellen, habe Knorr das Recht und die Pflicht, sich ihrer zu bemächtigen.[75]

Die Requisition des Kaufmanns Frey aus Pt. Cabello gegen die Konservativen sollte sich für Knorr unverschuldeter Weise als äußerst peinliche Episode seines Westindien-Aufenthalts entwickeln.

Bei der Ankunft am 22. Mai wurde an Knorr ein eigenartiges Ersuchen gestellt. Frey bat durch Gruner darum, dem General Herrera eine "Quittung" abzunehmen, die dieser über die "Fortnahme von Waren" ausgestellt hatte. Der Kommandant hatte wegen der "unklaren Darstellung" von seiten Gruners dem Ersuchen keinen weiteren Wert beigemessen, da keine Klagen über Belästigungen bei der Einnahme der Stadt vorlagen. Er schob die Angelegenheit der herrschenden Aufregung unter den Fremden zu. Nun mußte aber Frey resp. der Konsul ein Ersuchen an Bergen gestellt haben.

Knorr suchte das Konsulat auf und ließ von Frey ein Protokoll aufnehmen. Danach hatten ihm Soldaten der konservativen Generale Herrera und Olivo gegen seinen Willen Brenn- und etwas Bauholz weggenommen und ihm dafür einen

[75] Ebd., Bl. 185.

Wechsel auf das Zollhaus in Maracaibo ausgehändigt, den er jedoch nicht als "volle und sichere Wertengeltung" ansah.

Knorr sah hierin eine requisitorische und keine räuberische Handlung und hielt es daher "für richtig und im allgemeinen deutschen Interesse liegend", lediglich eine Geldentschädigung zu fordern und auf die Requisition der Mission zu verzichten, so daß er sich mit einer Forderung von 500 Pesos begnügte. Mit Gruner an Bord dampfte er nach Alcatras, um das Schreiben zu übergeben. Während der Fahrt wurde "klar Schiff" gemacht, und "Meteor" legte sich mit geöffneten Geschützpforten in eine günstige Schußposition; allerdings war Knorr diese Situation recht unangenehm:

"Ich muss sagen, daß mich bei dieser kriegerischen Maßnahme ein Gefühl von Scham beschlich, als ich die mit Menschen, darunter viele Frauen und Kinder, überfüllten Schiffe und den gleich belebten Strand der nahen Insel übersah, das mich im Inneren zu dem Entschluss bewegte, keinesfalls zuerst zu feuern."[76]

Nachdem General Herrera sich geweigert hatte, persönlich zu erscheinen, akzeptierte Knorr keine schriftliche Entschuldigung, sondern bestand auf Anwesenheit des konservativen Führers. Dieser erschien nach einem Aufschub:

"Noch vor Ablauf der Zeit kam General Herrera, ein trotz seiner zerfetzten blutigen Kleidung, würdig aussehender Mann, mit verbundenem Arm und Kopf in Begleitung des Dolmetschers an Bord und überreichte mir ein Deutsch geschriebenes vom Consul Gruner ausgestelltes Attest, welches die volle Zufriedenheit des Frey mit der ihm von General Herrera gewordenen Bezahlung durch Wechsel auf das Zollhaus in Maracaibo für die fortgenommenen Waren aussprach. Dieses Attest war die mehrfach erwähnte Quittung.

Noch heute überkommt mich ein Gefühl des Aergers und der Verlegenheit, wenn ich an jenen Augenblick zurückdenke. Der Konsul war die ganze Zeit unter Deck unsichtbar und ich liess ihn auch unten, um ihm die Scham zu ersparen, seine Widersprüche dem persönlich sympathischen und in seiner zeitigen Aermlichkeit doch vornehm sich gebenden venezuelanischen Herrn gegenüber zu vertreten. Aber diese Erfahrung machte doch für alle Zeit den Requisitionen der Konsuln gegenüber vorsichtig."[77]

Knorr unterstellte dem Konsul kein böswilliges Handeln, sondern führte den Eklat auf dessen Gutmütigkeit und Beschränkheit zurück. Profiteur war besagter Frey, der "jedenfalls ein sehr gutes Geschäft machte". Der Kommandant erklärte Herrera, was der Kaufmann ihm gegenüber zu Protokoll gegeben hatt und daß er auf der Barzahlung der Summe bestehen müsse; sie wurde gewährt und nach kurzer Zeit "ein mächtiger Beutel mit Silber- und Kupfergeld" an Bord des "Meteor" gebracht.

In der Barcelona-Angelegenheit hielt sich Knorr zurück. Der beschuldigte General Olivo war nicht am Ort, und somit konnten die Klagen auch nicht nachgeprüft werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wollte er sich der Beschlagnahme der "Fe-

---

[76] Ebd., Bl. 186.

[77] Ebd., Bl. 187. Unterstreichung durch d. Verf.

deración" enthalten; auch um die “blaue“ Partei nicht durch Entziehung des Dampfers zu benachteiligen. Der Kapitänleutnant hatte offensichtlich wenig Sinn für die ständige Parteinahme Bergens, als dessen Handlanger er sich mehr und mehr sah. Knorr benutzte dieses Entgegenkommen, um Herrera zu Verhandlungen mit Guzmán zu bewegen, was auch gelang. Der konservative General fuhr umgehend mit Knorr auf die Reede Puerto Cabellos zurück, wo der liberale Chef und zukünftige Präsident der Republik bald eintraf:

"Ersterer (Guzmán, d. Verf.) kam auch alsbald mit großem Gefolge; Guzman selbst aufgeputzt wie ein Theaterheld: in graublauem wollenem Garibaldi-Anzug mit roten Verzierungen, glänzenden hohen Lackstiefeln, einem Säbel in vergoldeter Scheide an goldenem Gurt, mit mächtigen goldenen bzw. vergoldeten Umschnallsporen und grauem Schlapphut mit lang herabhängender Feder. In meiner kleinen Cajüte, wo ich eine Flasche Sect und eine Kiste Havana-Cigarren hatte auf den Tisch stellen lassen, verhandelten die beiden Führer über eine Stunde lang; doch leider, wie vorauszusehen und ich nach Beendigung der Verhandlung bemerken konnte, ohne Erfolg."[78]

Am nächsten Tag, dem 26. Mai 1870, ging Guzmán nach Caracas zurück, während Herrera mit seinen Schiffen Coro ansegelte. Der anwesende "Talisman" war bereit, die Post für "Meteor" an Bergen zu transportieren, aber der Geschäftsträger traf am 27. selbst im Hafen ein.[79]

Knorr setzte ihn über die Vorkommnisse in Kenntnis und übergab ihm den "ominösen Beutel mit Silber- und Kupfergeld".

Bergen verhandelte nun mit beiden Seiten mit dem Resultat, daß "Meteor" die "Blauen" aufsuchen sollte, um sie zum Niederlegen der Waffen zu bewegen, woraufhin Knorr mit dem Geschäftsträger an Bord die Küste nach Westen entlang lief und auf der Reede von La Vela de Coro auf die konservative Flottille traf. Das Kanonenboot hißte die weiße und die norddeutsche Flagge im Großtopp und legte sich zwischen die Fahrzeuge.

Die Besprechungen mit den "blauen" Generalen an Land endeten damit, daß sie sich immerhin bereit erklärten, schriftlichen Kontakt zu ihren (Partei)Freunden in Caracas aufzunehmen, verblieben aber bei ihrer Haltung, sich nicht zu ergeben. Bemerkenswert ist nun, daß sich Bergen gegenüber General Hernández für das Verhalten Gruners entschuldigte und ihm die 500 $ zur Verfügung stellte; dieser lehnte höflich mit der Bemerkung ab, daß er das Geld bereits von der Zollstelle in Maracaibo zurückerhalten habe.

---

[78] Ebd., Bl. 188.

[79] An dieser Stelle bemerkt Knorr, daß Fregattenkapitän Courbet der “Talisman“ offenbar den Befehl hatte, strenge Neutralität gegenüber beiden Bürgerkriegsparteien zu bewahren und sich möglichst von jedem Einschreiten fern zu halten. Dies schien seiner Meinung nach auch die Politik aller übrigen Mächte zu sein, da weder britische, amerikanische noch holländische Kriegsschiffe anwesend waren; ebd.

"Meteor" kehrte umgehend nach Guayra zurück, wo Bergen noch Verhandlungen mit dem Kommandanten des Forts, den liberalen Führern und den Konsul und Kaufleuten der Stadt führte. Es gelang ihm, eine Einhaltung des Waffenstillstands bis zum 12. Juni 1870 zu erzielen, bevor er am 2. Juni mit einem französischen Postdampfer nach Guayra reiste. Knorr blieb es überlassen, den Geldbeutel loszuwerden:

"Dem Kaufmann Frey übergab ich schliesslich die - ich schäme mich deren noch heute - erpreßten 500 $ gegen Quittung."[80]

Bergen forderte weiter die Anwesenheit des Boots in Pt. Cabello, was Knorr wenig gefiel - die Regenzeit hatte voll eingesetzt, was angesichts der ohnehin ungesunden Verhältnisse im Hafen den Aufenthalt an Bord nicht erleichterte; der Kommandant dachte an Luftveränderung, Schießübungen und Proviantaufnahme. Dringende Hilferufe kamen auch aus Maracaibo, so daß er die Anwesenheit der "Arcona" dringend erwünschte, doch traf sein Hilfeersuchen erst in Berlin ein, als der Krieg gegen Frankreich bereits ausgebrochen war.[81]

Die beiden Parteien hielten sich in der Tat an die von Bergen ausgehandelten Abmachungen - bis zum Ablauf des 12. Juni 1870. Doch die dann auftretenden gegenseitigen Beschießungen gefährdeten weder die Häuser der Fremden noch die auf Anordnung der liberalen Truppen auf Reede ankernden Kauffahrer; Knorr hatte den konservativen Fortkommandanten informiert, daß er auch nach Beendigung des Waffenstillstands vom diplomatischen Korps in Caracas beauftragt sei, die Fremden zu schützen.

4.2.3. Die Küstenblockade durch die konservative Flottille. Irrtümliche Beschießung "Meteors" durch die Liberalen

Bis zum 18. Juni 1870 blieb die Lage ruhig, bis der Kriegsdampfer "Maparari" auf der Reede erschien und Kontakt zum Fort aufnahm. Knorr wurde vom dortigen Kommandanten unterrichtet, daß sein Bruder und bisheriger Gouverneur der Provinz Zulia, General José Hernández, zum Oberkommandierenden der konservativen Streitkräfte ernannt, im Fort eingetroffen und die Blockade über den größten Teil der Küste verhängt sei.

---

[80] Ebd., Bl. 189.
[81] Ebd., Bl. 190.

Knorr begab sich mit Gruner zum Fort, wo ihm das Blockadedekret übergeben wurde. Unklar war nun, welche Frist die neutralen Schiffe zur Abwicklung ihrer Geschäfte zur Verfügung stand, aber in einem persönlichen Gespräch gestand der Oberkommandierende den Schiffern eine Frist von 12 Tagen zu - trotz Knorrs Bedenken.

Da die "Maparari" abends wieder in See ging, wurde die Blockade nicht bewacht, so daß sich für Knorr die Fragen stellten, ob

1. die Blockade überhaupt anzuerkennen sei,
2. wenn, ob die zugestandene Frist von 12 Tagen nicht zu kurz bemessen war, da Leichter völlig fehlten und das Be- und Entladen der Schiffe dadurch erheblich erschwert wurde.

Er beschloß, die Beantwortung Bergen bzw. dem diplomatischen Korps in Caracas zu überlassen und vorerst zur Aufnahme von Proviant und dringenden Wartungsarbeiten nach Curaçao zu segeln. Er verließ Pt. Cabello am 20. Juni 1870 und traf noch abends in Guayra ein:

"Weil ich mir denken konnte, daß die Blockade Seitens des g. *Hernandez* auch bereits hier angesagt, gebrauchte ich, da es beim Einlaufen bereits dunkel, die Vorsicht, außer den vorschriftsmässigen Lichtern (:Fockmastlaternen und farbigen Seitenlichtern:) noch eine Positionslaterne an der Gaffel zu hissen, um das Kanonenboot als ein nicht feindliches Schiff kenntlich zu machen. Nichtsdestoweniger wurde in dem Augenblick als ich zu Anker gehen wollte ein scharfer Schuß auf das Kanonenboot abgefeuert, der sehr merkwürdigerweise traf und durch die St.B. Bordwand vor dem Fallreep sowie durch eine Cajütsschott durchging und in dem an B.B. befindlichen Kleiderschrank stecken blieb. In der Cajüte wurde ausserdem noch noch ein Stuhl zertrümmert, ebenso das Buffet durchschlagen."[82]

Glück im Unglück war, daß das Geschoß nicht explodierte. Knorr ankerte sofort, da ihm klar war, daß eine Verwechslung mit dem "Maparari" vorlag. Eine Erwiderung des Feuers kam aus politischen und taktischen Gründen nicht in Frage. Ein Schußwechsel mit den Liberalen hätte das Kalkül Bergens durchkreuzt, der die neue Regierung unterstützte, und außerdem war der Schuß von einem Geschütz am Strand abgegeben worden (von dem Knorr wußte), das jetzt aber in der Nacht unsichtbar war. Im Gegenzug gab das Kanonenboot gegen den Seehorizont eine gute Zielscheibe ab. Zwar hätte er statt des unsichtbaren Geschützes das Fort beschießen können, doch er war sich bewußt, daß er damit aus "eigener Initiative" der neuen Regierung "den Krieg" erklärt hätte.[83]

Schon am nächsten Morgen, dem 21. Juni, kamen zwei Adjudanten des Fortkommandanten an Bord und baten um Entschuldigung - man hatte die "Meteor" in der Tat für die "Maparari" gehalten, die kurz vor der Abenddämmerung des 19.

---

[82] "Meteor" an Obkdo., La Guaira v. 27.06.1870; BAMA RM 1/v. 2388.
[83] Ebd.

noch auf der Reede gelegen und dann ostwärts gedampft war (also in die Richtung, aus der das Kanonenboot kam).

Knorr empfing die Abgesandten nicht selbst, sondern Leutnant Kuhn. Um 08.00h brachte der Konsul ein Entschuldigungsschreiben des Fortkommandanten, das an Knorr gerichtet war und in dem "unter vielen Entschuldigungen der Schuß aufgrund der Kriegsverhältnisse gerechtfertigt wurde.

Damit gab sich Knorr jedoch nicht zufrieden. In Caracas erklärte er Bergen gegenüber, daß doch kein feindliches Schiff mit vier Lichtern unter gegnerische Geschütze laufen würde - zumindest hätte bei der Wache ein Zweifel erregt werden müssen. Weiterhin hätte dann erst ein blinder Schuß abgegeben werden müssen. Knorr forderte daher

1. Vollständige Genugtuung durch Salut oder eine ihm zugestellte unumwundene schriftliche Entschuldigung,
2. Bestrafung des verantwortlichen Offiziers,
3. Schadensersatz.

Bergen gelang es, die Forderungen abzumildern und einen Kompromiß zu erzielen: Ein Flaggensalut wurde von der Regierung umgehend zugesagt, wofür er die Bestrafung der Verantwortlichen in ihr Ermessen stellte und auf eine Entschädigung verzichtete. Wegen der entstehenden Unkosten bei der Reparatur des Schiffes wollte Bergen dem Bundeskanzler "berichten". Die Flagge wurde am 1. Juli vom Fort in Guayra mit 21 Schuß salutiert. Es ist ganz offensichtlich, daß Bergen der Zwischenfall unangenehm war und er keine Reibungen mit seinen Protegés wünschte. Der Schadensersatz ging, wie Knorr im Nachhinein schrieb, durch den Deutsch-Französischen Krieg verloren.[84]

Wie massiv das diplomatische Korps die liberale Regierung unterstützte, geht auch aus dem Verhalten anläßlich der Küstenblockade durch die konservativen Schiffe hervor.

Am 25. Juni erhielt Knorr die Antwort Bergens auf seine Anfrage wegen der Rechtmäßigkeit der Blockade - sie wurde nicht anerkannt. Daher sollte "Meteor" bis zum Eintreffen eines französischen Kriegsschiffs auf der Reede von Guayra den Schutz des Handels übernehmen und bei einer etwaigen Störung durch konservative Kriegsfahrzeuge dies als Kriegsakt betrachten und dementsprechend handeln.

Am folgenden Tag traf Knorr die “Maparari“ auf Reede an; kurz zuvor hatte der Venezolaner zweimal auf einen französischen Postdampfer geschossen. "Meteor" ging längseits und übergab dem Kapitän ein diesbezügliches Schreiben,

---

[84] Knorr, Bd. 7, Bl. 194.

woraufhin der Dampfer abdrehte. Am 29. übergab das Kanonenboot seinen Wachposten dem "Talisman".

Am 1. Juli 1870 segelte Knorr nach Pt. Cabello, wo "Federación", "Marapari" und zwei Schoner lagen. Knorr wurde vom Dolmetscher des Forts in Begleitung eines Deutschen aus Coro zu einer Konferenz auf der Festung eingeladen, um den Vorgang mit dem "Marapari" zu erörtern. Der Kommandant des "Meteor" lehnte dies unter Hinweis auf die Zuständigkeit Bergens ab.

Die Boten hatten auch ein Schreiben von Hernández, unterschrieben mit "El Jefe del Ejército Nacional" überbracht, das Knorr nicht in deren Gegenwart öffnete. Der General betrachtete das Vorgehen des "Meteor" gegenüber dem "Marapari" als Neutralitätsbruch, was im Wiederholungsfall mit Repressalien gegenüber den in seinem Befehlsbereich wohnenden Deutschen beantwortet werden würde. Gleichzeitig werde er eine Kommission nach Caracas senden, um sich über die Haltung des diplomatischen Korps Aufklärung zu verschaffen.[85]

Knorr ging nun nach Curaçao, um die dringenden Arbeiten am Schiff ausführen zu lassen, wobei es zu einem jener "komischen Zwischenfälle" kam, die sich aus der “Anteilnahme des Knbts. an den politischen Wirren des Landes" ergab.

Ausgerechnet Bergen, dessen "unbestreitbare Begünstigung" der liberalen Partei Knorr an dieser Stelle noch einmal hervorhebt, veranlaßte ihn, einen der "blauen" Führer außer Landes zu schmuggeln. Dieser M.L. Díaz, der nach den Umständen der Fluchtvorbereitung zu schließen, "eine sehr gesuchte Persönlichkeit und daher von politischer Bedeutung war", wurde mit einem eigens bestellten Kohlenprahm am 29. Juni 1870 als Kohlenarbeiter an Bord genommen und während der Liegezeit auf der Reede im Kohlenbunker versteckt. Nach dem Einlaufen in St. Anna entfernte sich "unser blinder Passagier" bei einem Aufenthalt in einer Privatwerft - unter den "rührendsten Ergüssen seiner Dankbarkeit":

"In den Unterhaltungen mit ihm während der Reise ergab er sich als ein durchaus gebildeter und anständiger Mann und liess er es sich besonders Mühe kosten, uns eine bessere Meinung von seinem Vaterlande beizubringen, als es der von uns gewonnene zeitweilige Eindruck zuliess. Und als ein Beweisstück hierfür, sowie natürlich als Zeichen seiner Erkenntlichkeit, brachte er mir später, mit einem französisch geschriebenen Begleitschrieben, eine 1867 in New York erschienene Autobiografie des venezuelanischen National-Helden, General Páez, die ich im Andenken an den Mann auch heute noch besitze."[86]

In St. Anna erhielt er am 13. Juli 1870 eine Nachricht Bergens, daß die "blaue Partei" beabsichtige, die “Meteor“ “bei sich darbietender Gelegenheit auf hinterlistige Weise anzugreifen und in den Grund zu bohren, sei es durch das Fort Li-

[85] Ebd., Bl. 197.
[86] Ebd., Bl. 196-97.

bertador oder durch die Kriegsschiffe“.[87] Knorr sollte nun den holländischen Behörden anraten, angesichts dieser Umstände den Konservativen den Status als kriegführende Partei zu entziehen. Dem norddeutschen Konsul Jessurun, der bekannterweise den Konservativen Nachschub lieferte, wurde der Konsulatsentzug angedroht. Hernández sollte der Kommandant bei einem evtl. Zusammentreffen klarmachen, daß er persönlich für jeden Schaden, der Deutschen durch ihn oder seine Partei zugefügt werde, hafte würde.

Die holländischen Behörden resp. der gerade eingetroffene neue Geschäftsträger für Venezuela, Rolandus, dachten nicht daran, Bergens politisches Spiel mitzuspielen und Guzmáns Gegner auf kaltem Wege außer Gefecht zu setzen und verwiesen auf die offizielle “streng neutrale“ Haltung Den Haags. Auch Jesserun verweigerte sich der Beihilfe Bergens, in dem er auf seine direkte Unterstellung bei der norddeutschen Gesandtschaft in den Niederlanden hinwies.[88]

Als Knorr am 28. Juli 1870 in Guayra eintraf, befanden sich Frankreich und das Reich schon seit neun Tagen im Kriegszustand, was der Kapitänleutnant vom Kommandanten der “Talisman“ erfuhr. Eine offizielle Bestätigung war aber in Venezuela noch nicht eingetroffen. Erst am 2. August überbrachte ein französisches Handelsschiff New Yorker Zeitungen bis zum 23. Juli und ein Schreiben des dortigen Norddeutschen Generalkonsulats (über das Konsulat St. Thomas), wodurch die Gerüchte offiziell bestätigt wurden. "Talisman" war bereits in See gegangen - nach Mitteilungen Guzmáns, um "Meteor" aufzulauern. Knorr beschloß, die Spur des Kanonenbootes zu verwischen, mußte aber noch bis zum 7. August in Guayra bleiben, da ihn eine komplizierte Maschinenreparatur festhielt.

In der Nacht vom 7. zum 8. August 1870 lief das Boot in Richtung Port Royal/Jamaika aus. Damit endete die normale Stationstätigkeit in Westindien, die über sieben Monate gedauert hatte und die der "Meteor" für ihre unermüdlichen Bemühungen vom diplomatischen Korps den Beinamen "The Indefatigable" eingebracht hatte.[89]

Knorrs Tätigkeit in Westindien wäre genauso der Vergessenheit anheimgefallen wie die übrigen Überseetätigkeiten der deutschen Marinen, hätte nicht am 9. November 1870 vor Havanna ein Gefecht mit dem französischen Aviso "Bouvet" stattgefunden, aus dem die "Meteor" mehr oder weniger arg lädiert als "Punktsieger" hervorging. Für die Kaiserliche Marine wurde dieses Gefecht so etwas wie ein "Gründungsmythos" - war die Bundesflotte doch bis auf einige Ausfälle gegen die französischen Blockadekräfte in Nord- und Ostsee praktisch zur Untätigkeit verdammt gewesen. Die Gefechtsbeschreibung wurde daher in

---

[87] Ebd., Bl. 198.
[88] Ebd., Bl. 199.
[89] Ebd., Bd. 8, Bl. 5.

unzähligen Darstellungen zur Marinegeschichte immer wieder kolportiert. Das Boot sollte Kiel erst am 25. Juni 1871 wiedersehen - von November 1870 bis Mitte April 1871 lag es blockiert im Hafen von Havanna. Erst der Friedensschluß ermöglichte die Heimkehr.

Die Reparationszahlungen Frankreichs sollten sich nach dem Krieg auch für die neue Kriegsmarine des Deutschen Reiches bezahlt machen. An die Spitze der neugegründeten Admiralität trat zwar ein General der Infanterie, doch sollte gerade der Name Albrecht v. Stosch in den nächsten 15 Jahren beinahe synonym für die Überseetätigkeit der Marine werden: Zu keinem späteren Zeitpunkt war, relativ gesehen zur Gesamtstärke der Marine, der Anteil deutscher Einheiten in Übersee so hoch wie in dieser Epoche.

5. Nach der Reichsgründung: Kapitän Batsch Paukenschlag in Haiti. Tropische Routine 1873/74: S.M. Kbt. "Albatroß" in Westindien

5.1. Exkurs: Geschichte Haitis von 1806-83.

Die Unabhängigkeitskriege in Haiti von 1791 bis 1804 hatten zur Folge, daß es in Haiti praktisch keine Politiker, sondern nur noch Militärs gab. Der neue Staat basierte auf der Kontrolle durch die Armee und wurde durch Offiziere regiert. Auch Jean Jaques Dessalines (1804-06, Jaques I.) der am 1. Januar 1804 die Republik Haiti ausgerufen hatte, ließ sich schon zehn Monate später nach dem Vorbild Napoleons zum Kaiser krönen. Er regierte praktisch als Militärdiktator, der das Land aus Angst vor einer erneuten französischen Okkupation im permanentem Mobilmachungszustand hielt. Seine Eroberungspolitik gegenüber dem spanischen St. Domingo und seine Versuche der “ethnischen Säuberung“, die in einer fast vollständigen Eliminierung aller Weißen endete, schädigte den Ruf Haitis auf Jahrzehnte hinaus.[1] Ein generelles Manko war, daß es für die haitianische Politik kein Vorbild gab: Nirgendwo existierte in der "weißen Welt" außerhalb ein unabhängiger Staat von Schwarzen (wie ab 1847 Liberia). Es gab keine Tradition lokaler Selbstverwaltung oder politischer Auseinandersetzung. Die Situation wurde durch vier Faktoren bestimmt:

1. Der Verteidigung gegen einen weit überlegenen äußeren Feind (Frankreich)
2. Dem Erbe der Sklaverei
3. Der Unerfahrenheit in Selbstverwaltung
4. Der vollständigen Abwesenheit einer Mittelklasse.[2]

Die Masse der ehemaligen Sklaven hatte nicht für ein politisches System gekämpft, sondern gegen die Sklaverei. Als sie die Freiheit besaßen, war für 90% der Bevölkerung unklar, welche Regierungsform etabliert werden sollte. Diese Entscheidung oblag den wenigen Grundbesitzern - und den Generalen.

Es bildeten sich umgehend zwei Gruppierungen aus, die die zukünftige Politik des Landes bestimmen sollten. Dessalines hatte sich für die Diktatur entschieden. Hinter sich wußte er seine Generale, alles ehemalige Sklaven, die praktisch Analphabeten waren: Christophe, Chanlette und Boisrond-Tonnère. Die Gegenpartei bestand hauptsächlich aus Mulatten, wenn sich auch einige Schwarze

---

[1] Walther L. Bernecker: Kleine Geschichte Haitis, Frankfurt a.M. 1996, S. 48.

[2] James G. Leyburn: The Haitian People, 2. Aufl. New Haven-London 1966, S. 212. Nach Sidney W. Mintz war diese Arbeit unverändert auch 1966 noch die bestinterpretierende Übersicht über die haitianische Geschichte von 1804-1915. Das Buch wurde bei seiner Ersterscheinung v.a. von haitianischen Gelehrten und Intellektuellen besonders positiv aufgenommen, da sein Autor richtig bemerkt hatte, "that few countries in modern times have received as bad a press at the hands of foreign observers as Haiti"; Vorwort zur 2. Aufl., S. V.

darunter befanden: Pétion, Boyer, Inginac und Gérin. Durch die brutale Amtsführung Dessalines, der wie ein "afrikanischer Despothäuptling" regierte, brachte er die Gegenseite schnell gegen sich auf. Sein Plan, im Fall eines französischen Angriffs sämtliche Küstenstädte zu zerstören und die Bevölkerung ins gebirgige Inland umzusiedeln, wo sie vor fremden Angriffen und Ideologien sicher bzw. immun war, stieß auf massiven Widerstand der Mulatten. Unabhängig davon opponierten sie gegen die Diktatur der schwarzen Generale, weil sie nicht in den Kampf gegen die Franzosen gezogen waren, nur um eine weiße Vorherrschaft durch eine schwarze ersetzt zu sehen. Leyburn kommt zu dem Schluß, daß dieser Grundkonflikt Haitis das Land für die nächsten Jahrzehnte in zwei Nationen spaltete: die Herrschaft eines einzelnen gegen die Herrschaft der "kultivierten" Klasse. Auch geographisch war das Land politisch gespalten: Während der Norden den schwarzen Generalen gehörte, waren Port-au-Prince und der Süden das Herrschaftszentrum der Mulatten. Norden gegen Süden, Schwarze gegen Mulatten, Militär- gegen Zivilherrschaft, Diktatoren gegen Präsidenten, die einer Verfassung unterstanden, Exekutive gegen Legislative - das waren die Faktoren, die für die politische Spaltung des Landes bis zur amerikanischen Besatzung ab 1915 maßgebend waren.[3]

Leyburn konstatiert weiterhin, daß die Herrschaft der *strong men* (Toussaint L´Ouverture, Dessalines, Christophe) im Rückblick gesehen die prosperierendsten Phasen der haitianischen Geschichte waren, was sich daraus erklärt, daß die Bevölkerung nach dem langen Unabhängigkeitskampf der Landarbeit entwöhnt, aber an eine militärische Kommandostruktur gewöhnt war. In den Krisenzeiten der französischen Versuche zur Re-Okkupation diente sie dazu, schnell und ohne die Hemmungen parlamentarischer Herrschaft zu handeln.[4] Als nach der Ermordung Dessalines die Nationalversammlung eine neue Verfassung nach dem Vorbild der USA verabschiedete, die Macht des Präsidenten begrenzte und General Christophe als Nachfolger Dessalines wählte, lehnte dieser das Amt ab, da er seiner Meinung nach nicht mit einer derartigen Behinderung regieren könne. So setzte sich der Mulatte Pétion als Präsident durch, allerdings für den Preis der Spaltung des Landes in ein nördliches Königreich und eine südliche Republik. Er entwickelte ebenfalls diktatorische Züge, regierte jedoch so geschickt, daß sich keine bewaffnete Opposition bildete.

Sein Nachfolger Jean Pierre Boyer (1818-43), ebenfalls ein Mulatte, dessen Erziehung vollständig französisch orientiert war, wandte in der Praxis als ehemaliger Militär doch wieder das alte Rezept an und riß die Macht an sich, ohne sich durch den Senat aufhalten zu lassen. Alle Versuche, eine Verwaltung nach fran-

---

[3] Ebd., S. 215.

[4] Ebd. Er sieht darin eine deutliche Parallele zu Diktaturen der 1930er Jahre in Europa und Teilen Lateinamerikas.

zösischem Vorbild einzurichten waren vorher gescheitert, ebenso wie die Entmachtung der schwarzen Generale. Doch Boyer kombinierte Machtwillen mit taktischem Geschick und einem Sinn für Realpolitik. Ihm gelang 1820 durch einen Feldzug nach Norden die Wiedervereinigung des Landes, 1822 durch eine Okkupation der Anschluß des spanischen St. Domingos und 1825 die Anerkennung der Unabhängigkeit durch Frankreich, wenn auch gegen eine unverhältnismäßig hohe Entschädigungssumme für die früheren weißen Pflanzer.[5]

Seine Herrschaft rief schließlich eine jüngere Generation auf den Plan, die gegen die Gerontokratie der alten Eliten in Militär und Verwaltung opponierte. Es handelte beinahe ausschließlich um Mulatten, die in Frankreich studiert hatten und Boyer anfänglich unterstützten, da sie die progressiven Züge seiner Reformen befürworteten. Viele von den Jüngeren waren nach ihrer Rückkehr aus Frankreich über die Zustände in Haiti schockiert, aber unfähig, ihre Kritik konstruktiv umzusetzen.[6]

Die 43er Revolution zwang zwar Boyer ins Exil, endete aber für die mulattische Elite kontraproduktiv in einem völligen Desaster:

> "Now came the test of the revolutionary leaders. The state was in their hands; their own representative, Rivière Hérard, was the new president. They proceeded to concoct a ridiculously naïve constitution which by granting a popular vote alienated large bodies of their mulatto support, to insult the black army leaders; and to allow the defeat of Haitian forces by Dominican revolutionaries, thus losing two third of the island´s area. Every act weakened the party favoring representive government. Within a year Rivière was ousted and a black general was ruling Haiti with a rod of iron. The Revolution of 1843 from which so much was expected had by its very success ruined the parliamentarians, for with power in their hands they showed themselves utterly inept."[7]

Nach mehreren schwarzen Generalen setzte sich schließlich Faustin Soulouque durch, der sich als Faustin I. 1849 zum Kaiser krönen ließ und von 1847-59 mit harter Hand regierte. Zwei seiner Versuche, die 1844 im Zuge der Revolution gegen Boyer abgefallene Dominikanische Republik wieder zu integrieren, mißlangen allerdings.

In den 1850er Jahren bildeten sich zwei (mehr oder weniger organisierte) politische Parteien heraus, die National- und die Liberale Partei. Erstere vertrat das Prinzip der *strong men*, letztere den Parlamentarismus, wobei man sich durch den Begriff "liberal" nicht täuschen lassen darf: Eines ihrer Grundprinzipien war die angeborene Ungleichheit aller Menschen. Die Proklamierung persönlicher Freiheit war solange nützlich, wie die ländliche Oberschicht ihr privilegiertes Leben auf der Basis körperlicher Arbeit der Schwarzen führen konnte.[8] Somit

---

[5] Bernecker, S. 67-69.
[6] Leyburn, S. 218.
[7] Ebd., S. 220.
[8] Ebd., S. 221.

standen einem Senat aus französisch orientierten Intellektuellen, hauptsächlich Juristen, schwarze Präsidenten gegenüber, die das Land wie einen afrikanischen Eingeborenenstaat regierten - mit sich selbst als Häuptlingen.[9]

Nach dem Sturz Soulouques 1859 proklamierte Fabre Geffrad die Herrschaft des Parlaments, doch auch er sah sich nicht in der Lage, mit dem Senat zu regieren und wandte diktatorische Methoden an. Salnave, in dessen Regierungszeit die deutschen Reklamationen fallen, war ebenfalls liberal, er stand aber vor dem gleichen Problem, ebenfalls wie sein Nachfolger, Nissage-Saget. Die Ära der mulattischen Elite endete endgültig 1883, als Ex-Präsident Boyer Bazelais (1876-79) bei einem Aufstand umkam und die Liberale Partei führerlos wurde. Bis 1915 regierten ausschließlich autokratische schwarze Präsidenten, die die Massen kontrollierten. Die einzige Ausnahme bildete der Mulatte Tancrède Auguste (1912/13), der nach acht Monaten Regierungszeit (vermutlich) einem Giftanschlag zum Opfer fiel.

Die politische Situation auf Haiti während der deutschen Reklamation von 1869-72 charakterisiert Logan folgendermaßen:

"From 1867 to 1879 a pattern of domestic politics developed which has characterized many Latin American Nations besides Haiti. A political leader gained the presidency, usually through force, by alleging that the incumbent president had assumed dictatorial powers. The new president considered himself the ´indispensable man´ and had the constitution changed to prolong his term of office. The legislature made futile attempts to prevent dictatorial rule."[10]

Dieses Schema wurde besonders in der kurzen Regierungszeit von Sylvaine Salnave (14.06.1867-19.12.1869) offensichtlich. Im März 1867 stürzte er seinen Vorgänger Geffrard. Anschließend wählte die Nationalversammlung Salnave für vier Jahre zum Präsidenten. Seine Versuche, eine autoritäre Herrschaft zu etablieren, führten zu Aufständen, was ihm den Anlaß gab, die Verfassung zu suspendieren und sich zum Präsidenten auf Lebenszeit mit diktatorischen Vollmachten zu erklären. Im Juni 1868 bot er den USA den Hafen Mole St. Nicolas als Stützpunkt an, um mit den zu erwartenden Geldern sowohl Altschulden in Frankreich zu begleichen als auch den Kampf gegen seine Gegner zu finanzieren, doch Staatssekretär Seward lehnte den Kuhhandel aus verfassungsrechtlichen Gründen ab, wonach ein Militärprotektorat im Ausland keine Grundlage hatte.[11]

Offenbar während seiner Präsidentschaft brachten Salnaves Gegner zum erstenmal die sogenannten *cacos* (im Süden *piquets* genannt) ins politische Spiel -

---

[9] Ebd., S. 220-21.
[10] Rayford W. Logan: Haiti and the Dominican Republique, London-New York-Toronto 1968, S. 106.
[11] Ebd.

arme Bauern aus dem Norden, die lokale Befehlshaber als Krieger für den politischen Parteienkampf benutzten, ohne daß die Krieger Vorstellungen über die politischen Ziele ihrer Führer besaßen. Nach zweieinhalb Jahren Bürgerkrieg nahmen *cacos* und andere Revolutionäre die Hauptstadt ein. Salnave gelang zwar die Flucht in die Dominikanische Republik, er wurde jedoch ausgeliefert und im März 1870 in Port-au-Prince exekutiert.

Nach einer kurzen Übergangsregierung wählte die Nationalversammlung General Nissage-Saget zum Präsidenten, nach Logan einer der fähigsten Politiker vor der amerikanischen Okkupation 1915. Obwohl er versuchte, eine Währungsreform durchzuführen, fehlte ihm für eine Konsolidierung des Staatshaushalts das Wichtigste: die materiellen Ressourcen, die durch den fünfjährigen Bürgerkrieg aufgezehrt waren. Wie Logan allerdings die deutsche Reklamationen in einen direkten Zusammenhang mit dem anwachsenden (ökonomischen) deutschen Einfluß auf der Insel stellt, bleibt angesichts des jahrelangen Tauziehens, bei dem zuletzt Konsul Schultz als Vertreter der deutschen Kolonie als Drahtzieher gelten kann, rätselhaft:

> Haiti´s political instability and precarous financial situation at this time first revealed the growth of German influence. Bismarck sent two warships which compelled Nissage-Saget to pay an indemnity of £. 3,000 for the loss of property suffered by two German nationals during the revolution against Salvnave. The Haitian government had to borrow the money from a German."[12]

5.2. Batsch in Haiti 1872 oder "Knüppel aus dem Sack"

Kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert schrieb Tesdorpf in Erinnerung an seine Reise nach Haiti auf der “Arcona“:

> "Das war hier in dem unruhigen Haiti 1870 mit der ´Arcona´ nur das Vorspiel; von da ab folgten ja Gewalttätigkeiten, Schadensersatzansprüche und Repressalien zwischen der Negerrepulik und dem Deutschen Reiche häufiger aufeinander, bis Kapitän zur See Batsch mit seinen beiden Schiffen, unser ´Arcona´-Seekadett - Kapitän zur See Thiele I mit seinem Schulgeschwader und neuerdings unser Kanonenboot ´Panther´ hoffentlich für längere Zeit mal mit den Unruhestiftern gründlich aufräumten."[13]

---

[12] Ebd., S. 107.

[13] Tesdorpf, Lebenserinnerungen, S. 129f.

Ähnlich lobte 1902 Vizeadmiral a.D. Reinhold v. Werner: Batschs "kurzer Prozeß" von 1872 hätte "einmal vollständig ihren Zweck erreicht" und nicht wenig dazu beigetragen, "die Achtung vor der deutschen Flagge" im Ausland zu erhöhen.[14]

Die haitianische Revolution von 1869, die im Februar 1870 mit dem Tod von Präsident Salnave endete, sorgte für drei deutsche Reklamationen gegen den Inselstaat, die ultimativ und mit Waffengewalt von Batsch mit Hilfe der "Gazelle" und "Vineta" vom 11.-13. Juni 1872 erledigt wurde. Das Ultimatum ist ein Musterbeispiel für die Koordinierungsschwierigkeiten zwischen dem Auswärtigen Amt und der Admiralität, verstärkt durch die langen Postwege und ein fehlendes diplomatisches Korps. Hinzu kam eine gehörige Portion "Aktionismus" von Batsch selbst; eine Eigenschaft, die sich schon Monate vorher in Brasilien angekündigt und bereits eine unwillige Reaktion des AA hervorgerufen hatte.[15]

Kein Augen-, aber ein unmittelbarer Zeitzeuge für die Ursachen der drei Reklamationen war KK Kinderling, der sich 1869 mit S.M.S. "Victoria" erneut in Westindien aufhielt und pausenlos zwischen den Krisenherden Venezuela (Vorspiel zur "Aprilrevolution" 1870), Kuba (Unabhängigkeitskampf) und Haiti (Revolution) hin- und herdampfte.[16]

Als der Kapitän routinemäßig Port Royal/Jamaika anlief, machte ihn der englische Commodore Phillimore darauf aufmerksam, daß zur Zeit die Anwesenheit europäischer Kriegsschiffe nirgendwo so dringlich benötigt würden wie in Haiti, wo sich "fast das ganze Land" gegen die "Tyrannei" des Präsidenten erhoben hätte. Salnave ließ seine Flotte alle Häfen der Reihe nach bombardieren und verfügte "gegen alles Völkerrecht" auch über die Schiffe und das Eigentum euro-

---

[14] Reinhold v. Werner: Das Buch von der Deutschen Flotte, Bielefeld-Leipzig 1902, S. 235. Vier Monate nach der Intervention, im Oktober 1872, traf Werner selbst mit Teilen des Reichsgeschwaders und Batsch in Port-au-Prince zusammen.

[15] Wegen des Vorfalls mit S.M.S. "Nymphe" in Rio im Oktober 1871 schrieb Batsch am 25.01.1872 aus Santos an die Admiralität, daß er "bereit sei, exekutive Gewalt" anzuwenden, hielt sich aber ohne Requisition dazu nicht befugt. Das AA, Thile, wurde daraufhin hellhörig und reagierte umgehend am 10. März 1872 in einem Schreiben an Stosch: "... als ob der Capitain Batsch einen Augenblick im Zweifel über sein Verhalten in dieser Beziehung gewesen wäre. Es sollte aber nach diesseitiger Auffassung kein Zweifel darüber obwalten dürfen, daß die Commandanten Seiner Majestät Schiffe durch ein selbständiges, feindseliges Vorgehen gegen eine befreundete Macht sich der schwersten Verantwortlichkeit schuldig machen würden". Daraufhin erging an Batsch die Order v. 02.05.1872 zur Klärung der Kompetenzen, die ihn jedoch erst nach seiner Intervention in Haiti errreichte; BAMA RM 1/v. 2397.

[16] So lag beispielsweise im Dezember 1868 in Gíbara die norddeutsche Brigg "Argo" fest, da wegen der Aufständischen 2.000 Ballen Tabak nicht geladen werden konnten. Der Konsul in St. Jago (Santiago) bat daher den Generalkonsul in Havanna, Will, um Entsendung der "Victoria", auch um generell die Möglichkeiten des Bundes zu demonstrieren, seine Untertanen zu schützen. Will sprach mit Kinderling in Havanna, doch es stellte sich schnell heraus, daß ein Einschreiten seinerseits nicht in Frage kam, zumal die spanischen Behörden sich stark genug glaubten, fremdes und nationales Eigentum selbst zu schützen. Der Generalkapitän sicherte Will persönlich sofortigen Truppeneinsatz in Gíbara zu, um die Beladung der "Argo" zu "facilitiren"; Will, Havanna v. 28.12.1868, an Bismarck; BAMA RM 1/v. 2387.

päischer Mächte. Die Häfen wurden für blockiert erklärt, die Blockade war aber mangels Kriegsschiffen nicht effektiv. So beschränkte man sich darauf, die Küstenorte der Reihe nach anzulaufen und alle Schiffe, die nach der Blockadeerklärung eingelaufen waren, "anzugehen". Der aus Jamaika entsandte englische Kapitän hatte den Auftrag, zusammen mit dem englischen Generalkonsul den Präsidenten aufzusuchen und die Einhaltung der von Haiti am 14.04.1856 mitunterzeichneten Pariser Verträge zu verlangen, sonst werde die Flagge des Landes nicht mehr salutiert (d.h. nicht mehr völkerrechtlich anerkannt). Mit dem französischen Admiral vor Ort würden evtl. Maßnahmen abgesprochen werden. Weiterhin hätten sich bereits einige Deutsche wegen Schutzes an den englischen Generalkonsul gewandt; der Commodore hielt die Anwesenheit der "Victoria" in Haiti "jedenfalls von Wichtigkeit". Falls die haitianischen Kriegsschiffe "Feindseligkeiten provozieren" sollten, würde Kinderling in den englischen und französischen Schiffen "sofort zuverlässige Alliirte" finden.[17]

Die "Victoria'" setzte sofort Segel und am 11. März 1869 traf der Kapitän in Port-au-Prince ein, wo er umgehend den norddeutschen Konsul Christian Schultz, eine Schlüsselfigur in der späteren Affäre, aufsuchte.[18]

Schultz verneinte jedwede Beschwerden. Angeblich nahm der Präsident größte Rücksicht auf die Fremden. Allerdings hatten Regierungstruppen in Merogoane das Haus des norddeutschen Residenten Di(ec)kmann geplündert und anschließend verbrannt. Der Geschädigte habe sich in dieser Angelegenheit jedoch nicht an ihn, sondern an den großbritannischen Chargé d´Affaire St. John gewandt, da dieser den Posten eines englischen Vizekonsuls bekleide.[19]

Von St. John erfuhr der Kapitän, daß die Truppen nach der Einnahme der Stadt das Haus Diekmanns trotz der aufgehißten norddeutschen Flagge zerstört hatten. Die Generale Estellus und Rebecka hätten auch sein großes Blausalzlager beschlagnahmt und die Waren auf Rechnung der Regierung verkauft.

Aufschlußreich ist die Begründung St. Johns, warum sich Dieckmann an ihn und nicht an seinen eigenen Konsul gewandt habe: Schultz, lediglich Handelskonsul, sei als Chef eines belgischen Handlungshauses durch erhebliche Kredit-

---

[17] S.M.S. "Victoria", Port Royal/Jamaica v. 04.03.1869 an Obkdo.d.M.; BAMA RM 1/v. 2387. Kinderling bestätigte schon vorher den englischen Behörden in Port Royal, insbesondere dem Commodore persönlich, das "größte Entgegenkommen"; "Victoria", Curaçao v. 06.02.1869; ebd.

[18] Schultz war vorher Hamburger, dann Norddeutscher Konsul und ab Oktober 1871 Reichskonsul und genoß uneingeschränkt das Vertrauen des AA; Thile (als Vertreter des Reichskanzlers) an Wilhelm I. v. 20.07.1872; BAMA RM 1/v. 876.

[19] Sir Spencer St. John verfaßte später das zweibändige Standardwerk "Hayti: or the Black Republic", London 1889, das unbestritten literarische Qualität besitzt und viele Fakten detailliert, wenn auch einseitig beschreibt, aber durch die schaurige Schilderung der Affaire de Bizoton von 1863 um einen rituellen Kindermord den Mythos von Vodun als eine Art "Teufelssekte" schuf und unzählige Nachahmer inspirierte; Leyburn, S. 132-33. Für den Namen Dieckmann finden sich in den Akten unterschiedliche Schreibweisen.

vergaben an den Präsidenten zu sehr in die hiesige Politik verstrickt und daher nicht in der Lage, "ohne anderweitige Unterstützung energisch aufzutreten".[20]

Kinderling, der wegen erneuter Unruhen auf der Insel vom Generalkonsul in Havanna dringend requiriert wurde, segelte zunächst nach Kuba, nicht ohne Schultz zuvor aufgefordert zu haben, die Dieckmannsche Sache "auf das Ernstlichste in die Hand nehmen zu wollen", und erwartete bis zu seiner Rückkehr die Regelung der Angelegenheit.[21] Allerdings wies St. John den Kapitän schon darauf hin, daß die Regierung momentan weder die Macht noch die Mittel besitze, eine Entschädigung zu leisten.

Am 18. März verließ Kinderling Haiti und verabredete mit Dieckmann, den er nach Port-au-Prince eingeladen hatte, ihn bei seiner Rückkehr in Miragoane abzuholen.

Als die "Victoria" am 20. Mai 1869 eintraf, erwartete sie nicht etwa Dieckmann, sondern ein Boot mit einem Beamten und zwei Soldaten. Der Beamte entpuppte sich als Lotse, der den Hafen für blockiert erklärte; die Korvette müsse ihn daher sofort verlassen, was Kinderling unter Hinweis auf den Charakter als Kriegsschiff ablehnte. Der Beamte teilte ihm auf Befragen mit, daß der deutsche Kaufmann vor einigen Tagen mit dem französischen Aviso "D´Estrees" nach Port-au-Prince gegangen sei. Der Lotse erklärte sich bereit, die Korvette in die Hauptstadt zu dirigieren, benötigte aber dazu aber die Genehmigung des Gouverneurs. Der Kapitän entsandte daraufhin einen Kadetten. Während der Gouverneur schon den Erlaubnisschein ausstellte, veränderte sich plötzlich die "Scene":

> "Der Gouverneur wurde herausgerufen und erschien bald darauf mit 10-12 Begleitern. Alle erschienen sehr aufgeregt und der Gouverneur wurde gefragt, ob das Schiff die *`Victoria´* sei. Als er dies bejahte, wurde ihm gesagt, ein Lootse könne nicht gegeben werden, man wisse schon was das Schiff wolle, es sei auch wohl nicht sicher, daß wir nach der Hauptstadt gehen wollen.
>
> Mit diesem Bescheid kehrte der Cadet an Bord zurück."[22]

Kinderling verblieb die Nacht über in Miragoane und lief am nächsten Tag mit eigenen Mitteln Port-au-Prince an, wo sich herausstellte, daß die angebliche Blockade Miragoanes wie die aller anderen Häfen aufgegeben worden war, da der Präsident alle Schiffe zur Beschießung Aux Cayes benötigte. Dieser hatte im

---

[20] Aufgelöstes Kommando S.M.S. "Victoria" an das Kgl. Kommando der Marine-Station der Ostsee, Kiel v. 05.01.1870; BAMA RM 1/v. 2388.

[21] In Havanna war es im Januar zu schweren Unruhen gekommen, bei denen auch einige Bundesangehörige schwer verletzt wurden. Der Bundeskanzler hielt daher die Anwesenheit eines Kriegsschiffs für die Dauer des Aufstandes in Havanna "im Interesse des Deutschen Handels und zum Schutz norddeutscher Angehöriger für wünschenswerth"; Bundeskanzler (i.A. Delbrück) v. 07.02.1869 an Roon; BAMA RM 1/v. 2387.

[22] "Victoria" an Obkdo.d.M., St. Yago (Santiago) de Cuba v. 31.05.1869; ebd.

übrigen erklärt, daß vor dem Ende der Revolution keinerlei Zusagen gemacht werden könnten, da die Existenz der Republik auf dem Spiele stehe. Er werde nicht eher zurückkehren, bis der gesamte Süden unterworfen sei. Die Minister seien bis dahin in ihrer Entscheidungsfreiheit völlig blockiert.

Schultz klärte den Kapitän ebenfalls über einen neuen Zwischenfall auf: eine neuerliche Mißhandlung Dieckmanns sowie des Kaufmanns Louis Sanne in Aux Cayes.

Dort war Sanne bereits seit sieben Jahren tätig und beabsichtigte Ende April 1869 zur Wiederherstellung seiner angegriffenen Gesundheit eine Europa-Reise.[23] Der einzig offene Weg war die Landroute nach Port-au-Prince. Wie üblich, hatten ihm dabei verschiedene Einwohner der Stadt Korrespondenz für Miragoane, Port au Prince und Kingston/Jamaika mitgegeben. Er war jedoch froh, keinerlei Post von den "augenblicklichen Autoritäten", d.h., dem Revolutionskomitee, angenommen zu haben. Konsul Herzfelder stellte ihm einen Paß aus, und am 28. April 1869 bestieg er ein französisches Boot, daß ihn nach Aquin brachte, wo er am 30. April eintraf. Dort mietete er Pferde und einen Führer und bekam vom Platzkommandanten einen Begleitbrief, der bis zur Hauptstadt gültig war.

Auf dem Weg traf er zwei europäische Kaufleute, die ihm erzählten, daß sie unterwegs von General Siffrard Fortune aufgegriffen und zur Umkehr gezwungen worden seien; außerdem habe man ihr gesamtes Gepäck durchsucht. Sanne befürchtete nun bei einem ähnlichen Treffen Zeitverlust und wollte diesen vermeiden, da sein Dampfer schon am 4. Mai abging. Er änderte daher die Reiseroute und verstaute die Briefe direkt am Körper.

In St. Michel traf er auf einen ihm unbekannten General, der mehrere hundert "wild aussehender und zerlumpter Soldaten" kommandierte. Obwohl er angeblich höflich grüßte und seine Erlaubnis vorzeigte, wurde er "auf eine ganz unerhörte und gemeine Weise insultiert". Plötzlich entdeckte der General, der sich als Siffrard entpuppte, den Führer Sannes und streckte diesen mit mehreren *Cocomacas*-Hieben ins Gesicht nieder.[24] Allerdings konnte der Kaufmann weiter reisen. In Miragoane dagegen wurde er durchsucht und die Korrespondenz entdeckt, woraufhin er bis zur Ankunft Siffrards warten mußte. Er nahm Quartier bei dem befreundeten Dieckmann, wo er nach kurzer Zeit von einem Offizier zu Siffrard bestellt wurde:

"Die Feder sträubt sich die Beleidigungen und Ausdrücke, die dieses Scheusal mir in offener Straße ins Gesicht schleuderte, zu Papier zu bringen; er droht mit Erschießen und erklärt offen ´daß es ihm nicht darauf ankäme einem ganzen Dutzend *blancos*´ die Hälse abzuschneiden. Die Consule seiner Opfer würden allerdings ihren Todt zu rächen

---

[23] Memorandum des Louis Sanne, Port-au-Prince v. 20.05.1869; ebd.

[24] Ein schwerer Rohrstock, der anstelle von Peitschen eingesetzt wurde, da seit dem Ende der Kolonialzeit deren Gebrauch gegenüber Menschen strikt verboten war.

suchen, den Platz bombardieren, doch würde ihm noch Zeit bleiben, sich in die Berge zu flüchten."[25]

Sanne wurde von Siffrard eigenhändig mit der *Cocomacas* verprügelt und "wie ein Stier" durch die Straße zum Verwaltungssitz getrieben, die gesamte Post geöffnet und gelesen, und auch Dieckmann und ein Abbé Marc Aurele wurden festgenommen. Siffrard schickte Sanne mit mehreren Soldaten auf den Weg in die Hauptstadt. Auf der nächsten Station wurde er im Gefängnis auf den nackten Fußboden in eine Art Fußfessel eingeschlossen und litt "furchtbare Qualen", wenn auch ein Mitgefangener, ein "Haitianer aus dem niederen Volk, es an Beweisungen nicht hat fehlen lassen, meine fürchterliche Lage etwas zu mildern".

Am nächsten Morgen wurden Dieckmann und Sanne zusammen mit anderen "gemeinen Verbrechern" und seinem Führer gefesselt und von einem General De Rozier mit der Peitsche verprügelt, "deren Spuren ich während meines ganzen Lebens auf meinem Körper behalten werde".

Nach einem strapaziösen Marsch wurde er in Aux à Veau mit den Füßen in Eisen geschlossen, und die Hände wurden ihm auf den Rücken gefesselt. Alle Viertelstunde kam ein Wärter, um ihn mit der Peitsche zu bearbeiten. Den mitleidigen Mitgefangenen wurde jede Hilfeleistung untersagt.

Er blieb noch drei Tage in den Eisen geschlossen, als einzige Nahrung erhielt er von seinen Mithäftlingen einige Bananen. Am 7. Mai 1869 traf Schultz zusammen mit den Generalen Innocent, Coro und Rophéto in Miragoane ein. Sanne wurde ihm übergeben und sofort auf den französischen Aviso "D´Estrees" gebracht, wo er von dem Kommandanten die "liebevollste Aufnahme" fand und ihm die Schiffsärzte auch ein Zertifikat über seine Verletzungen ausstellten:

"Am folgenden Morgen warfen wir im Hafen von *Port au Prince* Anker und ich begab mich sofort an Land, meinem Schöpfer und dem französischen Commandanten aus dem Grunde meines Herzens dankend, mich noch in Zeiten aus den Klauen dieser Unmenschen gerissen zu haben."[26]

Dieckmann erging es nicht viel besser, wenn ihm auch die Eisen erspart blieben. Da Miragoane Ende Dezember 1868/Anfang Januar 1869 von den Regierungstruppen bombardiert worden war, hatte er sich kurzfristig in die Hauptstadt begeben, um vor dem englischen Konsul gegen seine bisherige Behandlung zu protestieren. Als er zurückkehrte, stellte er fest, daß zu Ehren des verstorbenen Generals Joseph Hibbert auf Anordnung von General Estellus die englische Flagge einer Dame übergeben worden war, um haitianische Flaggen daraus herzustellen - das St. Georgskreuz fand sich später bei einem Nachbarn wieder. Aus der

[25] Memorandum des Louis Sanne.
[26] Ebd.

norddeutschen Flagge hatte man schon kurz nach Bombardement Halstücher gefertigt.[27]

Diese Verluste waren jedoch marginal gegenüber dem Schaden, der Dieckmann durch die Beschießung entstanden war. Seine Zuckermühle war vollständig abgebrannt; selbst die Reste durfte er nicht verwerten, sondern mußte sie dem örtlichen *Chef légitime* überlassen. Teile seines Blauholzlagers waren bereits bei seiner Rückkehr zerstört, verbrannt oder geplündert, nun aber ließen die Generale Estellus und Rebecca sämtliche Bestände von Dieckmann zusammenholen und am Wharf lagern. Vom 2. bis zum 15. März 1869 wurden die Bestände zugunsten der Regierung verschifft. Immerhin traf am 14. April eine Kommission unter General Confident und Colonel Dessable ein, um sämtliche Blauholzangelegenheiten in Miragoane zu regeln. Sie stellten fest, daß Dieckmanns Angaben aufgrund der vorgelegten Papiere der Richtigkeit entsprachen und sicherten zu, die Ergebnisse dem Ministerrat vorzulegen. Danach waren seit dem 30. November 1868 große Mengen Blauholz abhanden gekommen; zusätzlich war der Hausrat mit Betten, Tischen und dem Geldschrank zum größten Teil beschädigt oder zerstört worden.[28]

Am 2. Mai 1869 wurde Dieckmann von Polizeigeneral Ernest Maitre und drei Bewaffneten festgenommen und zu General Siffrard gebracht, wo er den Abbé Marc Aurele und Sanne bereits vorfand. Hier erfuhr er auch, daß zwei von Sannes transportierten Briefen an ihn gerichtet waren. Obwohl die Briefe keinen politischen Inhalt trugen, wurde auch Dieckmann von Siffrard "in ganz gemeiner Weise behandelt" und mit dem Erschießen und der "berüchtigten Presse" (offenbar die Fußeisen) bedroht. Dieckmann wurde jedoch nicht, wie Sanne, nach Aux à Veau transportiert, da sich, wie er später erfuhr, einige Freunde für ihn eingesetzt und um Gnade gebeten hatten. Trotzdem blieb er fünf Tage in Haft, bis er eine halbe Stunde vor Ankunft der "D´Estrees" in Freiheit gesetzt wurde und mit dem Schiff nach Port-au-Prince ging, um weiteren Schikanen zu entgehen.

Dieckmann vermutete, daß ihn "erbärmliche Subjekte", die ihm Geld schuldeten, bei Siffrard denunziert hätten, was diesem nur recht gewesen wäre, da er dann umso ungehinderter seinen "Crimes und Schandthaten" nachgehen könne, ohne sich von einem unabhängigen Fremden "bekritteln" zu lassen.[29]

Bei den beiden Klagen gegen die Mißhandlungen und Schäden fällt auf, daß sich sowohl die Geschädigten als auch der Konsul und Kinderling nicht generell abfällig über die Haitianer und die Republik äußerten. Anders der Bruder Dieckmanns, der in einer Petition an Bismarck über die "nichtswürdige Regierungs-

---

[27] Bemerkungen des Friedrich Dieckmann, ohne Ortsangabe, ca. Mai 1869, ebd.
[28] Ebd.
[29] Ebd.

farm" mit ihrer "scheußlichen Regierung" wetterte, dafür aber Kinderling lobte, der seinen Bruder auf das "Liebevollste" unterstützt hätte, und den man dafür "nicht genug rühmen" könne. Er bat den Bundeskanzler um Unterstützung für seinen inzwischen physisch und materiell ruinierten Bruder, da anderweitige Hilfe nicht in Sicht sei:

"Euer Exzellenz wage ich ganz unterthänigst mit einer Bitte zu nahen, wozu mir der Muth nur durch die große Verehrung und Hochachtung für Euer Exzellenz gegeben wird ...
Mein Schwager Consul *C.G. Banck* in *Bremen*, Consul für diese nichtswürdige Republik, ist außer Stande seinem Schwager zu helfen.
Euer Exzellenz wissen vielleicht Mittel meinem Bruder Hilfe angedeihen zu lassen, einem armen verlassenen Deutschen in jenem Schreckenslande zu stützen."[30]

Eine Intervention forderte ganz massiv der belgische Geschäftspartner von Konsul Schultz, der zwar zugab, daß dem belgischen Haus deutscher Schutz zwar nicht zustehe, Schultz ja aber Angehöriger des Bundes sei:

"Es wäre Zeit und die beste Gelegenheit, um zu zeigen, daß Norddeutschland oder Preußen hierin keinen Spaß verstehen, daß die erste beste schwarze *Canaille* den Deutschen ebensowenig, wie den Engländern ihre Waaren stehlen kann, ohne dafür bestraft zu werden; ich meine hier die schwarzen *Canaillen*, die an der Regierung sind."[31]

Doch die Hilfe sollte auf sich warten lassen. Zwar konnte Kinderling noch auf der Reise nach Berlin melden, daß seine Forderungen an die haitianische Regierung, nämlich die

1. Aufhebung der Blockade für deutsche Schiffe
2.Geldentschädigung für Dieckmann wegen des geraubten Campeche-Holz
3. Bestrafung der Personen, die an der Mißhandlung von Sanne beteiligt waren
4. Bestrafung des Gouverneurs von Miragoane wegen der Verweigerung des Lotsen[32]

positiv beantwortet worden waren, doch die Entschädigung für Dieckmann wurde immer weiter aufgeschoben - was auch an dem Regierungswechsel liegen mag: Salnave überlebte das Ende der Revolution nicht. Er wurde im Februar 1870 von den Rebellen gefangen und exekutiert.

Durch die Revolution in Venezuela, den Ausfall der "Arcona" im Frühjahr 1870 durch Gelbfieber und durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges dauerte es bis August 1871, als mit den Korvetten "Nymphe" und "Gazelle" wieder deutsche Kriegsschiffe Westindien anliefen. Zu ihren Aufgaben gehörten die Regelung von Schulden der venezolanischen Regierung, die Überprüfung des dominikanischen Angebots auf einen Stützpunkt in Samaná-Bay und die Rekla-

[30] Dieckmann an Bundeskanzler, Grohs-Veltheim a.I. Ohe v. 09.06.1869; ebd.
[31] Antwerpen v. 19.04.1869, ohne Anschrift, ohne Unterschrift (in Abschrift); ebd.
[32] S.M.S. "Victoria", Norfolk v. 02.08.1869, an Obkdo.d.M.; BAMA RM 1/v. 2388.

mationen Dieckmanns und Sannes sowie eines Stapenhorsts aus Cap Haytien, die aus dem Jahre 1865 stammte und im Zusammenhang mit der Beschießung des Ortes durch H.M.S. "Bulldog" stand.[33] Zu diesem Zweck lief KK Arendt mit der "Gazelle" am 19. Dezember 1871 Port-au-Prince an, wo er mit Konsul Christian Schultz über deren Regelung verhandelte.[34]

Nach einer Sitzung an Bord der "Gazelle" am 31.12.1871, an der die Geschädigten Dieckmann und Sanne teilnahmen (Stapenhorst hatte sich mit angeblichem Unwohlsein und dringenden Geschäften entschuldigt), kamen der Konsul und der Kapitän zu dem Schluß, daß

1. die Dieckmannsche Forderung "ganz ungebührlich" überhöht und die jetzige Regierung prinzipiell der falsche Addressat sei, da die Urheber der Schäden entweder verstorben oder verschollen waren. Der größte Posten der Reklamation resultierte aus der 69er Revolution und fiel in die Kategorie von Schäden, wie sie hundert anderen Fremden ebenfalls entstanden waren und die, trotz des Verlustes ihres gesamten Eigentums, keine Reklamationen erhoben,

2. Sanne durch den Transport der Briefe "ein vollkommen ungesetzliches Verhalten" an den Tag gelegt habe, für das er auch in "uncivilisirten Ländern" mit dem Tode bestraft worden wäre und von Glück sagen könne, mit dem Leben davongekommen zu sein,

3. Stapenhorsts Verluste ebenfalls aus der 69er Revolution stammten. "Die jetzige Regierung trifft hiervon kein Verschulden und würde es unbillig und unpolitisch sein, von ihr irgend welche Entschädigung für diesen Fall zu fordern." Stapenhorst habe dies wohl auch selbst eingesehen und wäre daher zum angesetzten Verhandlungstermin nicht erschienen. Außerdem sei seine Forderung "unmässig" hoch gewesen.[35]

Schultz und Arendt kamen überein, für Dieckmann eine Forderung in Höhe von 5.000 Piaster (*peso duro* bzw. Dollar) aufzustellen. Eine definitive Forderung lehnten beide jedoch ab - sie erschien ihnen "nach Lage der Sache unbillig". Die Reklamationen Sannes und Stapenhorsts wurden als unbegründet erachtet und verworfen.

Arendt versuchte nun für den 2. Januar 1872 bei einem Treffen mit dem Präsidenten das Thema erneut zu behandeln, doch da am 1. Januar das gesamte Kabinett zurücktrat, konnte erst am 3. Januar ein neuer Termin angesetzt werden, an dem Schultz und die neu ernannten Justiz- und Finanzminister teilnahmen. Die einstündige Verhandlung führte zu keiner Entscheid, da den beiden

---

[33] Die Gegner des damaligen Präsidenten Geffrad hatten das englische Konsulat, wo sich auch "Niederlagen" von Stapenhorst befanden, zerstört und einige Flüchtlinge gefangen und hingerichtet. Daraufhin beschoß Captain R.N. Wake mit H.M.S. "Bulldog" am 23.10.1865 die Rebellenforts. In den Kampf schaltete sich der Rebellendampfer "Valorogue" ein, der von der "Bulldog" versenkt wurde. Das Kanonenboot geriet jedoch auf Grund, wurde aufgegeben und in Brand gesteckt. Die Strafexpedition führten am 09.11.1865 H.M.S. "Galatea" und "Lily" aus, die offen auf Seiten der Regierung intervenierten; Preston/Major, S. 76-77, "Vineta", Norfolk v. 13.10.1872.

[34] S.M.S. "Gazelle" an Kgl. Marine-Ministerium, Port-au-Prince v. 05.01.1872; BAMA RM 1/v. 2389.

[35] Ebd.

Minister angeblich die Aktenlage unbekannt war. Als Endergebnis wurden die Forderungen stipuliert und an eine einzusetzende Commission ("Comission de verification") übergeben. Arendt verließ den Hafen am 5. Januar und sandte den Bericht umgehend an die Admiralität.

Diese schickte nach Erhalt am 9. Februar eine Verfügung an den Kommandanten der inzwischen in Westindien operierenden "Vineta", die bis dahin an der südamerikanischen Ostküste stationiert war:

"Ich habe dem Commandanten der Corvette, Capitain z.S. *Batsch*, Befehl ertheilt, bis auf Weiteres zur Wahrung der deutschen maritimen Interessen und Unterstützung der diesseitigen Vertreter in West-Indien zu verbleiben und den Oberbefehl auch über S.M.S. *"Gazelle"* zu übernehmen."[36]

Batsch interpretierte den Inhalt zu seinen Gunsten und war offenbar der Meinung, freie Hand zu haben. Er begründete dies mit einem Zitat aus der Verfügung:

"... die Angelegenheit wieder aufzunehmen, und den geschädigten Deutschen Unterthanen, soweit ihre Ansprüche von dem Kaiserlichen Kommando anerkannt sind, zu ihrem Rechte zu verhelfen."[37]

Allerdings war die Angelegenheit Batsch anfänglich weit weniger klar, als man erwarten konnte: Erst durch die Segelorder der "Gazelle", die in Abschrift beim Generalkonsul in Havanna lag, erfuhr er Einzelheiten der Dieckmannschen Reklamation. Ob sich diese inzwischen erledigt hatte, war ihm nicht bekannt; er ging aber vom Gegenteil aus, da ein Abschluß des Verfahrens inzwischen wohl auch in Havanna bekannt geworden wäre. Um sicher zu gehen, wartete er vor Veracruz die "Gazelle" ab, nahm Einsicht in die Korrespondenz von Arendt und befragte ihn über seine Verhandlungen mit Schultz. Angeblich hatte der Korvettenkapitän keinerlei Zustimmung zu einer Verhandlung der Angelegenheit durch eine Kommission gegeben.[38]

Batsch nahm sich vor, die Reklamationen definitiv zu erledigen. Er lief am 23. Mai 1872 mit beiden Schiffen aus Havanna aus, nahm den Geschädigten Dieckmann in Miragoane an Bord und traf am Morgen des 11. Juni in Port-au-Prince ein. Hier konnte ihm Schultz mitteilen lassen, daß eine im März eingesetzte unabhängige Kommission eine Zahlung von 5.000 Piaster an Dieckmann anerkannt habe. Das genügte dem Kapitän nicht. Da der Schaden nun prinzipiell anerkannt worden war, sollte zumindest die Hälfte der ursprünglichen Klagesumme von

---

[36] Stosch an Bismarck v. 25.03.1872; ebd.
[37] S.M.S. "Vineta" an Kais. Admiralität, Norfolk v. 13.10.1872; BAMA RM 1/v. 2518.
[38] Ebd.

$30.000 gezahlt werden, also $15.000. Andernfalls sollte militärischer Druck ausgeübt werden:

"Ich empfahl ihm, die Regierung zu einem Eingehen auf meine Forderung zu bewegen, wenn dies in seinen Kräften stände und erklärte ihm ferner, daß ich, wie ich es auch dem Minister geschrieben, zur Anwendung von Waffengewalt entschlossen sei, wenn bis Sonnenuntergang desselben Tages eine affirmative Antwort nicht erfolgt sei."[39]

Schultz versprach, sein Möglichstes zu tun, aber die Regierung lehnte um 17.00h des gleiches Tages die Forderung ab.

Daraufhin schritt Batsch zur Tat. Er hatte es als Faustpfand auf die im Hafen liegende haitianische Kriegsmarine abgesehen, die aus dem Raddampfer "Mont Organise" und der Korvette "Union" bestand. Kapitänleutnant Hollmann und Leutnant Kykbusch führten die Enterkommandos:

"Im Nu waren unsere 6 Boote mit schwerbewaffneten Mannschaften, Matrosen und Seesoldaten besetzt; mein Posten war im ersten Boot, der Dampfbarcasse. Vorwärts ging es nun mit raschen Ruderschlägen. Immer schneller und höher schlug das Herz; auf aller Gesicht drückte sich erwartungsvolle Spannung aus. Möglich war es auch immer, daß die Nigger, im Vertrauen auf ihr grobes Geschütz und bei ihrem heißblütigen Wesen, irgend etwas Unsinniges im Schilde führten; und in der That, ein wohlgezielter Katätschschuß, im richtigen Moment abgefeuert, hätte unsere sämtlichen Boote in den Grund schießen können ... Doch der erwartete Schuß fiel nicht. Fix waren wir längseits des feindlichen Dampfers, jedes unserer an dem für dasselbe bestimmten Platz. Von allen Seiten überklimmten entschlossen unsere Mannen mit vollster Ausrüstung schnell wie die Katzen die Bordwand; im Nu war das Schiff erfüllt von den recht abenteuerlich ausschauenden deutschen Soldaten. Die haitische Flagge wurde sogleich gekappt und einen Augenblick später wehte die stolze deutsche Flagge auf den genommenen Fahrzeugen."[40]

Widerstand wurde dabei nicht geleistet; die Besatzungen der Schiffe setzte man an Land.

Schwieriger gestaltete sich die Überbringung der Nachricht an den Konsul und (mittelbar) an die Regierung. Der Kurier, Leutnant Barandon, wurde mit der Dampfpinasse an der Landungsbrücke ausgesetzt, doch während der Wartezeit erschien gegen 22.00h plötzlich ein Trupp haitianischer Soldaten, der das Boot unter Feuer nahm, woraufhin es sich zurückziehen mußte. Batsch ließ die anderen Boote wieder besetzen und anlanden, so daß Barandon wieder heil an Bord zurückkehren konnte.

Die Stimmung an Land war explosiv: Als um 02.00h des 12. Juni 1872 der belgische Konsul Hartmann an Bord der "Vineta" als Unterhändler der Regierung erschien, sicherte er die verlangte Zahlung zu, bat aber "im Interesse der der in *Port au Prince* wohnenden Deutschen und Fremden" dringend um die Rückgabe

---

[39] Kommando S.M.S. "Vineta" an Admiralität, Cap Haytien v. 14.06.1872, BAMA RM 1/v. 876.

[40] Schilderung eines angeblichen Augenzeugen in der Weser-Zeitung v. 01.08.1872.

der beiden Kriegsschiffe. Da ein Wechsel über 3.000 Pf. ausgestellt worden war, wurden die Schiffe bei Tagesanbruch wieder an die Offiziere übergeben.

Batsch hielt seine Aufgabe für erledigt, salutierte die haitianische Flagge und ging schon am Morgen des 13. Juni wieder in See.[41]

Im AA wurde Batschs Intervention zuerst durch ein Telegramm bekannt, das dieser am 11. Juli 1872 aus Jamaika an Kaiser Wilhelm sandte. Danach ließ sich entnehmen, daß die "seit längerer Zeit schwebenden Reclamations=Angelegenheiten" ihre "erwünschte Erledigung" gefunden hätten.

Doch schon wenige Tage später trafen mehrere Briefe aus Port-au-Prince ein, die erheblichen Unwillen in der Behörde auslösten. Insbesondere handelte es sich um ein Schreiben Schultz´ vom 23. Juni 1872, das im Anhang die Abschrift die Petition der deutschen Kaufleute vom 11. Juni, 16.00h, an Batsch enthielt.[42] Schultz war hochempört und bat um seine Entlassung aus dem Amt:

"Da ich der Meinung bin, eine Meinung, die ich mir erlaube mit aller Bescheidenheit auszusprechen, daß der Capitain *Batsch* im Allgemeinen die üblichen Convenoncen gegen mich nicht beobachtet hat, indem er namentlich ohne Rücksprache mit mir ein Ultimatum an die Regierung sandte und eine Forderung von Pfund 3.000 für die Herren *Diekmann* und *Stapenhorst* erhob, während die haytische Regierung die Reclamation von Herrn *Diekmann* für P. 5.000 anerkannt und ich die Forderung von Hr. *Stapenhorst* längst als grundlos verworfen hatte, daß der Capitain *Batsch* ferner die Reclamation auf rücksichtslose Weise vermitteltst Repressalien erzwang, und daß ich in meiner Position als Consul hintenan gesetzt wurde, dadurch, daß die Haytische Regierung sich der Intervention einer dritten Person zur Regulierung dieser Angelegenheit bediente und der Capitain *Batsch* sich dem willig unterwarf, so kann ich das hiesige Mandat weder zur Genugthuung Ew. Durchlaucht, noch meiner selbst zu verwalten fortfahren."[43]

Daß Batsch die Formalien nicht eingehalten hatte (weder war Schultz beim Betreten des Schiffs salutiert noch ein Gegenbesuch des Kapitäns im Konsulat abgestattet, auch der Konsul nicht durch einen jüngeren Offizier begleitet worden) war das kleinere Übel. Schwerer wog, daß der Kommandant Schultz ins offene Messer hatte laufen lassen: Das Ultimatum kam sowohl für ihn als auch die haitianische Regierung völlig überraschend, zumal die von Kapitän Arendt vorgeschlagene Vermittlungskommission zwischenzeitlich Dieckmann eine Entschädigung von 5.000 Piaster zugesprochen und die Forderungen des deutschen Residenten Stapenhorst als unbegründet verworfen worden war. Ein Aufschub von 24 Stunden für Verhandlungen zwischen Schultz und der Regierung hatte Batsch rund abgeschlagen; Batsch habe sich dahingehend geäußert, daß er nicht zur "Wiedereröffnung von Repetitionen" gekommen sei.[44] Schultz Verhandlungsspielraum war damit auf Null reduziert worden.

---

[41] "Vineta" an Admiralität v. 14.06.1872.

[42] Thile an Kaiser Wilhelm v. 20.07.1872; BAMA RM 1/v. 876.

[43] Schultz an Bismarck, Port-au-Prince v. 23.06.1872; ebd., desgl. v. 20.07. an den Senat der Stadt Hamburg, Syndicus Merck; StAH-Senat Cl. VI No. 16g Vol. 2a Fassc. 9 Inv. 1.

[44] Ebd.

Angesichts dieser Bedingungen hatte sich der Konsul völlig außerstande gesehen, mit Batsch in irgendeiner Form zu verhandeln. Der Außenminister hatte Schultz gegenüber durchblicken lassen, daß keine Modifikation des Ultimatums zu erwarten sei. Hier erfuhr Schultz ebenfalls, daß für 15.00h eine Sitzung des Ministerrates angesetzt war, dessen Entscheidung wohl auf eine Ablehnung des Ultimatums hinauslaufen würde. Am Nachmittag suchten mehrere der "achtbarsten deutschen Kaufleute" den Konsul auf und baten ihn dringend um Aufschub von Batsch, da die bereits herrschende Aufregung in der Stadt das Schlimmste für Leben und Eigentum der Deutschen befürchten ließ. Schultz sandte eine erneute Note an Batsch, die aber offenbar unbeantwortet blieb. Um 23.30h erhielt Schultz eine Einladung zum Präsidenten. Im Palast erfuhr er um Mitternacht zu seiner Überraschung, daß die Angelegenheit bereits erledigt war; wie sich hier herausstellte, durch den belgischen Konsul. Die haitianische Regierung hatte also offensichtlich eine Vermittlung Schultz´ für unsinnig gehalten, was für diesen nicht nur eine schwere persönliche Demütigung bedeutete, sondern auch seine diplomatische Stellung in ihren Grundfesten erschütterte.

Auf völliges Unverständnis stieß Batschs Vorgehen auch bei den deutschen Kaufleuten in Port-au-Prince, die wie ihr Konsul von dem Handstreich völlig überrumpelt wurden:

"In dieser Ueberzeugung (die Gültigkeit der Ergebnisse der Schiedskommission, d. Verf.) ersuchen wir Capitain *Batsch* im Namen der Gerechtigkeit, der Menschlichkeit, im Namen der Größe und Macht unseres Vaterlandes gegen dies schwache Land mit Nachsicht und Großmuth zu verfahren, und der haitianischen Regierung mindestens genügend Zeit zu geben, um mit Würde diese Reclamation reguliren zu können.

Sollten alle diese unsere Vorstellungen kein Gehör finden, so müssen wir gegen jede Waffengewalt und jede Kriegsmaßregel protestieren, weil in dieser Frage keine Beleidigung unserer Flagge stattgefunden hat, keine Gewalt mit Gewalt zu begegnen ist, weil uns nicht einmal Zeit gegeben worden ist für unsere Sicherheit zu sorgen, und weil wir nicht glauben können, daß für diese Reclamationen, so wie sie jetzt stehen, wo nur noch die Zahl der Geldsumme streitig bleibt, das Leben und Eigenthum aller im Lande ansässigen Deutschen, so wie das Schicksal einer ganzen friedlichen Bevölkerung, auf´s Spiel gesetzt werden darf.

So geschehen im deutschen Consulat zu *Port au Prince* am 11 Juni 1872, um 4 Uhr des Nachmittags."[45]

Batsch wurde von der Admiralität mit Befehl vom 16. September aufgefordert, zu den Vorwürfen Stellung nehmen und seine Motive anzugeben, die ihn zu dem Ultimatum bewogen hatten. In der Antwort vom 13. Oktober nahm der Kapitän ausführlich Stellung.[46]

---

[45] Protest der ansässigen Deutschen, unterzeichnet v. Ernst Hartmann, an Kapitän Batsch, Port-au-Prince v. 11.06.1872; ebd.

[46] S.M.S. "Vineta", Norfolk v. 13.10.1872, an Kais. Admiralität; BAMA RM 1/v. 2518.

Mit gutem Gewissen konnte er darauf verweisen, die Order vom 2. Mai 1872 (s. Anhang, Dokument 2), in der die Kompetenzen bei Reklamationen klar abgegrenzt wurden, nicht rechtzeitig erhalten zu haben:

"In Bezug auf diese Angelegenheiten, wie auch bei anderen Fragen, ist ein dem Allerhöchsten Interesse entsprechendes Verhältniß mit den diplomatischen Vertretern aufrecht zu erhalten und sind die Requisitionen derselben an fremde Regierungen nach Verhältniß der zu Gebote stehenden militairischen Kräfte zu unterstützen.
Während die politischen und staatsrechtlichen Folgen etwaiger Maßnahmen Sache der diplomatischen Vertreter sind, bleibt für die militairische Ausführung ihm allein die Verantwortlichkeit."[47]

Der schärfsten Kritik war damit der Wind aus den Segeln genommen. Unabhängig davon war Batsch jedoch klar gewesen, daß eine gute Zusammenarbeit mit den diplomatischen Vertretern zu seinen "ersten Pflichten" gehörte. Doch gab es auch Ausnahmen , und eine Ausnahme sah er in Schultz:

"Dabei habe ich mir indeß nie verhehlt, daß wohl Fälle eintreten könnten, wo das Allerhöchste Interesse ein Verhältniß erfordere, welches eine unbedingte Cooperation mit einem der vielen commerciell=engagirten Consuln ausschließt."[48]

Damit traf Batsch bewußt oder unbewußt einen wunden Punkt in der Misere - ihm waren die Gerüchte über die Verquickungen Schultz´ mit der haitianischen Innenpolitik nicht geheuer, deshalb schien ihm dessen Verhältnis zur Regierung auch "zur Förderung Deutscher Ansprüche nicht geeignet". Er gab auch selbst zu, daß diese Behauptungen möglicherweise mehr aus "Neid und Mißgunst" als aus "angeblichem Patriotismus" in die Welt gesetzt worden waren. Letztlich habe er sich auch gar nicht davon leiten lassen. Entscheidend war für ihn vielmehr, daß wenn die Dieckmannschen Ansprüche grundsätzlich gerechtfertigt waren, diesem auch der volle Schadensersatz zustand und nicht nur eine Teilsumme. Noch wichtiger war jedoch der Umstand, daß Arendt und Schultz die jetzige Regierung als Rechtsnachfolger der Regierung Salnave völlig außer acht gelassen hatten. Hier wußte Batsch die Admiralität auf seiner Seite, denn diese hatte in ihrer Verfügung vom 9. Februar 1872 die Verantwortlichkeit der neuen Regierung gemäß dem Völkerrecht anerkannt. Aus diesem Kontext schloß er nun, daß eine erneute Absprache mit dem Konsul in der Sache nicht notwendig sei. Er hielt es lediglich für angemessen, ihn von seiner Absicht in Kenntnis zu setzen. Falls dieser zwischenzeitlich neue Ergebnisse vorzeigen konnte, blieben ihm die Art der Repressalien immer noch offen. Um der Regierung die Zahlung der Reklamation zu er-

---

[47] Der Chef der Admiralität an Kapitän z.S. Batsch, Kommando S.M.S. "Vineta", St. Thomas, Berlin v. 02.05.1872; BAMA RM 1/v. 2518 (abgedruckt im Anhang).
[48] "Vineta", Norfolk v. 13.10.1872.

leichtern, reduzierte er die ursprüngliche Summe von $30.000 auf $15.000 (£ 3.000).[49]

Bezüglich der Stapenhorstschen Forderung argumentierte Batsch wie wie bei Dieckmann: Die neue Regierung sei durchaus für die Schadensregulierung ihrer Vorgänger verantwortlich. Er wies gegenüber dem Konsul auch das Argument zurück, daß Stapenhorst deshalb keinen Anspruch auf staatliche Entschädigung besäße, da bei gleichem Anlaß ein Engländer aus der Privatschatulle des Präsidenten Geffrard und nicht vom haitianischen Staat entschädigt worden sei, da es für den Geschädigten gleich sein müsse, wer ihn entschädigt, wenn das Recht auf Entschädigung prinzipiell anerkannt sei.[50]

Doch Batsch hatte von vornherein nicht die Absicht gehabt, sich auf längere Verhandlungen einzulassen. Als der Konsul darauf hinwies, daß die Regierung "im Besitz gewendeter Advocaten" sei, die ihre Interessen zu vertreten stünden, machte er klar, daß er gar nicht beabsichtigte, diese zum Zuge kommen zu lassen:

> "... erwiderte ich ihm, daß ihnen dazu hinreichende Zeit zu Gebote gestanden habe, und daß ich nicht berufen sei, ihnen durch noch weiteres Hinhaltenlassen in die Hände zu arbeiten. Ich war überzeugt, daß Aufschub und Nichterfolg einund dasselbe sein würden, und betonte dem Consul, daß ich, nachdem mir der Auftrag geworden, den Deutschen Interessen in so ansehnlicher Form, wie sie durch die beiden Corvetten repräsentirt werde, Vorschub zu leisten, die Flagge Sr. Majestät nunmehr von *Port au Prince* nicht hinweg führen dürfe, ohne daß die seit Jahren in der Schwebe gehaltenen Reklamationen summarisch beseitigt sei."[51]

Daß Stapenhorst selbst nicht bei der Sitzung auf der "Gazelle" am 31. Dezember 1871 erschienen war, begründete der Kapitän durchaus glaubwürdig damit, daß Konsul Nissen in Cap Haitien dem Geschädigten von der fünf Tage dauernden, umständlichen und kostspieligen Reise nach Port-au-Prince auf Anfrage abgeraten habe, da er selbst nicht glaubte, daß Schultz in der Lage sei, die Reklamation erfolgreich durchzuführen.

Zum Schluß gab Batsch jedoch zu, daß am 6. April 1872 bereits eine Zusage der eingesetzten Kommission über die Zahlung der $5.000 erteilt worden war. Diese Nachricht hatte Schultz Arendt am 10. Mai zugesandt. Jedoch versuchte sich Batsch aus der Affäre zu ziehen, indem er der Verfügung vom 9. Februar "eine überwiegend militairische Interpretation" angedeihen ließ. Dies war angeblich deshalb notwendig, weil Schultz zwischenzeitlich offenbar keine neuen Anweisungen aus Berlin erhalten hatte. Schultz hatte offenbar in einem Schreiben

---

[49] Ebd.
[50] Ebd.
[51] Ebd.

an Arendt vom 10. Mai 1872 versäumt, diesem das Ergebnis der Kommission mitzuteilen.[52]

Abschließend versuchte Batsch doch noch, Schultz wegen angeblicher Untätigkeit und mutmaßlicher Komplizenschaft mit der Regierung zu diskreditieren. Der Konsul habe sich um die Angelegenheit nicht mehr gekümmert, nachdem er an Bord gekommen war - obwohl er hätte wissen müssen, daß die Antwort der Regierung ablehnend sein würde und daß er, Batsch, dann gezwungen gewesen sei, Pressalien anzuwenden.

Batsch ahnte offenbar, daß Schultz im AA sehr massiv geworden war: Falls ein "etwaiger" Protest stattgefunden haben sollte, habe sich der Konsul wohl deutscher Residenten bedient, die aufgrund der Stellung von Schultz in der haitianischen Gesellschaft (der Konsul war mit einer Haitianerin verheiratet) und seines Einflusses in der Regierung von ihm abhängig seien.[53] Kurzum, schon in Port-au-Prince war Batsch durchaus bekannt gewesen, daß die deutsche Kolonie mit seinem Vorgehen in keiner Weise einverstanden war.

Einige Monate später, als sich Batsch in Berlin aufhielt, verschärfte er nochmals seine Kritik an Schultz:

> "Wenn ich mich von vornherein entschloß, der Regierung der Republik *Hayti* eine einseitig von mir aufgestellte Forderung zu formuliren, und ohne vorherige Rücksprache mit dem Consul *Schultz* zu übersenden, so geschah dies vornehmlich aus dem Grunde, daß mir die Stellung des Consul *Schultz* zur ganzen Angelegenheit aus der bis dahin gepflogenen Correspondenz wohl bekannt war."[54]

Seiner Meinung nach hatte sich der Konsul mit der Summe von $5.000 und der Maßgabe, daß die (unabhängige) Kommission auch das Recht zugestanden bekam, ob überhaupt gezahlt werden solle, zu sehr "gebunden". Seine hierzu verwandten Argumente hätten "unmöglich anerkannt" werden können, wobei er sich auf die Nichtzuständigkeit der neuen Regierung berief. Hinzu kam, daß gerade die jetzige Regierung seinerzeit das Revolutionskomitee in Miragoane gebildet hatte, wo Dieckmann als damaliger englischer Vizekonsul geschädigt worden war. Aufgrund dieser Umstände sei es unmöglich gewesen, Dieckmann für eine höhere Entschädigungsforderung "mitverantwortlich" zu machen. Dies hätte er wohl auch selbst eingesehen, da er bei der entscheidenden Sitzung der ausländischen Vertreter nicht anwesend war.

Neu ist hier auch, daß Batsch bei dem Gespräch mit Schultz diesem nicht beantwortet hatte, wie denn die "Gewaltmaßnahmen" aussehen sollten. Der Kapitän glaubte, ihm eine "positive und detailirte" Antwort nicht geben zu können, da

---

[52] Ebd.
[53] Ebd.
[54] Batsch an Admiralität, Berlin v. 03.07.1873.

der Entschluß von noch später einzutreffenden Eventualitäten abhängig war und die "verfrühte Beantwortung den Erfolg leicht in Frage stellen konnte". Diese Formulierung läßt sich nur als tiefes Mißtrauen gehen den Konsul interpretieren und nährt den Verdacht, daß der Kapitän ein abgekartetes Spiel zwischen der Regierung und Schultz durchaus für möglich hielt. Er sicherte Schultz daher lediglich zu, die Stadt (und damit die deutschen bzw. europäischen Lagerhäuser) nicht zu bombardieren - vorausgesetzt, die Forts würden nicht das Feuer eröffnen.[55]

Kurzum, ihm sei es nicht darum gegangen, Schultz beiseite zu setzen, sondern daß vielmehr die "taktische Sachlage" sich in einem Stadium befand,

"... in welchem ich seine Mitwirkung ohne Concessionen, die ihn der Regierung der Republik gegenüber kompromittirt haben würden, unmöglich erwarten konnte."[56]

Was die ultimative Forderung weiterhin anging, so sah Batsch in einer Aufschiebung der Reklamation eine viel größere Gefahr. Durch das zügige Handeln sei den Haitianern jede Möglichkeit genommen worden, Gewalt anzuwenden - wie der tatsächliche Verlauf der Dinge auch bewiesen habe.

Hatte Batsch schon mit seinen eigenartigen Vorstellungen über seine Rechte und Pflichten das Mißtrauen des AA erregt, so war seine Intervention in Haiti im Juni 1872 nach der Kinderling-Affäre in Costa Rica 1868 der zweite Fall, in dem sich Marineoffiziere in Lateinamerika außenpolitisch engagierten, ohne dafür eine besondere Anweisung von der Admiralität erhalten zu haben.

Batsch hatte Glück im Unglück. Denn nicht nur Schultz, sondern auch die haitianische Regierung war über den Handstreich hell empört und stellte nun ihrerseits eine Reklamation, die am 22. November 1872 durch General Brice, der offenbar normalerweise in Paris bzw. London akkreditiert war, in einer Audienz Kaiser Wilhelm I. übergeben wurde. Dem haitianischen Gesandten wurde dabei eine sorgfältige und unparteiische Prüfung der Angelegenheit zugesagt, wofür Batsch eigens nach Berlin bestellt werden sollte, was vom Kaiser auch genehmigt wurde.[57] Die grundsätzliche Haltung des AA in der Sache stand jedoch schon vorher fest: Die Hauptschuld an der Affäre trug die haitianische Regierung anläßlich "mehrjährigen ungehörigen Zögerns und Hinhaltens" in einer "verhältnismäßig nicht bedeutenden Reclamation" selbst:

"Schon aus diesem Grunde wird auch nach meiner Ansicht eine Desavouirung oder Mißbilligung des Verhaltens des Kapitains z.S. *Batsch* etwaigen Beschwerden der gedachten Regierung gegenüber nicht in Frage kommen können."[58]

---

[55] Ebd. Das heißt, Batsch war prinzipiell dazu bereit. In diesem Fall hätte eine Eskalation gravierende Folgen für die europäischen Residenten haben können.
[56] Ebd.
[57] AA an Stosch v. 04.12.1872.
[58] AA an Stosch v. 14.11.1872.

Ausdrücklich wurde auch anerkannt, daß Batsch die Verfügung vom 2. Mai 1872 nicht rechtzeitig erhalten hatte und die zwischenzeitlich aufgetretenen Bedenken durch die Klarstellung der Umstände beseitigt waren. Doch blieben beim AA deutliche Zweifel am Vorgehen des Kapitäns:

"Mit Bezug hierauf gestatte ich ich mir noch ebenmässig zu bemerken, daß ich meinerseits aus dem Inhalte des Berichtes d.d. *Norfolk* den 13 October d.J. nicht die Ueberzeugung zu gewinnen vermocht habe, daß Kapitain *Batsch* sich in der Nothwendigkeit befand, seine betreffenden Maßnahmen ohne jedes vorgängige Einvernehmen mit dem Kaiserlichen Konsul in *Port au Prince* einzuleiten, und dieselbe so wie geschehen, ohne jede Rücksichtnahme auf die ihm wegen der Bewilligung eines kurzen Aufschubes gemachten Vorstellungen durchzuführen."[59]

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß in der bis dahin jungen Geschichte der Marine sowohl der Konflikt zwischen dem Reich und dem betroffenen Staat in Übersee als auch zwischen den Vertretern der Exekutive von unerhörter Schärfe war und in dieser Konstellation auch nicht wieder auftrat - nie wieder sollte ein Vertreter des Reiches wegen dem eigenmächtigen Vorgehen eines Marineoffiziers um seinen Rücktritt bitten müssen. Einer der Gründe dafür war allerdings auch, daß nun (mehr oder weniger zügig) mit dem Aufbau eines diplomatischen Korps in Übersee begonnen wurde und dadurch die (politische) Verantwortung von Handelskonsuln auf Berufsbeamte überging. Völlig unabhängig davon, ob Batsch Vermutungen über Schultz´ Verquickung mit der haitianischen Innenpolitik zutrafen oder nicht: Gerade in Haiti war bis 1914 die ausländische Kaufmannschaft ein immens wichtiger innenpolitischer Faktor, da sie über zahlreiche Querverbindungen auch familiärer Art mit der Führungsschicht (oder schlicht: den Führern), verbunden war; hauptsächlich durch die Finanzierung der "Revolutionäre". Durch die Einsetzung von Berufsdiplomaten wurden später zumindest direkte Manipulationen ausgeschlossen. Auf der anderen Seite konnten sie, da finanziell nicht im Land engagiert, keinem indirekten Druck von Seiten der jeweiligen Regierungen ausgesetzt werden.

Eigentümlicherweise hatte sich der Konflikt in Haiti schon einige Monate vorher durch eine etwas verräterische Äußerung Batschs über ein eventuelles Vorgehen in Brasilien angedeutet und sich das AA gezwungen gesehen, Stosch zu bitten, einmal klar und deutlich die Kompetenzen zwischen Marine und AA im Ausland festzulegen. Daraus resultierte das Schreiben vom 2. Mai 1872, das man als eine Art "Grundgesetz" zur Kooperation zwischen beiden Behörden sehen kann, und aus dem auch deutlich die übrigen Aufgaben der Schiffe in Westindien hervorgehen:

1. Ausbildung der Mannschaften

---

[59] Ebd.

2. "Wahrung maritimer Interessen",
3. Vermessungsarbeiten zur Vervollständigung der See- und Segelkarten.

Bevorzugte Operationsgebiete sollten Venezuela, Kolumbien, Mexiko, die Antillen (hier das spanische Havanna) und Haiti sein. Klar geregelt waren nun auch die Zuständigkeiten der Behörden im Fall der Schädigung oder Bedrohung "der berechtigten Interessen deutscher Kaufleute":

"In Bezug auf diese Angelegenheiten, wie auch bei anderen Fragen, ist ein dem Allerhöchsten Interesse entsprechendes Verhältniß mit den diplomatischen Vertretern aufrecht zu erhalten und sind die Requisitionen derselben an fremde Regierungen nach Verhältniß der zu Gebote stehenden militairischen Kräfte zu unterstützen.
Während die politischen und staatsrechtlichen Folgen etwaiger Maßnahmen Sache der diplomatischen Vertreter sind, bleibt für die militairische Ausführung ihm allein die Verantwortlichkeit."[60]

Es scheint jedoch, daß die Wirkung der Order auch deshalb marginal bleiben mußte, weil sie nur an einen Kommandanten auf einer Station gerichtet war. Nur so ist die Eskalation im Verhältnis Marine/AA im nächsten Jahr in Spanien zu erklären. In der Tat mutet ja auch heute noch seltsam an, daß der befehlshabende Offizier einer Station noch während seiner Reise auf seine Kompetenzen hingewiesen werden mußte, da die Segelorder sehr vage formuliert war.

In diesem Zusammenhang ist interessant, daß Stosch und nicht etwa das AA Überlegungen anstellte, den diplomatischen Dienst in Lateinamerika/Westindien durch die Etablierung einer "Zentralstelle" zu straffen:

"Die verschiedenartigen der Corv. S.M.S. *"Gazelle"* zur Zeit in den Westindischen Gewässern, aufgegebenen Aufträge, in deren Ausführung der Commandant mehrmals, zum Theil durch Requisitionen verschiedener Consule, deren Befolgung ganz gewiß nicht immer sehr dringlich war, unterbrochen wurde, haben mich überzeugt, daß es vortheilhaft wäre, wenn alle Angelegenheiten, welche das Interesse des Handels und der Angehörigen des deutschen Reiches in *Venezuela*, *Centralamerica* und der Westindischen Inseln berühren, zunächst bei einer dortigen Centralstelle der Diplomatischen Vertretung zur Sprache gebracht und geäußert würden und sodann erst je nach ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit in Form von möglichst bestimmten Requisitionen des dort stationirten Kriegsschiffs gelangen könnten."[61]

Dieses durchaus effektiv scheinende System stieß aber nach Meinung des AA in der Praxis auf unüberwindliche Schwierigkeiten, da lediglich die Konsuln in Havanna, Mexiko, Bogota und Caracas besoldet waren, und sich selbst bei diesen in "schwierigen Fällen" die Frage stellte, ob in sie das Vertrauen gesetzt werden konnte, Requisitionen durchzuführen. Außerdem waren sie durch die Entfernungen sowie die schlechten Nachrichtenverbindungen derart voneinander getrennt,

[60] Stosch an Batsch v. 02.05.1872; BAMA RM 1/v. 2518.
[61] Stosch an AA v. 23.02.1872; BAMA RM 1/v. 2397.

daß teilweise die Nachrichten aus einem Teil Westindiens über den Telegraf in Berlin eher bekannt wurden als in anderen Regionen. Selbst die Konsulate in Port-au-Prince und St. Domingo standen, obwohl auf einer Insel, kaum in gemeinsamer Verbindung, so daß eine etwaige Prüfung der Reklamation des Konsulats durch ein anderes ausgeschlossen war.

Es scheint, als ob die Entfernung vom AA zur Admiralität in Berlin ähnliche Probleme aufwarf wie zwischen den Konsulaten in der Karibik: Die Antwort benötigte zwei Jahre.[62]

Nur der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß die "Affäre Batsch" in der Konfrontation zwischen Bismarck und Stosch 1872 nur die Spitze des Eisbergs war - zuviel Sprengstoff hatte sich bis zur Eskalation um Werners Eskapaden in Spanien bereits aufgestaut.

Im April 1872 hatte Stosch über den befreundeten nationalliberalen Reichstagsabgeordneten Benda versucht, eine Änderung der Militärstrafgesetzgebung zu initiieren, worüber Bismarck sehr erbost war. Ein zweiter Zusammenstoß ergab sich noch im gleichen Jahr aus einem Lohnstreik auf der Danziger Werft, wo für die Marine Bauten auf Helgen lagen. Stosch empfing daher zwei Abgesandte der Streikenden und handelte mit ihnen einen etwas eigentümlich scheinenden Kompromiß aus: Mehr Geld für mehr Arbeit, worauf hin Bismarck Stosch relativ milde tadelte:

"Die eigentümliche Stellung der aus den Mitteln der Steuerpflichtigen wirtschaftenden Staatsbehörden legt m.E. letzteren die Verpflichtung auf, sich der aktiven Beteiligung an der Entwicklung des großen sozialpolitischen Prozesses zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu enthalten..."[63]

Im Frühjahr 1873 entwickelte sich ein Gegenzeichnungsproblem, das durch Kaiser Wilhelm I. bereinigt werden mußte. So waren es die Differenzen um den Einsatz der Marine im außenpolitischen Bereich, die die Spannungen eskalieren ließen. Offenbar vermutete der Reichskanzler dahinter politische Ambitionen seines Untergebenen, wie Stoschs Freund Karl v. Normann, Kabinettssekretär von Kronprinz Friedrich Wilhelm (dem späteren Kaiser Friedrich III.), notierte:

"Unser Freund kümmert sich meiner Meinung nach zu viel um politische Dinge, er denkt an viele abenteuerliche und unmögliche Pläne, vor allem gegen Varzin, und er ist ärgerlich, wenn einer kühl bleibt und vorzieht, sich auf erprobte Stärke zu verlassen. Es ist in jeder Hinsicht falsch, daß er sich von solchen nicht fernhält."[64]

---

[62] Bülow an Stosch, v. 03.04.1874; ebd.
[63] Bismarck an Stosch v. 05.09.1872; zitiert nach: Steinmetz, S. 40.
[64] Brief Normanns an Gustav Freytag v. 14.11.1872; zitiert nach: Ebd., S. 39.

Die Konflikte zwischen Stosch und Bismarck sollten noch jahrelang schwelen (u.a. wurde Stosch für den Fall des Todes von Wilhelm I. unter dem Nachfolger Friedrich III. als Reichskanzler gehandelt). Von wesentlicher Bedeutung war dabei das Unterstellungsverhältnis Stoschs unter Bismarck: Der eigentliche "Marineminister" war Bismarck, auch wenn Stosch oftmals so tituliert wurde. Tatsächlich war er ein dem Reichskanzler unterstellter Staatssekretär. Damit wären die Kompetenzen klar verteilt gewesen, wenn es nicht beim Auslandsdienst der Marine eine gewichtige Kompetenzüberschneidung durch den Begriff der "Kaiserlichen Kommandogewalt" gegeben hätte. Denn Stosch war in "allen rein militärischen Dingen" lediglich dem Kaiser als Oberbefehlshaber verantwortlich und nicht seinem eigentlichen Vorgesetzten Bismarck. Die Grenze zwischen der Verantwortlichkeit des Reichskanzlers und der Kommandogewalt des Kaisers war jedoch verfassungsrechtlich überhaupt nicht geregelt.[65] Letztlich erledigte sich dieser Dauerkonflikt durch Stoschs Rücktritt am 20. März 1883. Mit dem Nachfolger, v. Caprivi, sollten sich derartige Reibereien, bis auf Ausnahmen, nicht wiederholen.[66]

5.3. Das "Reichsgeschwader" in Westindien 1872

Eine Kneipenschlägerei in Rio am 19. Oktober 1871, an der einige Deck- und Unteroffiziere von S.M.S. "Nymphe" beteiligt gewesen waren, führte in Berlin zu einem Plan, der geeignet schien, dem neu gegründeten Reich auch in Übersee den scheinbar notwendigen Respekt zu verschaffen. Da die Behörden die von der Rio-Polizei mit Säbeln verletzten Besatzungsmitglieder trotz der Bemühungen des deutschen Gesandten nicht zügig entließen, wurde in Berlin die Bildung des sogenannten "Atlantischen Evolutions-Geschwaders" beschlossen, das vor der brasilianischen Hafenstadt die Freilassung erzwingen sollte.[67] Außer den beiden Panzerfregatten "Friedrich Carl" und "Kronprinz" und den Korvetten "Elisabeth" und "Augusta" sollte ihm auch das Kanonenboot "Albatroß" angehören, das erste (nord)deutsche Kriegsschiff, das speziell für den Einsatz in Übersee konstruiert worden war.

Bismarck kam die Geschwaderbildung gerade recht und sah nicht nur in China, sondern auch der Karibik einen Verwendungszweck für das Boot, da sich

---

[65] Steinmetz, S. 66-67.
[66] Ebd., S. 74.
[67] Delbrück an Roon v. 21.11.1871; BAMA RM 1/v. 2397.

soeben der deutsche Ministerresident in Caracas über Schikanen gegen deutsche Staatsbürger beschwert hatte:

"Euerer Exzellenz ist aus früheren Mittheilungen nicht unbekannt, daß deutsche Angehörige und deren Interessen von einigen südamerikanischen Regierungen nicht mit der Rücksicht behandelt werden, auf welche wir Anspruch machen dürfen. Es ist mir daher erwünscht, daß die Ausrüstung der jetzt in Dienst gestellten Schiffe die Gelegenheit bietet, an der ganzen südamerikanischen Küste nicht, wie bisher nur ein einzelnes Schiff, sondern ein Geschwader zu zeigen und über die Möglichkeit, dasselbe nöthigenfalls zu verwenden, keinen Zweifel lassen. Zu jenen Regierungen gehört namentlich auch die von *Venezuela*, wo die Fremden im Allgemeinen über Beeinträchtigung seitens der Eingeborenen und Rechtsverweigerung seitens der Regierung klagen. Nach den neuesten Berichten des dortigen Geschäftsträgers *von Gülich* ist aber selbst die Korvette *Gazelle*, welche sich augenblicklich in jenen Gewässern befindet, wegen ihres Tiefganges nicht im Stande, außer *La Guaira* und *Puerto Cabello*, irgend einen andern der dortigen Häfen anzulaufen. Es erscheint daher als ein Bedürfniß, die Zusammensetzung des Geschwaders so einzurichten, daß es eventuell auch dem durch sein Erscheinen hervorgebrachten moralischen Einfluß Nachdruck geben könne und wenn es irgend möglich ist, ihm Kanonenboote oder Fahrzeuge von geringerem Tiefgang mitzugeben."[68]

Bevor das Geschwader zusammengestellt war, entließen die brasilianischen Behörden die Inhaftierten, so daß Wilhelm I. bereits Mitte Januar 1872 wieder die Auflösung verfügte.[69]

Die Idee einer großen Flottendemonstration in Übersee war jedoch geboren und wurde in Form des "Reichsgeschwaders" umgesetzt. Geplant war eine Weltumseglung von Oktober 1872 bis August 1874. Stosch, seit dem 1. Januar 1872 Chef der Admiralität, teilte den Plan Bismarck Anfang Juli 1872 mit und bat um Mitteilung, welche Orte besucht bzw. welche politischen Aufgaben außerhalb des "Flaggezeigens" evtl. ausgeführt werden sollten.[70] Doch besondere Wünsche hatte das AA nicht; Thile bat lediglich darum, "die Küsten von *Venezuela*, *Havana*, *Columbien*, *Sakavilla* und *Honduras (Puerto Caballos)*" anzulaufen und dort die Flagge zu zeigen; außerdem schien ihm ein Besuch der Vereinigten Staaten wünschenswert.[71]

Ziel der Fahrt war die Ausbildung (v.a. auch für größere taktische Übungen) und "Wahrung der deutschen überseeischen Interessen". Das Geschwader setzte sich aus der Panzerfregatte "Friedrich Carl", einem der größten und am schwersten bewaffneten deutschen Kriegsschiffe, der Korvette "Elisabeth" und

---

[68] Bismarck an Roon v. 20.12.1871, ebd. Gülich beklagte sich ebenfalls gegenüber dem Kommandanten des Stationärs "Gazelle" über die "Quasi=Auflösung aller staatlichen Ordnung und Moralität" und befürchtete eine Bedrohung von Leib und Leben deutscher Residenten. Er bat daher um eine angemessene Präsenz in La Guayra; Gülich an KK Arendt v. 05.11.1871; BAMA RM 1/v. 2578.

[69] Wilhelm an Roon v. 16.01.1872; BAMA RM 1/v. 2397.

[70] Stosch an Bismarck v. 05.07.1872; BAMA RM 1/v. 2402.

[71] Thile an Stosch v. 21.07.1872, ebd. Bei "Sakavilla" handelt es sich offensichtlich um Sabanilla, Puerto Caballos war bereits 1869 in Puerto Cortés umbenannt worden. Warum das AA auf einem Besuch des honduranischen Hafens bestand, bleibt unklar; zu diesem Zeitpunkt spielten sich die bescheidenen deutschen Handelsaktivitäten sämtlich an der Westküste in Amapala ab.

dem Kanonenboot "Albatroß" zusammen. In Westindien war die Vereinigung mit den Stationären "Vineta" und "Gazelle" geplant. Als Geschwaderchef wurde vom Kaiser Kapitän z.S. Werner bestätigt, der als Geschwaderkommodore die Tafelgelder eines Konteradmirals erhielt, um das bisher größte deutsche Geschwader in Übersee auch angemessen repräsentieren zu können. Nach dem Besuch von Westindien war beabsichtigt, mit "Elisabeth" und "Albatroß" die Station neu besetzen, während "Vineta" die Heimreise antreten und "Friedrich Carl" und "Gazelle" die Weiterreise nach Asien antreten sollten.[72] Der Reiseplan war bereits detailliert ausgearbeitet worden: Von Westindien sollte die Fahrt über Kapstadt, Australien, Ozeanien, Japan und China nach Niederländisch Indien gehen, von dort aus über den Pazifik an die Westküste der USA, dann südlich ums Kap Horn und von Rio aus zurück nach Europa (s. Anhang, Dokument 1).

Werner war berechtigt, weitere Orte anzulaufen, wenn dies zur Vervollständigung der Ausrüstung oder durch Requisitionen diplomatischer oder konsularischer Vertreter notwendig werden sollte. Abweichend vom Reiseplan war es ihm überlassen, je nach Bedürfnis die Aufenthaltsdauer in den einzelnen Häfen zu bestimmen. Der Zweck des Unternehmens wurde noch einmal klar definiert:

1. Ausbildung der Offiziere und des Personals
2. Allgemeine Materialerprobung, insbesondere aber von den Schiffsklassen, die bisher noch keine größeren Seereisen unternommen hatten (Panzerfregatte "Friedrich Carl" und Kanonenboot "Albatroß")
3. Schutz und Förderung der politischen, merkantilen und Schiffahrtsinteressen des Reiches in den transatlantischen Ländern, die das Geschwader anlaufen würde.[73]

Die Leipziger "Illustrirte Zeitung" versah denn auch das Auslaufen des Geschwaders mit vielen Vorschußlorbeeren:

"Zum ersten mal ist ein größeres deutsches Geschwader in See gegangen, um dem transatlantischen Ausland zu verkünden, daß Deutschland auch auf der See beginne, eine Machtstellung einzunehmen. Wenn auch die frühere preußische, nach 1866 norddeutsche Bundesmarine einzelne, zuweilen auch zwei Schiffe nach Japan und China entsandte, um dort die geschlossenen Verträge aufrecht zu erhalten, so fehlte es doch bis jetzt an einer würdigen Repräsentation unserer Marine. Um so freudiger begrüßen wir es, daß es den eifrigen Bestrebungen des Marineministeriums endlich gelungen ist, ein Geschwader auszurüsten, welches geeignet ist, den ruhmvollen Namen in fremde Länder zu tragen und unsere Handelsinteressen im Ausland mit würdigem Nachdruck zu schützen."[74]

Das Geschwader lief am 12. Oktober 1872 in die Karibik aus, doch sollte die Weltreise enden, bevor sie richtig begonnen hatte: Nach einem Besuch von Ve-

---

[72] Promemoria v. 31.08.1872, ACO v. 04.09.1872; ebd.

[73] Admiralität an Geschwaderchef Werner in Wilhelmshaven, v. 02.10.1872, ebd.

[74] Das erste deutsche Reichsgeschwader, Illustrirte Zeitung v. 28.12.1872, in: Clas Broder Hansen: Deutschland wird Seemacht. Der Aufbau der Kaiserlichen Marine 1867-1880, München 1991, S. 56.

nezuela, Kolumbien und Haiti erhielt es am 10. März 1873 in Havanna den Rückrufbefehl nach Europa. Der Ausbruch des Spanischen Bürgerkrieges forderte den Einsatz aller in Übersee zu entbehrenden Einheiten; nur die "Albatroß" verblieb bis März 1874 auf der Station.

In dem folgenden Unterkapitel soll beispielhaft der Stationsalltag in den 1870/80er Jahren rekonstruiert werden, ohne daß besondere Requisitionen aus der Heimat vorlagen, sondern wenn, direkt aus dem Stationsgebiet stammten. Der (Routine)Stationsdienst nach der Reichsgründung war hauptsächlich geprägt von den üblichen Ausbildungsfahrten und Besuchen, aber auch durch Vermessungen sowie geographische und nautische Beobachtungen. Die üblichen Reiseführer (wie in diesem Fall der britische "Westindia Pilot") waren im Detail noch recht unzuverlässig.

Der Stationsalltag der "Albatroß" wurde unterbrochen durch zwei Zwischenfälle: die kubanischen Aufstände gegen die spanische Kolonialherrschaft, forciert durch den Bürgerkrieg in Spanien, und eine der "üblichen" Revolutionen in der Dominikanischen Republik, in diesem Fall gegen Präsident Buenaventura Baéz (um 1810-1884), die seine vierte Amtsperiode in zwanzig Jahren beendete.[75]

Während er auf die kubanischen Verhältnisse wenig einging, sind die Beobachtungen Korvettenkapitän Alfred Stenzels (1832-1906) in St. Domingo sehr detailfreudig und vom Bemühen gekennzeichnet, der Admiralität ein präzises Bild der Revolution und ihrer Hintergründe zu liefern.[76]

Das Schiff selbst war zusammen mit der "Nautilus" der erste Typ einer deutschen Marine, der speziell für den Überseedienst konstruiert wurde: die Piratenbekämpfung in China. Der geringe Tiefgang von 3,75m sollte sie befähigen, in den Mündungsarmen der chinesischen Ströme die kiellosen, flachgehenden Piratendschunken zu verfolgen. Die "Illustrirte Zeitung" hatte die Indienststellung der "Albatroß" und ihres Schwesterschiffs "Nautilus" zum Anlaß genommen, in Hinsicht auf die chinesische Piraterie quasi eine neue "zivilisatorische" Aufgabe für das neue Reich und seine Marine in Angriff zu nehmen:

"Frankreich hat das Verdienst, der Piraterie im Mittelmeer durch Eroberung von Algier das Handwerk gelegt, Englands größte und erhabenste internationale That ist es, den Sklavenhandel energisch bekämpft zu haben, vielleicht ist es Deutschland vorbehalten, dem Räuberunwesen in jenen fernen ostasiatischen Gewässern ein Ziel zu setzen."[77]

---

[75] Raymond W. Logan: Haiti and the Dominican Republic, London-New York-Toronto 1968, S. 42-48.

[76] Alfred Stenzel veröffentlichte ab 1892 mehrere Werke zu maritimen Themen, u.a. (auch postum): Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik, 7 Bde., Hannover-Leipzig 1907-1921.

[77] Die neuen Dampfavisos Albatros und Nautilus, Illustrirte Zeitung v. 10.02.1872, in: Hansen, S. 52.

Der geringe Tiefgang war auch in Lateinamerika nützlich: Zum erstenmal konnte ein deutsches Kriegsschiff in der Nähe der deutschen Ansiedlung Blumenau/St. Catarina (Brasilien) landen. Als Stenzel am 7. Oktober 1873 überraschend mit dem Dampfkutter des Kanonenboots in der Kolonie erschien, waren die deutschen Residenten völlig überrascht und begrüßten den Korvettenkapitän mit "großem Jubel".[78]

5.4. Tropische Routine: S.M.Kbt. “Albatroß“ als Stationär in Westindien und an der Ostküste Südamerikas 1873/74

Die selbständige Stationstätigkeit begann am 13. März 1873, als Kapitän Werner als Chef des Übungsgeschwaders in Havanna eine Abschiedsrede auf dem Boot hielt und "Albatroß" aus dem Geschwaderverband entließ. Da die erwarteten Instruktionen der Admiralität nicht eintrafen, die nächste Post aber erst in zwei Wochen erwartet wurde, beabsichtigte Stenzel, zu Übungszwecken nach Key West und Matanzas/Cuba auszulaufen, aber offensichtlich fesselte ihn die Ankunft der englischen und spanischen Westindien-Geschwader derart, daß er diesen Plan aufgab. Vor allem die am 18. März eintreffenden spanischen Einheiten wurden präzise beschrieben, insbesondere das in Spanien gebaute Panzerschiff "Zaragoza", Flaggschiff des Konteradmirals Rigada.[79] Die begleitenden Rad- und Schraubenkanonenboote gehörten zur sogenannten "Muskito-Flotte", die gegen die Insurgenten bzw. "Filibuster" eingesetzt wurde.

In Havanna selbst lagen seinerzeit 500 Kauffahrer aus Spanien, England und Norwegen. Stenzel war überrascht, in den Stettiner Barken "Albatroß", "Fedelio" und "Malwine Schütt" die einzigen deutschen Schiffe vorzufinden. Richtig hingerissen war er vom Dampferverkehr: "... ein wirklich großartiger".[80]

Da noch immer kein Telegramm aus Berlin eingetroffen war, segelte Stenzel in das 80 km entfernte Matanzas. Der Hafen war mit 150 Barken so überfüllt, daß er auf Reede ankern mußte. Auch hier war nur ein deutsches Schiff präsent. Die angeblich deutschen Handelshäuser waren bis auf wenige Ausnahmen bereits kreolisch. Die zweite Generation der Einwanderer war schon voll integriert.

Zurück in Havanna, erlaubten ihm die spanischen Kolonialbehörden großzügig, in der Festung La Cabaña Schießübungen vorzunehmen, wo die Mannschaft

---

[78] S.M.S. "Albatroß" an Admiralität, Rio de Janeiro v. 11.10.1873; BAMA RM 1/v. 2620.
[79] Alle Angaben konnten zum Bedauern Stenzels nur geschätzt werden.
[80] "Albatroß" an Admiralität, Nördl. Atlantik v. 12.04.1873; BAMA RM 1/v. 2620.

vor Sonneneinstrahlung geschützt war.[81] Hier erfuhr er auch, daß die Post aus New York nach St. Thomas umgeleitet worden war, so daß er gezwungen war, die dänische Insel anzulaufen. Die Post- und Telegrafenverbindung auf Kuba war 1873 in sehr marodem Zustand. Von Havanna aus war sowohl das Kabel nach Key West als auch nach Colon und die Linie St. Thomas-Antillen-Demara (Georgetown/Brit. Guayana) unterbrochen. Auch der interne Telegrafenbetrieb auf der Insel ließ zu wünschen übrig.[82]

Beunruhigt war der Kapitän über heftige Fiebererkrankungen der Mannschaft in Havanna, fand aber auch die Ursache:

"Der Grund zu diesen Erkrankungen läßt sich, da alle zulässigen Vorsichtsmaßregeln in hygienischer Hinsicht beobachtet wurden, nur in der schlechten Ausdünstung des Hafens und vielleicht in Erkältungen suchen, denen sich die Betreffenden trotz aller Ermahnungen auf Urlaub oder sonst in uncontrolirbarer Weise ausgesetzt haben.

Die Ausdünstung des Hafens war namentlich in dem oberen Theil schon im Februar bei Windstille eine abscheuliche; große Wasserflächen sind von dem Blut aus den oberhalb der Stadt liegenden Schlächtereien dunkelroth gefärbt. Wenn man dabei in Betracht zieht, daß alle diese Abfälle einer großen und gewerbereichen Stadt von etwa 200.000 Einwohnern, sowie von mehreren hundert Schiffen in einem flachen, von keiner nennenswerthen Strömung bewegten und durch die enge Einfahrt gegen Seegang geschützten durch einen Höhenzug gegen die See abgeschlossenen Bassin sich ablagern, welches bei der gleichmäßig schönen Witterung beständig den Strahlen einer gleißenden Sonne ausgesetzt ist, so findet das ungesunde Klima wohl eine hinreichende Erklärung."[83]

Bei der Postaufnahme in St. Thomas fand Stenzel eine Requisition aus der Dominikanischen Republik vor. Am 13. Mai 1873 traf er in Puerto Plata, dem wichtigsten Ausfuhrhafen St. Domingos, ein. Der "Silberhafen" war gänzlich in deutscher Hand: Der gesamte Tabakexport ging ins Reich, v.a. nach Cuxhafen und Bremen. Weiße wurden generell als "Alemán" bezeichnet, der gesamte Handel durch deutsche Häuser abgewickelt. Da keine Saison war, lagen nur die Schoner "Gustava" aus Heiligenhafen und "Ernte" aus Stralsund im Hafenbecken der 4.000 Einwohner zählenden Stadt, die zum Teil schon über gepflasterte Straßen und eine Straßenbeleuchtung verfügte. Die katholische Kirche, das Zollgebäude, das Gouverneursgebäude mit der Plaza waren die einzigen festen Gebäude, der Rest bestand aus Holzhäusern. Das noch aus der Kolonialzeit stammende Fort, "mit einigen alten Geschützen besetzt", hielt der Kapitän für kaum erwähnens-

---

[81] Wie aus den Berichten hervorgeht, war Stenzel so weit wie möglich bemüht, angesichts der tropischen Witterung den Gesundheitszustand der Besatzung durch sinnvolle Diensteinteilung und gute Verpflegung zu erhalten.

[82] Stenzel schlug daher vor, St. Thomas als zentrale Poststation für die Westindische Station zu benutzen. Die Kommandanten konnten dann je nach Lage mit dem dortigen Konsul telegrafisch die Weiterleitung absprechen.

[83] Bericht v. 12.04.1873; BAMA RM 1/v. 2620.

wert.[84] Der Markt war gut sortiert. Der Handel wurde mit französischen Gewichten, englischen Maßen und amerikanischem Geld betrieben; das angeblich vorhandene dominikanische Papiergeld existierte nicht. Das Klima war durch den Passat angenehm und die Stadt generell fieberfrei.

Grund für die Requisition war die Revolution gegen Präsident Buenaventura Baéz, einem Veteran des Unabhängigkeitskrieges gegen Haiti. Baéz hatte 1869 vergeblich versucht, die Aufnahme der Republik in die Vereinigten Staaten zu erreichen, da der U.S. Senat die Zustimmung verweigerte, obwohl eine überwältigende Mehrheit der Dominikaner für den Anschluß gestimmt hatte.[85] Baéz gehörte zur sogenannten "roten" Partei, seine Gegner Gregorio Luperón, José Cabral und Pedro Antonio Pimentel zur "blauen", deren Machtkämpfe die Republik in ständigem Aufruhr bis zur Diktatur General Ulises Heureaux´ (1887-1899) in Atem hielten.[86] Angeheizt wurden diese Unruhen noch dadurch, daß sowohl haitianische Parteigänger in der dominikanischen Politik intervenierten als auch umgekehrt Dominikaner in Haiti.

Die Lage hatte sich seit Februar 1873 zugespitzt, als Baéz mit der in New York beheimateten Samaná Bay Company of Santo Domingo einen Vertrag schloß, in dem ihr für die jährliche Zahlung von $150.000 die Nutzungsrechte für 99 Jahre übertragen wurden. Baéz hatte den Vertrag noch schnell durch ein Plebiszit bestätigen lassen. Die Folge war nun, daß nicht nur seine Gegner in Haiti, sondern auch die eigenen Parteigänger absprangen.[87]

Stenzel traf zu einem Zeitpunkt in Puerto Plata ein, als (vermutlich) unabhängig von den Unruhen starke Spannungen zwischen dem englischen Konsul Hamburger und dem Gouverneur der Provinz Cibao, González, aufgetreten waren, die zu einem "drohenden Auftreten" eines englischen Kriegsschiffs geführt hatten.[88] Die Regierung verfolgte nun offenbar eine neue Taktik: "Wirkliche" Konsuln (im Gegensatz zu Vizekonsuln und Konsularagenten) sollten allein in der Hauptstadt ansässig sein, wo nur wenige Fremde wohnten und die Konsuln unter dem Einfluß der "sehr despotischen" Verwaltung standen. In allen Konflikten

---

[84] “Albatroß" an Admiralität, St. Thomas v. 02.06.1873; ebd. Das angeblich unbedeutende Fort sollte während der Wirren 1903/04 entgegen Stenzels Ansicht noch eine wichtige Rolle spielen.

[85] Nach Logan war Baéz der einflußreichste Politiker der Republik von seiner ersten Präsidentschaft 1849 bis zu seinem (letzten) Sturz 1878; S. 42.

[86] Die beiden Parteien unterschieden sich offenbar weniger durch politische Grundsatzprogamme als durch die Tatsache, daß die "Blauen" mehr Kandidaten für die Präsidentschaft aufwiesen, während die "rote" Partei ein Einmann- resp. ein Familienunternehmen Baéz´ war; ebd., S. 43.

[87] Während Logan die Auffassung vertritt, daß Baéz das Geld für den Kampf gegen seine Opponenten benötigte, sahen die Zeitgenossen den Vertrag als schlichte Bereicherung des Präsidenten; wie Stenzel schrieb, "als gute Prise"; Logan, S. 46; Stenzel v. 02.06.1873.

[88] Die angeblich beiliegenden Zeitungsausschnitte befanden sich nicht mehr in der Akte.

würde die Regierung dann mit den Konsuln in der Hauptstadt verhandeln können, wo dann "in der einen oder anderen Weise" ein erheblicher Druck auf den Vertreter ausgeübt werden könne:

"Im Interesse der deutschen Kaufleute, auf *San Domingo*, welche bei den beständig herrschenden Wirren, der mangelnden Justizpflege und der Willkür der Beamten der gleichgültigen oder feindlichen Bevölkerung gegenüber an sich schon einen schweren Stand haben, ist es dringend zu wünschen, daß auf eine derartige Änderung nicht eingegangen werde, sondern das Consulat in *Porto Plata*, dem Sammelpunkt der deutschen Interessen in der Republik, selbstständig erhalten bleibe."[89]

Angesichts dieser Umstände verwundert die Freude der deutschen Residenten über die Anwesenheit der "Albatroß" nicht. Konsul Heinsen bat Stenzel dringend um den Transport ins ca. 100 km westlich gelegene Monte Christi (Montecristi), da dort die Kämpfe gegen die Rebellen bereits ausgebrochen waren. Der kleine Hafen an der Grenze zu Haiti war das Einfallstor jeder Aufstandsbewegung aus dem Nachbarland in die Republik.

Auf der dortigen Reede traf "Albatroß" am 21. Mai 1873 einen scheinbar unbewaffneten Kriegsschoner der Regierung und zwei Transporter an; "von Complimentieren keine Rede", wie Stenzel indigniert anmerkte. Die Stimmung in Montecristi, einer Ansammlung von knapp hundert Holzhäuser, war auf dem Tiefpunkt: Da sich bereits alle Soldaten auf dem Weg zur Front befanden, wurde der offizielle Empfang durch den Zoll besorgt. Der eigentliche Gouverneur hatte sich mit einem amerikanischen Schoner "auf und davon gemacht", nur war unklar, ob aus Furcht vor den Rebellen oder um sich ihnen anzuschließen.

Der Abstecher nach Montecristi dauerte nur 36 Stunden. Eine konkrete Bedrohung für die Fremden, darunter fünf Deutsche, lag ohnehin nicht vor. So segelte die "Albatroß" über Puerto Plata nach St. Thomas zurück, wo sie am 30. Mai 1873 eintraf und ihre Post in Empfang nahm, die inzwischen fünf Monate alt war und teilweise einen Umweg über Rio genommen hatte.

Von Juni bis Oktober 1873 befand sich "Albatroß" an der südamerikanischen Ostküste. Besondere Zwischenfälle gab es nicht. Das Boot erwies sich entgegen der Angaben der Probefahrt als Kohlenfresser, so daß so oft wie möglich gesegelt und die Meeresströmung ausgenutzt wurde. Die Strecke von 3250 sm von St. Thomas (Ausreise 3. Juni) nach Bahía (Einlaufen 18. Juli) wurde in 45 Tagen bewältigt. Stenzel berichtete ausführlich über Meeresströmungen, geographische Besonderheiten und Phänomene, von denen hier eines als Beispiel für die unzulänglichen Angaben der damaligen Zeit angeführt sei.

---

[89] Bericht v. 02.06.1873; BAMA RM 1/v. 2620. Unterstreichung im Original. Deutschland war davon angeblich nicht so stark betroffen, da Konsul Poa Dominikaner war. Er hatte vorher auch die deutsch-dominikanischen Verhandlungen wegen der Samaná-Bay initiiert und geführt.

Da die Höhe der sogenannten "Pyramide" auf der Insel Fernando de Noronha (ca. 330 sm nördlich von Pernambuco, heute Recife) in den verschiedenen Reiseberichten zwischen 800 und 1.000 englischen Fuß schwankte, ließ Stenzel sie neu vermessen. Danach betrug die exakte Höhe 931 Fuß bzw. 283,7m. Bei der Weiterfahrt stellte er überrascht fest, daß sie bei klarer Luft noch nach 42 sm erkennbar war und danach wesentlich höher sein mußte. Stenzel schrieb dieses Phänomen der irdischen Strahlenbrechung zu. Vermessungsarbeiten und Naturbeobachtung, v.a. Wetterbeobachtung, gehörten mit zu den wichtigsten Routineaufgaben der Stationäre.[90]

Beispielhaft für die schlechten Kommunikationsmittel der Zeit ist auch die Begegnung mit dem amerikanischen Vollschiff "True love", das mit dem Marryatschen Signalsystem von 1854 arbeitete. Die Kriegsmarine benutzte jedoch das britische Internationale Signalbuch von 1866, so daß eine Verständigung per Signalflagge unterbleiben mußte.[91]

In Bahía (heute Salvador) lagen zehn deutsche Segler aus Kranz, Blankenese, Papenburg, Elsfleth, Oldenburg, Bremen, Stralsund und Leer und luden für die Rückreise Trockenfleisch, Zucker oder Tabak. Stenzel registrierte Größe, Herkunftsort, Schiffsführung, Ladung und Reisezeiten. So hatte der Schoner "Clementine" aus Papenburg für die Überfahrt von Triest 82 Tage gebraucht, die "Anna" aus Leer immerhin noch 67. An Bord der Schiffe war laut Stenzel "alles in Ordnung", er wies aber besorgt auf die Ausdünstungen des geladenen Trockenfleischs hin, die v.a. in den Mannschaftsquartieren bei Liegezeiten von 60 bis 90 Tagen die Gesundheit der Besatzung gefährdeten.[92]

In Rio konnte Stenzel von dem dortigen amerikanischen Geschwader einen Ersatz für den verlorengegangenen Stromanker erwerben, wobei sich der Stationschef beharrlich weigerte, eine Gegenleistung anzunehmen. Stenzel schlug in seinem Bericht vor, derartige Kulanz auch bei der Kriegsmarine für fremde Kriegsschiffe einzuführen, aber aus einem Randvermerk ergibt sich, daß die Admiralität das AA mit der Regulierung der Angelegenheit beauftragte.

Am 24./25. September 1873 lag das Kanonenboot in Buenos Aires, wo Stenzel den Ministerresidenten Le Maistre besuchte. Die fremden Kriegsschiffe operierten zum größten Teil weiter stromaufwärts, da in der Provinz Entre Rios eine Revolution ausgebrochen war. Im Hafen befanden sich noch zwei italienische Ka-

---

[90] 1882 z.B. beobachtete "Albatroß" zusammen mit S.M.S. "Moltke" in der Magallanes-Straße den Venus-Durchgang.

[91] In den 1850er Jahren wurden je nach Nation bis zu vier parallele Signalsysteme benutzt. Das britische System war bis 1932 gültig, bis das heutige Internationale Signalsystem eingeführt wurde. Bei der "True Love" handelte es sich vermutlich um den 1764 in Philadelphia gebauten ehemaligen Walfänger, der als eines der dienstältesten Handelsschiffe aller Zeiten in die Seefahrtsgeschichte einging und erst 1888 aus den Schiffsregistern gestrichen wurde.

[92] “Albatroß" an Admiralität, Bahía v. 22.07.1873, BAMA RM 1/v. 2620.

nonenboote, die seit Jahren auf dem La Plata Dienst versahen und die Station nie verließen. Die argentinische Marine hielt der Kapitän für unbedeutend, registrierte bei ihr jedoch eine gewisse Aufbruchstimmung.[93] Über die Gespräche mit Le Maistre machte er keine weiteren Angaben, wie überhaupt auf dieser Reise auffällt, daß kaum Kontakt zu den Konsuln gesucht wurde.

Auf der Rückfahrt wurde kurzfristig Montevideo angelaufen; am 3. Oktober 1873 die brasilianische Insel St. Catharina. Am nächsten Tag fuhr Stenzel mit dem Dampfkutter nach Desterro (heute Florianopolis), wo er von den deutschen Residenten empfangen wurde.

Am 6. Oktober lag das Kanonenboot vor Itajahy (Itajaí) an der Mündung des Rio Itajahy; angeblich ein kleiner Fluß, der sich aber ein schiffbarer Strom entpuppte. Kurz entschlossen suchte der Kapitän das 45 sm landeinwärts gelegene Blumenau mit dem Kutter auf. Die Überraschung war perfekt: Daß völlig unerwartete Auftauchen der deutschen Kriegsflagge wurde mit "großem Jubel" begrüßt. Zum Bedauern des Kapitäns und der Residenten ließ sich in der Eile keine Festlichkeit ausrichten, da die Rückreise noch am gleichen Tag angetreten werden mußte. Nach kurzem Aufenthalt bei der deutschen Siedlung Donna Francisca lief das Boot am 10. Oktober 1873 in Rio ein. Auch hier konnte Stenzel keinerlei Besonderheiten außer der Anwesenheit S.M.S "Rover" notieren, die sich auf einer der jährlichen Ausbildungsreisen für Schiffsjungen befand.[94]

Nach einer mehrwöchigen Rückfahrt und kurzem Aufenthalt in St. Thomas lief die "Albatroß" am 13. Dezember 1873 wieder in Puerto Plata ein, wo sich inzwischen die politische Lage völlig verändert hatte: Gouverneur González, bisher einer der "intimsten Freunde" von Präsident Baéz, hatte die Seiten gewechselt und befand sich mit dem Rebellenheer auf dem Weg in die Hauptstadt. Im Hafen übten die Vertreter der provisorischen Regierung die Verwaltung aus, was Stenzel jedoch wenig beeindruckte:

"Die Ankunft des *´Albatroß´* hierselbst war den Deutschen sehr erwünscht, weniger den Dominicanern; auch verdrießt es die provisorische Regierung, daß ich zu ihr in keine Beziehung trete, indessen sind die Herren Minister verständig genug, sich auf die Erklärung ihrer Verwunderung darüber gegen den diesseitigen Consul zu beschränken. Der Verkehr mit dem Lande ist nicht behindert."[95]

---

[93] Im Jahr zuvor war eine Marineakademie eingerichtet und, wie Stenzel feststellte, mehrere Panzerschiffe wegen der Streitigkeiten mit Chile um Patagonien in England in Auftrag gegeben worden. Vor allem ab der Jahrhundertwende wurde der argentinischen Marine von deutscher Seite größte Aufmerksamkeit zuteil. Kurz vor dem Ausbruch des Weltkriegs rangierte sie in der nach den Urteilen der damaligen Stationäre im Ausbildungsstand vor der französischen.

[94] "Albatroß" an Admiralität, Rio v. 11.10.1873; BAMA RM 1/v. 2620.

[95] "Albatroß" an Admiralität, Puerto Plata v. 14.12.1873; ebd.

Stenzels Verhalten war juristisch einwandfrei. die formelle Anerkennung einer Gegenregierung wäre zu einem Zeitpunkt, als noch die diplomatischen Beziehung zur alten Regierung unterhalten wurden, unhaltbar und außerdem eine Einmischung in die inneren Angelegenheiten der Republik gewesen.

Interessant ist nun, wie der Kapitän den Seitenwechsel des früheren Gouverneurs und zukünftigen Präsidenten González schildert, der den richtigen Zeitpunkt für sein Unternehmen abgewartet hatte.

Danach hatte die Zeitung "Porvenir" zuerst "milde", dann immer schärfere Kritik an den Verwaltungsmißständen geübt. Mitte November suchte González, angeblich im Auftrage des Präsidenten, Montecristi auf, um mit den Rebellen über eine friedliche Rückkehr zu verhandeln. Stattdessen traf er mit ihnen ein Abkommen, nach dem ihn die aufständischen Truppen bei der Vertreibung von Baéz unterstützen sollten. Dafür sicherten die Rebellenführer Luperón, Cabral und Pimentel zu, Haiti bis zur Einsetzung einer neuen Regierung nicht zu verlassen. Die Haitianer selbst versprachen González Waffen und Schiffe, während die Rebellen die Bevölkerung auf ihre Seite zogen:

"Daß außerdem in *Puerto Plata* und im *Cibao* überhaupt die Bevölkerung durch Agenten bearbeitet und durch Versprechungen und auch Geld für *Gonzalez* gewonnen wurde, ist bei hiesigen Verhältnissen selbstverständlich".[96]

Ob diese Methode so selbstverständlich war, läßt sich nicht nachweisen - aber der folgende Ablauf der Geschehnisse macht sie glaubhaft. Als der "Porvenir" immer kräftigere Töne anschlug und eine Verwarnung seitens der Zentralregierung keinen Erfolg zeigte, ordnete Baéz die Verhaftung des Redakteurs an. Das war das Zeichen zur Revolution, die ursprünglich erst zwei Tage später stattfinden sollte:

"Am 25ten November Mittags rief ein Unterbeamter auf dem Hauptplatze *(Placa)* der Stadt aus: Nieder mit *Baez*! Es lebe die Constitution! Es lebe *Don Ignacio Maria Gonzalez*! Eine Anzahl bezahlter Leute stimmte ein, ebenso die Soldaten, Musik war bei der Hand, schnell wurde ein Umzug durch die Straßen in Scene gesetzt, nirgends machte sich Widerspruch geltend und binnen einer Stunde war das *pronunciamiento* von *Puerto Plata* fertig. Um 1 1/2 Uhr fingen die im Hafen liegenden Schiffe schon wieder zu laden an."[97]

Sofort wurde ein Schoner mit der Nachricht nach Montecristi entsandt, wo sich die Stadt der Erhebung anschloß. Das war für die Rebellen das Signal, bei Guayabin die Grenze zu überschreiten und auf die Hauptstadt des Cibao, Santiago de los Caballeros (35 km südlich Puerto Platas), zu marschieren.

---

[96] Ebd.
[97] Ebd.

Der einzige, der sich dem Aufstand nicht anschloß, war González selbst. Er ließ sich gefangennehmen und angeblich erst durch Zwang bewegen, an die Spitze der Bewegung zu treten. Nur der Direktor der Zollverwaltung blieb Baéz gegenüber loyal und floh an Bord des amerikanischen Dampfers "San Domingo City" in die Hauptstadt:

"Alle übrigen Beamten blieben auf ihren Posten, beziehungsweise wurden sie Minister, Gouverneure, General etc."[98]

Die provisorische Regierung besorgte sich materielle Unterstützung von den fremden Kaufleuten. Sie war allerdings vorsichtig genug, nur Lebensmittel bis zur Höhe der einzunehmenden Zölle zu beschlagnahmen, um keine Intervention fremder Mächte zu provozieren. Einquartierungen kamen nicht vor. Dafür erhielten die Soldaten laut Stenzel "eine elende, aber bunte wollene Decke (zum Preise von 8-10 Dollars das Dutzend)" und kampierten im Freien.

Der Vormarsch der ca. 3.000 Rebellen richtete sich nicht direkt Richtung Süden nach St. Domingo, sondern nach Westen, um über Samaná Bay und den Rio Yuna weitere Anhänger für die Revolution zu sammeln. Eine koordinierte Verbindung zwischen der provisorischen Regierung in Puerto Plata und dem Heer bestand nicht. Stenzel konnte nicht einmal den Namen des Oberbefehlshabers in Erfahrung bringen.

Im Gegensatz zur herrschenden Meinung im Hafen glaubte der Militär Stenzel nicht an eine schnelle Flucht Baéz´ ins Ausland, obwohl er nicht bezweifelte, daß der Präsident große Summen in die USA transferiert hatte. Er war als geschickter Truppenführer bekannt, und daher glaubte der Korvettenkapitän nicht an die gängigen Prognosen:

"Und wer am Besten bezahlt, ist hier der Meister; die Hauptfrage scheint also zu sein, wieviel von dem zusammengescharrten Gelde *Baez* riskiren will."[99]

Die Rebellen verfuhren rigoros mit angeblichen Sympathisanten: Kaufleute, die sich nur wegen Handelsgeschäften an Bord eines amerikanischen Dampfers begeben hatten, wurden umgehend eingekerkert, dem Schiff die Weiterfahrt nach St. Domingo untersagt.

Die Kriegsschoner hatte Baéz als Hintertür für das amerikanische Exil vor seinem Geburtsort Azua zusammengezogen. Gerüchten zufolge war bereits ein Unterhändler in New York, um die für den 1. Januar 1874 zu erwartende Zahlung der Samaná-Bay-Company von $150.000 in zwei bewaffneten Dampfern zu in-

[98] Ebd.
[99] Ebd.

vestieren, die die Rebellenstädte blockieren und beschießen sollten. Auf der anderen Seite hofften die Rebellen täglich auf die Ankunft eines haitianischen Kriegsdampfers zur Unterstützung.

Nach Meinung Stenzels konnte sich der Konflikt noch lange hinziehen, da der Präsident sich einmal 12 Monate mit einem Rebellenheer herumgeschlagen hatte. Doch der Korvettenkapitän mußte den Hafen vorerst wegen der Witterungsbedingungen und dem schlechten Liegeplatz verlassen. Er übergab den Bericht einem nach England gehenden Dampfer. Im Hafen war die Tabaksaison in vollem Gang. Von den anwesenden acht Schiffen stammten sieben aus Deutschland, alle in Order für Bremen und Cuxhaven.

In der ersten Januarwoche verband Stenzel Schieß- und Landeübungen auf der spanischen Culebra-Insel in der Meerenge zwischen St. Thomas und Puerto Rico mit einer genauen Erkundung des Gebietes, kam aber zu dem Schluß, daß sich das wasserlose Eiland trotz einer hervorragend geschützten Bucht für einen längeren Aufenthalt in keiner Weise eignete. Zurück in St. Thomas, fand er den Befehl der Admiralität vor, Havanna anzulaufen, gleichzeitig jedoch eine Requisition des deutschen Konsuls Poa in St. Domingo: Mehrere Minister der am 31. Dezember 1873 zurückgetretenen Regierung Baéz waren in das Konsulat geflohen, so daß sich der Konsul durch Rebellentruppen bedroht fühlte. Der Ex-Präsident selbst war inzwischen auf dem französischen Aviso "Kersaint" auf der dänischen Insel eingetroffen und fuhr von dort aus weiter ins New Yorker Exil. Am 17. Januar 1874 setzte Stenzel Segel Richtung St. Domingo, nicht ohne vorher noch der Admiralität mitzuteilen, daß die Übungen des Kanonenbootes auf der Schlangen-Insel eigentümlich interpretiert worden waren:

"Schließlich gestatte ich mir noch das *Curiosum* zu erwähnen, daß hier seit einiger Zeit allgemein geglaubt wird, Dänemark werde seine westindischen Besitzungen an Deutschland abtreten; und als *"Albatros"* nach *Culebra* ging, verbreitete sich sogleich das Gerücht, die Schießübung sei nur ein Vorwand, eigentlich soll die Insel nur genau in Augenschein genommen werden im Hinblick auf die bevorstehende Erwerbung des Deutschen Reiches."[100]

Diese Verdächtigungen wurden wegen ihrer Absurdität vom Kommandanten nicht weiter kommentiert.[101]

Am 21. Januar traf die "Albatroß" auf St. Domingo-Reede ein, wo sich die Lage wieder beruhigt hatte, da die Minister das Konsulat wieder verlassen hatten. Der

---

[100] "Albatroß" an Admiralität, St. Thomas v. 10.01.1874; BAMA RM 1/v. 2621.

[101] Bei Petter, Stützpunktpolitik, findet sich kein Hinweis auf eine auch nur angedachte Inbesitznahme der Insel; auch besaß Stenzel keinerlei Instruktionen, die auf eine Sondierung der Insel unter diesem Gesichtspunkt hinweisen würden. Richtig ist, daß Stenzel in der Nähe von St. Thomas, das er selbst für die geeignetste Poststation in Westindien hielt, einen geschützten Hafen v.a. für Landeübungen suchte, da er die letzten Manöver ein Jahr zuvor in Havanna abgehalten hatte.

deutsche Konsul, Poa, konnte nun Stenzel persönlich das Ende der Revolution mitteilen.

Entgegen der Erwartungen Stenzels war die Revolution zügig beendet worden. Die Rebellen schlugen am 15. Dezember 1873 in einem Scharmützel mit mehreren hundert Beteiligten die Regierungstruppen bei San Pedro (de Macorís), 60 km östlich der Hauptstadt. Damit verfügte Baéz nur noch über eine 800 Mann starke Truppe eines Generals Guillermo, die bei Higuey, westlich St. Domingos stand.[102] Doch Guillermo muß Gründe gehabt haben, nicht weiter auf den Präsidenten zu setzen und erklärte sich für die Rebellen, die nun von Westen und Osten auf den Präsidenten zu rückten. Baéz erkannte die Aussichtslosigkeit seiner Lage und unterzeichnete seinen Rückzug am 31. Dezember 1873. Eine Folge davon war, daß die Besatzungen und Offiziere der bei Azua bereitgestellten Schoner die Schiffe verließen, so daß der Präsident den Weg ins Exil auf dem französischen Aviso antreten mußte.[103]

Die Übergangsphase war nun dadurch kompliziert worden, daß einer der Brüder von Baéz einen General, der sich plötzlich auf die Seite der Revolutionäre gestellt hatte, vor den Augen seiner Familie hatte exekutieren lassen. Die Bevölkerung war aufgebracht, und die Rebellentruppen machten die Stadt unsicher.[104] Drei Brüder waren auch in St. Domingo geblieben, während der vierte mit dem Ex-Präsidenten ins Exil gegangen war. Die drei verbliebenen Brüder wurden von der Soldateska bedroht, woraufhin bei einer Schießerei ein Rebell mit einem Revolverschuß schwer verletzt wurde. Offenbar verhinderte nur das Eintreffen von Gonzalez selbst (der nach Stenzel ein bedeutendes Ansehen genoß) weiteres Blutvergießen; er verfügte den Abzug der meisten Truppen aus der Stadt.

Da nun keine weitere Bedrohung der deutschen Interessen vorlag, und für die im Februar angesetzten Präsidentenwahlen keine Unruhen zu erwarten waren, segelte Stenzel umgehend wieder ab in Richtung Kuba:

"Gestern gegen Abend ist das Kanonenboot in den Hafen von *Santiago de Cuba*, da er am Wege nach *Havana* liegt, eingelaufen, um hier, wo Seitens der Behörden gegen Angehöriger anderer fremder Staaten kürzlich in so rücksichtsloser Weise verfahren worden ist, die Flagge zu zeigen."[105]

---

[102] Dabei kann es sich nur um Gen. Pedro Guillermo handeln, einen alten Parteigänger Baéz´; Logan, S. 42.

[103] "Albatroß" an Admiralität, Santiago de Cuba v. 27.01.1875, BAMA RM 1/v. 2621.

[104] Insgesamt hatte Baéz vier Brüder, die er alle in politischen Spitzenfunktionen eingesetzt hatte: als Gouverneure von St. Domingo, Azua, Samaná und als Zolldirektor. Man kann im Anschluß an Logan wohl konstatieren, daß die "rote" Partei Baéz zwar nicht ein Einmann-, aber immerhin ein Familienunternehmen war; Logan S. 43.

[105] "Albatroß" v. 27.01.1874; BAMA RM 1/v. 2621.

Stenzel spricht hier die "Virginius"-Affäre an, einen internationalen Zwischenfall, der beinahe den Spanisch-Amerikanischen Krieg von 1898 vorweggenommen hätte. Die Affäre stand im Kontext von zahlreichen Filibuster-Expeditionen, wie sie schon vor dem Amerikanischen Bürgerkrieg von den Südstaaten aus gegen die spanischen Kolonialbehörden auf Kuba durchgeführt worden waren.[106]

Die "Virginius" war ein amerikanischer Dampfer, der heimlich von den Revolutionären für den Aufstand gechartert worden war. Sie segelte am 23. Oktober 1873 aus Kingston ab, obwohl die britischen Behörden zwar den Zweck der Reise vermuteten, aber ihren Verdacht nicht bestätigen und somit auch die Ausreise nicht verhindern konnten. Angebliches Reiseziel war Puerto Limon/Costa Rica, worauf der amerikanische Konsul auch die Reisepapiere der Passagiere ausgestellt hatte. Von den 155 Personen an Bord waren 103 Passagiere, der Rest bestand aus der Crew und Arbeitern für Puerto Limón; 32 Reisende waren britische, 14 amerikanische Staatsbürger. Der Rest bestand hauptsächlich aus Kubanern, von denen vier zu den führenden Köpfen der Aufstandsbewegung gehörten.[107]

Eigentümlicherweise begann der Dampfer kurz nach dem Auslaufen zu lecken, so daß angeblich Ausbesserungsarbeiten auf Haiti vorgenommen werden mußten; tatsächlich wurden dort Waffen und Munition eingeladen und Kurs auf Kuba genommen.

Am 31. Oktober 1873 sichtete der spanische Bewacher "Tornado" die "Virginius" 20 sm vor der Küste und nahm sofort die Verfolgung auf. Gegen Mitternacht wurde sie auf hoher See gestellt und entgegen jedem internationalen Recht aufgebracht. Die Waffen waren während der Flucht über Bord geworfen worden.

Die "Tornado" brachte ihre Prise nach Santiago, wo die spanischen Behörden die gesamte Besatzung und alle Passagiere umgehend für Piraten erklärte. Die Besatzung wurde auf spanischen Kanonenbooten untergebracht, die Passagiere ins Gefängnis gesteckt. Auf alle wartete das Militärtribunal.

Da alle Telegrafenverbindungen sowohl nach Havanna als auch Europa und damit den Behörden in Spanien unterbrochen waren, konnte der Gouverneur, Brigadegeneral Burriel y Lynch, ungestört den Prozeß gegen die "Piraten"

---

[106] Eines der berüchtigsten Unternehmen dieser Zeit war die nach ihrem Landeplatz benannte "Bahia Honda"-Expedition 1851. Die spanischen Behörden nahmen sämtliche Filibuster gefangengen und exekutierten umgehend die amerikanischen Söldner unter Colonel Crittenden; der politische Anführer Narciso López wurde mit der Garotte erwürgt. Die übrigen Revolutionäre verurteilte das Gericht zur Zwangsarbeit in den Quecksilberminen Spanisch-Marokkos. Die brutale Handhabung stieß in den Südstaaten auf helle Empörung, hatte aber keine politischen Folgen; Frederic Rosengarten jr.: freebooters must die!, Wayne, PA 1976, S. 24-25.

[107] Wm. Laird Clowes: The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Death of Queen Victoria, Vol. VII, London 1903, S. 238-39.

durchführen: Schon am 4. November wurden vier Rebellenführer erschossen. Am nächsten Tag erfuhr man in Jamaika, das einen eigenen Kabelanschluß hatte, von den Todesurteilen gegen weitere 37 Personen, von denen die Hälfte britische Untertanen und in der Masse unschuldige Köche, Stewards, Diener und Heizer waren. Der jamaikanische Gouverneur Grant und der kommandierende Commodore der Westindischen Station de Horsey sandten umgehend Protesttelegramme nach Santiago. Unverzüglich wurde auch H.M.S. "Niobe" in den kubanischen Hafen entsandt.

Die hektischen diplomatischen Aktivitäten hatten die Beschleunigung der Prozesse zur Folge. In der Nacht vom 6. zum 7. November 1873 wurden die 37 Verurteilten, unter ihnen Kapitän Fry (ein ehemaliger Offizier der US-Navy) sowie acht andere Amerikaner und 19 britische Staatsbürger zum öffentlichen Schlachthof geführt und erschossen, nicht ohne daß die spanischen Priester ihnen die letzte Beichte abnahmen. Die Leichen wurden in einen Graben geworfen und zugeschüttet.[108] Es handelte sich um ein richtiggehendes Massaker an größtenteils harmlosen Reisenden, die sich in Costa Rica eine neue Zukunft erhofft hatten. Alle Proteste der ansässigen Konsuln waren vergeblich gewesen.[109]

Als sich die "Niobe" am nächsten Morgen, dem 8. November 1873, dem Hafen näherte, wurden die nächsten 12 Opfer, prominente Kubaner, exekutiert. Um 09.30h begab sich Commander Loraine in Begleitung des britischen Vizekonsuls Brooks an Land und forderte umgehend die Einstellung der Hinrichtungen, wovon sich Burriel nicht beeindrucken ließ - die Gefangenen unterstünden der spanischen Gerichtsbarkeit und würden alle die Todesstrafe empfangen. Das einzige Zugeständnis war ein Besuch der inhaftierten britischen Untertanen.

Loraine ließ dem Gouverneur daraufhin mitteilen, daß jedes weitere Blutvergießen unverzüglich zur Versenkung des nächstliegenden spanischen Kriegsschiffs führen würde, woraufhin die Exekutionen eingestellt wurden und Burriel sich veranlaßt sah, nun doch den Generalkapitän in Havanna zu informieren.

Erst am 15. November erreichte ein Telegramm Santiago, daß die britische Regierung für jede weitere Hinrichtung Spanien resp. seine Behörden zur Verantwortung ziehen würde. Erst am Tag danach traf die Nachricht der spanischen Regierung ein, daß sämtliche Gefangenen zu entlassen seien.

Bis zu diesem Zeitpunkt war H.M.S. "Niobe" das einzige fremde Kriegsschiff in Santiago. Die Konsulate mußten ohne jede Anweisung ihrer Regierungen agieren. Erst zwischen dem 26. November und 2. Dezember 1873 trafen amerikanische und französische Einheiten ein, und am 15. Dezember wurde die "Virginius"

---

[108] Ebd.

[109] Diese Ereignisse machen auch das brutale Vorgehen der spanischen Kolonialtruppen bei der Verwüstung des oldenburgischen Konsulats in Puerto Plata 1863 recht glaubwürdig.

den Amerikanern übergeben. Die letzten 102 Gefangenen wurden freigelassen. Obwohl die USA eine Verurteilung Burriels forderten, wurde diese abgelehnt und er selbst später mit einem anderen Gouverneursposten auf Kuba betraut. Die spanischen Kolonialbehörden und die Regierung in Madrid konnten allerdings glaubwürdig versichern, daß Burriel völlig autonom gehandelt hatte, so daß die Kriegsgefahr Anfang 1874 gebannt wurde. Die "Virginius"-Affäre hatte aber in den USA Panik ausgelöst, legte sie doch die Schwäche und Hilflosigkeit der sogenannten "Old Navy" bloß, die in aller Eile vor Key West zusammengezogen worden war:

"The Force was the best, and indeed all, what we had. We had no stores, or storehouses to speak of at this so-called base of supplies, and if it had not been so serious it would have been laughable to see our condition. We remained several weeks, making faces at the Spaniards ninety miles away at Havana, while two modern vessels of war would have done us up in thirty minutes."[110]

Nach Beendigung der Affäre war die Lage in Santiago ruhig, doch in der näheren Umgebung tobten heftige Kämpfe. Der Handel lag völlig nieder, das Papiergeld entwertete schnell, und die Stimmung unter den spanischen Truppen war wegen ausstehender Soldzahlungen aggressiv. Dem deutschen Konsul war die Anwesenheit der "Albatroß" daher "höchst willkommen", was angesichts der vorherigen blutigen Ereignisse auch völlig glaubwürdig klingt.

Ähnlich war die Lage in Gíbara an der Nordostküste. Nur zwei Kauffahrer lagen im Hafen, dafür drei spanische Kriegsschiffe; drei Kanonenboote patroullierten zwischen diesem Hafen und Matanzas. Stenzel schob den Zusammenbruch des Handels eindeutig auf den Bürgerkrieg. Papiergeld wurde hier als Zahlungsmittel schon nicht mehr akzeptiert und alle Geschäfte in Gold abgewickelt.[111]

Im letzten Monat vor seiner Ablösung durch S.M.S. "Augusta" besuchte das Kanonenboot Port-au-Prince und Cap Haitien, wo die "üblichen Verhältnisse" angetroffen wurden, aber sowohl die "besseren Kreise" als auch die deutschen Residenten befürchteten Unruhen für die im Mai 1874 stattfindenden Präsidentenwahlen und die Kaufleute baten Stenzel dringend, sich für die Anwesenheit des neuen Stationärs in dieser Zeit einzusetzen. In der Nachbarrepublik war völlige Ruhe eingekehrt. Alle Hoffnungen konzentrierten sich auf den neuen Präsi-

---

[110] Rear Admiral Robley D. Evans; zitiert nach: Charles Oscar Paullin: Paullin´s History of Naval Administration 1775-1911, Annapolis, MD 1968, S. 336. Drei Jahre später traf Kapitän z.S. Graf v. Monts auf der "Vineta" in Valparaiso mit Offizieren der U.S.S. "Richmond" und "Omaha" zusammen, die die Einrichtungen und den Ausbildungsstand des Schiffes bewunderten und bemerkten, daß sich die US-Navy artilleristisch gesehen in "völlig wehrlosen Zustande befinde". Monts selbst meinte, daß von einer amerikanischen "Marine" im eigentlichen Sinne gegenwärtig keine Rede mehr sein könne; Kommando S.M.S. "Vineta", Stiller Ozean v. 04.03.1876 an Kais. Admiralität; BAMA RM 1/v. 2519.

[111] "Albatroß" an Admiralität, Gíbara v. 28.02.1874, BAMA RM 1/v. 2621.

denten González.[112] Im April 1874 kehrte die "Albatroß" nach Kiel zurück, wurde aber schon im Mai wieder in Dienst gestellt, um im Spanischen Bürgerkrieg zu intervenieren.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß

1. Stenzels Sicht der kubanischen Verhältnisse eher oberflächlich war, abgesehen von der präzisen Beschreibung technischer Details der englischen und spanischen Westindiengeschwader,
2. über die südamerikanische Ostküste zwar ausführlich geographische und nautische Beobachtungen registriert wurden, sich aber keinerlei politische Informationen fanden,
3. die Berichterstattung über Verhältnisse in St. Domingo jedoch sehr detailliert und vorurteilsfrei war, wenn auch die Hintergründe verständlicherweise im Dunkeln bleiben mußten, da diese wohl auch den deutschen Residenten nicht geläufig waren.

5.5. Exkurs: St. Domingo im 19. Jahrhundert

Die Geschichte St. Domingos und sein Verhältnis zu Spanien ist insofern ungewöhnlich, als daß die Hauptstadt die älteste spanische Stadtgründung in Lateinamerika ist, aber gleichzeitig der Ostteil der Insel Ende des 18. Jahrhunderts zu den rückständigsten Gebieten des Kolonialreiches zählte, während das seit 1697 französische Haiti ökonomisch und kulturell wesentlich fortgeschrittener war. 1795 mußte Spanien St. Domingo an Frankreich abtreten, doch war dies eher eine theoretische Herrschaft, da schon seit vier Jahren die Haitianer im Aufstand standen und anschließend auch den Osten okkupierten. Ab 1808 mit britischer Hilfe wieder spanisch, mißlang 1821 die Unabhängigkeitserklärung, da Haiti sofort intervenierte. Erst 1844 gelang, wider Erwarten ohne größeren Widerstand, die Vertreibung der Haitianer unter Führung des Triumvirats Duarte, Sánchez und Mella.

Unmittelbar danach bildeten sich zwei Oppositionsgruppen um Baéz und Pedro Santana, die beide die politische Unabhängigkeit St. Domingos für nicht praktikabel hielten und den Anschluß an Frankreich resp. Spanien forderten. Bevor Duarte als Führer der Unabhängigkeitsbewegung als Präsident proklamiert werden konnte, putschte Santana und wurde damit erster Präsident der Republik bis 1848.

Die politisch-soziale Lage der Dominikanischen Republik wurde dadurch bestimmt, daß die Masse der Bevölkerung aus analphabetischen Bauern bestand, die hauptsächlich Subsistenzwirtschaft betrieben. Die Elite aus Großgrundbesitzern stand nicht besser da: Es waren hauptsächlich Militärs ("Generale"), die

[112] Desgl., St. Thomas v. 17.03.1874.

keinerlei Verwaltungspraxis kannten. Die Bauern spielten im politischen Leben keine eigene Rolle. Die Sklaverei war 1822 durch die Haitianer abgeschafft worden, doch die großen Landbesitze wurden nicht aufgelöst. Nach den Angaben der United States Commission of Inquiry von 1871 befanden sich die größten Betriebe in den Händen von spanischen Nachfahren und einige wenige im Besitz von Mulatten. Viele der Bauern lebten im sogenannten *comunero* System – verstaatlichtem Großgrundbesitz, der gemeinsam bewirtschaftet wurde. Zu diesem Zeitpunkt befand sich offenbar die Hälfte des bebaubaren Landes in staatlichem Besitz.[113] Nach Zeugenaussagen, die von der Kommission aufgenommen wurden, gab es anscheinend keine Vorurteile aufgrund von Klassen- oder Rassenzugehörigkeit.[114] Obwohl die Weißen als Großgrundbesitzer ökonomisch die stärkste Kraft bildeten, wurde die Politik St. Domingos von 1844 bis 1899 von zwei Mulatten (Santana und Baéz) und zwei Schwarzen (Luperón und Hereaux) dominiert.[115]

Die Kämpfe zwischen Santana und Baéz bestimmten bis zum spanischen Intermezzo 1861-65 die erste Unabhängigkeitsphase des Landes, zweimal unterbrochen durch Versuche des haitianischen Kaisers Faustin I., die Kontrolle über den Ostteil der Insel wieder zu erlangen. Faustin befürchtete eine Okkupation Gesamthaitis durch die USA und damit eine Wiedereinführung der Sklaverei; außerdem versprach er sich durch die dominikanischen Zolleinnahmen eine leichtere Abzahlung der Staatsschulden bei französischen Banken. Doch beide Unternehmen scheiterten: 1851 durch eine angedrohte gemeinsame Flottenblokkade der USA, Englands und Frankreichs ("Tripartite Intervention"), 1855/56 durch die militärisch überlegenen Dominikaner selbst.[116]

1861 gelang Santana in seiner dritten Präsidentschaftsphase der Coup, Spanien mehr oder weniger widerwillig zur Übernahme des Protektorats über St. Domingo zu bewegen.

Es ist kein Zufall, daß diese Herrschaft exakt in den Zeitraum des Amerikanischen Bürgerkrieges fällt, handelte es sich doch um eine massive Verletzung der Monroe-Doktrin. Doch die Spanier machten sich bei ihren Schützlingen schnell unbeliebt: Sie (resp. spanische Puertorikaner und Kubaner) besetzten alle Verwaltungsposten und beuteten den Europahandel für sich aus, während die Kirche jede Konkurrenz, gleich ob Freimaurer, Methodisten oder andere Religionen, verfolgte. Santana trat 1862 frustriert zurück, und im August 1863 begann der Aufstand unter der Führung des Schwarzen Gregorio Luperón gegen die Kolonialmacht. Wie brutal dieser Krieg geführt wurde, zeigt die Zerstörung des Ol-

[113] Logan, S. 15.
[114] Ebd., S. 11.
[115] Ebd., S. 15.
[116] Ebd., S. 33-39.

denburgischen Konsulats in Puerto Plata, wie sie in einer Eingabe von dem Konsul C.H. Friedrich Finke am 12. November 1863 an das Großherzoglich Oldenburgische Staats- und Kabinettsministerium geschildert wurde.[117]

Wie zehn Jahre später, waren die Rebellen auch diesmal bei Guayalin über die Grenze gedrungen und hatten am 27. August 1863 Puerto Plata im Sturm genommen, wobei ihnen allerdings nicht die Einnahme des von Stenzel als unbedeutend eingeschätzten Forts San Felipe gelang. Die ausländischen Residenten zogen sich vorsichtshalber auf Schiffe im Hafen zurück.

Schon in der Nacht danach, am 28. August, erschien aus Havanna der spanische Kriegsdampfer "Hernán Córtez" und landete 500 Mann Truppen an, die den Ort nach hartem Kampf zurückeroberten. Als die Fremden an Land zurückkehrten, stellten sie befriedigt fest, daß die Dominikaner alles in einer "musterhaften Ordnung" zurückgelassen hatten.

Da nun bis Mitte September 1863 ständig spanische Truppenverstärkungen und Kriegsschiffe im Hafen landeten, forderte die Stadtverwaltung die Kaufleute auf, ihre Geschäfte wieder zu öffnen, wobei ihnen vollständiger Schutz durch die Behörden zugesagt wurde. Doch bald drangen Nachrichten in die Stadt, die das Vertrauen der Ausländer erschütterten: Bei den Kämpfen um die Provinzhauptstadt des Cibao, Santiago, hatten die Spanier die ganze Stadt eingeäschert, und die flüchtenden Truppen, ca. 3.000 Mann, zogen sich auf den Hafen zurück. Schon begannen erste Exzesse durch die einquartierte Soldateska, die Häuser aufbrach, plünderte, die *meubles* aus den Fenstern warf und diese "mit einer wahrhaft fanatischen Wuth" zerstörte. Doch zumindest versuchten die Behörden noch, dem Treiben Einhalt zu gebieten.

Als die Rebellen Anfang Oktober der Stadt näherten, zogen sich die Spanier auf das Fort zurück, nicht ohne zuvor auch deutsche Kaufleute auszuplündern. Frauen, Kinder und einige Residenten begaben sich vorsichtshalber auf die Schiffe, Finke auf die Bremer Schonerbrigg "Porto Plata". Am nächsten Morgen besichtigte der Konsul noch einmal in die Stadt:

"Am 3. *October* Morgens begab ich mich in Begleitung von zwei Capitänen und mehreren Andern an´s Land, wo wir sahen, daß die Soldaten und Chinesen (Gefangene der Spanier=) alle und jede Befriedung der Häuser umrissen, sogar die Pfähle aus dem Grunde rissen. Dies Alles geschah auf Befehl des Platz=Commandanten und Generals *Don Primo de Rivera*; zugleich schleppten Soldaten und Chinesen Alles meinem Hause *Fr. Finke & Co.* gehörende Bauholz weg, was aus wenigstens 30,000 Fuß amerikanischen Bauholzes, Planken etc. und 150,000 Stück *Shingles* bestand.-

Durch fortwährendes Schießen in der Stadt von Seiten der spanischen Truppen wurde man sehr beunruhigt und waren wir genöthigt, um unser Leben nicht auf´s Spiel zu setzen, uns an Bord der Schiffe zurückzubegeben; bald darauf gegen 11Uhr zogen sich nun wirklich Truppen auf´s Fort zurück, ein Theil blieb indeß in der Stadt, erbrach Magazine

[117] Nds. StAOl 31-15-11-161A. Finke war Konsul für Bremen, Oldenburg und Hannover und forderte zwecks Schadensersatz ein gemeinsames diplomatisches Vorgehen der drei Staaten gegen die spanische Regierung.

und Läden und plünderte nach Herzenslust und was die Soldaten nicht wegschleppen konnte, wurde auf die roheste und muthwilligste Weise zerstört."[118]

Am nächsten Tag wurde die Stadt von den Spaniern nicht nur weiter geplündert, sondern auch in Brand gesteckt. Der Versuch eines Angestellten von Finke, mit Hilfe einiger Matrosen noch Werte aus dem Lagerhaus zu retten, erwies sich als kontraproduktiv - die Spanier nahmen ihnen die geborgenen Waren umgehend wieder ab. Obwohl auf dem Magazin die Bremer Konsularflagge aufgepflanzt war, durchbrachen die spanischen Soldaten unter Anführung ihrer Offiziere die Mauern des Hauses, da man die massiven Türen nicht öffnen konnte. Finke bezifferte den Gesamtschaden auf 254.860 spanische Piaster.[119]

Diese Taktik der "verbrannten Erde" wurde aber umgekehrt auch von den Aufständischen angewandt. Bald gerieten die spanischen Truppen durch Seuchen (Gelbfieber und Pocken) in die Defensive. Aufgrund der instabilen Lage in Spanien mußten sie an die Küste zurückgezogen werden, so daß Mitte 1865 die spanische Regierung die Aussichtslosigkeit des Krieges einsah und gegen das Eingeständnis der Meistbegünstigungsklausel im Handel und Zusage einer Entschädigung für das beschlagnahmte Eigentum spanischer Untertanen die Truppen evakuierte.[120]

Die zweite Unabhängigkeitsphase bis zur Diktatur von Ulises Hereaux (1882-99) wurde geprägt durch erneute Kämpfe zwischen der liberalen “roten“ Partei Baéz und der “blauen“ nationalen Partei von Luperón, Cabral und Pimentel.

González, der sowohl von der blauen als auch roten Partei unterstützt wurde, sah sich aber nicht in der Lage, die Finanzverpflichtungen St. Domingos zu erfüllen, wie z.B. Forderungen Luperóns als Entschädigung für seine revolutionären Aktivitäten. Er trat 1876 nach Anfeindungen von beiden Parteien im Februar 1876 zurück, putschte aber schon ab Mai des gleichen Jahres zusammen mit dem zurückgekehrten Baéz gegen seinen Nachfolger Espaillat, der im Oktober zurücktrat. González war für zwei Monate Präsident, bis Baéz einen Nationalkonvent einberief, der ihn im Dezember für seine fünfte und letzte Amtszeit zum Präsidenten wählte. Schon im März 1878 wurde er mit haitianischer Unterstützung durch Pater de Merino und den schwarzen General Cesáreo Guillermo aus dem Amt geputscht und floh mit 300.000 Pf. Regierungsgeldern aus dem Land.[121] Bis 1882 wechselten sich verschiedene Kandidaten der beiden Parteien durch Putsche und "Wahlen" miteinander ab, bis der schwarze General Ulises Hereaux die

---

[118] Ebd.

[119] Ebd. Der Piaster entsprach einem *peso duro* oder Dollar. Zum Schadensersatz ergibt sich aus der Akte sich lediglich der Hinweis, daß die hannoversche Regierung ein Rechtsgutachten bei den britischen Kronjuristen angefordert hatte. Diese hielten eine Reklamation für unhaltbar, da es sich um Kriegsschäden handelte.

[120] Logan, S. 42.

[121] Ebd., S. 46-47.

Macht ergriff und in den nächsten 17 Jahren entweder selbst oder hinter dem Rücken von Vertretern der roten und blauen Partei als "graue Eminenz" regierte.

Festzuhalten bleibt beim Einsatz Stenzels, daß er sich jeglicher ethnischer Diskriminierung enthielt, während Logan noch für 1968 den Auschluß der schwarzen und gemischten Bevölkerungsteile v.a. vom höheren Bildungswesen konstatiert[122] und noch in der Gegenwart die sozialen Trennungslinien von der ethnischen Zugehörigkeit bestimmt sind.[123] Angesichts der völlig instabilen politischen Zustände ist die von ihm beschriebene Abwesenheit jeglicher funktionsfähigen Verwaltung und Justiz, die Korrumpierung der unteren Bevölkerungsschichten durch Bestechung, die Inszenierung der Revolution im Stil einer wahren Schmierenkomödie präzise beobachtet. Auffällig ist dabei ist das vorsichtige Verhalten der provisorischen Regierung gegenüber den Fremden, um Reklamationen zu verhindern; dies kann aber auch darauf zurückzuführen sein, daß Puerto Plata als Hafen auch für eine Intervention jederzeit bequem zugänglich war. Über den Grad der Korrumpierung von Baéz gab sich Stenzel keinen Illusionen hin. In der Tat war dessen letzte Plünderung der Staatskasse von 300.000 Pf. einer der Gründe für die massive Verschuldung der Republik und damit der Übernahme der Finanzkontrolle 1905 durch die USA. Zuletzt ist zu bemerken, daß Stenzel sich während des Bürgerkriegs strikt neutral verhalten hat, was v.a. in seiner Weigerung zum Ausdruck kommt, die provisorische Regierung keinesfalls anzuerkennen, auch wenn dies zu einer gewissen Mißstimmung führte. Scheinbar gab es auch seitens der deutschen Residenten keinerlei Bestrebungen, das Kanonenboot für die Unterstützung der einen oder anderen Partei direkt oder indirekt zu instrumentalisieren. Die Transportfahrt des deutschen Konsuls Heinsen nach Montechristi und zurück war offenbar nicht dazu gedacht, militärische Stärke gegen irgend eine Seite zu demonstrieren, sonst hätte Stenzel dies mit Sicherheit erwähnt, um die Bedeutung der Mission zu unterstreichen.

Der Einsatz des Kanonenbootes 1873/74 typisch ist für die Routine der 1870er/80er Jahre. Eigentümlich bleibt, daß dessen Anwesenheit in Buenos Aires während der Revolution in Entre Rios vom Ministerresidenten nicht für eine Requisition genutzt wurde, wie überhaupt der Kontakt zu den Konsuln und Stenzel offenbar auf ein Minimum reduziert war.

---

[122] Ebd., S. 16.

[123] Dieter Nohlen (Hg.): Lexikon der Dritten Welt. Länder, Organisationen, Begriffe, Personen, vollständig überarbeitete Neuausgabe Hamburg 1991, S. 170.

6. “Krieg“ in Nicaragua, “power projection“ in Peru: Die Eisenstuck-Affäre und der “Luxor“-Zwischenfall

6.1. Die Eisenstuck-Affäre 1876-78 in Nicaragua

Die Eisenstuck-Affäre war bis zur Venezuelablockade 1902/03 die größte militärische Operation der Kaiserlichen Marine in Lateinamerika. Da die Parteienkonstellation (Liberale und Konservative) in Nicaragua selbst für die Lösung der Affäre von außerordentlicher Bedeutung war, soll hier ein kleiner Überblick über die politischen Verhältnisse des Landes zum Zeitpunkt des Konflikts gegeben werden.

Die Verhältnisse in Nicaragua um 1870 beschreibt ausführlich das Werk des französischen Geographen Levy,[1] das Woodward für eine der besten Arbeiten hält, die im 19. Jahrhundert von Ausländern über das Land publiziert wurden.[2] Levy hatte seine Studie zwar für die nicaraguanische Regierung erstellt, war aber auch von einem französischen Konsortium unterstützt worden, das Pläne zum Bau eines Nicaraguakanals verfolgte. Bei dem damaligen "Freistaat" handelte es noch nicht um ein Staatswesen im europäischen Sinn: Es wurde noch zwischen einem "zivilisierten" und einem "unzivilisierten" Landesteil unterschieden, der mit 24.000 Quadratmeilen[3] die 16.000 der besiedelten Zone weit übertraf.[4] Die Bevölkerungszahl lag bei 236.000 Einwohnern. Über die Mosquitia (Moskitoküste), die ab 1860 als Reservat zu Nicaragua gehörte, übte die Regierung in Managua bis 1894 keine Regierungsgewalt aus. Das ökonomische und politische Leben spielte sich in den beiden 1524 gegründeten Städten Leon und Granada ab, obwohl Managua 1854 als Regierungssitz eingerichtet worden war, um allein geographisch einen Streitpunkt zwischen den Liberalen in Leon und den Konservativen in Granada zu entschärfen. In den zahlreichen Bürgerkriegen seit dem Zerfall der Kolonialherrschaft zwischen 1821 und 1854 befand sich die Hauptstadt jeweils dort, wo die militärisch erfolgreichste Partei die Oberhand gewann.

Die politischen Bedingungen in Nicaragua zu diesem Zeitpunkt können nicht isoliert von der Gesamtlage in Zentralamerika gesehen werden: Die fünf Staaten Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica hatten bis 1821 verwaltungstechnisch zum Generalkapitanat Guatemala gehört und schlossen sich 1822 dem mexikanischen Kaiserreich unter Iturbide an. Sie erklärten sich je-

---

[1] Paul (Pablo) Levy: Notas geográficas y económicas sobre la República de Nicaragua pp., Paris 1873, Erstausgabe Managua 1871.
[2] Ralph Lee Woodward jr.: Nicaragua, Oxford-St. Barbara 1983, S. 8.
[3] Nach Levy wurde im Land eine geographische Meile zu 20.000 Fuß à 28 cm benutzt, entsprach also 5,6 km.
[4] Levy, S. 372.

doch am 1. Juli 1823 für unabhängig und bildeten die Föderation der Vereinigten Provinzen von Zentralamerika, die 1838/39 zerbrach. Die Gründe lagen nicht nur in der Isolierung der einzelnen Mitglieder, den schlechten Verkehrsverbindungen und der ungleichen Bevölkerungsverteilung (50% der 1824 ca. 1,3 Mill. Einwohner lebten allein in Guatemala, während in Costa Rica in den 1820ern unter 100.000 Menschen lebten), sondern in der unterschiedlichen Bevölkerungsstruktur von Indios, Mestizen und Weißen. Es bildeten sich zwei Parteien heraus, die Konservativen (auch Servile genannt) und die Liberalen (Demokraten). Die Zugehörigkeit zu diesen Gruppierungen verlief nicht nur nach der Klassenzugehörigkeit, sondern auch nach der ethnischen Zusammensetzung. Die Konservativen, deren Schwerpunkt in Guatemala lag, setzten sich aus der ehemaligen (weißen) Kolonialbürokratie zusammen, die mit der Kirche bzw. dem Jesuitenorden die indigenen Massen im guatemaltekischen Hochland kontrollierten,[5] während die Liberalen sich mehr aus der Mittelschicht bzw. oberen Mittelschicht rekrutierten, denen in der Kolonialzeit der Zugang zu den Ämtern der Kolonialbürokratie verwehrt gewesen war. Während die Konservative Partei einen starken Zentralstaat propagierte und die bisherigen sozialen Strukturen aufrechterhalten wollte, bevorzugten die Liberalen das föderale Prinzip, die wirtschaftliche Öffnung und die Einwanderung zwecks Kapitalvermehrung. Beide Parteien existierten in allen Staaten der Föderation, und zusammen mit den lokalen Rivalitäten ergab dies eine explosive Mischung, die von 1826-29 und ab 1837 zu Bürgerkriegen führte, die die Föderation zerbrechen ließen. Nachdem sich die Liberalen bis 1871 in allen Nachbarstaaten durchgesetzt hatten, blieben die Konservativen Granadas bis zur Revolution von 1893 von feindlichen Nachbarn eingekreist. Kompliziert wurden die Verhältnisse außerdem durch die persönliche Rivalität der liberalen Präsidenten Guatemalas (Justo R. Barrios) und Costa Ricas (Tomás Guardia). Somit war die Gesamtlage sowohl in Nicaragua als auch in ganz Zentralamerika zur Zeit der Eisenstuck-Affäre gespannt, was anhand der Vorgänge nach der deutschen Landung in Nicaragua deutlich wird.

Dem niedrigen Entwicklungstand der Ökonomie (Subsistenzwirtschaft und Export von Indigo, Rohgummi, Holz, Gold und Häuten) und des Verkehrswesen entsprachen der Zustand von Verwaltung und Justiz:

"Wie man sieht, ist die Verfassung Nicaraguas vom besten republikanischen Geist inspiriert. Unglücklicherweise krankt sie an dem gleichen Fehler wie der größte Teil der Gesetze und Verordnungen, die im Land herrschen: Alle sind hervorragend konzipiert und von den besten Absichten getragen, aber sie werden niemals vollständig in die Praxis umgesetzt, sei es, daß schon die Gesetzgeber bei der Herausgabe eines Gesetzes vergessen, der Regierung die Mittel zur Verfügung zu stellen, um es einzurichten und zu überwachen, oder sei es, daß die Anwendung der Mittel unter den topographischen Be-

[5] Ralph Lee Woodward jr.: Central America - a Nation Divided, New York-Oxford 1985, S. 93.

dingungen des Innern unmöglich ist, oder wegen der fehlenden Kommunikationsmöglichkeit, oder dem Geist der Bevölkerung, etc. Mit einem Wort, Nicaragua ist ein Land, wo man glaubt, alles in einer Angelegenheit getan zu haben, wenn man eine angemessene Maßnahme angeordnet hat.[6]

Von besonderem Interesse ist für die Eisenstuck-Affäre das Justizwesen des Landes. Laut Verfassung war der Oberste Gerichtshof örtlich getrennt und residierte in Granada und Leon. Seit Mai 1871 existierte sowohl ein Bürgerliches Gesetzbuch als auch die Zivilgerichtsbarkeit. Obwohl die Regierung eine Art Gesetzblatt herausgab, in der alle Gesetze, Verordnungen etc. veröffentlicht wurden, existierte dafür kein Register, so daß eine systematische Suche beinahe ausgeschlossen war. Außerdem enthielten die Gesetze nach Levy "viele dunkle Passagen", die sich teilweise widersprachen.[7] Ein einheitlicher Gesetzkörper existierte nicht, da bis zu diesem Zeitpunkt niemals eine Sammlung und Revision der Gesetze stattgefunden hatte. In Gebrauch waren auch noch spanische Gesetze aus der Kolonialzeit und Veröffentlichungen des Indienrates. Das geläufigste moderne juristische Wörterbuch war der Escriche, welcher in der Affäre von Seiten der Regierung des öfteren zitiert wurde.[8] Von großer Bedeutung vor allem in Kriminalprozessen war die Zeugenaussage, was auch bei der Eisenstuck-Affäre deutlich wird.[9] Angesichts der verwickelten Rechtslage verwundert nicht die endlose Länge der Zivilprozesse, obwohl sich Levys Feststellung auf die Zeit vor der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezog.[10]

Aufgrund der schwachen Ökonomie, seiner unsicheren innenpolitischen Verhältnisse und auch des für Europäer wenig zuträglichen Klimas war Nicaragua für deutsche Auswanderer völlig unattraktiv und spielte daher nur eine äußerst marginale Rolle. Schottelius erwähnt deutsche "Einwanderer" nur als Söldner des Filibusters und späteren "Präsidenten" Nicaraguas, William Walker (1824-60) oder aber als Mitglieder des costarikanischen Heeres während des Zentralamerikanischen Krieges 1855-57.[11] Kurz zuvor waren mehrere deutsche Auswandererexpeditionen nach Mosquitia aufgrund der klimatischen Verhältnisse kläglich

---

[6] Levy, S. 328.
[7] Ebd., S. 344-45.
[8] Der Spanier Joaquin Escriche y Martin veröffentlichte 1847 sein "Diccionario razonada de Legislacion y Jurisprudencia", worauf hier offenbar Bezug genommen wird.
[9] Levy, S. 345.
[10] Ebd.
[11] Schottelius, S. 83-86. Walker und seine Truppe waren von den Liberalen in Leon angeheuert worden, um die konservative Regierung Fruto Chamorros zu stürzen. Als Walker nach dem Sieg putschte, sich zum Präsidenten Nicaraguas "wählen" ließ und drohte, ganz Zentralamerika zu erobern, intervenierten die Nachbarstaaten. Walkers eigenes Buch "The War in Nicaragua", Mobile, Ala. 1860 (Reprint Tucson, ARIZ 1985) ist eine bedeutende Primärquelle zu diesen Vorgängen. Zu Walker siehe u.a.: Alejandro Bolaños Geyer: William Walker. The grey eyed Man of Destiny/William Walker. El Predestinado, St. Charles, MISS 1992.

gescheitert. Richtiggehende deutsche Kolonien bildeten sich in Zentralamerika nur in Costa Rica und Guatemala heraus. Einige Dutzend Deutsche blieben an der Transitroute des Rio San Juan hängen. In den 1860er Jahren stellte sich endgültig heraus, daß Nicaragua für deutsche Siedlungskolonien nicht geeignet war. Zur Zeit der Eisenstuck-Affäre lebten bei ca. 236.000 Einwohnern höchstens einhundert männliche erwachsene Deutsche im Land.[12] Der deutsche Anteil am nicaraguanischen Import um 1870 lag an vierter Stelle hinter England, Frankreich und den USA und beschränkte sich auf Spielzeug, Musikinstrumente, Kristallglas, Nippes und Leinen.[13] Die deutschen ökonomischen Interessen waren völlig marginal, zumal der Warentransport komplett durch englische Reedereien abgewickelt wurde - von 28 Schiffen, die 1871 San Juan del Norte anliefen, waren lediglich drei deutscher Herkunft, alles kleine Segelschiffe.[14]

Paul Eisenstuck, nachdem die Affäre benannt wurde, arbeitete bis 1854 in Puntarenas/Costa Rica und zog anschließend ins nicaraguanische Chinandega, wo er in das Geschäft des Julius Bahlke eintrat und dessen Sozius wurde. Als Bahlke 1860 starb, heiratete Eisenstuck dessen Witwe Ida, die zwei Töchter aus einer früheren Ehe mitbrachte. Eine dieser Töchter, Fransziska, wurde später zum *casus belli* zwischen Nicaragua und dem Deutschen Reich. Paul Eisenstucks Bruder, Dr. (Christian) Moritz Eisenstuck, zog ebenfalls nach Nicaragua und wurde Miteigentümer.[15] Paul Eisenstuck wurde am 7. Mai 1870 Honorarkonsul des Norddeutschen Bundes in Leon und am 20. November 1871, nach der Reichsgründung, deutscher Honorarkonsul. Von 1876 bis 1885 übernahm Moritz Eisenstuck das Amt, aber bei Abwesenheit übernahm sein Bruder die Funktion.

1871 hatte die damals 17jährige Franziska Hedemann (Bahlke) den Leoneser Zahnarzt Francisco Leal geehelicht - nach Angaben ihrer Eltern ohne deren Einverständnis. Wie auch immer die Ehe verlaufen sein mag: Um 1875/76 herum verließ sie mit ihrer kleinen Tochter Ida das Haus ihres Ehemanns wegen nicht näher beschriebener Mißhandlungen und zog zu ihren Eltern zurück.

Am 23. Oktober 1876, gegen 22.00h, kehrten Ida und Paul Eisenstuck, Franziska Bahlke de Leal und der deutsche Resident Adolph Willkomm von einem Essen bei dem deutschen Residenten Wilhelm Zeyss zurück. Das Zeyssche Haus lag nur hundert Meter von dem Wohngebäude der Eisenstucks entfernt. Ida Eisenstuck bemerkte, daß sie von zwei Männer verfolgt wurden. Einen von ihnen erkannte sie als Isidoro Infante, Sohn einer Familie, mit der die Eisenstucks gute Beziehungen unterhielt. Völlig unerwartet feuerte der Begleiter Infantes aus einer Entfernung von zehn Schritten drei Pistolenschüsse ab - einen auf Ida, zwei in

[12] Houwald, S. 381-85; Levy, S. 372.
[13] Levy, S. 515.
[14] Ebd., S. 513-15.
[15] Houwald, S. 249.

die Luft. Ida verdächtigte ihren Schwiegersohn der Tat und fügte hinzu, daß offenbar auch Herr Infante beim Knall der Schüsse erschrocken gewesen sei. Paul Eisenstuck meinte ebenfalls, beim Aufleuchten der Schüsse Infante erkannt zu haben. Der Vorfall wurde sowohl beim örtlichen Kriminalgericht als auch am nächsten Tag bei Außenminister Rivas in Managua angezeigt.[16]

Bereits zehn Tage später wandte sich Eisenstuck an das AA und bat um Unterstützung durch seinen Vorgesetzten in Zentralamerika, Ministerresident Werner v. Bergen in Guatemala. Er begründete sein Ersuchen mit einer Verschleppung der Ermittlungen, da Infante keine Angaben über seinen tatverdächtigen Begleiter gemacht hatte. Außenminister Rivas hatte zunächst zügig reagiert und über Kriegsminister Lopez den 2. Chef der Armee in Leon mit der Untersuchung beauftragt, da über Leon gerade der Ausnahmezustand verhängt worden war und daher Teile der Gerichtsbarkeit den Militärbehörden unterstanden. Über den familiären Hintergrund war Rivas zunächst nicht informiert. Bergen sah hierin die Ursache für den schleppenden Gang der Ermittlungen:

"Das allgemeine Rechtsbewußtsein scheint in Nicaragua noch wenig entwickelt, wenn man in jenem Anfalle mit einer Schußwaffe nur den Versuch erblickt, den Schwiegervater einzuschüchtern, um ihn zu zwingen, die Tochter wieder herauszugeben."[17]

Der Minister konsultierte während einer Dienstreise in Leon einen "führenden Advokaten", nach dessen Auskunft der Täter selbst im günstigsten Fall mit einer mehrjährigen Haftstrafe rechnen mußte. Bergen gab sich zwar zuversichtlich, daß ein Befehl Präsident Chamorros ausreichen würde, den Gang der Ermittlungen zu beschleunigen, hielt aber schon jetzt die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffes für wünschenswert, zumal die deutschen Konsuln in Guatemala und Costa Rica bereits gebeten hatten, einmal "Flagge zu zeigen". Er verwies dabei auf die positiven Erfahrungen Italiens mit El Salvador und Frankreichs mit Nicaragua.[18] Wäre ein deutsches Schiff im Hafen (von Corinto) gewesen, wäre

---

[16] Eisenstuck an AA v. 04.11.1876, in: Reklamation gegen Nicaragua, betreffend zwei bewaffnete Angriffe auf Kaiserliche Konsularbeamte in Leon, Nicaragua, im Oktober und November 1876, v. 09.03.1878 und 22.05.1878 (Bundesrathsdrucksachen No. 56 und 81 der Sessionen 1877/78), S. 21. Die Originalakten sind (bis auf den Schriftverkehr mit der Admiralität im BAMA) offenbar weder im Archiv des AA noch im BArch. erhalten geblieben. Bei der "Reklamation" handelt es sich um das zweite sogenannte "Weißbuch" der Regierung seit Reichsgründung. Der Begriff (in Anlehnung an die englischen Blaubücher) wurde zum erstenmal etwas humorig 1879 vom Reichstagsabgeordneten Schorlemer-Alst anläßlich der Aktensammlung "Freundschaftsvertrag zwischen dem Reich und den Samoa-Inseln" v. 22.05.1879 verwandt und danach allgemein benutzt. Johann Sass: Die deutschen Weißbücher zur auswärtigen Politik 1870-1914, Berlin-Leipzig 1928, S. 125.

[17] Bergen aus Corinto an AA, 25.11.1876, Reklamation, S. 24.

[18] 1874 hatten die Behörden in Corinto an Bord der französischen Bark "Phare", Kapitän William Allard, 994 Gewehre und 100.000 Patronen beschlagnahmt. Die Ladung war im costaricanischen Puntarenas angeblich ohne Wissen Allards für nicaraguanische Rebellen geladen worden. Allard wurde bis 1876 inhaftiert und schließlich aus Mangel an Be-

der Täter längst verhaftet und bestraft worden - "ohne irgendwelche Drohung".[19] Der Minister setzte offenbar auf die psychologische Wirkung der physischen Anwesenheit der Marine, wobei ihm die Erfahrungen mit S.M.S. "Meteor" während seiner Amtszeit in Venezuela vermutlich als Beispiel dienten. Bis zu diesem Tag, ungefähr fünf Wochen nach dem Überfall, war noch keine gerichtliche Untersuchung eingeleitet worden.

Vier Tage nach dem Brief, am 29. November 1876, fand ein zweiter Überfall statt, diesmal mit drastischeren Mitteln. Während der Ablauf des ersten Überfalls in den Fakten auch von der nicaraguanischen Seite nicht bestritten wurde, existieren von dem zweiten Überfall zwei stark voneinander abweichende Versionen. In diesem Fall waren nicaraguanische Behörden involviert.

Nach Darstellung der Geschädigten verließen die Ehepaare Moritz und Meta sowie Paul und Ida Eisenstuck zusammen mit Frau Bahlke de Leal, dem Kind Ida und einem Herrn Jericho am 29. November 1876 gegen 22.00h wiederum das Zeyssche Haus. Am Morgen dieses Tages hatte Frau Leal durch einen Bevollmächtigten die Scheidungsklage beim Geistlichen Gerichtshof in Leon einreichen lassen. Moritz Eisenstuck beobachtete einen dunkel gekleideten Mann, der plötzlich ein Zeichen machte, woraufhin sich 15-20 Polizeisoldaten auf die Gruppe der Deutschen stürzte. Der Zeichengeber entpuppte sich als Francisco Leal, der nun mit Moritz Eisenstuck rang und mit diesem zu Boden stürzte. Die Soldaten versetzten ihm genauso wie seiner Frau Meta mit ihren Gewehren Kolbenstöße. Danach griff Leal Paul Eisenstuck an. Franziska Leal und das Kind wurden entführt, die Eisenstucks verhaftet. Auf dem Weg zum Rathaus *(acaldia)* trafen sie jedoch auf einen Herrn Guizado, der die Soldaten auf den diplomatischen Status der Eisenstucks hinwies und sie zur Freilassung bewegen konnte.[20]

Die beiden Eisenstucks, Guizado und ein Victoriano Portocarrero begaben sich noch in dieser Nacht zu dem zufällig in Leon anwesenden Präsidenten der Republik, Pedro J. Chamorro. Der Empfang sei jedoch "kalt" und "recht unfreundlich" gewesen. Er erklärte sich lediglich bereit, den Polizeichef zu veranlassen, tätig zu werden. Dieser erschien auch, kommentierte den Vorfall jedoch mit keinem Wort.[21]

---

weisen freigesprochen. Die französische Regierung forderte 1877 unter Androhung "schwerer Konsequenzen" für die diplomatischen Beziehungen eine Haftentschädigung, die endgültig 1880 in Höhe von ca. 40.000 Francs plus Zinsen anerkannt wurde. Inwieweit ein französisches Kriegsschiff durch "Flagge zeigen" bei der Freilassung involviert war, geht aus den Quellen nicht hervor; Esteban Escobar: Pedro Joaquin Chamorro - Biografia, in: Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano, Vol. XIX, No. 92, Managua Mai 1968, S. 2-100, hier S. 57.

[19] Bergen an AA v. 29.11.1876; Reklamation, S. 25.

[20] Vernehmungsprotokoll Moritz Eisenstucks v. 18.12.1876; ebd., S. 33.

[21] Ebd.

Der nicaraguanische Außenminister Rivas scheint den diplomatischen Charakter der Überfälle nicht erkannt zu haben. Er hielt die ganze Angelegenheit für eine "Familiensache". Seiner Meinung nach hätten die Gerichte sogar die Aufgabe zu prüfen, ob Leal nicht das Recht besessen hätte, seine Ehefrau zurückzufordern. Dabei suggerierte er, daß die Eltern ihre Tochter von der Rückkehr zu ihrem Mann abgehalten hätten.[22]

Der Konsul wies in seinem Brief an das AA vom 22. Januar 1877 jedoch darauf hin, daß sein Bruder ihm Bescheinigungen von kirchlichen und behördlichen Vermittlungskommissionen vorgelegt habe, nach denen Vermittlungsgesuche von Herrn Leal fehlgeschlagen seien. Die Kommissionen stellten fest, daß Frau Leal an ihrem Entschluß zur Scheidung festhielt und in keiner Weise von ihrer Familie beeinflußt worden war.

In Briefen vom 22. Januar und 23. Februar 1877 meldeten die Konsuln nach Berlin, daß weder die Geschädigten noch die Zeugen eine Vorladung zum Gericht bekommen hätten. Daraufhin beschloß der Staatssekretär des AA, Bernhard Ernst v. Bülow (1815-80, Vater des späteren Reichskanzlers Bernhard Heinrich Martin Fürst v. Bülow, 1849-1929) eine Wiedergutmachung von der nicaraguanischen Regierung zu fordern und gleichzeitig in London und Washington die dortige Rechtsauffassung zu den Vorfällen zu sondieren. Die Wiedergutmachung formulierte Bülow in einem Schreiben vom 1. April 1877 an Bergen in Guatemala:

1. Strenge Bestrafung der Privatpersonen, die an den beiden Attentaten beteiligt waren
2. Bestrafung der Beamten, die für die Verzögerung der Angelegenheit verantwortlich waren, v.a. aber derjenigen, die die Abteilung Soldaten für den zweiten Überfall zur Verfügung stellten
3. Zahlung einer Summe v. 30.000 Dollar an v. Bergen wegen Beleidigung des Konsuls (präsize: der Person Moritz Eisenstucks als *deutscher Konsul*, nicht als *Privatmann*), der diese Summe dem Konsul zur freien Verfügung stellt
4. Salut der deutschen Flagge durch eine Abteilung Soldaten. Auszahlung der Summe am Saluttag

Bülow begründete die Forderungen mit dem offiziellen Charakter der Überfälle. Die völlige Passivität der Gerichte und Behörden in der Angelegenheit sah er als Rechtsverweigerung an.[23]

Gleichzeitig forderte der Staatssekretär Bergen auf, "erneut und eindringlich" die nicaraguanische Regierung darauf hinzuweisen, daß die Erfüllung der ersten beiden Punkte Vorbedingung für die dritte und vierte Forderung seien. Falls diese nicht erfüllt würden, müßten erheblich höhere Forderungen nach Genugtuung gestellt werden. Er hoffe aber, daß bis zum Eintreffen des Erlasses die Gerichts-

---

[22] Rivas an M. Eisenstuck v. 16.12.1876; ebd., S. 39-40.
[23] Erlaß an Bergen v. 01.04.1877; ebd., S. 45.

verfahren schon erledigt seien. Falls der Flaggensalut nicht in der vorgesehenen Weise geleistet werde, sei die Entsendung von Kriegsschiffen nach Nicaragua unumgänglich. Die Entschädigungssumme müsse dann erhöht, und der Flaggensalut in Gegenwart von Marinesoldaten erfüllt werden. Bergen habe die Möglichkeit, sich an S.M.S. "Victoria" auf der Westindischen Station zu wenden, die San Juan del Norte (Greytown) anlaufen könne. Bülow stellte auch weiterhin amerikanische Unterstützung zur Verfügung.

Vertraulich wurde auch auf den Fall des britischen Vizekonsuls Magee in San José de Guatemala 1874 hingewiesen. Magee war von dem dortigen Hafenkapitän beleidigt und mit einer Peitsche geschlagen worden. Die guatemaltekische Regierung hatte umgehend reagiert, den Täter bestraft und internationale Genugtuung erwiesen, während die nicaraguanischen Behörden seit Monaten untätig waren.[24]

Mit dem gleichen Datum ergingen Anweisungen an die deutschen Gesandten Graf Münster in London und v. Schlözer in Washington. Die Antworten fielen positiv für die Reichsregierung aus. Am 14. Mai 1877 konnte Graf Münster mitteilen, daß die britische Regierung nach Einsicht der Akten und mangels fehlender Aufklärung von nicaraguanischer Seite die deutschen Ansprüche für unbestreitbar hielt. Mit Schreiben vom 15. Mai informierte Schlözer das AA, daß Außenminister Seward weitere diplomatische Unterstützung durch seinen Minister in Guatemala, Williamson, zugesichert habe. Williamson stand ohnehin auf deutscher Seite; er lehnte den nicaraguanischen Außenminister aus persönlichen Gründen ab und wies ausdrücklich auf die Abhängigkeit der nicaraguanischen Gerichte von der Regierung hin.[25]

Das Kriminalgericht in Leon stellte am 12. Januar 1877 die Ermittlungen zu beiden Überfällen ein und überwies den Fall an den Höchsten Gerichtshof in Leon. Dieser beendete die Verfahren endgültig am 9. April mit der Begründung, daß es sich um Privatstreitigkeiten handele. Es konstatierte, daß Paul Eisenstuck mit seinem Revolver sowohl Leal als auch die Soldaten bedroht habe. Leal sei von Ida Eisenstuck mit einem eisernen Bolzen verletzt worden; aus Versehen hätte sie auch ihren Ehemann am Kopf getroffen. Sowohl Leal als auch die Eisenstucks seien auf den Privatklageweg verwiesen worden. Wegen der Beteiligung der Polizei erklärte sich das Gericht nicht für zuständig. Die Akte wurde daher an den Polizeipräfekten übergeben.

Die Einstellung der Verfahren rief in Berlin keine Begeisterung hervor. Bülows Stellvertreter Philipsborn faßte kühl zusammen, daß

---

[24] Vertraulicher Erlaß an Bergen v. 01.04.1877; ebd., S. 51.

[25] Brief Williamsons v. 25.07.1877; Dispatches from US Ministers to Central America, 1824-1906, Microfilm 1005, 219/33.

1. die Einstellung der Verfahren ohne Anhörung der Geschädigten nicht akzeptiert werden könne,
2. die rechtzeitig angebrachte Privatklage völlig ignoriert worden sei,
3. die ganze Angelegenheit trotz des diplomatischen Status des Konsuls als Familienangelegenheit betrachtet werde,
4. gegen die verantwortlichen Beamten keinerlei Schritte unternommen worden seien.[26]

Besonders peinlich wurde in Berlin die Anklage Eisenstucks wegen illegalen Waffentragens empfunden, während der Prozeß gegen den Schützen vom Überfall des 23. November 1876 eingestellt worden sei.

Ein merkwürdiges Licht auf diese Gerichtsprozesse wirft die Aussage eines guatemaltekischen Anwalts, den Bergen im Beisein des amerikanischen Ministers Williamson konsultierte. Der Anwalt bezeichnete die juristischen Vorgänge als

> "... comedia arreglada de antemano entre el Gobierno y los Tribunales."[27]

Williamson bestätigte diese Aussage in einem Brief an Staatssekretär Evans:

> "The proceedings have the appearance of a prearranged burlesque upon justice. I happened to be present the other day at the German Legation when an eminent lawyer of this country who had been studying the copy of proceedings of the supreme court of Nicaragua in the Eisenstuck case, characterized them as a prearranged comedy."[28]

Williamson reiste zur Unterstützung seines deutschen Kollegen zur Überbringung der Note Bülows vom 1. April mit nach Nicaragua, wo sie am 25. April 1877 im Hafen von Corinto eintrafen und drei Tage später, nach telegrafischer Ankündigung, in Managua.

Außenminister Rivas lehnte einen Empfang der Diplomaten vor dem 30. April 1877 ohne Begründung ab. Später wurden die Feierlichkeiten für den 29. April (Peter und Paul, den Namenstag von Präsident Chamorro) als Grund für die Verschiebung des Termins angegeben. Es folgte ein gegenseitiger Schlagabtausch von Noten, in denen sich die Kontrahenten gegenseitig diplomatische Unhöflichkeit vorwarfen. Das Ergebnis bestand im Rückzug der Diplomaten. Versuche liberaler Politiker in Leon, telegrafisch zu vermitteln, scheiterten ebenfalls. Präsident Chamorro billigte das Verhalten seines Außenministers, das nun schwere Konsequenzen nach sich ziehen sollte: Williamsons Berichterstattung über die unfreundliche Behandlung führte schlicht zum Abbruch der diplomatischen Beziehungen, die erst nach Beendigung der Affäre wieder aufgenommen wurden.

Damit schieden die Staaten für weitere Vermittlungen aus, was die Regierung geheimhielt. Selbst ein so gut unterrichteter Journalist wie Enrique Guzmán, der

---

[26] Philipsborn an Bergen v. 16.07.1877; Reklamation, S. 70-71.
[27] Bergen an AA v. 18.05.1877; ebd., S. 56.
[28] Brief v. 19.05.1877; Dispatches.

direkten Zugang zu dem Führungszirkel der Konservativen Partei in Granada besaß, erfuhr erst am 2. April 1878, daß die Beziehungen seit Monaten suspendiert waren. Resigniert trug er in sein Tagebuch ein:

"Unsere Regierung hat nicht ein Wort über eine so wichtige Angelegenheit verloren".[29]

Rivas sandte am 11. Juli 1877 eine Note an das AA, die zahlreiche Gerichtsakten sowie seine Stellungnahme zu den Vorgängen enthielt:

1. Aufgrund der parteiischen Berichte Eisenstucks sei Bergen voreingenommen, und daher auch die Reichsregierung.
2. Der Überfall vom 29. November sei "keine Greueltat".
3. Die Eisenstucks wurden nicht als Zeugen vernommen, da ihre Aussagen vom Kriminalrichter übernommen worden sei. Zwar hätten die Gerichtsbehörden den Fall eingestellt, aber auf den Privatklageweg verwiesen. Damit läge keine Rechtsverweigerung vor, womit der Grund der Reklamation entfalle.
4. Die Angelegenheit trage generell keinen internationalen Charakter, da die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten nicht ausgeschöpft worden seien.
5. Der Zwischenfall vom 29. November trage keinen diplomatischen Charakter.

Weiterhin versuchte Rivas Bergen als unerfahrenen Diplomaten darzustellen, dem die Gesetze und Institutionen in Zentralamerika unbekannt waren. Das war insofern ein hoffnungsloser Versuch, als daß Bergen bereits in Siam und v.a. Venezuela gedient hatte.

Rivas wies darauf hin, daß andere Fremde in Leon und auch Freunde Eisenstucks die Anrufung der Kaiserlichen Regierung mißbilligt hätten. Tatsächlich scheint die Verlagerung der Vorgänge auf die diplomatische Ebene einigen deutschen Residenten unangenehm gewesen zu sein. Auffällig ist auch, daß weder Eisenstuck noch Bergen Protestschreiben deutscher Residenten beibrachten. Allerdings scheint Rivas seinen Argumenten selbst wenig Bedeutung beigemessen zu haben, denn vorsorglich verwahrte er sich bereits wegen Maßnahmen gegen Nicaragua als ein "schwaches, unschuldiges Land".[30]

Die Rivassche Note wurde in Berlin nicht mehr beantwortet, sondern nur quittiert. Während in London und Washington die Haltung zu den Vorgängen in Ma-

---

[29] Diario Intimo de Don Enrique Guzmán del 25.05.1876 al 07.03.1907, 1. Aufl. 1912, 2. Aufl. Managua 1961, Eintragung vom 2. April 1878. Guzmáns Familie gehörte zum inneren Führungskreis der Konservativen Partei, sein Vater Fernando war von 1867 bis 1871 Präsident des Landes. Zum Zeitpunkt der deutschen Expedition wohnte der Autor in Granada. Er selbst bezeichnete sich als liberal und war erst im Vorjahr aus dem guatemaltekischen Exil zurückgekehrt. Noch 1878 gründete er in Granada eine neue liberale Zeitung, La Prensa. Der costaricanische Publizist Franco Cerutti sieht in dem Tagebuch eine "unschätzbare Quelle" für diese Epoche der nicaraguanischen Nationalgeschichte, obwohl auch die edierte Ausgabe von 1961 noch unvollständig ist; Franco Cerutti (Hg.): Enrique Guzmán. Obras completas. Escritos históricos y políticos, Vol. I (1867-1879), San José/Costa Rica 1986, Einleitung, S. 25.

[30] Rivas an AA v. 11.08.1877; Reklamation, S. 85-96.

nagua durch die deutschen Vertreter sondiert wurden, bat das AA die Kaiserliche Admiralität, die "Eventualität einer militärischen Demonstration" in Zentralamerika im Kontext der Ablösung des Ostasiengeschwaders "in Betracht zu ziehen".[31]

Die britische Regierung teilte vorsichtig mit, daß sie "nur geringen diplomatischen Druck" auf Nicaragua ausüben könne, da sie, abgesehen von Minister Locock in Guatemala, in Nicaragua selbst nur über einen Honorarkonsul in Greytown verfüge (was den Tatsachen entsprach). Daraufhin erhielt Graf Münster die Anweisung, die Rechtsposition in London in Erfahrung zu bringen. Die Rivassche Depesche und die Gerichtsunterlagen wurden der britischen Regierung übersandt, wobei ausdrücklich mitgeteilt wurde, daß bis zum Abschluß der Prüfung von seiten der Briten sämtliche Maßnahmen suspendiert bleiben würden.[32] Das ist kein Widerspruch zur Anfrage an die Admiralität, da die Vorbereitung eine Marine-Expedition gegen Nicaragua aufgrund der knappen Ressourcen Monate dauern würde.

Ein ähnlicher Erlaß erging an Washington. Die Kaiserliche Regierung sei nun entschlossen, "der Sache einen ihrem Ernst entsprechenden Abschluß zu geben" und die Entsendung von Kriegsschiffen zu erwägen, falls die nicaraguanische Seite ihre Position nicht revidiere.[33] Wegen der Monroe-Doktrin versicherte Bülow, daß keinerlei Absicht bestehe, auf dem amerikanischen Kontinent einen Eingriff in die inneren Verhältnisse eines der dortigen Staaten zu nehmen, bestand aber auf dem Recht zur Intervention:

"Das Deutsche Reich kann aber, ohne Einbuße an seinem Ansehen und ohne Gefährdung der Sicherheit seiner Angehörigen in entfernten Ländern, eine so flagrante und frivole Verletzung der ersten Grundsätze des Staats- und Völkerrechts, wie die straflose Mißhandlung eines Kaiserlichen Konsuls in öffentlicher Straße unter Mitwirkung von Polizeisoldaten des betreffenden Landes, nicht ungesühnt lassen."[34]

Bülow gab zwar zu, daß der Umgang mit "lokalen Gebäuchen" aus der Ferne schwer zu beurteilen sei, daß die nicaraguanische Regierung aber offenbar keinerlei Verständnis für internationale Fragen besäße, da bei einer formellen Entschuldigung und Zusage von der Bestrafung der Verantwortlichen die Angelegenheit in gegenseitigem Einverständnis hätte beigelegt werden können. Auch bezweifelte er, daß sie nach den Vorfällen in Managua zum Einlenken bereit sei. Eine Beantwortung der nicaraguanischen Depesche sei daher nicht geplant. Tatsächlich wurde sie erst durch das Ultimatum vom 19. März 1878 überbracht. Besonders erbost zeigte sich der Staatssekretär über einen Runderlaß der Nicara-

---

[31] AA v. 17.08.1877 an Admiralität; ebd., S. 82.
[32] Erlaß AA an Graf Münster v. 14.09.1877, ebd. S. 97.
[33] Erlaß v. 08.10.1877 an v. Schlözer, ebd. S. 99.
[34] Ebd.

guaner an alle lateinamerikanischen Staaten vom 31. Juli 1877, in der die deutschen Maßnahmen vom 1. April 1877 kritisiert wurden, ohne daß überhaupt eine Antwort auf die Depesche vom 11. Juli abgewartet worden wäre.

Rivas muß sich im klaren darüber gewesen sein, daß die USA zur Vermittlung ausfielen. Er sandte daher einen Zirkularerlaß an alle lateinamerikanischen Staaten mit Ausnahme von Brasilien und Costa Rica; zu letzterem waren die Beziehungen wegen eines Filibusterüberfalls seit 1876 suspendiert.[35]

Aufschlußreich ist, daß Rivas bereits zu diesem Zeitpunkt die Hilfe der USA und Englands für Deutschland kritisierte. Die Auffassung der "zivilisierten Mächte" sei vollständig irrtümlich. Kernziel seiner Strategie war eine Allianz für die staatliche Unabhängigkeit, die Rivas gefährdet sah, wenn vom Prinzip der Gleichheit von Ausländern und Einheimischen vor dem Gesetz abgewichen werde:

"Diese Grundsätze betreffen essenziell die Unabhängigkeit eines relativ schwachen Staates, und überlassen die Einheimischen der Gnade jedweden Ausländers, der sich in einem schlechten Verhältnis zum Land befindet und der es durchzusetzen versteht, den diplomatischen Repräsentanten seiner Nation unglücklich zu beeindrucken."[36]

Der Zirkular wurde von allen Republiken mit Ausnahme von Bolivien, Ecuador, Mexiko und Paraguay beantwortet.

Honduras, von einer guatemaltekischen Marionette, Präsident Soto, regiert, teilte durch seinen Außenminister mit, daß zu Deutschland und Großbritannien zur Zeit keinerlei diplomatische Beziehungen bestünden. Der Gesandte in den USA sollte angewiesen werden, die "Unverantwortlichkeit" Nicaraguas vor den Großmächten zu beweisen.

Guatemala und das ebenfalls von ihm abhängige El Salvador sicherten Unterstützung zu, machten aber keine konkreten Vorschläge. Die peruanische Regierung unterhielt zu diesem Zeitpunkt keine diplomatischen Beziehungen mit dem Ausland und riet Rivas die Anrufung eines Schiedsgerichts.

Besonders vorsichtig taktierten die Argentinier, die an der "Aufrichtigkeit" der "aufgeklärten deutschen Regierung" keinen Zweifel hegten. Sie sagten eine eingehende Prüfung der Angelegenheit zu. Weiterer Schriftverkehr scheint zwischen Managua und Buenos Aires nicht stattgefunden zu haben.

---

[35] Circular de 31 de julio de 1877 i documentos anexos pp., in: Cuestion Alemana, in: Memoria del Ministro de las Relaciones Exteriores, Instrucción publica y Justicia, correspondiente a los años 1877 y 1878, Managua 1879, S. 27-213, hier S. 87-88. Costarikanische Exilpolitiker hatten diesen Überfall mit Hilfe nicaraguanischer Militärs ausgeführt, um Präsident Guardia zu stürzen. Es wurde nie geklärt, ob sich dabei lediglich um eine Subordination untergeordneter Militärbehörden oder um ein abgekartetes Spiel der Regierung Chamorro handelte; Rafael Obregon Loria: Conflictos Militares y Politicas de Costa Rica, San José 1951, S. 65-68.

[36] Ebd.

Kolumbien sagte Unterstützung zu, erklärte aber gleichzeitig seine Handlungsunfähigkeit, da es in England, den USA und Deutschland zu diesem Zeitpunkt keine akkreditierten Vertreter besaß.

Auch Venezuela stellte Hilfe in Aussicht, doch angeblich gab es keine diplomatischen Vertreter in England und Deutschland, die aktiv vermitteln konnten. Der einzige ernsthafte Vermittlungsversuch kam von chilenischer Seite. Chile befürchtete, daß das europäische Interesse in Amerika durch die Anwendung von "Mitteln des Zwangs und der Härte" langfristig Schaden nehmen könne, wenn auch kurzfristig ein befriedigendes Ergebnis erzielt werde.[37] Eine eigene Vermittlung lehnte Santigao zwar ab, doch wies man den chilenischen Gesandten in Paris, A. Blest Gana, an, Kontakt zum deutschen Botschafter Fürst von Hohenlohe aufzunehmen. Als dieser Berlin um Anweisungen bat, war dort bereits die Stellungnahme aus London eingetroffen, die konstatierte, daß die britische Regierung

"... der Ansicht ist, daß die Kaiserliche Regierung ein unbestreitbares Recht hat, Reparation für den Verzug in der Bestrafung der Angreifer zu verlangen; sie hat hinzugefügt, daß sie unter diesen Umständen glaubt, daß keine Schritte von ihrer Seite, um eine freundliche Beilegung der Differenz zu fördern, zu einem befriedigenden Ergebnis führen könnten.

Ich habe hinzuzufügen, daß Ihre Majestät Vertreter in Guatemala die Weisung erhalten hat, eine Unterredung mit Herrn Rivas zu suchen und sich gegen ihn in demselben Sinne auszusprechen."[38]

Blest Gana äußerte gegenüber Hohenlohe Bedenken über den internationalen Charakter der Sache, dieser verwies aber auf das Beispiel der Ermordung des deutschen und französischen Konsuls 1876 in Saloniki, wo auch eine Familienangelegenheit zur Ermordung der beiden Diplomaten geführt hatte.[39] Später teilte Hohenlohe mit, daß die Reichsregierung aufgrund der "Rechtsauffassung

---

[37] Außenminister Alfonso an Blest Gana v. 15.09.1877; Memoria, S. 174-75.

[38] Lord Derby an den nicaraguanischen Minister Marcoleta am 31.12.1877; Graf Münster an AA v. 04.01.1878; Reklamation, S. 106.

[39] Die Ermordung des deutschen Konsuls Abbott am 06.05.1876 durch muslimische türkische Untertanen ereignete sich im Kontext der Balkankrise 1875-78 anläßlich von Unruhen gegen christliche Einwohner. Auf Bismarcks Wunsch wurde das Panzer-Übungsgeschwaders unter Konteradmiral Batsch nach Saloniki entsandt, wo am 25.06.1876 die Panzerfregatten S.M.S. "Kaiser", "Deutschland", "Kronprinz", "Friedrich Carl" und der Aviso "Pommerania" erschienen; unterstellt waren Batsch außerdem S.M.S. "Medusa", "Comet", "Nautilus" und "Meteor". Anwesend waren außerdem russische, französische, österreich-ungarische und englische Einheiten. Am 21. August wurde die Reklamation gegen die Türkei durch Salut der deutschen und französischen Flagge beendet. Die türkische Regierung hatte zuerst eine Verschleppungstaktik gegen die Mörder der Konsuln versucht. Bei dieser Operation handelte es sich um die größte maritime Machtdemonstration des Reichs bis zum Boxeraufstand. Zur Affäre siehe das Weißbuch: Aktenstücke betreffend die Ermordung der Konsuln von Deutschland und Frankreich in Salonik und die Entsendung des deutschen Panzergeschwaders nach dem Mittelmeer v. 17.12.1876.

zweier Großmächte und des britischen Gutachtens" ein Schiedsgericht für unwahrscheinlich hielt.

Während sich Berlin für die militärische Lösung entschied, waren alle Bemühungen des nicaraguanischen Gesandten Marcoleta in London gescheitert, die Briten zu neutralisieren, geschweige denn gegen das Reich auszuspielen. Seine Versuche, Parallelen zwischen der Eisenstuck-Affäre und dem Einfall William Walkers in Nicaragua 1855-57 und der Beschießung Greytowns 1854 durch die Amerikaner (Borlund-Affäre) zu ziehen, beeindruckten die britischen Kronjuristen offenbar nicht. Ihr Gutachten bewog Lord Derby zu einer Stellungnahme an die Reichsregierung,

"... dass es unzweifelhaft das Recht der deutschen Regierung ist, wegen des Angriffs von bewaffneten Soldaten der Republik auf den deutschen Konsul in Leon die schuldige Entschädigung zu reklamieren, ebenso wie für die Justizverweigerung eine Verhaftung und Bestrafung der Angreifer zu fordern."[40]

Diese Note ging am 28. oder 29. Januar 1878 in Managua ein. Umgehend schrieb Rivas an Locock in Guatemala und beschwerte sich über die angeblich parteiische deutsche Darstellung. Die Fälle würden nach den Landesgesetzen bearbeitet werden, er bemerkte allerdings lakonisch, daß sich ein schwaches Land wie Nicaragua bei der Anwendung von Gewalt fügen müsse. Der britische Minister war ohnehin auf Seiten der Reichsregierung, wie sich eindeutig aus einem Brief des amerikanischen Ministers Williamson an das State Department ergibt. Locock sah in dem Verhalten der nicaraguanischen Behörden und der Regierung eine vollständige Rechtsverweigerung.[41]

Unterdessen hatte Rivas einen neuen Zirkularerlaß an die lateinamerikanischen Staaten gesandt, allerdings ohne weitere Bitten um Vermittlungsversuche. Oberflächlich gesehen, waren seine Argumente sogar einleuchtend: Sollte der "Fall Eisenstuck" Schule machen, stünden den Lateinamerikanern ständig die "absurdesten Reklamationen" ins Haus:

"... die Garantien seiner Bürger der Gnade einer einfachen Aussage eines Konsuls zu überlassen bietet eine unerschöpfliche Quelle für die Habgier von ausländischen Spekulanten ohne Gewissen, die die absurdesten Reklamationen einleiten werden in den Fällen, in denen ihnen ihr Konsul geneigt ist, und die Nation ständigen internationalen Konflikten aussetzen ..."[42]

Allerdings war die Beteiligung der Behörden an dem Zwischenfall so eindeutig, daß an dem internationalen Charakter allgemein kein Zweifel bestand. Dieser

---

[40] Locock an Rivas v. 19.01.1878; Memoria S. 134.
[41] Williamson an Evarts v. 25.07.1877; Dispatches.
[42] Zirkularerlaß Rivas v. 30.01.1878; Memoria, S. 133-34.

Zirkular wurde nur noch durch El Salvador, Guatemala, Kolumbien und Mexiko beantwortet. El Salvador und Kolumbien bedauerten den Vorfall und hofften auf ein befriedigendes Arrangement. Die guatemaltekische Regierung entsandte eine Vermittlungsdelegation mit den Emissären A. Aguirre und A. Batres J., angeblich, um die Beschießung von Corinto zu verhindern; ebenso, daß die Deutschen "keineswegs in Zentralamerika eindrängen".[43] Mexiko und Paraguay bestätigten lediglich die Beendigung der Affäre, die zwischenzeitlich aus den Zeitungen bekannt geworden war.[44]

Für die deutsche Marine war die "Operation Nicaragua" der erste große militärische Einsatz in Übersee. Zwar bestanden die Westindische und Ostasiatische Station nun schon seit zehn Jahren, aber bisher waren bei Zwischenfällen nur Landungskommandos direkt an Küstenorten mit einem sehr begrenzten Auftrag eingesetzt worden. In diesem Fall jedoch saß der Gegner in Managua gute 150 km tief im Landesinnern. Das AA hatte bereits im September 1877 die Admiralität um die Entsendung eines Geschwaders nach Mittelamerika gebeten. Aufgrund der knappen Ressourcen war jedoch klar, daß dieser Einsatz nur im Rahmen des Austauschs mit dem Ostasiengeschwader durchgeführt werden konnte, andere Schiffe standen nicht zur Verfügung.

Die Admiralität entsandte von Deutschland aus S.M.S. "Leipzig" und "Ariadne", von Japan die "Elisabeth" nach Panama, wo sich die drei Schiffe am 9. März 1878 zu einem Geschwader unter Kapitän z.S. Wilhelm v. Wickede (1830-95) vereinigten und nach Corinto segelten.[45] Teil des sogenannten "Zentralamerikanischen Geschwaders" war auch das vor San Juan del Norte (Greytown) an der Ostküste operierende Schiffsjungenschulschiff "Medusa", das sich auf einer routinemäßigen Ausbildungsreise in Westindien befand. Insgesamt mit beinahe 1.100 Mann besetzt, bestand jedoch ein Teil der Besatzungen aus Seekadetten und Schiffsjungen. Der damalige Kommandant der "Leipzig", Korvettenkapitän Carl Paschen (1835-1911), betrachtete den Konflikt mit Nicaragua zumindest in der Rückblende als "Krieg":

> "Die Kriegsvorbereitungen gegen Nicaragua waren in vollem Gange, es wurde das Landungskorps gebildet und mangels einer zweckmäßigen Fußbekleidung in den Tropen die ganze seemännische Besatzung in wollene Strümpfe und hohe Stiefel gesteckt. Ein durchaus sicherer Schutz gegen den Sandfloh ist notwendig, aber andererseits wirkte die Hitze furchtbar auf die armen Beine in dieser Bekleidung. Noch so häufige Musterungen konnten nicht verhindern, daß immer wieder Leute gefunden wurden, die sich der Strümpfe entledigt hatten."[46]

---

[43] Antonio Batres Jaúregui: La America ante la historia, 1821-1921. Memorias de un siglo, Tomo III Ciudad Guatemala (postum) 1949, S. 417.
[44] Memoria, S. 183.
[45] Admiralität an AA v. 30.09.1877; Reklamation, S. 98.
[46] Paschen, S. 193.

Ärztliche Ausrüstung und die hygienische Schutzmittel waren knapp bemessen, da "Leipzig" und "Ariadne" in Panama nur noch die Ausrüstung für Ostasien erhalten hatten.[47]

Wickede war auf diplomatischem Parkett durchaus erfahren. Aus alter Adelsfamilie stammend, ging er mit sechzehn Jahren zur Handelsmarine, nahm in der Schleswig-Holsteinischen Flottille 1849 am Kampf gegen die Dänen teil, diente anschließend bis 1867 in der k.k. Marine, wo er u.a. in der Ägäis Piraten jagte, wurde für seine Leistungen in der Seeschlacht von Lissa 1866 ausgezeichnet und hatte einige Jahre als Ordonnanzoffizier Erzherzog Maximilians gedient. Er repräsentierte in der neuen deutschen Marine den seemännischen Typ, der überflüssige militärische Ausbildung ablehnte, die nur zu Lasten der fachlichen Schulung gehen konnte. Aufgrund dieser Ansicht kollidierte er immer wieder mit Stosch und nahm daher 1887 frühzeitig seinen Abschied. Er galt nach Angaben eines Biographen als ein zwar "harter, aber humaner und gerechter Vorgesetzter".[48]

Als das Geschwader am 18. März 1878 vor Corinto eintraf, wurde umgehend eine Kommission aus Kapitänleutnant Stubenrauch, Leutnant Landfermann und Prof. Wirsing, einem deutschen Residenten in Panama, der als Dolmetscher fungierte, mit dem Ultimatum nach Managua entsandt. Bergen, der das Geschwader in Panama erwartet hatte, blieb an Bord der "Elisabeth". In Corinto selbst wurde für eine spätere Besetzung das Zollhaus in Augenschein genommen und die umliegenden Lagunen wegen eventueller Minengefahr mit Booten erkundet. An Land orderte Wickede bereits Ochsenkarren *(carretas)* für die Truppe, denn nach Paschen war "an Marschieren in dem Klima wenig zu denken".[49]

Auf der anderen Seite des Isthmus´ war bereits einen Tag zuvor Korvettenkapitän Friedrich Hollmann (1842-1913) mit der "Medusa" eingetroffen. Er besetzte San Juan del Norte (Greytown) und Umgebung mit einem Landungskommando von knapp 150 Mann und ließ Stellungen ausheben. Gerüchten nach sollte eine 800 Mann starke Abteilung der Regierungsarmee über den Rio San Juan im Anmarsch sein. Bei seinen Arbeiten wurde er von Konsul Wolff unterstützt, während seiner Meinung nach der schon vor Wochen eingesetzte Kundschafter der "Medusa", Unterleutnant Harms, nur allgemeine Informationen in Erfahrung gebracht hatte.[50] Da sich die Zollstation für die nicaraguanische Ostküste aber nicht in der Stadt, sondern flußaufwärts in dem alten Fort Castillo viejo befand, sah Hollmann wenig Möglichkeiten, nach Ablauf des Ultimatums Druck auf die Regierung aus-

---

[47] Tesdorpf, Denkwürdigkeiten, S. 199-200.
[48] Deutsches Biographisches Archiv.
[49] Paschen, S. 194.
[50] Harms war inkognito von Colon aus auf einem Küstensegler nach Greytown gereist, um v.a. eventuelle Minensperren auszuspionieren.

zuüben.[51] Stattdessen geriet er völlig unerwartet in einen diplomatischen "Konflikt" mit England. Am 20. März 1878 erschien auf Reede der englische Schoner "Emmeline Salcombre" mit einer umfangreichen Ladung von Pulver und Gewehrkugeln für eine in Greytown ansässige englische Firma. Hollmann sah sich gezwungen, die Ladung für die Dauer der Operation sicherzustellen, wogegen der britische Konsularvertreter protestierte und eine mögliche Untersuchung der Angelegenheit durch London in Aussicht stellte. Tatsächlich lief am 6. April 1878 aus Jamaika kommend das Kanonenboot H.M.S. "Contest" ein; angeblich, um lediglich Post für den Konsul zu überbringen. Wie dessen Kommandant jedoch später Hollmann gestand, diente seine Anwesenheit nur der Überwachung der "Medusa". Hollmann wußte, daß er seine Kompetenzen überschritt, hielt seine Maßnahme aber aus taktischen Gründen für unerläßlich:

"Mein Entschluß, das für Greytown bestimmte Pulver anzuhalten, stand sofort fest, andererseits verkannte ich auch nicht das ungesetzliche solcher Handlung. Ich durfte aber nicht zögern, alle daraus entstehenden Schwierigkeiten auf meine Verantwortung zu übernehmen. Ich schickte sofort einen Offizier an Bord des Schooners, um den Führer bekannt zu geben, daß ich die Landung des Pulvers nicht gestatten würde und mir die weiteren Schritte dieseshalb vorbehielte sobald ich über die weiteren Bestandtheile seiner Ladung informiert wäre."[52]

Ob die britische Regierung dem Vorfall weitere Bedeutung beigemessen hat, ist unbekannt. Der Schiffsführer des Schoners zeigte Verständnis für die deutschen Maßnahmen und stellte einer Überwachung der Ladung keine Hindernisse entgegen, wie auch der englische Konsul zugab, daß das Verhalten der eingesetzten Offiziere ausgesprochen höflich war. Die "Medusa" blieb noch bis Mitte April vor Greytown liegen, da sie zwar durch Berichte des "Panama Star and Herald" über den Ausgang der Affäre informiert war, aber noch keine Befehle Wickedes zur Beendigung der Operation erhalten hatte.[53]

Während Hollmann an der Karibikküste in völliger Unkenntnis der Lage operierte, hatte Kapitänleutnant Stubenrauch in Managua das Ultimatum übergeben, in dem zusätzlich zu den Forderungen vom 1. April 1877 eine Verurteilung der beschuldigten Privatpersonen und Beamten sowie die Zahlung einer Geldbuße von $30.000 und ein Flaggensalut verlangt wurden. Bergen hatte, um der Regie-

---

[51] Das Fort war von den spanischen Behörden im 17. Jahrhundert gegen englische Piraten errichtet worden, die über den Rio San Juan auf den Nicaraguasee segelten und mehrmals Granada und Leon geplündert hatten.

[52] Kommando "Medusa" an Wickede, Greytown-Rhede v. 10. u. 15.04.1878; BAMA RM 1/v. 2400. Das Dokument ist im Weißbuch nicht enthalten.

[53] Der Postweg verlief nicht durch Nicaragua, sondern von Corinto aus per Segler nach Panama, über die Landenge nach Colon und von dort aus per Segler nach Greytown. Obwohl also die Distanz zwischen Wickede und Hollmann in der Luftlinie nur knapp 400 Kilometer betrug, benötigte die Post für den Umweg von gut 1.500 km beinahe zwei Wochen.

rung Chamorro wegen der postulierten Gewaltenteilung den Wind aus den Segeln zu nehmen, noch eine Änderung eingefügt:

"Die Regierung von Nicaragua verpflichtet sich feierlich, ihren moralischen Einfluß zur Geltung zu bringen, von dem Rechte, welches ihr die Konstitution, Artikel 55 Nr. 11 verleiht ´über die Handhabung der Rechtspflege zu wachen´, Gebrauch zu machen und unverzüglich von den Gerichtshöfen zu fordern und zu verlangen, daß sie sobald wie irgend möglich zur Einleitung des Strafverfahrens und zur Bestrafung der Schuldigen der Gesetze entsprechend schreiten."[54]

Neu war auch die Forderung, den für die Polizeioperation verantwortlichen Ex-Alkalden Balladares innerhalb der nächsten zwei Wochen zu verurteilen. Bei Nichterfüllung sollten zusätzliche $8.000 gezahlt werden. Bergen betonte noch einmal, daß weder die staatliche Unabhängigkeit in Frage gestellt sei noch eine Einmischung in die inneren Verhältnisse vorliege. Aber die "verbrecherische" Mißhandlung und der Angriff auf konsularische Vertreter könnten nicht geduldet werden. Stubenrauch hatte 24 Stunden Zeit, um auf eine positive Antwort zu warten. Andernfalls war Bergen angewiesen, die diplomatischen Beziehungen abzubrechen, wobei für eventuelle Folgen (Ausschreitungen gegen deutsche Residenten) vorsorglich die Regierung verantwortlich gemacht wurde. Der etwaige militärische Druck war sehr vorsichtig formuliert: Die Kaiserliche Regierung hoffe, daß der Geschwaderchef von seinen Vollmachten keinen anderen Gebrauch zu machen hätte, als Zeuge der Erfüllung der Forderungen zu sein.[55]

Die Abwicklung der Verhandlungen dauerte bis zum 31. März 1878, als die Entschädigung an Bord von S.M.S. "Elisabeth" gebracht und am Nachmittag in Corinto der Flaggensalut durchgeführt wurde. Im letzten Moment wären die Verhandlungen beinahe noch gescheitert. Rivas vertrat die Meinung, daß mit der Zahlung von 8.000 Dollar der Gerichtsprozeß gegen Balladares entfalle. Als über diesen Punkt am 4. April trotz Vermittlung der "guten Dienste des Spezialbevollmächtigten von Guatemala, Aguirre", keine Einigung erzielt wurde, ließ Wickede das Landungskommando klarmachen. Am 6. April 1878 traf jedoch die Nachricht aus Leon ein, daß Balladares zu 500 Dollar Geldstrafe verurteilt und ihm für fünf Jahre das Recht entzogen wurde, öffentliche Ämter zu bekleiden. Der eigentliche Anstifter der ganzen Affäre, "Chico" Leal, kam ungeschoren davon. Die $30.000 Genugtuung sparte die Regierung in den nächsten Monaten bei den Gehältern der Lehrer und anderen kleinen Beamten ein.

Es stellt sich die Frage, aus welchem Grund die Regierung dem Ultimatum letztlich nachgab. Gab es außer der militärischen Überlegenheit des deutschen

[54] Rivas v. 19.03.1878; Reklamation (II), S. 8.
[55] Ebd., S. 11.

Expeditionskorps und mangelnder diplomatischer Unterstützung von dritter Seite noch schwerwiegende innenpolitische Gründe für das Einlenken?

Eine zentrale Quelle hierfür ist ein Bericht Wickedes, der nicht im Weißbuch enthalten ist. Der Kommodore hatte sich offenbar während seines Aufenthalts in Panama soweit wie möglich über die Verhältnisse in Zentralamerika informiert:

"Die politischen Zustände in *Nicaragua* sind überall wie in *Central=Amerika* äußerst verworren. Fast jede der Republiken lebt mit ihren Nachbarn wegen irgend einer Frage in Hader und ist bereit, sich die Schwierigkeiten derselben zur Verfolgung eigener Interessen zu Nutzen zu machen.

Patriotismus scheint man nur dem Namen nach zu kennen und so wurde es mir auch nicht schwer, eine Parthei zu finden, welche gerne bereit war, mit uns gegen die bestehende Regierung zu gehen."[56]

Gemeint waren die Leoneser Liberalen, die arge Bedenken hatten, von ihren Gegnern in Managua bzw. Granada als Kanonenfutter mißbraucht zu werden. Angeblich verfolgte Präsident Chamorro den Plan, die Stadt bis zu ihrer Zerstörung durch die Deutschen von seinen Truppen verteidigen zu lassen, um Rache für das von William Walker 1857 abgebrannte Granada zu nehmen.[57] Wickede konstatierte daher, daß in der Stadt die Stimmung entschieden "zu Gunsten" des Deutschen Reiches sei. Inzwischen war aus dem guatemaltekischen Exil der frühere Gegenpräsident der Liberalen, Bonillo, in Corinto eingetroffen. Diesen gedachte der Kapitän als Joker einzusetzen, falls Chamorro dem Ultimatum nicht nachgeben würde. Wickede spekulierte ganz ungeniert auf eine konservative Niederlage in einem möglichen Bürgerkrieg:

"Die Erbitterung der Regierung gegen Deutschland scheint trotz der milden Forderungen weit entfernt zu sein, sich nach den Sühneakten beruhigen zu wollen, und ist es wirklich zu bedauern, daß von unserer Seite keine größere Geldsumme gefordert wurde; doch steht mir darüber kein Vergleich zu. Man soll in Managua auf eine Forderung von 200.000$ gefaßt gewesen sein. Die Aufbringung dieser Summe wäre der Regierung von Nicaragua entweder so schwer gewesen, daß ein späteres theilweise Nachlassen zu Gunsten der Schulen oder dergleichen uns die allgemeine Dankbarkeit des Volkes verschafft hätte, oder es wäre zum Kampfe gekommen, in welchem die Präsidentschaft Chamorros hätte unterliegen müssen, und mit einer anderen gegen Deutschland besser gesinnter Regierung hätten sich leicht angenehme Verhältnisse ins´ Leben rufen lassen, als wie der Präsident *Chamorro* und sein Minister Rivas für die Deutschen in Aussicht genommen zu haben scheinen."[58]

Schon in Panama hatte Wickede eine "Kriegslist" in Form eines Anschlags drucken lassen, in dem die Vorgänge von deutscher Seite aus dargestellt wur-

---

[56] Wickede an Admiralität, Panama v. 16.04.1878; BAMA RM 1/v. 2400. Ob der Bericht aus politischen Gründen oder wegen mangelnder Kommunikation zwischen AA und Admiralität nicht ins Weißbuch aufgenommen wurde, ist unklar. Möglich ist ebenfalls, daß er bis zur Drucklegung des zweiten Teils des Weißbuchs am 22. Mai nicht rechtzeitig in Deutschland eintraf.

[57] Ebd.

[58] Ebd.

den, um den "lügenhaften Berichten" von Rivas entgegenzutreten; außerdem sorgte er für eine Indiskretion, damit der Druck schon im Vorab in Managua bekannt werden konnte. Seiner Meinung nach war diese Auflage für das Nachgeben Chamorros weitaus bedeutender als "alle Rathschläge Englands, Amerikas und Guatemalas".[59]

Beim Abgleich der Angaben Wickedes mit den Tagebuchnotizen Guzmáns kommt man zu dem Schluß, daß die instabile innenpolitische Lage für das Nachgeben der Regierung Chamorros ausschlaggebend war. Danach fand am 10. März 1878, acht Tage vor der Ankunft des Geschwaders in Corinto, in Granada eine Versammlung stattfand, an der Regierungsmitglieder, konservative Politiker und Vertreter der Liberalen aus Leon teilnahmen. Bis auf vier Anwesende entschied sich das Gremium für den Kampf gegen die deutsche Expedition, auch Präsident Chamorro.[60] Noch am 15. März waren die Rekrutierungskommandos unterwegs, die selbst im Theater von Granada alle Männer zusammentrieben und Guzmán zu der Schlußfolgerung veranlaßten, "daß man ernsthaft an Widerstand gegen die Deutschen denkt."[61] Doch geht aus einer Eintragung vom Vortag hervor, daß auf die Leoneser nicht gerechnet werden könne, da sich diese "in ihrem Haß auf die Regierung fast auf die Ankunft der Flotte freuen."[62]

Ganz offensichtlich ging Chamorro von einem Komplott der Liberalen mit den Deutschen aus. Die Rekrutierungen der Regierung im Bereich Leon dienten nach Ansicht Wickedes auch eher dazu, mögliche liberale Aufrührer unter militärische Kontrolle zu bekommen als Widerstand zu organisieren.[63] Erstaunt zeigte sich der Kapitän über die von Chamorro in die Welt gesetzte Fama, daß die ganze Affäre nur Teil einer deutsch-amerikanischen Verschwörung sei, um Schlüsselpositionen zum Bau eines interozeanischen Kanals zu besetzen:

"Solche Sachen wurden ebenso geglaubt, als wie die absonderlichsten Gerüchte, welche über den verlangten Flaggensalut im Umlauf waren. Die Kommission, welche zur Besprechung des Salutprogrammes bei mir an Bord war, sagte man hätte allen Ernstes geglaubt, wir wollten unsere Mannschaften über die am Boden liegende nicaraguanische Flagge hinwegmarschieren lassen, während die unsrige am Maste wehte, und war ganz entzückt über meine billigen Forderungen."[64]

Zwar existierte im eigentlichen Sinne kein Bündnis zwischen den deutschen Vertretern und der Liberalen Partei in Leon, doch gab es eine gemeinsame Interessenlage, zumal Leon tatsächlich im Fall der Eskalation das erste Opfer einer militärischen Operation gewesen wäre, da es eine Schlüsselstellung zwischen

---

[59] Ebd.
[60] Guzmán, Eintragung v. 15.03.1878.
[61] Ebd.
[62] Ebd., Eintragung v. 14.03.1878.
[63] Wickede v. 16.04.1878.
[64] Ebd.

Corinto und Managua einnahm. Insofern hat Wickede den Parteienstreit in Nicaraga für die Durchsetzung einer begrenzten Aufgabe geschickt genutzt und dazu beigetragen, die Affäre unblutig zu beenden. Der deutschen Marine blieb ein unkalkulierbarer tropischer Feldzug, Nicaragua womöglich ein Bürgerkrieg erspart. Bei einer militärischen Eskalation der Affäre wäre das deutsche Ansehen in Lateinamerika möglicherweise auf lange Sicht in ganz Lateinamerika schwer geschädigt worden.

Daß Bülow die ganze Affäre eher peinlich war, läßt sich unzweideutig aus einem längeren Brief an Bergen entnehmen, den er noch vor Abschluß der Affäre nach Zentralamerika sandte und der als Schlüsseldokument für die deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen dieser Zeit angesehen werden kann:

"Wir haben den aufrichtigen Wunsch, mit den Regierungen Amerikas freundliche Beziehungen zu pflegen, keineswegs aber die Absicht, daselbst politischen Einfluß zu suchen oder in irgend einer Weise auf innere amerikanische Angelegenheiten eine Einwirkung üben zu wollen. Von diesem Gesichtspunkte aus kann es uns nur erwünscht sein, wenn sich zu Reklamationen, welche das gute Einvernehmen leicht beeinträchtigen, möglichst selten Anlaß bietet. Der Norddeutsche Bund hat es als Tradition der bei dem Amerikanischen Verkehr in erster Linie beteiligten Hansestädte vorgefunden schon durch das loyale Verhalten ihrer dort ansässigen Angehörigen und evtl. durch geeignetes freundschaftliches Benehmen mit den dortigen Behörden ernsteren überseeischen Verwicklungen vorzubeugen. Es entspricht dem Interesse des Reichs, wenn diese Tradition möglichst aufrechterhalten bleibt und seine Machtmittel nicht ohne die zwingendsten Gründe in Amerikanische Händel verwickelt werden ...

Daß das Reich aber nicht zurücktritt, wenn die Ehre der deutschen Flagge verletzt wird, zeigt ihr Verhalten bei der Differenz mit Nicaragua."[65]

Damit erklärte sich Bülow zwar grundsätzlich mit dem Verfahren in der Affäre einverstanden, hoffte jedoch, daß der Kaiserlichen Regierung "ähnliche Eventualitäten" zukünftig erspart bleiben würden; erst nach Ausschöpfung aller anderen Mittel habe man sich für die Entsendung des Geschwaders entschieden. Auf das "sehr empfindliche" Nationalgefühl in Süd- und Mittelamerika müsse Rücksicht genommen werden. Auch seien Form und eine genaue Prüfung der Rechtslage von Bedeutung, da "Wendungen, die der amerikanischen Eigenart nicht gerecht werden", auch die "gute Sache" schädigen könnten. Daher sollte sich Bergen bei gleichgelagerten Konflikten die "vorstehenden Andeutungen gegenwärtig " halten. Überhaupt sei in solchen Fällen die Kaiserliche Regierung "immer federführend"; nur Kommunikationsmängel dürften ein Eingreifen des Missionschefs notwendig machen, wobei dieser den Vorkommnissen "keine größere oder weitergehende Bedeutung" beimessen solle, als ihnen zukommt.[66] Diese Formulierung kann nur als deutliche Kritik an dessen Vorgehensweise verstanden werden.[67]

---

[65] Bülow v. 08.03.1878 an Bergen; BArch. R 901-50914.

[66] Ebd.

[67] Ein Grund für die Eskalation der Affäre kann wohl in der Persönlichkeit Werner v. Bergens gesehen werden, der auch später aus seiner militanten Haltung keinen Hehl

Welche Gründe gab es für Bülow, Bergen zwar dezent, aber nachdrücklich vor einer Neuauflage der Affäre in Zentralamerika zu warnen?

Obwohl der Konflikt formaljuristisch einwandfrei gelöst wurde, und auch andere Großmächte keine Bedenken gegen eine militärische Lösung gehegt hatten, blieb doch der schale Geschmack zurück, daß hier mit Kanonen auf Spatzen geschossen werden sollte. Daß das deutsche Flottenaufgebot den bescheidenen deutschen Interessen in Nicaragua nicht eben dienlich war, läßt sich aus der Tatsache ableiten, daß der deutsch-nicaraguanische Handelsvertrag erst 1896 abgeschlossen wurde, beinahe 20 Jahre nach entsprechenden Abkommen mit den Nachbarstaaten. Nach Houwald konnte Bergen, 1896 immer noch im Amt, beim Vertragsabschluß "vergessen machen, was damals geschah" - ein deutliches Indiz dafür, daß die Affäre im öffentlichen Bewußtsein in Nicaragua nur allzu gegenwärtig geblieben war.[68] Guzmán offenbarte seinen verletzten Nationalstolz dadurch, daß er die Übergabe der $30.000 als "einen Tag ewiger Schande für Nicaragua" bezeichnete.[69]

Ein weiterer Beleg für die negative Langzeitwirkung der Intervention ergibt sich aus einem Brief, den ein deutscher Resident 1895 aus Anlaß der sogenannten Corinto-Affäre zwischen Nicaragua und England an die Zeitschrift "Export" sandte.[70] Der Autor war insofern über das englische Eingreifen erfreut, als dadurch von der Eisenstuck-Affäre abgelenkt werden konnte:

"Eine eigenartige, etwas unerwartete Folge, hat die englische `cuestion´ für uns Deutsche gehabt. Seit dem Jahre 1878, wo das deutsche Kriegsschiff das Strafmandat für die Beleidigung des deutschen Consuls eintrieb, herrschte stets eine Animosität gegen die Deutschen, obwohl sie sich mit anerkennenswerther Unparteilichkeit den revolutionären Streitigkeiten fernhielten."[71]

Ein Teil der deutschen Presse feierte die Intervention als geeignete Maßnahme, den "heilsamsten Einfluß" auf "unzivilisierte Völker" auszuüben und dadurch

machte. Anläßlich einer späteren Berichterstattung über die Heeresverhältnisse in Guatemala sprach er (ohne jeden konkreten Anlaß) ganz offen von der Möglichkeit eines Krieges des Deutschen Reichs gegen die zentralamerikanischen Staaten und gab Empfehlungen über die Ausrüstung eines Expeditionskorps ab; Bergen an Bismarck v. 08.03.1886; BArch. R 901-31895. Möglicherweise fiel es Bergen schwer, seine frühere Tätigkeit als Berufsoffizier mit seinem neuen Berufsfeld immer in Einklang zu bringen.

[68] Houwald, S. 130.

[69] Guzmán, Eintragung v. 14.04.1878.

[70] Anlaß für die britische Reklamation war eine angebliche Beleidigung ihres Konsuls Hatch in Bluefields, der 1894 bei einem Putschversuch gegen die Regierung José Santos Zelaya eine etwas undurchsichtige Rolle gespielt hatte. Im Februar 1895 brach England die diplomatischen Beziehungen ab, im April erschienen mehre Einheiten der Royal Navy vor Corinto und überbrachten ein Ultimatum von £15.000, gegen die sich die deutsche Forderung von 1878 recht bescheiden ausnahm. Als sich Zelaya wie siebzehn Jahre zuvor Chamorro weigerte, dem Ultimatum nachzugeben, besetzten Landungskommandos den Hafen, was den Präsidenten zum Nachgeben zwang.

[71] Der englische Zwischenfall in Nicaragua. (Originalbericht aus Managua), in: Export, Jg. 1895, Nr. 25, S. 349-50.

deutsche Staatsangehörige zu schützen,[72] doch fällt auf, daß die Affäre später niemals von Seiten deutscher Residenten als Beispiel für eine Verstärkung der Amerikanischen Station benutzt wurde. Erst 54 Jahre später wurde sie aus Anlaß der Beschießung des HAPAG-Dampfers "Baden" in Rio de Janeiro als "Alibi" instrumentalisiert, um eine (erneute) Einrichtung von überseeischen Stationen durch die Reichsmarine anzudenken.[73] In Marinekreisen diente sie als Beispiel dafür, wie "jenen halbziviliserten Völkerschaften die erforderliche Achtung" abgezwungen worden sei,[74] doch mußten die deutschen Residenten in Nicaragua und nicht die Marine mit der Mißstimmung leben, die der Konflikt hervorgerufen hatte.

Die Rolle der Marine in dem Konflikt war trotz der offensichtlichen Beteiligung an der Lösung des Konflikts eher marginal. Die Federführung lag ganz eindeutig beim AA, das sich umfassend in den USA und Großbritannien rückversichert und volle Rückendeckung bekommen hatte. Von einer neutralen Haltung Londons kann keine Rede sein.[75] Wickede hielt sich strikt an seine Instruktionen; die Durchführung sämtlicher diplomatischer Maßnahmen oblag einzig und allein Minister Bergen.[76] Abgesehen davon war das deutsche Flottenaufgebot vor Nicaragua bis zur Venezuelablockade 1902/03 die größte Operation dieser Art in lateinamerikanischen Gewässern und hatte die Marine vor erhebliche logistische Probleme gestellt. Tatsächlich war sie auf eine "tropische Kriegführung" tief im Inland, abgeschnitten von der Küste, überhaupt nicht vorbereitet.[77] Dennoch weist

---

[72] Der Conflict mit Nicaragua, in: Illustrirte Zeitung v. 13.07.1878. Die Verteidigung der deutschen Macht und des deutschen Handels durch die vaterländische Kriegsmarine; ebd. v. 18.05.1878, in: Hansen, S. 98-102.

[73] Die "Baden" wurde anläßlich von Unruhen irrtümlich durch das Fort Santa Cruz beschossen, wobei 31 Passagiere getötet wurden; s. Aktenbestand: Der Fall Baden vom 24.10.1930 in Rio de Janeiro; StAH-Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe II, S XXI D 1.6.17. Ottmar Fecht: Die Kaiserliche Marine 1871/80 in ibero-amerikanischen Gewässern, in: MR, Jg. 37, 1932, S. 268-74.

[74] Werner, S. 238.

[75] Thomas D. Schoonover: The Eisenstuck-Affair: German and U.S. Rivalry in Central America, 1877-1890, in: Ders. (Hg.): The United States in Central America, 1877-1890. Episodes of Social Imperialism and Imperial Rivalry in the World System, Durham-London 1991, S. 62-76, hier S. 64. Wieso Schoonover die Note des englischen Ministers Locock in Guatemala an Rivas v. 19.01.1878 nicht erwähnt und somit eine neutrale englische Haltung konstatiert, ist unklar. Rivas selbst beschwerte sich in seinem dritten Zirkular an die lateinamerikanischen Staaten nach Abschluß der Affäre v. 15.05.1878 über das parteiische Verhalten der USA und Großbritanniens; Memoria, S. 141-82.

[76] Obwohl noch vor dem Eingreifen von Batsch in Haiti 1872 von seiten Stoschs klare Richtlinien für das Verhältnis zwischen Diplomaten und Seeofizieren ergangen waren, sah sich Bülow in einem Brief vom 01.11.1875 an Konsul Weber in Apia/Samoa gezwungen, noch einmal klar darauf hinzuweisen, daß die diplomatischen Vertreter die volle staatsrechtliche Verantwortung für den Einsatz von Marineeinheiten im Rahmen einer Reklamation trugen, während sich die Zuständigkeit der Kommandanten auf die rein militärische Durchführung beschränkte. Die Offiziere besaßen allerdings das Recht, eventuelle Bedenken zu äußern bzw. schriftlich niederzulegen, um sich gegen spätere Vorwürfe zu verwahren. Das Schreiben wurde auch im Marine-Verordnungsblatt Nr. 24 v. 31.12.1875 veröffentlicht; BArch. R 901-22545.

[77] Bezeichnend dafür ist der spezielle Ankauf von Strohhüten (Panamahüten) in Panama für das Landungskorps. Da es sich dabei um eine quasi "illegale" Änderung der Anzugs-

Sondhaus zu Recht darauf hin, daß die Operation in Deutschland bis zur Jahrhundertwende als "klassisches Beispiel von Kanonenbootpolitik" bejubelt wurde.[78]

Während die deutschen Motive zur Intervention unzweideutig und in einem bislang nicht beachteten Kontext zur Saloniki-Affäre 1876 zu sehen sind, bleibt die Strategie der nicaraguanischen Regierung bis heute rätselhaft. Da jedoch gerade die Ära der ununterbrochenen Herrschaft der Konservativen in Nicaragua von 1858-93 ("Los treinta años") eines der am wenigsten erforschten Kapitel der nicaraguanischen Nationalgeschichte ist, wird sich ohne Zugang zu bislang nicht zugänglichem Quellenmaterial (Privatarchive) diese Seite der Affäre nicht erhellen lassen. Die entführte Franziska Bahlke de Leal blieb bei ihrem Ehemann und lebte noch zu Beginn des 1. Weltkriegs.

6.2. Der Pazifische Krieg 1879/80. S.M.S. “Hansa“ in Callao und der “Kosmos“-Dampfer “Luxor“

Mitte April/Anfang Mai 1879 gingen im AA aus dem ganzen Reich Ersuche ein, den Deutschen an der südamerikanischen Westküste "schleunigst" Schutz zu gewähren. Die Zeitungen brachten beunruhigende Nachrichten über den Ausbruch eines Krieges zwischen den pazifischen Anrainerstaaten Chile, Peru und Bolivien. Zwölf Tage nach dem offiziellen Kriegsbeginn am 5. April 1879, wandte sich der Hamburger Senat an den Reichskanzler:

"Da in jenen Ländern bei kriegerischen Konflikten nach früheren Erfahrungen mit großer Rücksichtslosigkeit vorgegangen zu werden pflegt, so werden die ernsthaften Besorgnisse für die Gefährdung des Lebens und Eigenthums der dort ansässigen und an dem Handel betheiligten Deutschen gehegt. Die Anzahl der in jenen Republiken wohnhaften Deutschen ist eine sehr beträchtliche und nicht minder ist das in dem Handel und Schiffahrts=Verkehre mit den genannten Süd-Amerikanischen Republiken angelegte deutsche Kapital von großem Umfange."[79]

Gleichlautende Ersuchen stellten in den ersten beiden Maiwochen der Centralverein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen in Berlin sowie die Handelskammern von Barmen, Chemnitz und Mönchengladbach.[80] Allen

---

ordnung handelte, ließ Wickede eine Zeichnung eines Matrosen mit dem Hut fertigen und der Admiralität zusenden mit der Bemerkung, daß diese vorschriftswidrige Maßnahme aus klimatischen Gründen unabdingbar sei; BAMA RM 1/v. 2400.

[78] Sondhaus, S. 119.

[79] Weber an Bismarck v. 17. April 1879, BAMA RM 1/v. 2891.

[80] BArch. R 901-33631.

gemeinsam war die Angst vor einer Beschießung ihrer Lager in Valparaiso wie 1866 durch die spanische Flotte. Da Deutschland im chilenischen Importgeschäft den dritten Rang einnahm, empfahl der Centralverein, die kriegführenden Parteien durch die Reichsregierung für den Ernstfall auf eine konsequente Schadensregulierung hinzuweisen. Sei dies aus völkerrechtlichen Gründen nicht möglich, möge sie mit den "befreundeten Staaten" einen neutralen Platz aussuchen, wo die Waren gefahrlos gelagert werden könnten.[81] Die Barmener erbaten "energische Schritte" des Reichskanzlers", da die peruanische Flotte nach Zeitungsberichten schon auf dem Weg nach Chile sei. Der deutsche Ministerresident sollte daher telegrafisch angewiesen werden, ein Bombardement zu verhindern. Die Hamburger forderten gar den Einsatz mehrerer Kriegsschiffe.

Der Pazifische Krieg, spöttisch "Salpeterkrieg" genannt, ging auf jahrzehntelange Grenzstreitigkeiten zwischen Peru, Bolivien und Chile um das Antofagasta-Gebiet und die Provinz Taracapá zurück (Wüstengebiete mit umfangreichen Salpeter- und Kupfervorkommen). Die Kampfhandlungen begannen (noch informell) am 14. Februar 1879 und endeten im Februar 1881 durch die Besetzung der peruanischen Hauptstadt Lima durch Chile, während sich die Bolivianer schon vorher ins Hochland zurückgezogen hatten. Im Friedensvertrag von Ancón 1883 wurde Chile die ehemalige peruanische Provinz Taracapá zugesprochen. 1884 verzichtete Bolivien auf seine Küstengebiete und ist seitdem ein Binnenland. Chile vergrößerte sein Staatsgebiet um ca. 180.000 Quadratkilometer und wurde zum größten Salpeterexporteur der Welt. Die Rolle des Nitrats bezeichnet Janssen als den wichtigsten Kriegsgrund, bezweifelt aber den Einfluß des Investors Großbritannien als eigentlichen Urheber des Konflikts, obwohl britische Handelsschiffe die Chilenen später massiv unterstützten. Diplomatisch übte das Empire strickte Neutralität. Zu dieser Zeit waren die Briten militärisch stark in Afghanistan und Südafrika (Zululand) engagiert und beabsichtigten keine militärische Einmischung in Lateinamerika. Daher standen die starken nationalen Interessen Chiles eindeutig im Vordergrund der Okkupation.[82]

Direkte deutsche Interessen in Form einer Konkurrenz zur britischen oder amerikanischen Salpeterindustrie bestanden in der Krisenregion nicht. Die deutschen Wirtschaftsverbände forderten daher auch lediglich den Schutz vor Auswüchsen in dem zu erwartenden Konflikt.

Die Kampfhandlungen begannen am 14. Februar 1879 mit der Besetzung des bolivianischen Hafens Antofagasta durch die chilenische Marine. Truppen wurden angelandet und nahmen in den Wochen danach auch den *Litoral Boliviano*

---

[81] Centralverein an Bismarck, Berlin v. 10.05.1879, BArch. R 901-33632.

[82] Ewald Janssen: Ursachen und Folgen des Salpeterkrieges unter besonderer Berücksichtigung der britischen Interessen, Frankfurt a.M. 1984, S. 200, 209-11.

nördlich der Stadt ein.[83] Bolivien konnte diesen Gewaltstreich nicht verhindern. Es besaß keine Marine und im pazifischen Tiefland kaum Truppen.

Peru und Bolivien hatten für diesen Fall 1873 einen Geheimvertrag abgeschlossen, der den Chilenen allerdings bekannt war. Trotz dieser Vorsichtsmaßnahme wurden sie vom Ausbruch der Feindseligkeiten jedoch völlig überrascht. Hinzu kam die instabile innenpolitische Lage Perus. So zogen sich sowohl die Mobilmachungen als auch Verhandlungen zwischen Peru und Bolivien in die Länge. Die Bolivianer erklärten erst am 14. März 1879 in der peruanischen Hauptstadt den Kriegszustand, da Bolivien nur über wenige diplomatische Vertreter im Ausland verfügte. Die Kriegserklärung hatte zwei Gründe: die Erzwingung des peruanischen Beistands aus dem Vertrag sowie die Verhinderung der Auslieferung von weiteren europäischen (Kriegs)Schiffen und Waffenlieferungen an Chile.[84] Letzteres ist für die "Luxor"-Affäre von Bedeutung.

Die Chilenen wiederum befürchteten wegen eines Grenzkonflikts mit Argentinien bei einem vorzeitigen Kriegsausbruch mit Peru einen Zweifrontenkrieg und verzögerten ihrerseits die Kriegserklärung an Peru, während dieses wiederum Interesse an der Beibehaltung des schwebenden Zustands hatte, um v.a. seine desolate Marine zu reorganisieren. Erst nachdem sich der chilenische Unterhändler Balmaceda (der spätere Präsident, s. Kapitel 7) in Buenos Aires der argentinischen Neutralität versichert hatte, erklärte die Regierung Bolivien am 4. April 1879, Peru am nächsten Tag den Krieg. Am 6. April erkannte Lima den geheimen Bündnisvertrag von 1873 an.

Die Angst der deutschen Handelshäuser vor einer Beschießung des chilenischen Haupthafens Valparaiso war keineswegs unbegründet. Obwohl es sich wegen des ökonomischen Hintergrunds theoretisch um einen Wüstenkrieg handelte, drückt der offizielle Name "Pazifischer Krieg" den Charakter der Auseinandersetzung präzise aus: Es war ein Seekrieg, der auf beiden Seiten mit modernster maritimer Technik geführt wurde. Die Chilenen besaßen in den beiden nagelneuen und gut bemannten Panzerschiffen "Almirante Cochrane" und "Blanco Encalada" Spitzenerzeugnisse der britischen Schiffbaukunst.[85] Der ebenfalls in England hergestellte peruanische Monitor "Huascar" war wesentlich kleiner, vereinigte jedoch eine effektive Mischung aus Panzerstärke, Feuerkraft und Ge-

---

[83] Ebd., S. 101.

[84] Ebd., S. 103f.

[85] Kapitän z.S. Monts beschrieb 1876 beide Schiffe ausführlich während eines Aufenthalts in Valparaiso. Danach waren sie für £440.000 bei Reed nach dem System der deutschen, aber in England gebauten Panzerschiffe "Kaiser" und "Deutschland" konstruiert, jedoch wesentlich kleiner (3.500 t, Länge 210 Fuß engl., Breite 56, Tiefgang 19, 3.000 PS, 13,5sm, bewaffnet mit 6-9 Zoll Armstrong-Vorderladern und bis zu 9 Zoll Panzerung), Kommando S.M.S. "Vineta", Stiller Ozean v. 04.03.1876, BAMA RM 1/v. 2519.

schwindigkeit. Seine Besatzung bestand zu gut 30% aus Söldnern, hauptsächlich Engländern, aber auch einigen Deutschen.

Schon 1877 hatte die "Huascar" die Welt in Erstaunen versetzt und internationale Marinegeschichte geschrieben. Dieser Vorfall zeigt gleichsam schlaglichtartig die halbanarchischen Zustände Perus in dieser Epoche auf.

Im Mai 1877 berichtete der Kais. Ministerresident Lührsen in Lima über eine "erneute Störung der politischen Ruhe", diesmal durch eine Marinemeuterei.[86]

Marineangehörige entführten am 6. Mai 1877 die "Huascar" aus Callao, während der Rest der Flotte tatenlos zusah und der hinzueilende Präsident bei seiner Ankunft das "leere Nachsehen" hatte. Drahtzieher der Affäre war General Nicolas de Piérola, der in der späteren "Luxor"-Affäre als Diktator Perus eine entscheidende Rolle spielen sollte. Die Marineoffiziere erließen ein Manifest an die Nation zur "Rettung des Staatsgebäudes" und proklamierten den an Bord befindlichen Piérola zum Präsidenten, der jedoch klug genug war, den Aufruf nicht zu unterzeichnen und sich so der Verantwortung für den Putsch entziehen konnte.

Während die Regierung umgehend den Großmächten versicherte, für die Aktivitäten des Schiffs nicht verantwortlich zu sein, kaperten die unter Kohlenmangel leidenden Insurgenten bei Mollendo kurzerhand die "John Elton" der Liverpooler "Pacific Steam Navigation Company" (PSNC) und bedienten sich aus ihren Bunkern, später von den britischen Schiffen “Santa Rosa“, “Imuncina“ und “Colombia“. Daraufhin machte sich auf Anforderung des englischen Ministers in Lima der Chef der britischen Pazifik-Station, Admiral de Horsey, mit H.M.S. "Shah" und "Amethyst" auf die Jagd nach dem "Piraten" und stellte ihn am 29. Mai 1877 bei Iquique. Die “Shah“ war zwar der schnellste Kreuzer der Royal Navy, jedoch ungepanzert. Alle englischen Panzerschiffe befanden sich wegen der Balkankrise in Europa. Insofern war die Station nicht adäquat besetzt.[87] Bei dem Gefecht prallten alle Kugeln der englischen Schiffe an dem Panzer des Monitors ab, während umgekehrt die Peruaner so schlecht schossen, daß sie nicht einen Treffer erzielten, was für die hölzerne "Amythest" das Ende, für die “Shah“ nicht ungefährlich gewesen wäre. Der Versuch der "Shah", mit Hilfe eines selbstangetriebenen Whitehead-Torpedos die "Huascar" zu vernichten, schlug aufgrund der hohen Geschwindigkeit des Peruaners fehl. Es war der erste Einsatz dieser neuen maritimen "Wunderwaffe", der überraschend blamabel endete. Die "Huascar" konnte sich aufgrund ihres geringen Tiefgangs ungehindert in den Hafen von Iquique zurückziehen und ergab sich am nächsten Tag den Behörden. Aufgrund dieser

---

[86] Lührsen an Bülow v. 18.05.1877; BArch. R 901-29602.
[87] Greene/Massignani, S. 284.

Blamage wurde die “Shah“ aus Übersee abgezogen und durch das Panzerschiff “Triumph“ ersetzt.[88]

Das Eingreifen der britischen Marine führte in Peru zu einem überraschenden Solidarisierungsprozeß mit dem "Piraten". Selbst die Leibgarde des Präsidenten begann zu meutern. Nach Darstellung von Lührsen war dies nur ein Grund, die legitime Regierung zu stürzen. Der amerikanische Minister, einige seiner Residenten und der bolivianische Minister sahen durch das englische Vorgehen die Monroe-Doktrin verletzt.[89] Dies scheint aber nicht die Position des State Departments gewesen zu sein, wenigstens findet sich in den deutschen Akten keinerlei Hinweis auf eine Protestnote.

Die juristischen Auseinandersetzungen über die Legitimität des englischen Eingreifens zogen sich bis September 1877 hin. Der Kais. Gesandte in London, Graf Brinken, konnte Bismarck schließlich mitteilen, daß auch die Kronjuristen die Bezeichnung des "Huascar" als "Piraten" ablehnten. Sie gestanden aber Admiral Horsey nachträglich das Recht zum Handeln zu, da er die Pflicht gehabt habe, britische Untertanen an Bord eines britischen Schiffes zu schützen. Damit wurde die Forderung der neuen peruanischen Regierung nach Genugtuung abgewehrt. Gleichzeitig übersandte er den ausführlichen Gefechtsbericht der "Shah", da der Vorfall international großes Aufsehen erregt hatte.[90]

Um der Gefahr einer neuen Marinemeuterei besser begegnen zu können, verfiel die peruanische Regierung auf einen simplen, aber effektiven Einfall: Sie ließ einfach Maschinenteile der "Huascar" ausbauen und an Land deponieren. Der Panzerturm soll Gerüchten zufolge als Hühnerstall benutzt worden sein.[91] Als sich Wickede mit der "Elisabeth" im Mai 1878 auf der Rückreise von der Eisenstuck-Affäre befand und in Callao ankerte, sandte er einen detaillierten "Spionagebericht" an die Admiralität, der ein scharfes Urteil über die Zustände in Peru enthielt:

"Die ganzen Marine=Verhältnisse machen einen recht kläglichen Eindruck, wie dies bei den steten Parthei=Zwistigkeiten auch nicht gut anders sein kann.

Trotz der großen Einkünfte, welche dem Lande aus der Salpeter und Guano=Ausfuhr ohne jegliche Anstrengung von selbst zufließen, sind die Zahlungsverhältnisse in der größten Unordnung. Der Sold wird den Truppen meistens nur dann ausgezahlt, wenn die Regierung dieselben gegen die Opposition benöthigt. Der Marine soll zur Zeit der Sold der letzten fünf Monate rückständig sein."[92]

---

[88] Ebd., S. 295.

[89] Lührsen v. 11.06.1877; BArch. R 901-29602.

[90] Ebd., Brinken an Bismarck v. 08.09.1877.

[91] Capitán de Fregata D. Arturo Cuevas: Estudio Estratéjico sobre la Campana Marítima de la Guerra del Pacifico, Valparaiso 1901, S. 8. Der Autor sieht dies Gerücht selbst kritisch, meint aber, daß es ein bezeichnendes Licht auf die Zustände im damaligen Peru wirft.

[92] Kommando S.M.S. "Elisabeth", Valparaiso v. 20.06.1878; BAMA RM 5/v. 5827.

Die Panzerschiffe "Independencia" und "Huascar" waren nur halb ausgerüstet. Die Monitore "Manco Capac" (ex U.S.S. "Oneota") und "Atahualpa" (ex U.S.S. "Catawba") waren Schwesterschiffe der U.S.S. “Tecumseh“, die 1864 in der Schlacht um Mobile/Ala. nach einem Minentreffer innerhalb weniger Minuten sank.[93] Sie schienen aufgrund ihres geringen Freibords in der starken Dünung der Pazifikküste völlig unbrauchbar. Besondere Aufmerksamkeit verwandte Wikkede auf die Befestigungsanlagen von Callao, was wegen der "Luxor"-Affäre auch von Bedeutung sein sollte. Auf der sogenannten *puntilla* von Callao verfügten die Peruaner über sechs Befestigungsanlagen mit insgesamt 14 Geschützen von 250-500 Pfündern moderner Bauart. Die Forts waren jedoch schlecht ausgestattet und das Baumaterial minderwertig

Zur allgemeinen Überraschung des Auslands gelang es der peruanischen Marine trotz dieser Zustände nach Kriegsausbruch innerhalb kürzester Zeit, die beiden Panzerschiffe in seetüchtigen Zustand zu versetzen und die Forts auszurüsten. Obwohl sechs Wochen nach Kriegsausbruch noch keine "entscheidenden Schläge" gefallen seien, sah der deutsche Minister in Chile, v. Gülich, die Lage Valparaisos kritisch und gab gleichzeitig eine Einschätzung der Kriegsparteien und der deutschen Interessen ab:

"Die peruanische Flotte, obwohl sie einige sehr gefährliche Angriffs=Schiffe besitzt, liegt feige in dem stark befestigten Hafen von *Callao*.

Diesem kann die chilenische Flotte wegen seiner vorzüglichen Befestigung nicht beikommen, während es für die peruanische Flotte bei nur einiger Kourage ein Leichtes wäre, das schlecht befestigte *Valparaiso*, die Haupt=Lebensader *Chile´s*, eines der kommerziellen Haupt=Emporien des Stillen Meeres, in Grund und Boden zu schießen."[94]

"Im Interesse Deutschlands, Europas und der Zivilisation" sei der Sieg Chiles zu wünschen, während ein Sieg Peru/Boliviens dagegen angeblich eine empfindliche Beeinträchtigung des Handels zur Folge gehabt hätte. Im Fall eines chilenischen Siegs wäre das Salpeter- und Guano-Monopol an der Westküste beendet. Im umgekehrten Fall würden die konsumierenden Staaten der Welt unter einem verstärkten Monopol zu leiden haben. Die chilenische Regierung sei die "im weitesten Sinne des Wortes gesittetste unter allen Regierungen des spanischen Amerika", während Peru in jeder Hinsicht "verfault" sei - von dem "fast barbarischen" Bolivien gar nicht zu reden. Die peruanischen Generale seien notorisch korrupt und kriegsunwillig, Chile dagegen der "Leuchtturm der Zivilisation" in der "traurigen und einsamen Sauer=Welt des Stillen Meeres".[95]

---

[93] Greene/Massignani, S. 301.
[94] Gülich an AA, Santiago v. 19.05.1879; BArch. R 901-33631.
[95] Ebd.

Trotz dieser deutlichen Sympathien für Chile warnte Gülich noch im März den deutschen Generalkonsul in Valparaiso, v. Schlubach, vor einer Unterstützung Chiles durch Truppentransporte auf "Kosmos"-Dampfern. Auch die Liverpooler Pazifik-Linie hatte sich nach Zeitungsberichten dieser Aufgabe verweigert. Das Reich stehe mit der peruanischen Regierung in "freundlichen Relationen"; es müsse gerade im Interesse der Kosmos-Linie liegen, Konflikte mit Peru wegen eines Neutralitätsbruchs zu vermeiden, aus denen der Gesellschaft beträchtliche Schwierigkeiten erwachsen könnten. Er bat daher Schlubach, die Agenten der Linie von diesem Schreiben in Kenntnis zu setzen.[96] Der Minister scheint diese Art Komplikationen vorausgesehen zu haben, denn die Angestellten der "Kosmos" schlugen die Warnungen einen Monat später in den Wind.

Valparaiso mußte nach einer Anfrage Bismarcks als Festung angesehen werden - "wenn auch eine jammervolle". Damit genoß der chilenische Hafen keinen Schutz als "offene Stadt" vor einer Beschießung, und die Einheimischen rechneten mit einem Bombardement v.a. durch die "Huascar".[97] Gleichfalls warnte Gülich die Reichsregierung in Anbetracht der schweren Geschütze von Callao vor einer Konfrontation mit deutschen Schiffen wegen der "Luxor“-Affäre, die aus der, "ganze milde gesagt, unbegreiflichen Unvorsichtigkeit der Beamten der Kosmos-Linie entsprungen ist".[98]

Die in Hamburg beheimatete Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos befuhr seit 1872 monatlich auf der sogenannten Westküstenfahrt die Linie Hamburg-Callao über Antwerpen-Montevideo-Buenos Aires-Magellanstraße-Valparaiso-Arica-Islay-Callao und zurück. Der peruanische Haupthafen war der Wendepunkt der Reise, während in Montevideo und Buenos Aires noch Ladung, Passagiere und Ausrüstung Richtung Westküste genommen wurde. Die Schiffe trugen altägyptische Namen und waren eine starke Konkurrenz für die PSNC.[99]

Einen Überblick über die Vorgänge um den "Luxor" gab seinerzeit dem norddeutschen Leser die "Weser-Zeitung".[100]

Mitte April 1879 lag das Schiff auf der Hinreise zur Westküste in Montevideo. Obwohl nach Meinung des Autors bei den guten Kabel- und Schiffsverbindungen der Kriegsausbruch zu diesem Zeitpunkt Stadtgespräch gewesen sein mußte, nahm Kapitän Venöhr am 15. April, dem Abfahrtstag, noch im letzten Moment eine Ladung von 342 Kisten mit der Aufschrift "contents unknown" an Bord. Die Ladung wurde in Valparaiso gelöscht, wo chilenische Zeitungen über den Transport berichteten – der Gewehre und Munition enthielt. Als das Schiff in Callao

---

[96] Ebd., Brief v. 01.03.1879 an Schlubach.
[97] Gülich an AA, Santiago v. 07.07.1879, BArch. R 901-33632.
[98] Ebd.
[99] Seiler, S. 88.
[100] Ausgaben v. 09. u. 17.09.1879.

eintraf, war die Empörung groß. Eine Untersuchung verlief jedoch positiv für das Schiff. Der Autor vermutete, daß die Belagerung von Iquique zum einen die peruanische Öffentlichkeit ablenkte, zum anderen die peruanische Regierung eine Brüskierung der deutschen Gemeinde vermeiden wollte, die beträchtlich für den Kriegsfond gespendet hatte.

Erst als das Schwesterschiff der "Luxor", die "Ramses", in Valparaiso die Reise abbrach und die Rückfahrt antrat, schöpften die Peruaner den Verdacht, daß die "Kosmos" generell Waffen an Chile lieferte. Angeblich hatte auch die "Ramses" Waffen geladen, die kurz vor dem chilenischen Hafen einem englischen Dampfer übergeben wurden. Vermutlich aus Angst vor einem gleichen Schicksal wie die "Luxor" sei das Schiff umgedreht. Aufgrund der Kommunikationswege wußte man an Bord noch nichts von der Freigabe der "Luxor". So wurde die bereits ausreisefertige "Luxor" erneut beschlagnahmt, und vom *corte supremo* dem Prisengericht übergeben, der das Schiff als "gute Prise" bezeichnete. Kapitän Venöhr hatte schon bei der ersten Untersuchung bestritten, von der Waffenladung gewußt zu haben.[101]

Wesentlich präzisere Angaben zu diesen Vorgängen konnte der deutsche Konsul Diehl in Montevideo bereits am 15. April 1879 machen; praktisch zur "Tatzeit". Er besaß offenbar einen guten Überblick über die Vorgänge des Geschäfts und teilte seine Erkenntnisse umgehend seinem unmittelbaren Vorgesetzten, dem deutschen Minister in Buenos Aires, v. Holleben, mit.

Diehl hatte aus argentinischen Zeitungen erfahren, daß die dortige Regierung einem deutschen Handelshaus die Ausfuhr von Waffen nach Chile untersagt habe. Er verfolgte daher die Angelegenheit mit "aller Aufmerksamkeit", zumal ein derartiger Transport (vermutlich wegen der Tiefgangsverhältnisse) nur über Montevideo beschafft werden könne.

Seinen Angaben nach war am 13. April 1879 aus Buenos Aires der Dampfer "Villa del Salto" mit 94 Kisten "Kaufmannsgüter" für einen A. Kampmann, den dortigen Platzagenten der Firma Bemberg, eingetroffen. Gleichzeitig erschien in Montevideo der Chef des Unternehmens.

Zufällig lagen gleichzeitig zwei Westküstendampfer im Hafen: die "Iberia" der PSNC und die "Luxor". Der Agent der Liverpooler Gesellschaft weigerte sich, die Kisten zu transportieren; angeblich war sogar die Mitnahme einer Jagdflinte verweigert worden. Da alle Westküstendampfer, die Montevideo anliefen, über Valparaiso nach Callao gingen, hatte der Führer der "Iberia" "ohne Zweifel" auf die Fracht verzichtet, um sich später in Peru keinen Repressalien auszusetzen:

---

[101] Weser-Zeitung v. 09.09.1879.

"Bei der Gewalttätigkeit, welche in südamerikanischen Häfen, namentlich in Kriegszeiten, vorzuherrschen pflegt, hat der betreffende Schiffsführer ohne Zweifel richtig gehandelt."[102]

Dagegen habe der Kapitän der "Luxor" die Kisten am 14. April 1879 an Bord genommen; die uruguayischen Zollbehörden hatten den *transbordo* (Umschlag) offenbar stillschweigend geduldet.

Nachschriftlich fügte Diehl hinzu, daß nach den Abendzeitungen der am Absendetag aus Buenos Aires kommende Dampfer "Rio de la Plata" 228 weitere Kisten "Kaufmannsgüter" für Kampmann brachte. Da die "Luxor" ihre Reise - offenbar entgegen des Fahrplans - noch nicht angetreten habe, bestand der Verdacht, daß auch diese Kisten Waffen enthielten und mit dem Dampfer an die Westküste transportiert werden sollten.[103]

Holleben übersandte Diehls Bericht am 28. April 1879 an Bülow und resümierte empört:

"Welch peinlichen Eindruck dies Befassen mit Kriegscontrebande durch eine deutsche Linie, im Gegensatz zu der abweisenden Haltung der englischen Konkurrenzlinie, hervorgerufen hat, werde ich nicht näher zu erwähnen brauchen."[104]

Nach weiteren Mitteilungen aus Montevideo waren sich sowohl der Agent der "Kosmos" als auch der Kapitän der "Luxor" der Tragweite ihrer Handlungen "vollkommen bewußt". Diehl blieb daher nichts weiter übrig, als dem AA Kenntnis "von diesem ärgerlichen Vorfall" zu geben und, da das Schiff nach Callao ging, um die Kaiserliche Mission in Lima zu informieren.[105]

Während die "Luxor" nach Callao dampfte, reiste bereits der Routennachfolger "Ramses" an. Diehl traf um den 13. Mai 1879 mit dem Kapitän des Dampfers, Seidel, der seiner Meinung nach ein "anständiger Mann", zusammen, und konnte von diesem einige aufschlußreiche Informationen über die Aktivitäten der chilenischen Diplomaten in Europa in Erfahrung bringen.

Danach kannten die Kapitäne der Kosmos "im Allgemeinen" die Gefahren des Waffentransports. Nun war aber angeblich der chilenische Vertreter in Paris, Blest Gana, eigens nach Hamburg gereist, um einen Dampfer der Linie für eine Waffenladung zu chartern, was ihm jedoch abgeschlagen wurde.[106] Bezeichnend war, daß der Diplomat beim Verlassen des Hamburger Büros drohte:

---

[102] Diehl an Holleben, Montevideo v. 15.04.1879; BArch. R 901-33631.
[103] Ebd.
[104] Holleben an Bülow v. 28.04.1879; ebd.
[105] Ebd.
[106] Bei Blest Gana handelt es sich um den chilenischen Vermittler in der Eisenstuck-Affäre.

"... er werde Anmerkung davon nehmen, daß die Rhederei der Feindschaft der peruanischen Regierung größere Wichtigkeit beilege, als der Freundschaft der chilenischen."[107]

Inwieweit diese Informationen tatsächlich zutrafen, ist fraglich. Später gelang es den Chilenen jedenfalls, Einheiten der britischen Handelsflotte ganz offen für ihre Waffen- und Truppentransporte anzumieten.

Die "Luxor" wurde nach dem Abdrehen der "Ramses" zur Prise erklärt und bald zum Objekt der Presseagitation: War das peruanische Vorgehen völkerrechtlich gedeckt? Wenn nicht, welche Maßnahmen zog die Reichsregierung in Erwägung, den Dampfer freizubekommen - auf diplomatischem Wege und/oder durch den Einsatz maritimer Machtmittel?

Das schlechte Gewissen um das Geschäft trieb den in Valparaiso ansässigen Agenten der "Kosmos", Fischer, schon um, bevor der "Luxor" den Hafen wieder verlassen hatte. Er erbat deshalb von dem deutschen Minister ein Art völkerrechtliches Gutachten. Durch die Zeitung "Ferrocarril" war Gülich bereits selbst auf den Waffenhandel aufmerksam geworden, doch sah er sich außerstande, die Anfrage einwandfrei juristisch zu beantworten, warnte aber vor dem Auslaufen der "Luxor" nach Callao:

"Wenn mir das Schiff gehörte u. es ginge nach *Peru* ab, so würde ich allerdings sehr in Sorge um dasselbe sein. Ich habe aber von Natur aus einen vorsichtigen u. vielleicht zu sorglichen Charakter.

Mir ist ganz unverständlich, wie Kapitän u. Agenten der Kosmos=Linie weniger sorgsam u. vorsichtig zu Werke gehen mögen als die der Pacific=Linie."[108]

Noch am gleichen Tag meldete er den Sachverhalt an das AA und warnte vor den Folgen einer Belastung der deutsch-peruanischen Beziehungen durch den Handel, in diesem Fall durch eine Reklamation, die die Folge einer peruanischen Maßnahme gegen das Schiff sein könnte. Die "Kosmos" schreckte seiner Meinung nach offenbar in der Hoffnung auf die Agenten des Reichs und seiner "Flottenmacht" vor “gewagten Geschäften“ nicht zurück. Er bezweifelte aber die Absicht der Reichsregierung, auf diese Art gewagte kaufmännische Geschäfte zu unterstützen.[109]

Erstaunlich scheint, daß schon im Juni 1879 die "Deutschen Nachrichten" in Valparaiso die inzwischen erfolgte Beschlagnahme als ein rein taktisches politisches Manöver der Peruaner ansahen. Aus ihrer Abneigung gegen die peruanische Regierung machte das Blatt keinen Hehl. Neben dem "Luxor"-Zwischenfall hatte sich inzwischen ein erneuter diplomatischer Konflikt zwischen dem maroden Andenstaat und einer europäischen Großmacht ergeben, diesmal mit Eng-

---

[107] Diehl an Holleben v. 13.05.1879; BArch. R 901-33631.
[108] Gülich an Fischer, Santiago v. 08.05.1879; ebd.
[109] Gülich an AA, Santiago v. 08.05.1879; ebd.

land. Die Peruaner hatten den chilenischen Gesandten für Venezuela auf dem Postdampfer "Paita" der PSNC sistiert und damit britisches Territorium verletzt. Nach Meinung des Blattes gab es zwei Möglichkeiten für diese "ausgeprägte Händelssucht":

1. Die Peruaner wollten eine oder zwei europäische Großmächte zum Eingreifen bewegen, um dann angesichts ihrer "Ohnmacht" den Weg frei für Friedensverhandlungen mit Chile zu haben - was sie sich aus innenpolitischen Rücksichtnahmen noch nicht trauten.

2. Sie wollten die "Monroe-Doktrin" resp. den "Americanismo" der lateinamerikanischen Staaten ins Spiel bringen, um sich "auf diesem Umwege" Luft zu verschaffen.[110]

Während für den ersten Fall eine europäische Intervention "mit Glück" herbeigeführt werden könne, sahen die "Nachrichten" jedoch keine Hoffnung auf die Monroe-Doktrin. Nach ihrer Meinung würden die Nordamerikaner den Peruanern nicht die Kastanien aus dem Feuer holen, da sich die Durchführung der Doktrin auf dem Papier besser mache als in Wirklichkeit.[111]

Auf die Solidarität der lateinamerikanischen Staaten zu setzen hielt das Blatt für völlig ausgeschlossen: "Wo es sich um die eigene Haut handelt, da hat der `Americanismo` ein Loch und beispielsweise Chile wird sich nicht soweit der Theorie ergeben zeigen, um ihretwillen einer praktischen Hülfe in seinen Kriegswirren gram zu sein". Letztlich gehe es konkret aber weder um die Monroe-Doktrin noch den Americanismo: Hier seien das Völkerrecht und internationale Gebräuche verletzt worden. Niemand denke an Eroberungen auf südamerikanischem Grund und Boden. Peru müsse für sein Handeln verantwortlich gemacht werden; alles andere wäre gleichbedeutend mit der "Rechtlosigkeitserklärung" aller Europäer in ganz Amerika:

"In allen Fällen sind die in Rede stehenden Vorfälle rabiate Thaten, wie sie nur ein Land begeht, das *va banque* spielt und, einem unglücklichen Spieler gleich, durch waghalsige Kombinationen die schon verlorene Parthie zu retten trachtet."[112]

Inwieweit diese Spekulationen zutreffen, wird sich aufgrund der Quellenlage in Peru wohl niemals klären lassen. Gülich jedenfalls war über das Verhalten der Reederei resp. ihrer Agenten ehrlich empört:

---

[110] "Deutsche Nachrichten", Valparaiso v. 11.06.1879.

[111] Abgesehen vom politischen Willen fehlten den USA schlicht die maritimen Machtmittel - die sogenannte "Old Navy" war bis Mitte der 1880er Jahre ein schwimmendes Museum, deren Schiffe gegen den "Huascar" kein Gegengewicht bildeten.

[112] Deutsche Nachrichten v. 11.06.1879.

"Es hat fast den Anschein ... als wenn die Kosmos-Linie, pochend auf die Hülfe des Deutschen Reiches, gewagte Handelsgeschäfte machen will, gedeckt durch die von dem Reiche nachher geschützten Reklamationen und ohne im Mindesten patriotisch daran zu denken, welch schwere Opfer an Geld und Blut aus diesem erbärmlichen Kriegscontrebande=Frachtgewinn dem Reich entstehen können."[113]

Der Diplomat sah folgende mögliche Konsequenzen für das Reich:

1. Erhebliche Kosten für eine Expedition, falls die bloße Drohung mit einer Satisfaktion nicht reiche
2. Im Falle dieser Expedition große Opfer an Menschenleben
3. Für die deutsche Kolonie in Peru eine schwere Bedrohung für Eigentum und Leben.

Gegen eine Flottenexpedition hegte Gülich starke Bedenken: Er befürchtete das "provozierende Auftreten" namentlich "jüngerer See=Offiziere" wie bei den ersten Besuchen deutscher Kriegsschiffe im "fernen Ausland" und kritisierte den "Uebermuth", den bisweilen auch deutsche Kolonien beim Besuch ihrer Kriegsmarine an den Tat legten, was nicht zu bemerken wäre, wenn Kriegsschiffe "anderer, älterer Reiche" ihre Kolonien im Ausland aufsuchten.[114] Hier scheint der Minister die Vorfälle in Brasilien und Haiti kurz nach der Reichsgründung vor Augen gehabt zu haben.

Im Anhang seines Briefs befindet sich ein Schreiben des (deutsch)peruanischen Agenten der Kosmos, H. Mohs & Co., an den (deutsch)chilenischen Agenten, Vorwerkh & Co., in Valparaiso, das dieser dem Diplomaten offenbar übergeben hat. Mohs war wie Gülich über den Vorfall empört:

"Wir haben in dieser für uns sehr unangenehmen Affaire gethan was wir immer konnten u. geben davon mit heutigem *Steamer via Panamá* Bericht an die Direktion u. wir brauchen wohl nicht hinzuzufügen, daß wir auch ferner thun werden was in unseren Kräften steht.

Wir können aber nicht umhin, unsere Entrüstung darüber auszudrücken, daß Agent u. Kapitän in Montevideo auf eine solch´ leichtsinnige Weise die Interessen unserer Linie schädigen konnten."[115]

Gülich sah in der Entrüstung von Mohs mehr die Sorge um die kaufmännische Seite der Affäre, während er zum Schluß seines Briefes noch einmal betonte, welche schweren Folgen sie v.a. für die deutschen Reichsangehörigen in Peru haben könne.[116]

---

[113] Gülich an AA, Santiago v. 02.06.1879; BArch. R 901- 33631.
[114] Ebd.
[115] Mohs an Vorwerkh, Callao v. 21.05.1879; ebd.
[116] Gülich an AA, Santiago v. 02.06.1879; ebd.

Eine Woche später, am 10. Juni 1879, fehlten noch immer zuverlässige Nachrichten, da die Post aus Lima aus mindestens zehn Tage bis nach Valparaiso brauchte. Er hoffte immer noch, daß die Peruaner den Dampfer nach "einigen Schikanen" wieder freigeben würden. Der Diplomat zitierte nun indirekt "andere Personen", die die peruanische Regierung besser einschätzen konnten. Sie vermuteten, daß, wie in den "Nachrichten" beschrieben, ein Konflikt mit Deutschland von der Niederlage gegen Chile etwas ablenken könne. Aber noch eine andere skurrile Variante wurde angeboten: Die Peruaner benötigten unbedingt einen Transportdampfer. "Unter den gegenwärtigen Verhältnissen" sei der "Luxor" mehr wert als eventuelle Entschädigungssummen an das Reich, erst recht als das billige Salutieren der Flagge, diplomatische Entschuldigungen usw.[117]

So absurd diese These scheint, tatsächlich wurde der "Luxor" im Januar 1880 unter der Bedingung freigegeben, für die peruanische Regierung eine Fahrt als Lazarettschiff unter der "Roten Kreuz-Flagge" durchzuführen.

Die argentinische Zeitung "The Standard" bezeichnete die Affäre als "knotty point of international law", da die Peruaner offenbar glaubten, eine solide juristische Basis für die Beschlagnahme zu Schiffes zu haben:

"It must not be forgotten that the Pacific Steam Navigation Company refused point blank to embark at Montevideo the arms and ammunition which the Luxor subsequently took and landed at Valparaiso. It being notorious both here and at Montevideo that the arms were intended for the Chilian Government, so notorious, indeed, that the National Government interfered in the matter here, and there was some difficulty in getting them to Montevideo. Once there, however, there seems to have been none whatever in shipping them to their destination ...".[118]

Die Zeitung bestätigte also die Version Diehls, daß bereits die argentinische Regierung gegen den Handel interveniert hatte. Das Blatt versuchte nun mit Hilfe eines Standardwerks zu Seerechtsfragen (The Questions of Maritime Law discussed at the Congress of Naples) den Fall einzuordnen und stellte fest, daß es keinen "exakten Parallelfall" gäbe, sich jedoch einige Passagen über Kriegskonterbande auf den Fall anwenden ließen:

"Ergo, the Peruvians in this Luxor case, recording to this high contemporary authority, have not a particle of ground to stand on. Valparaiso was not blockaded, and the belligerent right of of seizure therefore did not exist; but even supposing that the blockade was declared, and the Luxor had run that blockade, if not caught in the act by the Peruvians, she could not be seized or made good prize."[119]

---

[117] Gülich an AA, Santiago v. 10.06.1879; ebd.
[118] The Standard, Buenos Aires v. 20.06.1879.
[119] Ebd.

Damit wiederholte das Blatt seine Version vom 3. Juni 1879, nach der die Wegnahme illegal war, da Valparaiso zum einen weder für blockiert erklärt noch tatsächlich blockiert worden war, zum anderen die Ladung in Valparaiso gelöscht worden und damit die Reise beendet war. Die Peruaner hätten nach geltendem Völkerrecht nur vor dem Ende der Reise die Möglichkeit gehabt, die "Luxor" zu stoppen und die Konterbande zu beschlagnahmen; eine Haltung, die später das Reichsjustizamt adaptierte.[120]

In Deutschland forderte zum gleichen Zeitpunkt schon die "Nationalzeitung" in Anlehnung an die "Hamburger Börsen-Halle" den energischen Schutz des Reichs für die "Luxor".[121] Der Hamburger Senat war Anfang Juni in Berlin diplomatisch aktiv geworden. Dem dortigen hanseatischen Gesandten, Senator Kirchenpauer, war es gelungen für den Direktor der Kosmos, Staude, einen Kontakt zu Bülow herzustellen. Um den 7. Juni 1879 scheint ein Gespräch unter Beteiligung von Bülows Mitarbeiter v. Philipsborn stattgefunden zu haben, in dem Bülow klarmachte, daß sich noch keine deutschen Kriegsschiffe an der Westküste befänden und im Ernstfall ohnehin nur in enger Kooperation mit Großbritannien gehandelt werden würde.

Kirchenpauer schrieb weiter, daß der "böse Geist" in der ganzen Angelegenheit "der von Bülow sehr gerühmte Konsul Diehl in Montevideo" sei, "welcher die Schiffe der *Cosmos*-Linie wegen Waffentransports hier denuncirt hat".[122]

Zwei Tage später, am 9. Juni 1879, schrieb Bülow an den Senat, daß das "unvorsichtige und den Pflichten der Neutralität zuwiderlaufende Verhalten des Agenten und Kapitäns" eine "politisch sehr unerwünschte Sachlage" geschaffen habe. Zum jetzigen Zeitpunkt sehe er noch keine Veranlassung einer Verwendung der Regierung für die Freigabe des Schiffes. Erst müsse genau geprüft werden, inwieweit die peruanische Regierung das Recht besessen habe, den Dampfer nach der Entlöschung zu beschlagnahmen. Er habe jedoch die deutsche Vertretung in Lima telegrafisch angewiesen: *"Report about Luxor, try to obtain deliverance".*[123] Noch war der westindische Stationär, die Panzerkorvette "Hansa" unter KK Carl E. Heusner (1843-91, später erster Staatssekretär des RMA), nicht auf den Kriegsschauplatz beordert worden.

Zum Zeitpunkt der “Luxor“-Beladung in Montevideo lag die Panzerkorvette vor San Juan del Norte (Greytown), wo ein Jahr zuvor die “Medusa“ im Rahmen der Eisenstuck-Affäre ihr Landungskommando ausgesetzt hatte. Die Stimmung nach dem "Krieg" gegen Deutschland war immer noch nicht günstig:

---

[120] The Standard, Buenos Aires v. 03.06.1879.
[121] National-Zeitung v. 09.06.1879.
[122] Brief v. Kirchenpauer an Senator Merck, Berlin v. 07.06.1879; StAH, Senat Cl. VI Nr. 16l Vol. 12.
[123] Bülow an Senat Hamburg v. 09.06.1879, BArch. R 901-33631.

"Das Verhältnis der Deutschen zu den Eingeborenen soll nach mir gemachten Angaben des Konsulats=Verwesers Wolff ein ganz erträgliches sein. Es soll zwar noch große Bitterkeit gegen Deutschland vorhanden sein, eine Belästigung der Deutschen jedoch seit vorigem Jahre nicht vorgekommen sein. Nach einer schriftlichen Mitteilung des Konsuls *Eisenstuck* in *Leon* ist die Regierung bemüht, ein gutes Einvernehmen mit Deutschland aufrecht zu erhalten."[124]

Anschließend lief die Korvette routinemäßig Bahia an, wo sie am 22. Juni 1879 den telegrafischen Befehl der Admiralität vorfand, wegen des Kriegsausbruchs nach Valparaiso zu segeln. Dort traf sie Mitte August ein. Am 24. August suchte Minister Gülich Heusner auf und bat ihn, eine mögliche Bombardierung von Chile durch die "Huascar" "im Auge" zu behalten, um notfalls Eingreifen zu können. In der "Luxor"-Sache zeigte der Minister einen erstaunlichen Sinneswandel und fragte den Kapitän direkt nach einer militärischen Intervention für den Fall, daß Peru weiterhin den Dampfer nicht freigeben würde.[125] Heusner hielt sich jedoch bedeckt; wie sich aus einem späteren Schreiben ergibt, hatte er hierzu von der Admiralität noch keine besonderen Anweisungen bekommen.[126]

Erst am 8. September 1879 lief die Korvette in Callao ein. Noch noch am gleichen Tag informierte Heusner seine Vorgesetzten in Berlin in einem achtzehnseitigen Brief über die Kriegslage.

Zur Überraschung aller ausländischen Beobachter verlief der "Salpeterkrieg" völlig anders als erwartet. Dafür gab es zwei klare personelle Gründe: Die zögerliche Operationsweise des chilenischen Oberbefehlshabers, Admiral Juan Williams Rebellado, und im Gegenzug das energische Vorgehen des peruanischen Konteradmirals Grau, der sich auf der "Huascar" eingeschifft hatte. Zwar verloren die Peruaner in der Seeschlacht vor Iquique am 21. Mai 1879 durch einen eklatanten Navigationsfehler die "Independencia" und damit die Hälfte ihrer Panzerschiffsflotille, dafür entwickelte Grau als "fliegender Holländer" eine Art Guerillataktik zur See, die die Chilenen zur Verzweiflung trieb. Am 22. Juli 1879 nahm Grau den Transportdampfer "Rimac", komplett mit einer Elite-Schwadron, der die Söhne der "angesehensten Familien" Chiles angehörten, $200.000 in bar, diversen Waffen, Munition sowie der Korrespondenz und den Signalbüchern, die der Kapitän des Dampfers nicht mehr rechtzeitig vernichten konnte. Das Versagen der chilenischen Marine, die Hilflosigkeit angesichts der Peruaner, die den Seeweg nach Valparaiso bedrohten, führte in Santiago zu Unruhen, die vom Militär mit Waffengewalt niedergeworfen werden mußten.

Am 28. August 1879 erschien der Monitor überraschend vor Antofagasta und beschoß einige Stunden lang die Stadt und die davor ankernden chilenischen

---

[124] Kommando S.M.S. "Hansa", Colon v. 08.04.1879; BAMA RM 1/v. 2553.
[125] Gülich an AA, Santiago v. 24.08.1879; BArch. R 901-29600.
[126] Kommando "Hansa", Callao v. 24.10.1879; BAMA RM1/v. 2553.

Kriegschiffe. Bevor die "Blanco Encalada" erscheinen konnte, war der Peruaner bereits wieder verschwunden. Somit war auch für Heusner klar, daß die Bedrohung Valparaisos solange weiterbestand, wie die “Huascar“ nicht von chilenischer Seite ausgeschaltet worden war.

Die bisherigen Landoperationen waren nach Meinung des Kapitäns bisher ohne Bedeutung gewesen. Das peruanisch-bolivianische Hauptquartier befand sich in Arica, der südlichste besetzte Punkt war Iquique. Getrennt durch die Wüsten, lag das chilenische Zentrum lag in Antofagosta; insgesamt operierten ca. 15.000 Chilenen auf dem Kriegsschauplatz. Jede Seite vermied den Marsch durch das trennende Ödland, um den Gegner zu stellen, wohlwissend, daß die zu erwartenden Strapazen die eigene Seite völlig auslaugen würden.[127]

Über die "speciellen deutschen Interessen", insbesondere die Beschlagnahme der "Luxor", berichtete Heusner am gleichen Tag in einem gesonderten Schreiben.

Danach hatte der Dampfer 340 als "mercadorias" (Kaufmannsgüter) deklarierte Kisten von Monte nach Valparaiso verschifft. Der Kapitän hatte angeblich von dem Inhalt der Kisten nichts gewußt und ließ sich auf Veranlassung des Kosmos-Agenten vom Generalkonsul in Valparaiso an Eides statt vernehmen und erklärte seine Unschuld. Diese Maßnahme sollte Repressalien in Peru vorbeugen. Am 15. Mai 1879 traf das Schiff in Callao ein - die Nachricht über den Transport war aber schon durch chilenische Zeitungen bekannt geworden. Die peruanische Presse forderte die Beschlagnahme des Schiffes. Die Hafenbehörden akzeptierten Venöhrs Einlassung aus Chile nicht, trotzdem sprach das eingesetzte Gericht das Schiff wegen der angeblichen Neutralitätsverletzung frei. Der *fiskal* der Regierung legte nun Berufung ein, der stattgegeben wurde. Erneut wurde der Dampfer ein Fall für das Prisengericht:

"Dieses Urtheil scheint hauptsächlich dadurch beeinflußt zu sein, daß in der Zwischenzeit der derselben Gesellschaft gehörigen Dampfer *Ramses*, ebenfalls über *Valparaiso* nach *Callao* bestimmt, nur bis *Valparaiso* ging und von dort aus seine Rückreise antrat. Der Agent der Gesellschaft behauptete, es sei dies nothwendig gewesen um den eingegangenen Verbindlichkeiten gerecht werden zu können. Die Beschlagnahme des *Luxor* in *Callao* habe ihn gezwungen, die für diesen Dampfer bereit liegende Ladung sowie die Passagiere auf dem Ramses einzuschiffen. In *Callao* dagegegen wurde behauptet, der *Ramses* habe ebenfalls Waffen nach *Valparaiso* gebracht und sie nicht nach Callao gegangen, um nicht das Schicksal des *Luxor* zu theilen. In dem neu eingesetzten Prisengericht wurde Ende July der Dampfer verurtheilt und als gute Prise erklärt. Die öffentliche Meinung war durch die oben berührten Umstände so gegen die Dampfergesellschaft aufgebracht, daß letztern keine Vertheidiger fand. Kein Advokat wagte es die Vertheidigung zu übernehmen."[128]

---

[127] Heusner an Admiralität v. 10.09.1879; ebd.

[128] Heusner an Admiralität v. 10.09.1879, Acta betreffend die von fremden Seemächten gekaperten Schiffe vom März 1877 bis 1900; BAMA RM 3/4253.

Die peruanische Seite argumentierte, daß die Fahrt der "Luxor" erst in Callao beendet gewesen sei und das Schiff daher, obwohl die Ladung bereits gelöscht war, der Beschlagnahme unterlag. Die Verteidigung, in diesem Fall der Agent der "Kosmos", wies auf die internationalen Gebräuche hin, nach denen das Schiff nur dann verurteilt werden konnte, wenn es mit der Kriegskonterbande angetroffen wurde. In der zweiten Instanz hatte sich zwar ein Verteidiger gefunden, der ebenfalls diese Strategie verfolgte, aber trotzdem eine erneute Verurteilung nicht verhindern konnte.

Der Vorgang lag nun bei der *Corte Suprema*, wo ein Urteil für Anfang Oktober erwartet wurde. Nach Einschätzung des Kaiserlichen Konsuls Onderdeyk und des britischen Geschäftsträgers, den Heusner kontaktierte, sprachen jedoch alle Umstände für einen letztinstanzlichen Freispruch, allerdings ging dieses Kalkül nicht auf. Doch bevor der *Corte* am 16. Oktober 1879 den Dampfer endgültig zur “guten Prise“ erklärte, geriet Peru in schwere innenpolitische Turbulenzen, die auf den Kriegsverlauf zurückzuführen war: Die Kaperung der “Huascar“ durch die Chilenen.

In der Nacht zum 8. Oktober hatten der Monitor und die Korvette "Union“ erneut vor dem chilenischen Hauptquartier in Antofagasta operiert. Im Morgengrauen trafen sie auf ein chilenisches Geschwader mit der "Blanco Encalada". Die beiden Peruaner wichen zuerst nach Westen und dann nach Norden aus, um plötzlich auf die "Almirante Cochrane" zu stoßen. Während die "Union" weiter floh, nahm Admiral Grau mit dem "Huascar" das Gefecht an. Für Heusner war die Annahme des Gefechts unerklärlich, da Graus einzige Chance in der Flucht gelegen hätte.[129]

Diese Ungereimtheit konnte der Kapitän erst im November aufklären. Grau wußte nicht, daß es den Chilenen inzwischen durch Taucher gelungen war, die stark durch Muscheln besetzten Schiffsböden der Panzerschiffe einer provisorischen Reinigung zu unterziehen. Dadurch wurde ihre Geschwindigkeit erheblich erhöht, so daß der entscheidende Vorteil der "Huascar" gegenüber den chilenischen Panzerschiffen verloren gegangen war. Grau wiegte sich in Sicherheit und ließ weder die Maschinen auf voller Kraft laufen noch Vorbereitungen für das Gefecht treffen:

"Eine der wichtigsten dieser Vorbereitungen war das Einkuppeln des Gefechtsruders. Gewöhnlich wurde mit einem Ruder an Deck gesteuert, für das Gefecht jedoch ein Rad eingekuppelt, welches unter Deck, unter dem Kommandothurm lag. Als *Grau* bemerkte, daß der ´*Almirante Cochrane*´ schnell aufkam, ließ er volle Kraft gehen und gab Befehl, das Gefechtsruder einzuschalten. Die Einrichtung gerieth hierbei jedoch in Unordnung,

[129] Ebd.

so daß das Schiff eine Zeitlang gänzlich steuerlos war und statt nach Norden, direct auf Land zulief."[130]

Der Monitor wurde von den beiden Panzerschiffen in ein Zangenmanöver genommen. Dabei scheinen nach Heusners Meinung die 9zölligen Armstrong-Granaten der Chilenen bei jedem Treffer den Panzer durchschlagen zu haben. Merkwürdig erschien ihm, daß im Gegenzug der Monitor nie getroffen hatte, obwohl der Kampf auf den "allerkürzesten Entfernungen“ geführt wurde.[131] Die Treffer auf der "Cochrane" stammten nach allen Berichten, die dem Kapitän zugänglich waren, versehentlich vom Schwesterschiff. Heusner glaubte den Grund im Versagen des Peruaners in der Turmkonstruktion des Monitors gefunden zu haben, die v.a. bei hoher Fahrt und Schlingerbewegungen das Nachrichten auf das Ziel erheblich erschwerte. Das Gefecht war das Ende für Admiral Grau:

"Der junge, chevalareske und heldenmüthige Admiral Grau wurde von einer Granate des ´Cochrane´ im gleichzeitig zerstörten Commandothurm in Atome zerblasen, indem von dem überall beklagten Offizier nur die Füße und 4 oder 5 Zoll von Beinstumpfen übrig blieben. Dem 2. Commandanten Aquiron wurde der Kopf weggerissen. Kapitän Meliton Carvajal, den Lesern aus Petermann´s geographischen Monatsheften als einer der Exploratoren der Amazonasnebenflüsse bekannt, verlor ein Auge."[132]

Da die Selbstversenkung des Monitors mißlang, gelang den Chilenen die Kaperung und stellten ihn in Dienst.[133] Das war für Peru nach Meinung Heusners ein "schwerer Schlag": Lima war von den Kriegsschauplätzen Arica und Iquique abgeschnitten, deren Versorgung nicht mehr sichergestellt werden konnte. Die Chilenen dagegen hatten nun die Möglichkeit, jeden peruanischen Hafen zu blockieren und an jedem wichtigen Küstenort zu landen. Die Folgen, zumindest in Lima, waren jedoch unterschiedlicher Art. Obwohl die peruanische Öffentlichkeit schwer erschüttert war, wurde gleichzeitig Vergeltung und die Anschaffung eines neuen Panzerschiffs gefordert. Angeblich waren dafür schon mehrere Millionen Pesos gesammelt worden. Der Kapitän hielt diesen Plan für mehr als abwegig:

"Mit südlicher Lebhaftigkeit und Phantasie geht man dabei über die Schwierigkeiten weg, welche sich dem Erwerb eines Panzerschiffes in den Weg stellen... Daß kein neutraler Staat einem der Kriegführenden ein Schiff verkaufen wird, ist kaum in Betracht gezogen, und wo das geschieht, hilft man sich mit abenteuerlichen Projecten, bald soll *Spanien*, das mit *Chile* seit der Differenz im Jahre 1866 noch nicht förmlich Frieden geschlossen, Panzerschiffe abtreten, bald die *Türkei*, oder die für die chinesische Regierung in *England* gebauten Kanonenboote sollen gekauft werden."[134]

---

[130] Ebd., v. 30.11.1879. Die Unterstreichungen im Original in der Akte.
[131] Ebd.
[132] Weser-Zeitung v. 04.12.1879.
[133] Die "Huascar" ist heute ein Museumsschiff und neben den bauartgleichen holländischen Panzerschiffen “Buffel“ (Rotterdam) und “Schorpioen“ (Middleburg) weltweit das einzige erhaltene Panzerschiff des 19. Jahrhunderts.
[134] "Hansa", Callao v. 24.10.1879.

Trotz der gehobenen Stimmung in der Öffentlichkeit brach umgehend eine Regierungskrise aus, in der das Kabinett zurücktrat und unmittelbar danach das neugebildete Ministerium. Präsident Prado war schwer erkrankt. Nach Heusner konnte man daher kaum von einer "geordneten Regierung" sprechen. Da er keine Bedrohung für die deutsche Kolonie in Callao/Lima sah, und ihm anderweitig keine Reklamationen vorlagen, entschloß er sich, auf die Ankunft des neuen deutschen Ministers, Gramatzki, zu warten und wieder vor der San Lorenzo Insel vor Callao zu ankern, wo die “Hansa“ ausgiebig üben konnte und außerdem der lästigen Pazifikdünung vor dem peruanischen Haupthafen entgehen konnte.

Ein Grund für die Komplikationen in der “Luxor“-Affäre mag die Tatsache gewesen sein, daß sich ausgerechnet seit Kriegsausbruch der deutsche Minister, Lührsen, in Europa aufhielt und nur provisorisch durch Konsul Onderdeyck vertreten werden konnte. Offenbar war das AA nicht in der Lage, Lührsen von Deutschland aus zu ersetzen. Es entsandte stattdessen im August den seit 1875 in Bogota residierenden deutschen Minister Gramatzki. Aufgrund der schwierigen Reisebedingungen im Innern Kolumbiens verzögerte sich die Ankunft des Ministers jedoch erheblich bis zum 3. November 1879, so daß auch der Prozeß vor der *Corte Suprema* am 16. Oktober wie überhaupt die ganze Affäre bis zu diesem Zeitpunkt ohne regulären diplomatischen Vertreter abgewickelt wurde. Vermutlich auch aus diesem Grund hatten weder Konsul Onderdeyck noch Heusner von ihren Behörden irgendwelche Instruktionen erhalten.

Entgegen der allgemeinen Erwartungen bestätigte der *Corte* am 16. Oktober 1879 die Urteile der 1. und 2. Instanz.[135] Die "Luxor" wurde endgültig zur "guten Prise" erklärt und damit dem Staat zugesprochen. Allerdings war das Schiff immer noch nicht in Besitz genommen worden. Kurz darauf informierte Onderdeyck zwar die peruanische Regierung über die ablehnende Haltung der Kaiserlichen Regierung, trotzdem ergingen bis zu diesem Zeitpunkt in der Sache keine speziellen Instruktionen an die "Hansa".[136] Maßgeblich für die Entscheidung der *Corte* war offenbar die Aussage zweier Besatzungsmitglieder der “Luxor“, die den Waffentransport bestätigten. Hauptzeuge der Anklage war der 25jährige Matrose Adolphus Lange:

"*Being asked*: If he has knowledge of the steamer ´Luxor´ conveyed arms from Montevideo to Valparaiso.

---

[135] Weser-Zeitung v. 15.09.1879. Aufgrund sich überschneidender Kabel- und Briefnachrichten war in Deutschland zuerst nicht klar, ob es sich um die letztinstanzliche Entscheidung handelte. Die WZ zitierte aber die "Hamburger Börsen-Halle", die feststellte, daß es sich nur um die 2. Instanz handeln könne und die endgültige Entscheidung noch geraume Zeit in Anspruch nehmen würde.

[136] Kommando "Hansa", Callao v. 24.10.1879; BAMA RM 1/v. 2553.

He answered: Yes, I know that the steamer ´Luxor´ conveyed arms from Montevideo to Valparaiso.

Being asked: How the conveyance of those arms from Montevideo to Valparaiso came to his knowledge?

He answered: that at the time of receiving at Montevideo the cases of arms for the Republic of Chili, one of those cases broke and he could perceive that it contained arms and ammunition."[137]

Lange behauptete, daß der 1. Offizier Grunden ebenfalls die Waffen in der Kiste gesehen habe, dieser leugnete jedoch hartnäckig. Langes Aussage wurde vom Schiffszimmermann Moritz bestätigt, der zwei zerbrochene Kisten reparieren mußte und dabei feststellte, daß eine große Kiste mit einem Zinnmantel Gewehre und eine kleine Kiste Patronen enthielt, und die anderen Kisten gleicher Bauart waren.[138] Kapitän Venöhr behauptete wie Grunden, niemals den Inhalt der Kisten zu Gesicht bekommen zu haben, er sei erst kurz vor der Abfahrt des Schiffes an Bord gekommen.

Angesichts dieser Tatsachen befand sich Konsul sich in keiner günstigen Position. Allerdings waren die Verhandlungen wegen der "Luxor" auch nicht seine Aufgabe, sondern die Gramatzkis, der schon seit Mitte Oktober überfällig war. So erscheint es wenig verwunderlich, wenn die peruanische Regierung dem Konsul lapidar mitteilte, daß der schwer erkrankte Präsident Prado die Regierungsgeschäfte nicht führen könne und die Minister sich verhindert sähen, in dieser Sache ohne seine Zustimmung eine Entscheidung zu treffen.

Aufgrund dieser Umstände wartete Heusner die Ankunft des Ministers ab. Der weitere Einsatz der Panzerkorvette sollte mit ihm koordiniert werden, da es auch noch andere deutsche Siedlungen in Peru gab, die den Schutz der "Hansa" verlangten.[139]

Doch auch die Ankunft Gramatzkis brachte anfänglich keine Bewegung in den “Luxor“-Fall. Die ohnehin schwache Regierung verhandelte mit Gramatzki zögernd und verzichtete auch weiterhin klugerweise auf eine Besetzung des Dampfers. Dadurch blieb die deutsche Flagge am Heck der “Luxor“ unangetastet, und Heusner geriet nicht in den Zugzwang der Intervention.[140]

Bewegung kam in die Angelegenheit durch die Revolution, die Heusner längst vorausgesehen hatte. Präsident Prado verließ am 18. Dezember 1879 freiwillig das Land, nachdem es ihm nicht gelungen war, seinen politischen Widersacher Piérola in der Regierung einzubinden. Vier Tage später putschte der General gegen den Kriegsminister, legte sich den Titel eines *jefe supremo*, eines “ober-

---

[137] The Case of the "Luxor", Lima, Imprenta del Estado 1879, S. 29. Es handelt sich hierbei um eine ca. 300seitige Zusammenfassung der wichtigsten Prozeßakten.

[138] Ebd., S. 31.

[139] Kommando "Hansa", Callao v. 24.10.1879; BAMA RM 1/v. 2553.

[140] “Hansa“ v. 30.11.1879; ebd.

sten Chefs“ zu und regierte praktisch als Diktator. Trotzdem die Kriegslage weiterhin katastrophal war, dachte niemand an Aufgabe:

"Trotz der für *Peru* fast aussichtlosen Lage denkt hier niemand an Frieden. Die Regierung und Presse hat das ihrige dazu gethan, die Erfolge der Chilenen als unbedeutend darzustellen und eine baldige Wendung der Lage als sicher in Aussicht zu stellen; besonders spielten die Panzerschiffe, die in Europa gekauft werden sollen, eine große Rolle. Die allgemeine Meinung ist in Folge dessen so für die Fortsetzung des Krieges eingenommen, daß nach meiner Ansicht eine Regierung, die jetzt versuchen wollte, Frieden zu schließen, sofort gestürzt würde."[141]

Völlig überraschend und ohne Vorankündigung wurde die “Luxor“ praktisch auf dem “Gnadenweg“ am 14. Januar 1880 durch ein Dekret des “obersten Chefs“ freigegeben, ohne daß Gramatzki dem Kapitän in irgendeiner Form Einblick in seine Verhandlungen gegeben hätte:

"Mit Rücksicht darauf, daß die deutsche Kolonie in *Peru* welche durch ihre Rechtschaffenheit und ihren Fleiß besondere Rücksicht verdient, während des gegenwärtigen Krieges für die Republik und ihre Sache lobenswerthe Symphatien gezeigt hat und ferner unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Entwickelung der neuen Dampferlinie an unseren Küsten für *Peru* von großem Interesse ist, bestimme ich daß der deutsche Dampfer "Luxor" der Schiffahrtsgesellschaft Kosmos frei gegeben werde."[142]

Erst Ende Januar 1880 schob der Kapitän eine Erklärung für die plötzliche Freigabe nach. Danach hatte Piérola angeblich schon beim Regierungsantritt beabsichtigt, den "Luxor" freizugeben, dies aber wegen der Gerichtsentscheide und deren Wirkung auf die öffentliche Meinung für zu riskant gehalten. Auf Vermittlung des päpstlichen Nuntius wurde zwischen der Regierung und Gramatzki wurde ein Übereinkommen getroffen, wonach der Dampfer gegen eine Art Buße freigelassen wurde: Die Kosmos mußte sich bereit erklären, das Schiff für eine Fahrt nach Arica und Mollendo einzusetzen, um Verwundete und Verbandsmaterial zu transportieren. Daraufhin verließ die “Luxor“ unter der Flagge der Genfer Konvention (d.h. Rotkreuzflagge) Callao am 17. Januar 1880.[143]

Mit dieser Lösung waren sowohl Heusner als auch der Agent der Kosmos unzufrieden, wie aus einem Sonderbericht des Kapitäns an Stosch hervorgeht.[144]

Heusner, der laut Segelorder genau wußte, daß "Politik nicht seine Sache sei", kritisierte die Freilassung der "Luxor" heftig. Besonders bemerkenswert war jedoch, daß der Agent der Kosmos an Gramatzki vorbei versucht hatte, von Heusner zu erfahren, ob er nun das Anerbieten der Peruaner annehmen solle, das Schiff für die Gegenleistung eines Verwundetentransports frei zu geben. Dieser

---

[141] Heusner an Admiralität, Callao v. 29.12.1879; BAMA RM 1/v. 2553.
[142] Zitiert nach Heusner, Callao v. 14.01.1880; BAMA RM 1/v. 2401.
[143] Heusner an Admiralität, Callao v. 27.01.1880; ebd.
[144] Heusner an Admiralität, Callao v. 29.03.1880; ebd.

etwas plumpe Versuch, unter Umgehung der Diplomatie die Marine in die Angelegenheit zu involvieren, schlug jedoch fehl, da der Kapitän selbst auch nur eine Beratung des Agenten ablehnte: Politik sei Sache des Kaiserlichen Vertreters und schließlich müsse dieser als Ortskundiger am Besten wissen, was vorteilhaft für die Gesellschaft sei.

Heusner hielt den Ausgang der Affäre deshalb "für keine glückliche Lösung", weil sie quasi per Gnadenakt für einen "rechtmäßig Verurtheilten" und nicht durch ein ordentliches Gerichtsverfahren erfolgte. Die vereinbarte Transportfahrt müsse praktisch als "Sühne" gelten. Immerhin sah der Kommandant ein, daß Piérola keine andere Wahl geblieben war, wenn er nicht die Öffentlichkeit gegen sich aufbringen wollte.

Der Kapitän vermutete, daß eine gewaltsame Wegnahme nicht auf Widerstand getroffen wäre, doch gab es hierzu keine bestimmten Instruktionen des AA an Gramatzki. Außerdem hatte ihn der Minister nicht informiert:

"Bei der schließlichen Regelung der Freigabe des Dampfers habe ich keine Gelegenheit gehabt, meine Ansicht darzulegen. Der Kaiserliche Ministerresident zog vor, die Frage ohne meine Mitwirkung zu erledigen und erfuhr ich die Sachlage erst, nach dem die Abmachungen so weit gediehen waren, daß eine Umkehr nicht mehr möglich."[145]

Heusner befürchtete, daß der Ausgang der Affäre den Charakter eines Präzedenzfalls annehmen könnte. Zwar war durch die “milde Art“ der Behandlung der Angelegenheit durch das Reich ein Anstieg der Sympathien für Deutschland zu verzeichnen, nur bezweifelte der Kapitän, daß dies bei dem “launischen“ peruanischen Charakter dauerhaft von Nutzen sei, da die einheimische Elite völlig auf Frankreich fixiert war, wenn auch die deutschen Residenten wegen ihres “Fleißes und ihrer Gewissenhaftigkeit" eine gewisse Achtung genießen würden. Die deutsche Kolonie in Peru hatte sich daher während der Affäre völlig ruhig verhalten war nach Heusners Meinung froh, daß keine Nachteile für den deutschen Handel entstanden waren.

Die Deutschen in Chile dagegen waren, ohne daß Heusner dies so harsch formulierte, ihren Landsleuten praktisch in den Rücken gefallen und hatten offen ein hartes Durchgreifen des Reichs gegen Peru verlangt. Die dahinter stehende Absicht erkannte der Kapitän klar: Ohnehin mit dem Gastland sympathisierend, wurde quasi eine “zweite Front“ gewünscht, um die peruanischen Streitkräfte lahmzulegen und damit einen raschen chilenischen Sieg zu ermöglichen. Er hielt daher die friedliche Lösung der Affäre für den Hauptgrund der in der chiledeutschen Presse artikulierten Mißstimmung.

---

[145] Ebd.

Trotzdem sich Heusner strikt an die Arbeitsteilung zwischen AA und Marine hielt, kam er nicht umhin, sein eigenes (militärisches) Planspiel für eine Alternativlösung der Affäre zu entwickeln, erkannte aber auch hier klar die Grenzen seiner Möglichkeiten. Keine peruanische Regierung hätte sich einen Flaggensalut für das Reich leisten können, da dieser umgehend ihren Sturz zur Folge gehabt hätte. Dabei waren sich die Peruaner darüber im klaren, daß eine Anwendung militärischer Gewalt gegen den Hafen von Callao zur Zeit "sehr schwierig" sei:

"Eine Beschießung der Befestigungen allein würde, abgesehen davon, daß sie zur wirklichen Zerstörung derselben recht bedeutende Mittel erfordert, auf die Peruaner wenig Eindruck machen. Die dabei etwa zu Schaden kommenden Soldaten sind außer den Offizieren Indianer, an deren Leben den leitenden Kreisen wenig gelegen ist. Eine Beschießung der Stadt selbst ist ausgeschlossen, da der dabei angerichtete Schaden zum allergrößten Theil, ja fast ausschließlich die hier ansässigen Europäer treffen würde."[146]

Völlig ausgeschlossen war eine Besetzung Callaos oder Limas, wofür Heusner eine ganze Division einkalkulierte, da in der Region die gut 20.000 Mann starke peruanische Nordarmee stand. Die Beschießung anderer Küstenplätze war aufgrund ihrer Bedeutungslosigkeit unsinnig. Als letztes Mittel blieb theoretisch die Beschlagnahme der verbliebenen Kriegsschiffe, doch da diese "fast werthlos" waren, entfiel auch diese Möglichkeit einer Repressalie.

Während der Kapitän noch Weihnachten 1879 in Wartestellung verharrte, wurden in Berlin ernsthafte Überlegungen zur Befreiung der “Luxor“ angestellt.

Anfang Dezember hatte der hanseatische Gesandte Dr. Krüger erneut versucht, Druck auf die Reichsregierung auszuüben und Bülows Stellvertreter Philipsborn aufgesucht. Dieser hatte von Gramatzki noch nicht einmal ein Lebenszeichen erhalten, er unterrichtete den Hanseaten jedoch über ein Gutachten des Reichsjustizamts, aufgrund dessen "bestimmteste" Instruktionen an den Minister ergangen waren, die Herausgabe des Schiffes zu verlangen. Das Justizministerium hatte auf einen eindeutigen Rechtsanspruch auf die “Luxor“ erkannt. Unabhängig davon hatte Krüger Stosch kontaktiert, der versicherte, daß Heusner eine peruanische Besitznahme des Schiffs verhindern werde.[147]

Krüger war nicht von sich aus tätig geworden: Vorausgegangen war eine Eingabe der "Kosmos" an den Hamburger Senat. Denn inzwischen summierten sich in Callao die Unterhaltskosten für den Dampfer. Offiziere, Ingenieure und Maschinisten konnten in dem peruanischen Hafen nicht entlassen werden, da es keinen qualifizierten Ersatz gab. Außerdem machte sich der Ausfall der “Luxor“ im Liniendienst bemerkbar; angeblich entstanden pro Tag Liegezeit in Callao

---

[146] Ebd.

[147] Krüger, Berlin v. 03.12.1879, an Syndicus Merck in Hamburg, StAH, Senat Cl. VI Nr. 16l Vol. 12.

1.380M. Kosten. Schließlich war die Gesellschaft sogar bereit, auf alle Schadensersatzansprüche zu verzichten, um sie so schnell wie möglich wieder in Dienst setzen zu können.[148] Zuerst jedoch besaß sie die Unverfrorenheit, "vollen Ersatz" für ihre Auslagen zu verlangen und fragte nach weiteren Verhaltensmaßregeln.[149]

Aufgrund der Hamburger Aktivitäten legte Philipsborn dem Reichskanzler am 26. Dezember 1879 die "Luxor"-Sache vor. Bismarck war alles andere als erbaut davon, für die Waffenschieber der Kosmos gesamtdeutsche Interessen in Peru aufs Spiel zu setzen und hielt das Reich für "kaum" berechtigt, die Freilassung formell zu beantragen, was Anfang Dezember bereits durch Gramatzki geschehen war:

"Ich halte es nicht für zweckmäßig, dergleichen zweifelhafte und gewagte Geschäfte von Reichswegen zu ermuthigen, und finde namentlich, daß wir unsere eigene Position dadurch wesentlich abgeschwächt haben, daß wir gleichzeitig mit unserer Reclamation eine Mißbilligung des Verhaltens des Luxor ausgesprochen haben. Nachdem wir aber einmal die Freigebung gefordert haben, wird es schwer sein, diese Forderung zurückzunehmen, und fragt es sich, ob wir stark genug dort sind, die Freigebung zu erzwingen, ob namentlich die Panzerkorvette *Hansa* nach Lage der Localität im Hafen im Stande ist, den *Luxor* zu schützen, resp. wegzuführen, und ob eventuell die Demonstration der Heranziehung anderer Kriegsschiffe die Entschließung der peruanischen Regierung beeinflussen würde."[150]

Falls die telegrafische Anweisung für Konsul Ondereyck so formuliert sei, daß das Reich "engagiert" sei, würde er dies bedauern und für übereilt halten - dann sei die (eventuelle) Erzwingung der Freigebung programmiert. Offenbar fürchtete der Kanzler den Gesichtsverlust. Eine konkrete Empfehlung für die weitere Vorgehensweise konnte er jedoch auch nicht geben.

Aufgrund der schlechten Nachrichtenverbindungen ergab sich, daß zwei Wochen später, als die "Luxor" freigegeben wurde, in Berlin ernsthaft an ein militärisches Eingreifen gedacht wurde.

Philipsborn berichtete Stosch über seine Unterredung mit Bismarck. Der Kanzler war von ihm über die Möglichkeit unterrichtet worden, die "Luxor" mit Hilfe der “Hansa“ aus dem Hafen herauszuholen. Sollte der Dampfer im inneren Hafen liegen, konnten Beiboote der Panzerkorvette das Schiff auf die Reede hinausschleppen. Es erschien jedoch zweckmäßiger, die Aktion erst Anfang Februar 1880 durchzuführen, wenn die Korvettte "Freya" und das Kanonenboot "Hyäne" in Callao eintreffen würden. Beide waren bereits im Oktober aus Deutschland abgesegelt. Das Kanonenboot konnte aufgrund seines geringen Tiefgangs auch

---

[148] Ebd., Kosmos an Hamburger Senat v. 14.01.1880.
[149] Ebd., Kosmos an Hamburger Senat v. 29.11.1879.
[150] Nichtadressierter Brief aus Varzin v. 28.12.1879, BArch. R 901-29600.

in den inneren Hafen einfahren und den Dampfer herausholen.[151] Die Konzentrierung von wenigstens drei, womöglich vier Schiffen, war dem Reichskanzler sehr willkommen, da man so hoffen konnte, die Angelegenheit noch in der "demonstrativen Phase" zu erledigen. Er bat daher, die entsprechenden Telegramme nach Peru abzusenden, wie es von seiten des AA an Gramatzki bereits geschehen war und stellte anheim, zusätzlich das Schulsschiff "Vineta" nach Callao zu entsenden.[152] Gramatzki wurde telegrafisch ersucht, seine Bemühungen zur Freigebung zunächst "mündlich ohne Drängen" fortzusetzen. Ein förmlicher schriftlicher Antrag (die Reklamation), sollte erst beim Eintreffen der zusätzlichen Kräfte gestellt werden. Der (geheime) Termin wurde für Anfang Februar angesetzt:

"Verlangen sie alsdann ohne Drohung und zunächst nur unter moralischer Mitwirkung der Flotte, daß *Luxor* binnen kurzer Frist freigegeben werde. Nach fruchtlosem Ablauf wollen sie Geschwaderchef requirieren, *Luxor* gewaltsam wegzuführen und nach *Valparaiso* zu bringen. Fortführung von *Luxor* durch Peruanische Regierung muß *Hansa* einstweilen allein verhindern."[153]

Durch Piérolas geschickten Schachzug der (bedingten) Freigabe des Dampfers entfiel dieses Szenario. Doch brachte der glimpfliche Ausgang der Affäre nicht nur die deutsche Kolonie in Peru zum Aufatmen. Auch das AA konnte zufrieden sein: Die Wiederholung der "Nicaragua-Angelegenheit", wie sie schon seinerzeit "nach keiner Richtung" erwünscht war, war vermieden worden.[154]

Durch die Kaperung der “Huascar“ und den Wegfall der Bedrohung Valparaisos war der eigentliche Einsatzgrund für die “Hansa“ entfallen. Trotzdem operierten bis zum Sommer 1881 weiterhin deutsche Einheiten an der Westküste, bis die Besetzung Limas den Krieg faktisch beendete. Im Februar/März wurde Heusner zum Geschwaderchef ernannt, als “Hansa“, “Freya“ und “Hyäne“ kurzfristig im Verband operierten.

---

[151] Philipsborn an Stosch, v. 12.01.1880; StAH, Senat Cl. VI Nr. 161 Vol. 12. “Freya“ war als Stationär für Ostasien vorgesehen und sollte nur zeitweise in Peru operieren; “Hyäne“ war als Westküstenstationär geplant, mußte aber umgehend wegen Spannungen in Apia nach Ozeanien weitersegeln und verblieb dort.

[152] Das Seekadettenschulschiff befand sich gerade auf einer Ausbildungsreise in Südamerika.

[153] Philipsborn an Stosch, 12.01.1880; StAH, Senat Cl. VI Nr. 161 Vol. 12.

[154] Bülow an Stosch v. 31.03.1879, BAMA RM 1/v. 2401. Der Staatssekretär vertrat die Auffassung, daß die ständige Stationierung eines Kriegsschiffs an der Westküste, wie im Flottengründungsplan 1867 vorgesehen, die Eskalation in Nicaragua vermutlich verhindert hätte. Das Anlaufen der südamerikanischen Häfen im Rahmen des Ostasienaustausch machte seiner Meinung nach die feste Stationierung eines Schiffes nicht entbehrlich.

Bis zur Ablösung der “Hansa“ im August 1879 durch S.M.S. “Ariadne“ kam Heusner doch noch zu einem aktiven Eingreifen in die Kriegshandlungen, als die chilenische Flotte im April Callao blockierte.

Als am 10. April 1880 "Blanco Encalada", "Huascar" (die Chilenen hatten auf eine Umbennung verzichtet), das Kanonenboot "Pilcomayo", zwei Dampfer und ein Torpedoboot in den Hafen einliefen, lagen hier außer der "Hansa" noch die französischen Schiffe "La Victoriense" und "Decres", H.M.S. "Shannon" und die italienische "Garibaldi" zum Schutz ihrer Staatsangehörigen vor Anker. Gegen Mittag ging an der "Hansa" ein Boot mit einem chilenischen Parlamentär längseits, der die Blockadeerklärung von Konteradmiral Rivero überbrachte.

Rivero wies darauf hin, daß die "Kriegsumstände" eine Beschießung der Forts von Callao und anderer Plätze notwendig mache und hielt es daher für erforderlich, die Militär- und Zivilbehörden Callaos sowie die diplomatischen Vertreter darauf hinzuweisen, damit die Zivilbevölkerung und die Handelsschiffe rechtzeitig gewarnt werden konnten. Hierzu genehmigte er eine Frist von acht Tagen, in der die fremden Handelsschiffe die Reede verlassen sollten.[155]

Heusner setzte sich umgehend mit den fremden Kommandanten in Verbindung. Alle hielten die Frist für zu knapp bemessen und forderten eine Ausweitung auf fünfzehn Tage.[156]

Rivero lehnte dieses Ersuchen strikt und mit einem sarkastischem Unterton ab. Einmal sah er neutrale Handelsschiffe während dieser Frist nicht gefährdet, zum anderen meinte er, durch das Zugeständnis der Frist den Kriegsgebräuchen Genüge getan zu haben:

"Sie können sich versichert halten, Herr Commandant, daß ich bei jedem Angriff durch das Geschwader kein anderes Objekt haben kann und darf, als die Schädigung eines feindlichen Platzes, gehalten und vertheidigt durch peruanische Streitkräfte. Wenn neutrale Personen oder Interessen von Unglücksfällen betroffen werden, so können es nur solche sein, die naturgemäß daraus entstehen, daß sie sich unglücklicherweise an einem Ort befinden, an dem kriegerische Ereignisse sich abspielen." [157]

Einziges Zugeständnis war eine Fristverlängerung um zwei Tage. Am 22. April 1880 begann die Bombardierung Callaos, die in Abständen bis zum 10. Mai fortgesetzt wurde. Das Ergebnis sah Heusner eher kontraproduktiv:

---

[155] Rundschreiben des Konteradmirals Rivero (in Übersetzung), Reede v. Callao, 10.04.1880; BAMA RM 1/v. 2554.

[156] Diese Frist wurde durch die damaligen langen Fahrtzeiten und schlechten Nachrichtenverbindungen notwendig, damit die Schiffe noch laden bzw. löschen konnten.

[157] Schreiben Konteradmiral Riveros an den Kommandanten S.M.S. "Hansa", an Bord der "Blanco Encalada", Reede Callao v. 13.04.1880; BAMA RM 1/v. 2554.

"Nach meiner Ansicht haben sich die Chilenen durch die Beschießung selbst den meisten Schaden gethan.

Die gänzlich energielose, um nicht zu sagen klägliche Beschießung, ohne das geringste Resultat muß nothwendiger Weise das Selbstgefühl der Peruaner heben und ihnen eine Mißachtung der feindlichen Schiffe einflössen, der bei späteren Angriffen der Chilenen in´s Gewicht fallen wird."[158]

Allerdings tauchten Gerüchte in peruanischen Regierungskreisen auf, nach denen die englischen Kriegsschiffe Spionagedienste für die Chilenen leistete. Obwohl auch Heusner keinen Moment bezweifelte, daß die PSNC generell Nachrichtendienste für die chilenische Flotte leistete, schloß er dies für die Royal Navy kategorisch aus:

"Ich brauche kaum zu erwähnen, daß daran nichts Wahres ist. Ich habe in stetem Verkehr mit den englischen Kriegsschiffen gestanden und kann bezeugen, daß sie in keiner Weise gegen eine strikte Neutralität gehandelt haben."[159]

Die schwere Dünung und das Auftauchen von peruanischen Sperrminen bzw. Treibtorpedos machte einen weiteren Aufenthalt vor Callo jedoch unmöglich, so daß die fremden Kriegsschiffe in das nördlich gelegene Ancón verlegten. Hier sollte ein deutscher Resident namens Scheel beinahe einen internationalen Zwischenfall provozieren.

Der Hafen wurde durch die chilenische Korvette “O´Higgins“ blockiert, doch erlaubten die Chilenen den Peruanern wegen der ankernden neutralen Kriegsschiffe, täglich einen Passagierzug zwischen dem Hafen und Lima verkehren zu lassen, wodurch der Kontakt zu den Diplomaten in der Hauptstadt weiterhin gewährleistet war. Sowohl der Bahnhof als auch ein Teil der Bahnstrecke waren vom Hafen her einsehbar. Auch nachts, wenn sich die Korvette aus Sicherheitsgründen auf die offene See zurückzog, wurde die Blockade durch eine mit einem Geschütz ausgerüstete Dampfbarkasse aufrechterhalten.

In der Nacht vom 21. zum 22. Mai 1880 versuchten nun die Eisenbahner, eine Holzladung des besagten Scheel praktisch illegal von Ancón nach Lima durchzubringen. Heusner kommentierte trocken:

"Die oben erwähnte Dampfbarkasse hielt jedoch gute Wache und vereitelte es, indem sie den Bahnhof unter Feuer nahm, sobald sie Bewegung daselbst wahrnahm. Die von *Lima* geschickte Lokomotive entkam, der Zug mit Holz mußte jedoch stehen bleiben. Die Sache war so thöricht als möglich."[160]

Der Kapitän hielt diese Provokation der Chilenen für sehr gewagt, denn die Stadt bestand beinahe nur aus Holzhäusern und wäre bei einem heftigeren Beschuß

---

[158] Heusner an Admiralität v. 26.04.1880; ebd.
[159] Ebd.
[160] Heusner an Admiralität, Iquique v. 15.06.1880; ebd.

abgebrannt. Scheel versuchte nun, Heusner für seine Dienste einzuspannen und wandte sich über Gramatzki an den Kapitän, wovon dieser nicht sonderlich begeistert war, zumal Scheel offenbar anfänglich versucht hatte, über die englische "Shannon" Kontakt zu den Chilenen aufzunehmen, um mit ihnen zu verhandeln. Heusner sandte einen Offizier an Bord des Blockadeschiffs "Pilcomayo" und ließ anfragen, ob die Chilenen den Holztransport genehmigen würden, doch wartete ihr Kommandant selbst auf weitere Anweisungen aus Callao. Am nächsten Tag kehrte die "O´ Higgins" mit Befehlen von Admiral Rivero zurück: Aufgrund des Zwischenfalls wurde ab jetzt jeder Bahnverkehr in Ancón rigoros unterbunden. Der Kapitän erklärte daraufhin dem Agenten Scheels, daß er keine weiteren Möglichkeiten zur Intervention besitze und verwies ihn an Gramatzki in Lima.[161]

Die völlige Einstellung des Eisenbahnverkehrs, hervorgerufen durch das eigennützige und völlig unverantwortliche Verhalten Scheels, zwang die Neutralen zum Abzug aus dem Hafen. Da nun keine indirekte Verbindung mehr zum Kabelanschluß Lima-Callao bestand, blieb keine andere Möglichkeit, als wieder nach Callao zu gehen, wo Heusner allerdings momentan keine deutschen Interessen gefährdet sah:

"Das ganze Verfahren der Chilenen war aber bisher so schonend gegen alle neutralen Interessen gewesen, daß in dieser Richtung kaum eine Besorgniß vorlag; außerdem würde ich kein Recht gehabt haben, gegen eine etwaige Beschießung einzuschreiten. - In Lima konnte bei einer versuchten Revolution zum Sturze der Regierung der Pöbel gegen die Fremden Excesse begehen. Diese Möglichkeit lag jedoch sehr fern, da die Regierung des Dictators Pierola sehr fest saß und anscheinend der Truppen sicher war. Da sich außerdem in Lima und Umgebung über 20.000 Mann Truppen befanden, so war der materielle Schutz, den ich den Fremden in Lima selbst im Verein mit den übrigen Schiffen gewähren konnte, ein sehr problematischer, wenn es nicht mit den peruanischen Behörden zusammen geschah."[162]

Heusner erkannte, daß seine Anwesenheit mehr psychologischen als tatsächlichen Wert besaß und sah darin eher eine Demonstration des Interesses der Reichsregierung, bedrängten Reichsangehörigen im Ausland Schutz zu gewähren. Da er seine Anwesenheit in Callao für überflüssig hielt, suchte er nach Absprache mit Gramatzki den südlichen Kriegsschauplatz auf, wo er deutsche Interessen eher gefährdet sah. Tatsächlich konnte Heusner Mitte Juni 1880 in der Schlacht um Arica zusammen mit anderen neutralen Kriegschiffen noch humanitäre Hilfe leisten, indem sie den größten Teil der Bevölkerung vor dem chilenischen Sturm an Bord evakuierte. Ein Ärzteteam der “Hansa“ und des neu eingetroffenen Schulschiffs “Bismarck“ betreute mehrere Tage lang ein provisorisches Feldlazarett mit 500 verwundeten Chilenen. Für die verletzten Peruaner kam jede

[161] Ebd.
[162] Ebd.

Hilfe zu spät: Alle Überlebenden waren noch auf dem Schlachtfeld massakriert worden.[163]

Obwohl in der "Luxor"-Affäre nicht ein Schuß abgegeben wurde, zeigt sie schlaglichtartig die Probleme auf, die mit der militärischen Durchsetzung selbst von völkerrechtlich einwandfrei abgesicherten Forderungen verbunden waren.

Ob die Direktion der "Kosmos" eine Anweisung zu dem Waffentransport gegeben hat, läßt sich nicht mehr klären. Unabhängig davon waren in jedem Fall der Agent in Montevideo und Kapitän Venöhr für die Beladung verantwortlich. Wichtig ist hierbei, daß die nachträgliche Beschlagnahme der "Luxor" in Callao zwar völkerrechtswidrig war, die peruanische Marine aber das Recht besessen hätte, das Schiff auf hoher See auf Konterbande zu untersuchen und die Ladung zu beschlagnahmen. Das heißt, Agent und Kapitän resp. die Gesellschaft gingen ein erhebliches Risiko ein, wegen eines marginalen Geschäfts die deutschen Interessen in Peru, wenn nicht mittelbar gar Leben und Eigentum der deutschen Residenten, aufs Spiel zu setzen. Denn daß die deutsche Kolonie in Callao/Lima in die Schußlinie geraten würde, erkannte ganz klar auch der deutsche Minister in Chile und warnte schon vor dem offiziellen Kriegsausbruch vor einem Waffentransport der Gesellschaft.

Obwohl das Reichsjustizamt in seinem Gutachten die Widerrechtlichkeit der Beschlagnahme erkannt hatte, besaß Bismarck doch erhebliche Skrupel, die "zweifelhaften und waghalsigen" Geschäfte der Kosmos zu unterstützen, die sich freilich der uneingeschränkten Rückendeckung des Hamburger Senats erfreute. Eine Wiederholung der Eisenstuck-Affäre sollte unbedingt vermieden werden.

Möglicherweise hätte sich die sich gesamte "Luxor"-Affäre nicht über sieben Monate hingezogen, wenn der Posten des deutschen Ministers von Anfang an besetzt gewesen wäre. Seine Vakanz war reiner Zufall, da im ersten Jahrzehnt nach der Reichsgründung der diplomatische Dienst in Übersee erst im Aufbau begriffen war. Praktisch existierte von der Beschlagnahme des Dampfers von Ende Mai bis Anfang November 1879 kein deutscher Verhandlungspartner für die peruanische Regierung, und einen derart delikaten Fall konnte und wollte das AA nicht Konsul Onderdeyk überlassen. Deshalb ergingen an ihn auch keine speziellen Anweisungen. Kapitän Heusner hatte von der Admiralität die strikte Auflage bekommen, nur auf Anforderung des deutschen Ministers in der Angelegenheit tätig zu werden. Wie schon in der Eisenstuck-Affäre zeigten sich hier die Auswirkungen der Kompetenzabgrenzungen nach den Fällen Batsch und Werner.

---

[163] Bericht über die Thätigkeit der Ärzte von S.M.S. Hansa in den Lazarethen Aricas, Dr. Boehr, Stabsarzt an Bord S.M. Hansa, Iquique v. 16.06.1880; ebd.

Obwohl Kapitän Heusner nur zu gern interveniert hätte, gaben ihm die Peruaner keine Gelegenheit zum Eingreifen, indem sie auf eine Besetzung des Schiffes und damit auf eine Niederholung der Nationalflagge verzichteten.

Der glimpfliche Ausgang der Affäre ist dem Verhandlungsgeschick Gramatzkis zu verdanken, der sich in Peru erst einarbeiten mußte. Aufschlußreich ist hier auch, daß er Heusner bei den Verhandlungen mit der Regierung nicht einmal kontaktierte. Von Bedeutung scheint auch der Regierungswechsel in Peru gewesen zu sein, denn offenbar konnte es sich Piérola als der neue *hombre fuerte* wesentlich eher als der kränkelnde Ex-Präsident Prado leisten, den Dampfer gegen öffentlichen Druck freizugeben - wenn auch über einen etwas ungewöhnlichen Kompromiß über päpstlichen Nuntius und für den Preis eines Verwundetentransports. Der Schaden für die Kosmos muß beträchtlich gewesen sein. Wenn die Angaben der Gesellschaft stimmen, dürfte bei täglichen Kosten von 1.320M ein Schaden von ca. 300.000M entstanden sein, zuzüglich der Ausfallkosten für den Dampfer im Linienverkehr. Trotzdem stand die Gesellschaft so unter dem Druck, das Schiff wieder einzusetzen, daß sie bereit war, auf alle Schadensersatzforderungen zu verzichten.

Ob hinter der Beschlagnahme des Schiffs eine politische Taktik steckte, wie sie bereits im Juni von der Presse vermutet wurde, muß aufgrund der Quellenlage weiter unklar bleiben.

Nach der Beendigung der Affäre und der Ausschaltung des "Huascar" als Sicherheitsrisiko für Valparaiso waren die wichtigsten Aufgaben für die deutschen Marinekräfte an der Westküste erledigt. Es blieb der allgemeine Schutz der deutschen Interessen, dem starke Grenzen gezogen waren, und die Beobachtung der Kriegshandlungen, die angesichts des Charakters dieses modernen Seekrieges eine wichtige militärpolitische Aufgabe war. Im ersten Fall haben die eingesetzten Schiffe die erforderliche Neutralität bewahrt. Daß Heusner keinerlei Ambitionen zeigte, sich von dem deutschen Residenten Scheel in Ancón für dessen Zwecke instrumentalisieren zu lassen, spricht für eine nüchterne Einschätzung der Lage. Weiterhin war dem Kapitän klar, daß er eine Beschießung Callaos völkerrechtlich nicht verhindern konnte, was auch für Valparaiso, ebenfalls zur Festung erklärt, galt.

Heusner bemühte sich, trotz der arabesk scheinenden Zustände in Peru sachlich und objektiv zu berichten. Seine Briefe sind frei von jenem ironisch-spöttischen bis hämischen Unterton, der ab der Jahrhundertwende Einzug in die Korrespondenz v.a. über Brasilien und Haiti hielt. Peru und Bolivien unterschieden (und unterscheiden) sich in ihrer ethnischen, sozialen, ökonomischen und politischen Struktur erheblich von Chile, das Gülich schon "beinahe" wie ein "europäisches" Land anmutete. In den beiden Andenstaaten herrschte das Zeitalter des

caudillismo. Bis heute ist der Streit nicht beendet, ob es sich hierbei um rein persönliche Machtkämpfe handelte oder um ein "informelles" Herrschaftssystem mit komplizierten und schwer zu durchschauenden Klientelbeziehungen in Zeiten der Handlungsunfähigkeit nationaler Eliten. Irrational erschien der *caudillismo* nur dem liberalen europäischen Politikverständnis.[164]

Aufschlußreich ist Heusners genaue Beobachtung der Kriegshandlungen und ihre Analyse. Seine Einschätzungen sowohl der chilenischen Seekriegführung in der Anfangsphase des Krieges als auch der politisch-militärischen Lage in Peru vor und nach der Revolution Piérolas decken sich mit den Erkenntnissen der heutigen Geschichtswissenschaft. Besonders interessant ist sein Urteil über die peruanische Regierung aus dem Januar 1879, in dem er die Regierung resp. die politische Elite in Lima insgesamt für völlig unfähig hält, die katastrophale Lage des Landes überhaupt zu erkennen. Im weiteren Kriegsverlauf kam er zu dem gleichen Schluß wie die chilenische Führung, daß der Krieg praktisch bis zum bitteren Ende geführt werden mußte.[165] Seine ab und an geäußerte Abneigung gegenüber den Peruanern wegen ihrer frankophilen Neigungen ist wenige Jahre nach dem deutsch-französischen Krieg nicht ungewöhnlich, seine Sympathien für die Chilenen, die "Preußen des Pazifik", um so verständlicher.[166]

Am Rande sei auf den Umstand hingewiesen, daß die Auslandsdeutschen in Chile mit ihren Landsleuten in Peru wenig solidarisch waren, sympathisierten sie doch eigennützig mit einem deutschen militärischen Eingreifen in Peru, um Chile zu entlasten, während die deutsche Kolonie in Peru sich auch öffentlich von dem Verhalten der Kosmos distanzierte.[167] Daß dem Kosmos-Agenten in Callao, Mohs, der Vorfall mehr als peinlich war, nimmt nicht wunder. Aber auch hier ist unklar, ob es sich dabei um ehrliche Überzeugung oder eine rhetorische Pflichtübung handelte.

Der Einsatz von insgesamt acht Schiffen ("Hansa", "Hyäne", Freya", "Bismarck", "Ariadne", "Moltke", "Marie", zeitweilig "Albatroß") im Zeitraum vom Juni 1879 bis Sommer 1881 war einer der aufwendigsten der Kaiserlichen Marine in Lateinamerika überhaupt. Er verlief ohne Komplikationen, da die Kompetenzen zwischen Politik und Militär klar definiert waren, und es sich bei dem deutschen Minister Gramatzki um einen Diplomaten handelte, der schon reichlich Erfahrungen in Kolumbien gesammelt hatte.

---

[164] Rory Miller: Peru, Bolivien, Chile 1830-1920, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, Stuttgart 1992, S. 619-79, hier S. 644-45.

[165] Kommando “Hansa“, Coronel v. 23.07.1880; BAMA RM 1/v. 2554.

[166] Sater, S. 17. Auch in den Zeitungen finden sich immer wieder Hinweise darauf, daß die Chilenen "à la prusiano" marschieren würden. Die deutsche Militärmission in Chile wurde aber erst Jahre später tätig.

[167] Weser-Zeitung v. 17.09.1879 in Anlehnung an das chilenische Blatt Los Tiempos.

Militärgeschichtlich bleibt aufschlußreich festzustellen, daß Kapitän Wickedes Einschätzungen vom Juni 1878 zur peruanischen Marine und den Befestigungsanlagen in Callao sich in jeder Hinsicht als allzu oberflächlich zeigten.[168] Trotz des desolaten Zustandes von Militärapparat und öffentlicher Verwaltung gelang es der peruanischen Marine innerhalb kürzester Zeit, sowohl die beiden Panzerschiffe wieder voll gefechtsfähig herzurichten als auch die Festungsanlagen so in Stand zu setzen, daß sich auch Heusner von einer Beschießung mit der "Hansa" allein keinen Erfolg versprach. Selbst die beiden Monitore, von Wickede als "beinahe unbrauchbar" beschrieben, wurden in der Hafenverteidigung von Callao und Arica sinnvoll eingesetzt. In dieser Fehleinschätzung spiegelt sich die Tendenz gerade von Fachleuten wieder, europäische Vorstellungen schablonenhaft auf die Verhältnisse in Übersee zu übertragen.

[168] Auf die umfangreiche und äußerst detaillierte Berichterstattung Heusners zu militärpolitischen Fragen konnte hier nur am Rande eingegangen werden.

7. Das Kreuzergeschwader im Chilenischen Bürgerkrieg von 1891

Schon die Zeitgenossen waren sich über den Charakter des Chilenischen Bürgerkrieges vom 7. Januar bis 30. August 1891 uneinig. Sahen die einen darin lediglich eine Auseinandersetzung der in fünf Fraktionen zerfallenen liberalen Partei,[1] sahen andere in Präsident José Manuel Balmaceda (1838-91) einen populären Führer und Kämpfer gegen die "Santiaguaner Aristokratie" der sogenannten Kongreßpartei, der zum erstenmal in der Geschichte Chiles versucht hatte, "Aemter und Würden mehr nach Verdienst" zu verteilen und sich wie "keiner seiner Vorgänger" für die Hebung der Volksbildung einsetzt hatte:

"Freiheit! Wer kämpfte denn in Chile auf Seiten der Opposition? Eine reiche Aristokratie, gewohnt, alle einflußreichen und einträglichen Aemter unter sich zu vertheilen, ein Consortium von Bankleuten und Speculanten, die das Land auf das gewissenloseste aussogen und ein Troß von Schmarotzern aus allen Ständen, der sich stets im Gefolge des Reichthums bildet. Und diese Leute... sollen für die Freiheit gekämpft haben?! Für ihre ganz persönlichen Interessen haben sie gekämpft oder vielmehr das gedungene Raubgesindel dafür kämpfen lassen."[2]

Bis heute ist der Bürgerkrieg von 1891 auch in der chilenischen Historiographie der umstrittenste Vorgang der Landesgeschichte des 19. Jahrhunderts. Ein Grund dafür war die Regierung Salvador Allendes (1908-73), in dem ein moderner Nachkomme Balmacedas gesehen wurde. Beiden schien der Kampf gegen die Oligarchie und das Auslandskapital gemeinsam zu sein.[3]

Derartige Thesen konnten deshalb an Einfluß gewinnen, weil die ausländische ökonomische Involvierung auch zur Zeit Balmacedas unübersehbar war. Die durch den Pazifischen Krieg gewonnenen Salpetergebiete der Taracapá-Wüste wurden mehrheitlich durch britische Firmen ausgebeutet; 1891 befanden sich 60 von 77 Gruben in englischen Händen. 80% der Salpetertransporte gingen auf die britischen Inseln, während von dort 40% der Einfuhren kamen. In London war Chile mit £ 8-10 Mill. verschuldet. Der britische Colonel John T. North, Besitzer der Nitrate Railways Company, galt als der ungekrönte "Salpeterkönig" Chiles.[4] Doch ist heute relativ unumstritten, daß die Ursachen für den Bürgerkrieg nicht in den ausländischen Investitionen lag, sondern in Konflikten innerhalb der chilenischen Eliten. Zwischen dem Pazifischen Krieg und dem 1. Weltkrieg wurden sowohl Chile als auch Peru von Großgrundbesitzer-Eliten kontrolliert. Balmaceda, der 1886 sein Amt angetreten hatte, verstand sich als Modernisierer, der Ein-

---

[1] Dr. H. Bolakowsky in einem vierseitigen Artikel: Zur Vorgeschichte des Bürgerkriegs in Chile, in: Vossische Zeitung v. 11.06.1891.
[2] Hamburgische Nachrichten v. 21.11.1891.
[3] Miller, Handbuch, Bd. 2, S. 675.
[4] Böhm, S. 38.

künfte aus dem Guanohandel im Bildungssektor und öffentlichen Bauvorhaben investierte. Im Laufe seiner Regierungszeit summierten sich die Konflikte zwischen ihm bzw. seinen Ministern und dem Kongreß, u.a. wegen des Einflusses der Regierung auf die Wahlen, der Unwirtschaftlichkeit der Bauvorhaben, des Zugriffs der Regierung auf das Bankvermögen und des Staatshaushalts. Zum endgültigen Bruch führte der Haushaltsstreit 1890. Formaljuristisch war der Kongreß im Recht, aber die Konflikte lagen tiefer: Es ging um Verteilungskämpfe aus den Einkünften des Nitratmonopols. Die Abgeordneten bemühten sich um Verwaltungsstellen oder vertraten die Interessen der konkurrierenden Nitratunternehmen.[5] Sie versuchten Balmaceda, durch eine Verweigerung des Budgets vor allem für Heer und Marine zum Nachgeben zu zwingen. Daraufhin verweigerte der Präsident die erneute Einberufung des Kongresses zum 1. Januar 1891, woraufhin dieser durch einen öffentlichen Erlaß die Bevölkerung zur Erhebung aufrief. Am 6. Januar 1891 begaben sich Senatspräsident Waldo Silva und der Vizepräsident der Deputiertenkammer, Ramon Barros Lucco, an Bord der "Blanco Encalada", das Kapitän z.S. Jorge Montt (1847-1922) kommandierte. Das war das Signal zur Rebellion.[6]

Die Intervention ausländischer Mächte war vor allem ein Ergebnis von Maßnahmen des Präsidenten, die Kongreßpartei ökonomisch durch eine "Papierblokkade" lahmzulegen, wobei britische, aber auch deutsche Interessen in Gefahr gerieten. Als gänzlich unhaltbar hat sich die These erwiesen, die Eskalation der politischen Auseinandersetzung sei von britischen Regierungs- oder Handelskreisen initiiert worden.[7]

Der Bürgerkrieg war zwar eine militärische Auseinandersetzung, wurde aber nicht von Bürgern, sondern von den Streitkräften geführt: Er begann mit einem Marineaufstand der Kongreßpartei, während das Heer trotz diverser Bestechungsversuche auf Seiten des Präsidenten blieb.

Wie im Pazifischen Krieg 1879 wurde die Strategie der Parteien durch die extremen geographischen Bedingungen Chiles diktiert: Eine lange Küstenlinie, deren Städte und Hinterland vor allem in den nördlichen Wüstengebieten untereinander keine Landverbindung besaßen und zur Versorgung auf den Seeweg angewiesen waren. Im Gegensatz zu Brasilien, wo zwei Jahre später die Marine bei ihrer Rebellion eine ähnliche Rolle spielen sollte, besaß Chiles Regierung keine Möglichkeit, durch den Vorteil des weiten Hinterlands die Flotte in die Defensive

---

[5] Miller, Handbuch, Bd. 2, S. 674-75.

[6] V. Valois: Der Bürgerkrieg in Chile 1891, in: MR, 3. Jg. 1892, S. 243-60, 285-95. Konteradmiral Victor Valois (1841-1924) kommandierte in Chile das deutsche Kreuzergeschwader. Grundlage des Artikels ist seine 46seitige Ausarbeitung gleichen Titels, die am 08.12.1891 von Valparaiso an Berlin übersandt wurde; BAMA 38/24. Die Publikation weicht inhaltlich nicht von der Vorlage ab.

[7] Miller, Handbuch, Bd. 2, S. 674.

zu manövrieren. Stattdessen war Balmaceda von den ökonomisch immens wichtigen Salpeterlagerstätten im Norden abgeschnitten. Valois hielt daher die chilenische Marine für den Hauptfaktor der Rebellion:

"Es erscheint daher ganz zweifellos, daß ohne die Teilnahme der Flotte, wenigstens damals, der Erhebung des Kongresses gegen den Präsidenten jede Grundlage gefehlt hätte, da im Lande weder bei der Bevölkerung, noch bei der Armee, die Bewegung irgend welche Unterstützung gefunden hätte."[8]

Montt hatte entgegen der Haltung der regierungstreuen Admirale Williams und Rivero alle Panzerschiffe und Kreuzer auf die Seite der Kongreßpartei gebracht. Hinzu kamen diverse Dampfer der einheimischen *Compañia Sudamericana*, so daß Balmaceda alle Mittel für den Truppentransport fehlten. Auf der Regierungsseite standen einige Torpedoboote, während sich die Torpedobootszerstörer "Almirante Lynch" und "Condell" in Unkenntnis des Konflikts noch auf der Rückfahrt von Europa nach Südamerika befanden. Auf Werften in Toulon lagen die Kreuzer-Neubauten "Presidente Pinto" und "Errázuriz", die erst Monate später seeklar waren, aber immer noch ein erhebliches Risiko für die Rebellen darstellten: Valois konstatierte im Juli 1891, daß die Schiffe "bei richtiger Führung" die Chancen der Kongreßpartei "völlig in Frage" stellen könnten.[9]

Ziel der Opposition war die Kontrolle über die Salpetergruben und -häfen des Nordens. Die Besetzung von Iquique und Pisagua gelang innerhalb weniger Wochen, da die isolierten Truppenteile der Regierung ohne Nachschub und Verbindung untereinander einen aussichtslosen Kampf führten. Nach der Besetzung des Nordens wurde eine Armee aufgebaut, die sich hauptsächlich aus Bergarbeitern zusammensetzte, von denen viele im Pazifischen Krieg gekämpft hatten. Für Balmaceda besaßen sie keine Sympathien, da dieser 1889 nach anfänglichem Zögern einen Streik auf Bitten der Arbeitgeber unter Militäreinsatz hatte niederschlagen lassen.[10] Die Offiziere des sogenannten "Kongreßheeres" waren Angehörige "guter Familien", die aus dem Süden nach und nach "flüchteten".

---

[8] Valois, S. 248.

[9] Kommando Kreuzergeschwader v. 22.07.1891; BArch. R 901-33667. Zu diesem Zeitpunkt war die "Presidente Pinto" schon in Frankreich freigegeben worden und lag in Kiel, wo zwei englische Handelsdampfer mit weiterer Ausrüstung für den Kreuzer warteten. Die deutschen Behörden untersagten jedoch den Einbau und ließen den Kreuzer durch die Hafenpolizei scharf bewachen, da das Kieler Wachtschiff S.M.S. "Blücher" gerade in der Werft lag. Offenbar wurde auf dem Rückweg in dänischen Gewässern Artillerie eingebaut, denn anschließend erschien das Schiff armiert in Hamburg und verließ den Hafen unverrichteter Dinge am 16.09.1891, nachdem auch hier weitere Ausrüstungen untersagt wurden. Die deutschen Behörden befürchteten vor allem, daß sich deutsche Seeleute als Söldner an Bord begeben könnten; diverse Berichte der Hafenbehörden, BArch. R 901-33670.

[10] Das anfängliche Zögern war dem Präsidenten von der Presse und der Kongreßmehrheit vorgeworfen worden; Vossische Zeitung v. 11.06.1891.

Montts Versuch, eine Blockade über die gesamte Küste zu verhängen, scheiterte schon früh am Einspruch der Neutralen, die ihm zu Recht die mangelnde Effektivität und vor allem die Berechtigung absprachen, da die Kongreßpartei bis zuletzt von keiner auswärtigen Macht (außer Bolivien) als kriegführende Partei anerkannt werden sollte.

Nach der Übernahme Iquiques standen im Norden noch drei Kolonnen der Regierungstruppen, von denen zwei über die bolivianische und argentinische Grenze flüchteten. Der Rest geriet in Gefangenschaft oder schloß sich in aussichtsloser Lage der Opposition an, die bis Ende März 1891 die nördlichen Provinzen Tacna, Taracapá, Antofagasta und Atacama kontrollierte.

Während die Regierung auf die Schiffsneubauten aus Europa hoffte, rekrutierte sie mit allen Mitteln und erhöhte die Truppenstärke von ursprünglich ca. 5.000 auf zuletzt ca. 35.000 Mann. Doch ließ sich die mehr als dreifache Überlegenheit strategisch nicht nutzen, da die Opposition Zeit und Ort der geplanten Landung im südlichen Kernland Chiles bestimmen konnte. Auch die Tatsache, daß die beiden Torpedobootzerstörer "Lynch" und "Condell" sich bei ihrer Heimkehr für Balmaceda entschieden hatten, spielte trotz der aufsehenerregenden Torpedierung und Versenkung der "Blanco Encalada" keine strategische Rolle, da die Flotte weiterhin die Küste beherrschen konnte.[11] Ein unmittelbarer politischer Erfolg, der aus der militärischen Besetzung des Nordens erfolgte, war die Anerkennung der Opposition als kriegführende Partei durch Bolivien am 26. Mai 1891, das auf den freien Warenverkehr durch Nordchile angewiesen war.

Im Norden bildete ab Anfang Mai ein deutscher Instrukteur, der frühere bayrische Artilleriehauptmann Emil Körner, das Kongreßheer aus, was Valois später als kriegsentscheidend ansah.[12] Obwohl personell stark unterlegen, landete das Kongreßheer am 20. August 1891 theoretisch unter chilenischem Kommando, faktisch aber unter Körners Führung in der Bucht von Quinteros, ca. 25 km nördlich von Valparaiso. Auf dem Vormarsch in die Hafenstadt wurden die Regierungstruppen in wenigen Tagen geschlagen, so daß der deutsche Ministerresident, Freiherr v. Gutschmid, Reichskanzler Caprivi bereits am 29. August 1891 das Ende des Bürgerkriegs melden konnte. Drei Tage später nahm er im Beisein Körners an der Siegesfeier im Präsidentenpalast teil.[13] Aus seiner wenig

---

[11] o.V.: Der Torpedo=Angriff gegen den "Blanco Encalada" und das Gefecht zwischen dem "Aconcagua" und Torpedofahrzeugen "Lynch" und "Condell" am 23. April 1891, in: MR, 2. Jg. 1891, S. 431-40. Nach dem Ende des Bürgerkriegs ordnete Berlin die genaue Untersuchung des Wracks, insbesondere die Einschußstelle des Torpedos, durch Taucher des Geschwaders an. Wegen deren Erkrankung konnte der Auftrag nicht ausgeführt werden; Kommando Kreuzergeschwader v. 09.11.1891, BAMA RM 38/24.

[12] Valois, S. 290. Körner leitete bis dahin im Rang eines Oberstleutnants des chilenischen Heeres die Kadettenanstalt in Santiago.

[13] Gutschmid an Caprivi v. 01.09.1891, BArch. R 901-33671. Körners größte Sorge war die Mißachtung Wilhelms II., der ihm übelnahm, als Deutscher ohne Quittierung des

unparteiischen persönlichen Haltung im Bürgerkrieg machte der Minister abschließend keinen Hehl:

"Durch eine so unerwartet rasch herbeigeführte Entscheidung, durch die der Sieg des Rechts über die Gewalt und Willkür ist Chile vor seinem Ruin gerettet worden. Ich habe eine Ueberzeugung, daß das verflossene Blut und das schreckliche Schicksal desjenigen, welcher es vergossen, eine heilsame Wirkung auf die Staatsmänner und das Staatsleben nicht nur Chiles, sondern Südamerikas überhaupt ausüben und dazu beitragen werden, den persönlichen Ehrgeiz der die Plage dieses Kontinents bildet den Politiker in Zukunft auf die parlamentarische Arena zu beschränken ..."[14]

Balmaceda flüchtete sich in das Haus des argentinischen Gesandten, wo er sich in ausweglöser Situation am 19. September 1891 eine Kugel durch den Kopf schoß.

Daß durch die Auseinandersetzungen der Bürgerkriegsparteien britische und deutsche Wirtschaftsinteressen bedroht wurden, steht außer Frage - beide Seiten beeinträchtigten durch Kriegshandlungen und Erlasse den Handelsverkehr. Daß Gutschmid von vornherein den Sturz Balmacedas wünschte, geschweige denn tätlich förderte, darf allerdings bestritten werden, da nicht seine persönlichen Ansichten, sondern nur sein konkretes Verhalten politisch relevant waren.[15] Da die Amerikanische Station schon seit Jahren unbesetzt war, übernahm die Royal Navy, die sofort nach Ausbruch des Kriegs mit fünf Schiffen präsent war, auf Anforderung des AA auch den Schutz der deutschen Schiffahrt.[16]

Diplomatischer Zündstoff sammelte sich schnell an: Schon am 8. Januar 1891 stoppte die Kongreßflotte den Dampfer "Cleopatra" der Hamburg-Pacific-Dampfschiffslinie (Kirsten-Linie) und beschlagnahmte 5.000 für die Regierung bestimmte Gewehre. Am 18. Januar 1891 verunglückte die Hamburger Bark "Potsdam" vor Valparaiso, weil sie von Kapitän Montt zum Verlassen des Schußfeldes auf die Stadt gezwungen wurde, keinen Schlepper erhielt und daraufhin als Totalverlust strandete, wobei ein Schaden von 340.000 M entstand. Ende Januar

---

Dienstes zur Opposition übergelaufen zu sein. Der Kaiser lehnte eine von Gutschmid vorgeschlagene Dekorierung Körners ab, ließ ihm aber über Gutschmid zukommen, daß er ihm "verziehen" habe; Telegramm Marschall (v. Bieberstein) an Gutschmid v. 17.10.1891; ebd.

[14] Gutschmid an Caprivi v. 21.09.1891; ebd.

[15] So Böhm, S. 39. Schon Ende Januar hatte der Minister gegenüber einem hohen Oppositionsführer in Bezug auf eine Anerkennung der Kongreßpartei erklärt, daß die amtlichen Beziehungen zu Balmaceda solange unterhalten werden würden, wie sich dessen Regierung in Santiago aufhalte. Im Falle von Konflikten sei er der "strengsten Neutralität" verpflichtet; Gutschmid an Caprivi v. 27.01.1891, in: Die Vorgänge in Chile v. 25.11.1891 (Weißbuch), S. 28. Spanische Ausgabe: Los Acontecimientos en Chile. (Documentos publicados por la Cancilleria alemana.), Valparaiso 1892. Die Dokumentation der Reichsregierung umfaßt 235 Seiten mit 288 Dokumenten aus dem Zeitraum v. 09.12.1890-29.10.1891, z.T. im Auszug. Nach Sass handelt es sich hierbei um das umfangreichste und am besten edierte Weißbuch der Reichsregierung bis 1914; S. 162.

[16] Anfrage AA an Graf Metternich, Gesandtschaft London v. 23.01.1891. Positive Anwort vom Foreign Office v. 26.01.1891; Weißbuch S. 7-8.

erleichterte die Armada den deutschen Dampfer "Rajah" um seine Kohlenladung. Zur gleichen Zeit wurde die "Romulus" der Hamburger Andressen-Reederei in Pisagua von Regierungsbehörden am Auslaufen gehindert (erster "Romulus"-Zwischenfall). Auf Coronel geschah das gleiche mit drei Postdampfern der "Kosmos", da die Instanzen die Plünderung der Kohlenladungen der Schiffe durch die Rebellen befürchteten.[17] Es gelang Gutschmid jedoch durch geschicktes und energisches Verhandeln nach allen Seiten, die Konflikte beizulegen, wobei sowohl er als auch später das AA in diesem "Romulus"-Fall die chilenische Regierung nicht für ersatzpflichtig hielten, obwohl der Eigentümer Liegekosten in Höhe von ca. £ 2.500 geltend machte.[18]

Die Kaiserliche Marine hatte an einer Intervention kein Interesse, ebensowenig war Gutschmid an der Entsendung deutscher Kriegsschiffe interessiert. Der Anstoß zur Detachierung deutscher Einheiten in das Krisengebiet kam ausschließlich von der Hamburger Kaufmannschaft, deren Sprachrohr der Apenrader Reeder Jebsen werden sollte. Dabei ging es konkret gar nicht um den Schutz deutscher Schiffe (der ja bereits durch die englischen Einheiten wahrgenommen wurde, was Staatssekretär Marschall für ausreichend hielt), sondern um die Anwesenheit der Kriegsmarine aus reinen Prestigegründen.[19]

Caprivi, der den Konflikt in bezug auf die Gefährdung deutscher Interessen für völlig marginal hielt, sah sich unter Druck gesetzt und fragte beim RMA und dem Oberkommando Marine wegen der Detachierung von Schiffen nach, obwohl er deren Anwesenheit während des Konflikts für wenig effektiv hielt und eher darauf spekulierte, sie anschließend zur Unterstützung von Schadensersatzforderungen zu gebrauchen.[20]

Doch der Kanzler hatte die Rechnung ohne seinen Kaiser gemacht, der sich völlig unerwartet als Bremser erwies. Wilhelm II. sah eine günstige Gelegenheit gekommen, dem Reichstag ein lang gehegtes Zugeständnis abzunötigen: Entsendungen nach Chile nur gegen Gewährung von Schiffsneubauten. Unabhängig davon platzte in die Auseinandersetzung die erste Hamburger Flottenpetition, in der über hundert Firmen um die Detachierung von Einheiten zum Schutz der deutschen Interessen baten. Der Reichskanzler und der Staatssekretär des AA Marschall hielten die Entsendung weiterhin für unsinnig, lehnten jede Einmischung in die inneren Verhältnisse Chiles ab und argumentierten mit der Schwäche des deutschen Kreuzergeschwaders, das der chilenischen Armada zahlenmäßig weit unterlegen sei.[21]

---

[17] Aktenblatt ohne Datum und Unterschrift, StAH Senat Cl. VI No. 16e Vol. 1 Fasc. 13.
[18] Ebd.
[19] Böhm, S. 40.
[20] Ebd.
[21] Ebd., S. 41.

Ein weiterer Kandidat in diesem Tauziehen um die Entsendung war der deutsche Gesandte in Tokio, der das Geschwader für eine Werbung zum Ankauf deutscher Schiffe und Waffen für Japan benutzen wollte. Die Kreuzer gingen daher von China aus nach Yokohama, womit wiederum die Hamburger Interessenvertreter keineswegs einverstanden waren. Die Marine erklärte zu Recht, daß eine Besetzung der (West-)Amerikanischen Station im Haushalt nicht vorgesehen sei. Caprivi lehnte den Einsatz des Geschwaders weiterhin als unsinnig ab, da die drei Schiffe ohnehin nicht die 4.000 km lange Küste überwachen könnten. Die "Potsdam" wäre auch aufgelaufen, wenn sich die gesamte deutsche Flotte vor Chile befunden hätte. Außerdem hielt er die Staaten der pazifischen Küste für politisch weit genug entwickelt, um sich auf dem Verhandlungsweg mit ihnen auseinanderzusetzen.[22]

Das Kalkül des Kaisers ging - vorerst - auf: Die Hamburger Presse empörte sich über die erneute Ablehnung, und ein unbekannter Verfasser (vermutlich der Reeder Adolph Woermann) machte sich in der "National-Zeitung" vom 10. März 1891 zum Sprachrohr Wilhelms II. mit seinem Protest gegen die Reichtagsblokkaden im Kriegsschiffbau. Die Hamburger gingen nun voll auf Kurs Handelsschutz, wobei immer mit der moralischen Wirkung der Flotte und der ausländischen Konkurrenz argumentiert wurde.[23]

Letztlich ging dieser Konflikt aus wie das Hornberger Schießen: Das Manöver des Kaisers scheiterte, und der Reichstag verweigerte beharrlich eine Ausgabenerhöhung für Schiffsneubauten. Das Kreuzergeschwader wurde auf Bitten Caprivis schließlich doch entsandt, segelte jedoch über Yokohama, was zur Folge hatte, daß es erst am 9. Juli 1891 vor Valparaiso einlief, als der Bürgerkrieg schon seinem Ende entgegenging, wenn auch noch nicht entschieden war.

Währenddessen hatte Gutschmid alle anfallenden Reklamationen auch ohne deutsche Flottenunterstützung geregelt, wobei ihm der Führer des englischen Geschwaders, Admiral Hotham, behilflich war. Als die Kongreßflotte im Februar 1891 die Hamburger "Rajah" und den britischen Dampfer "Kilmorey" beschlagnahmte, intervenierte H.M.S "Champion" und erlangte sowohl für England als auch Deutschland eine Genugtuung mittels eines Flaggensaluts.[24]

Das Verhalten des britischen Admirals war für die Zeitgenossen schwer zu durchschauen. Gutschmid selbst konnte Anfang März 1891 angeblich nicht beurteilen, inwieweit Hotham die Kongreßpartei bevorzugte; daß der Admiral die Beschießung Iquiques durch die Kongreßflotte nicht verhindert hatte, war ihm jedenfalls suspekt. Zu diesem Zeitpunkt hoffte der deutsche Minister noch, daß

---

[22] Ebd.
[23] Ebd.
[24] Gutschmid an Caprivi v. 23.02.1891; Weißbuch, S. 48-49.

die Regierung den Hafen wieder einnehmen und damit das Problem gar nicht erst akut werden würde.[25] Noch Monate später tappten der deutsche Gesandte Graf Hatzfeldt in London und Staatssekretär Marschall im AA über die Motive des englischen Admirals im Dunkeln. Das angeblich parteiische Vorgehen der Royal Navy, von der europäischen Presse aufmerksam registriert, und die Haltung der britischen Regierung, die gerade ein Ersuchen der "provisorischen Regierung" auf Anerkennung als kriegführende Partei abgelehnt hatte, schienen nicht zu korrespondieren. Marschall beautragte daher Gutschmid, die Haltung Englands "unauffällig" im Auge zu behalten.[26] Ob aber Hotham aus politischen Gründen die Kongreßpartei unterstützte, ist nach einem Brief an Gutschmid noch fraglich:

"The Government (Balmaceda, d. Verf.) seem to be behaving in these cases as savages. The Opposition have made a mistake or two, but always promptly apologised ... and behaved like civilised nations, and not a case of threats: considering what an uphill game they have been playing it is creditable...

The Homeward bound passengers in the big Pacific Steam & Co´s Steamer ´Aconcagua´ were all made to land at Talcahuano and examined, and with difficulty the ladies had to get leave to not go on shore to be examined. These military Governors in seaports are, I expect the culprits."[27]

Die heftigste Konfrontation zwischen der chilenischen Regierung und den ausländischen Mächten fand jedoch im April 1891 statt, als sich Balmaceda angesichts der festgefahrenen militärischen Situation auf ein riskantes außenpolitisches Manöver einließ, um die Kongreßpartei finanziell auszutrocknen: Die Schließung der Nordhäfen am 1. April 1891. Ziel war die Beendigung der Salpeterausfuhr, von deren Abgaben die Opposition den Krieg finanzierte. Blockadebrechern wurde die Beschlagnahme von Schiffen bzw. der Ladung angedroht.[28]

Diese Maßnahmen riefen bei den unmittelbar betroffenen Wirtschaftsmächten wie England und Deutschland "heftige Erregung" hervor, und das AA wies Gutschmid nach telegrafischer Rückfrage noch am Tag der Verkündigung zur Remonstration an, insbesondere falls die Blockade nicht effektiv sei. Die angekündigte doppelte Zolleintreibung (wenn die Schiffe schon an die Kongreßpartei Gebühren entrichtet hatten) sei ebenfalls inakzeptabel.[29] Aber auch ökonomisch wenig involvierte Mächte wie Frankreich und Italien bezweifelten die

---

[25] Gutschmid an Caprivi, Viña del Mar v. 02.03.1891; BArch. R 901-33665.

[26] Hatzfeldt an Caprivi, London v. 06.06.1891, und Marschall an Gutschmid, Berlin v. 12.06.1891; BArch. R 901-33666. Die englischen Kronjuristen und die französische Regierung teilten die Auffassung, daß die Kongreßpartei nicht als kriegführende Partei anzuerkennen sei. Frankreich gab daher auch später die Kreuzerneubauten für die entsandten chilenischen (Regierungs)Besatzungen frei; Graf Munster, Paris v. 08.04.1891 an AA, BArch. R 901-33665.

[27] Brief Hothams (Private and confidential!) an Gutschmid, Viña del Mar v. 11.04.1891, BArch. R 901-33667.

[28] Böhm, S. 44.

[29] Marschall an Gutschmid; Weißbuch, S. 54.

Rechtmäßigkeit dieser Maßnahmen.[30] Und obwohl sich in dieser Phase diplomatische Differenzen zwischen den USA und England abzeichneten, argumentierte gerade Washington anhand eines kolumbianischen Beispiels gegen die Sperrung der Nordgebiete.[31]

Noch am 1. April 1891 wurde die "Romulus", die gerade erst nach wochenlangem Tauziehen den Hafen von Pisagua verlassen konnte, in Coronel von den Hafenbehörden beschlagnahmt, Kapitän Berndt verhaftet und die Salpeterladung gelöscht (zweiter "Romulus"-Zwischenfall). Gutschmid setzte in Santiago alle Hebel in Bewegung, um das Schiff wieder frei zu bekommen, wobei ihm der Finanzminister (offenbar als Chef der Zollbehörde) entgegenkam. Da Balmaceda anfänglich taktierte und verzögerte, formulierte der Minister vier Forderungen zur diplomatischen Regulierung der Affäre, u.a. die Absetzung des Gouverneurs von Coronel und eine Entschuldigung des Intendanten wegen der Behandlung des Kapitäns. Kurz darauf wurden alle Punkte durch Balmaceda akzeptiert, wodurch der zweite "Romulus"-Zwischenfall ebenfalls zügig beendet werden konnte.[32]

Der Konflikt um die Schließung der Nordhäfen spitzte sich zu, als Admiral Hotham seitens London beauftragt wurde, gegen die Schließung der Häfen zu protestieren, und dabei der Schutz auf die deutschen Schiffe erneut bis zum Eintreffen des deutschen Geschwaders ausgedehnt wurde.[33] Balmaceda gab dem außenpolitischen Druck nach und machte die Papierblockade rückgängig.

Ob die Nichtanerkennung der Blockade durch die Neutralen schon als Einmischung in die inneren Angelegenheiten Chiles und damit als Bruch der Neutralität angesehen werden kann, ist jedoch fraglich. Zwar kamen sie damit einer offenen Einmischung in den Krieg nahe,[34] schreckten andererseits aber vor einer Anerkennung des Kongresses als kriegführende Partei zurück. Die Gründe dafür dürften jedoch mehr politisch-taktischer als juristischer Art gewesen sein: Noch Ende Juli war sich Gutschmid nicht sicher, ob er die Opposition anerkennen sollte; Valois, der gerade mit dem Kreuzergeschwader vor Valparaiso eingetrof-

---

[30] Ebd. Deutsche Botschaft Paris an AA v. 10.04.1891, Deutsche Botschaft Rom, Solms, an AA v. 11.04.1891; BArchP-AA 33665.

[31] Nachtrag in einem internen Schreiben des AA v. 07.04.1891; ebd. In Kolumbien hatte die US-Regierung erfolgreich gegen eine Regierungsblockade, die gegen Insurgenten gerichtet war, wegen mangelnder Effektivität protestiert. Während andere Großmächte bisher die Effektivitätsklausel aus dem Pariser Vertrag von 1856 (dem später auch Chile beigetreten war) nur auf auswärtige Mächte angewendet wissen wollten, vertraten Engländer und Amerikaner die Auffassung, daß diese Formel auch für Blockaden gegen interne Gegner gelte.

[32] Gutschmid an Caprivi v. 14.04.1891; Weißbuch, S. 100.

[33] Telegramm Botschaft London an AA v. 10.04.1891. Die Engländer boten von sich aus den Schutz deutscher Schiffe an, was von Berlin positiv bestätigt wurde; BArchP-AA 33665. Das Geschwader wurde auf Anweisung des Kaisers am 04.04.1891 entsandt.

[34] So Böhm, S. 44.

fen war, riet ihm davon solange ab, bis die Rebellen einen wichtigen Stützpunkt eingenommen hätten, z.B. den Hafen von Coquimbo:

"Ohne sichere Aussicht auf Erfolg durch die Congreß-Partei zur Anerkennung derselben zu schreiten, würde die Regierung mit Recht erbittern und nicht zur Förderung des deutschen Elements, welches grade vom jetzigen Präsidenten bevorzugt worden ist, beitragen ..."[35]

Die Regierung machte aufgrund der Proteste und Drohungen der auswärtigen Mächte umgehend einen Rückzieher, während Valois erst am 4. Mai 1891 von Japan aus die Reise nach Chile mit dem Flaggschiff S.M.S. "Leipzig" sowie S.M.S. "Alexandrine" und "Sophie" antrat. Nun wurde der Einsatz seitens Berlin so dringend dargestellt, daß der Admiral gar auf eine erneute Kohlenübernahme verzichtete und hoffte, daß günstiger Wind eine schnelle Überfahrt über den Pazifik gewährleisten würden. Der Wind blieb aus, so daß das als "Kohlenfresser" berüchtigte Flaggschiff mehrere Tage lang von "Sophie" und "Alexandrine" geschleppt werden mußte, da das Heizmaterial ausgegangen war. Aufgrund der ruhigen Lage in Valparaiso Anfang Juli 1891 besuchte Valois noch Iquique und Coquimbo und blieb endgültig ab dem 20. August in Valparaiso, da sich nach der Landung der Kongreßtruppen in der Bucht von Quintero die entscheidende Auseinandersetzung um den wichtigsten chilenischen Hafen anzubahnen schien. Außer dem deutschen Geschwader lagen französische Schiffe unter Admiral Parrayon, englische unter Captain St. Clair und amerikanische unter Admiral Brown im Hafen.

Tatsächlich traf am 22. August die Nachricht vom Gefecht am Rio Aconcagua ein, am Tag danach lieferten sich beide Seiten ein hartes Artillerieduell, dem eine mehrtätige Ruhe folgte, die Valois weder Klarheit über die Absichten der Opposition noch der Regierung brachte. Die Kongreßpartei begann die Stadt von Norden über Viña del Mar, Cadenas und Placilla nach Osten und Süden einzukreisen.

Am 28. August 1891 begann in Placilla südöstlich der Stadt der Endkampf. Da von den Schiffen aus das Schlachtfeld einzusehen war, begab sich Valois in Vorahnung der Kapitulation Valparaisos an Land. Um 11.00h bat ihn der Stadtkommandant der Regierung, Vizeadmiral Oscar Viel, um eine Unterredung:

"Wir sind total geschlagen, kein Widerstand mehr möglich. Ich kann nicht mehr für Ruhe und Sicherheit stehen, landen Sie ihre Truppen. Ich bitte Sie, mit der Opposition zu verhandeln um die Stadt zu übergeben, damit es nicht zum Straßenkampfe kommt."[36]

---

[35] Tätigkeitsbericht Kreuzergeschwader, S.M.S. "Leipzig" v. 22.07.1891; BArch. R 901-33666.

[36] Bericht zur Lage in Chile, An Bord S.M.S. "Leipzig", Valparaiso v. 01.09.1891; BAMA RM 38/23.

Valois forderte die Aufstellung weißer Fahnen sowie die Entsendung eines Parlamentärs und rief die befehlshabenden Offiziere der anderen Schiffe in der Intendantur zusammen. Er hielt das gemeinsame Vorgehen der ausländischen Mächte für außerordentlich wichtig, um eine Beruhigung der aufgebrachten Bevölkerung sicherzustellen.

Innerhalb kürzester Zeit landeten die deutschen Schiffe 400 Mann an und stellten dadurch mit Abstand das größte Kommando. Zusammen mit den Engländern besetzten sie den *Cerro Concepción Allegre*, wo viele deutsche Residenten wohnten, während die Amerikaner lediglich ihr Konsulat sicherten, und die Franzosen auf eine Landungsabteilung verzichteten. Der neuralgische Platz vor der Kommandantur war durch Eilitetruppen (Polizei und Marine) der Regierung besetzt, die Zugänge mit Mitralleusen abgesperrt. Zum Sprecher der Verhandlungskommission wurde der dienstälteste Offizier der neutralen Seemächte, Admiral Parrayon, gewählt.

Völlig überraschend erschienen nun Parlamentäre der Opposition, die die bedingungslose Übergabe der Stadt bis 16.00h forderten; danach sollten die Truppen einrücken. Doch zu Verhandlungen kam es gar nicht erst, denn kurz darauf erschienen zwei weitere Parlamentäre - mit Kavallerie und Infanterie im Hintergrund. Die Ereignisse überstürzten sich. Zwar nahm Valois an, daß das Vorgehen der Truppen ohne das Wissen der ersten Parlamentäre geschah, doch sah sich Viel hintergangen und floh mit einigen Offizieren, den Revolver in der Hand, auf die "Leipzig", ohne die Verhandlungskommission zu benachrichtigen.

Während alle auf den geflohenen Viel warteten, ritten ebenfalls unerwartet ein Minister der provisorischen Regierung und der "frühere Artillerie-Hauptmann Koerner" unter "betäubendem Viva-Geschrei" auf den Platz. Valois hielt dies für einen groben Bruch des Versprechens der Kongreßpartei, nicht vor 16.00h einzumarschieren. Die Lage war explosiv:

> "Es gelang uns, zum großen Glück, einen in kopfloser Aufregung vom Balcon der Intendantur gegebenen Befehl, auf die Menge zu feuern, zu vereiteln, dessen Folgen unabsehbar gewesen wären. Wir blieben zu diesem Zwecke mit unseren Adjudanten vor den Geschützen und Soldaten stehen, die im Begriffe waren, den gegebenen Befehl auch auszuführen."[37]

Durch das Eintreffen der Kavallerie war nach Meinung des Geschwaderchefs jede Verhandlung aussichtslos geworden. Auf dem Rückweg zum Hafen beobachtete er eine Schießerei zwischen dem "Pöbel" und der Besatzung der "Lynch", die mit Maschinenschaden in der Nähe der Landungsbrücke lag. Ihre Besatzung floh in Booten zum Teil an Bord S.M.S. "Leipzig". Als Valois auf sei-

---

[37] Ebd. Daß Valois den Oberstleutnant und Stabschef des Kongreßheeres als "ehemaligen Hauptmann" tituliert, zeigt deutlich seine Abneigung gegenüber Körner.

nem Flaggschiff um 15.30h eintraf, erwarteten ihn schon an die dreißig Flüchtlinge, unter anderem Viel und Kapitän Fuentes, Kommandant der "Lynch". Vierzig weitere Flüchtlinge hatten sich auf S.M.S. "Sophie" gerettet, einer auf die "Alexandrine".

Das Landungskorps blieb noch bis zum übernächsten Tag in der Stadt und schützte vornehmlich das von Deutschen bewohnte Stadtviertel vor Plünderern und "Mordbrennern". In der ersten Nacht wurden fünfzehn Brände gelegt, und durch die Plünderung vornehmlich spanischer und italienischer Geschäfte und Schankwirtschaften entstand ein Schaden von rund zwei Mill. Pesos. Angeblich erschossen die Patrouillen der Kongreßtruppen dreihundert Täter. Die eingesetzten deutschen Truppen mußten jedoch keinen Gebrauch von der Schußwaffe machen. Am 29. August 1891 lief Montt mit der Kongreßflotte ein, womit der Bürgerkrieg faktisch beendet war. Am gleichen Tag trat Balmaceda in Santiago zurück, ein Übergangspräsident, General Baquedano, übergab wenige Tage später formal die Macht der neuen Regierung unter Montt. Am 7. September erkannte das Deutsche Reich als erste Großmacht das neue Regime an.[38]

Die Gefangenen wurden für Valois schnell zu einem diplomatischen Problem. Abgesehen von Viel befand sich unter ihnen der bereits im März "gewählte" Nachfolger Balmacedas, Manuel Vicuña, drei Kapitänsdienstgrade sowie der Bürgermeister Valparaisos, Kiel. Insgesamt hielten sich an Bord der drei deutschen Schiffe 82 Personen auf. Das Asyl wollte der Admiral den Flüchtlingen nicht verweigern, da er "unter solchen Umständen auch gemeinen Verbrechern" dieses Recht nicht absprechen wollte.[39] Daß sich Viel und Acuña an Bord seines Schiffes gerettet hatten, kann für Valois keine große Überraschung gewesen sein, denn im gleichen Bericht gab er zu erkennen, beiden bereits nach der Schlacht vom Aconcagua "im Falle der Noth" Asylgewährung angedeutet zu haben, wobei der deutsche Konsul in Valparaiso, Dr. Voigts-Rhetz, den Vermittler gespielt hatte.

Doch schon am 30. August 1891 konnte die Masse der Flüchtlinge (Mannschaften und Unteroffiziere) wieder an Land gehen, wo sie von Offizieren des Kongreßheeres in Empfang genommen wurden - noch war eine Auslieferung der Offiziere nicht im Gespräch.[40] Die Anwesenheit der restlichen Flüchtlinge wurde von Valois als "störend" empfunden, vermutlich weil eine angemessene Unterkunft die Schiffslogistik vor erhebliche Probleme stellte. Er suchte daher nach einer Alternative, um sich der unfreiwilligen Gäste (die im Gegensatz zu den

---

[38] Gutschmid an Außenminister Errázuriz v. 07.09.1891; Weißbuch, S. 230.

[39] Kommando Kreuzergeschwader v. 04.09.1891; BAMA RM 38/23. Mit den Umständen meinte Valois offenbar die aufgeheizte Situation in der Stadt und die Aktivität der Standgerichte, an deren Rechtmäßigkeit er erheblich zweifelte.

[40] Ebd.

Mannschaften kein Interesse an einer Rückkehr an Land zeigten) zu entledigen, ohne ihre Sicherheit zu gefährden. Aus diesem Grund nahm er Kontakt zu Gutschmid in Santiago auf.

Gutschmid deutete in seiner Antwort an, daß die neue Regierung eventuell darauf bestehen könne, die Flüchtlinge zur Verantwortung zu ziehen.[41] In einer Unterredung mit dem neuen Präsidenten Montt und Außenminister Errázuriz am 2. September 1891 hatte der Minister in der Tat versichert, der chilenischen Justiz keine Verbrecher entziehen und sich damit in die inneren Angelegenheiten Chiles einmischen zu wollen, wenn auch generell eine Auslieferung nicht in Frage käme.[42]

Während Valois parallel telegrafisch beim Oberkommando der Marine in Berlin anfragte, ob er nach dem Beispiel der Amerikaner Flüchtlinge ins peruanische Exil transportieren dürfe, legte er sich vorsichtshalber eine eigene Strategie für den Fall der Auslieferungsforderung zurecht. Er konstatierte, daß

1. die neue Regierung noch nicht anerkannt war,
2. alle an Bord befindlichen Flüchtlinge dem Offiziersstand bzw. der Beamtenschaft angehörten, die nur ihrer rechtmäßigen Regierung gedient hätten,
3. der Kriegszustand beendet und eine neue Regierung im Amt sei. Dadurch habe sich der Charakter der an Bord befindlichen Personen aber verändert: Es handele sich nun nicht mehr um internierte Kriegsgefangene, sondern um politische Flüchtlinge.[43]

Die Situation war für Valois deshalb heikel, da die Gefahr bestand, daß die neue Regierung die Auslieferung der politischen Flüchtlinge unter dem Vorwand von "gemeinen Verbrechen" verlangen könnte, daher sein Hinweis auf ihre ihre Tätigkeit für eine "rechtmäßige Regierung", zu der ja die diplomatischen Beziehungen auch nie abgebrochen worden waren.

In Berlin fragte das RMA bei Marschall wegen des Telegramms nach. Dieser äußerte sich vorsichtig dahingehend, daß gegen eine Verbringung ins Ausland keine Einwände vorlägen, es sei denn, die Flüchtlinge hätten "gemeine Verbrechen" begangen - wenn dies von Seiten der Regierung in "glaubhafter Weise" dargelegt werde. In diesem Fall seien sie "selbstverständlich" den Behörden zu überstellen.[44] Valois scheint die Rückantwort nicht abgewartet zu haben, wenn sie auch kurz vor der Abfahrt S.M.S. "Sophie" nach Mollendo eingetroffen sein muß.[45]

---

[41] Ebd.
[42] Gutschmied an Caprivi v. 03.09.1891; Weißbuch, S. 223.
[43] Kommando Kreuzergeschwader v. 04.09.1891.
[44] Marschall an RMA v. 05.09.1891; Weißbuch, S. 222.
[45] Gutschmid an Caprivi v. 07.09.1891, ebd.; Dokument No. 274. Der Minister behauptet hier, daß er sich mit Valois über den Abtransport der Flüchtlinge auch ohne Ermächti-

Der Chef des Kreuzergeschwaders war offensichtlich fest entschlossen, seine Schützlinge unter keinen Umständen ans Messer zu liefern und hatte ihnen deshalb von sich aus drei Alternativen angeboten: sich "zur Klärung aller Verhältnisse" an die Regierung übergeben zu lassen, auf eigene Verantwortung (praktisch illegal) an Land zu gehen oder aber mit dem Kreuzergeschwader ins Exil zu gehen. Valois scheint in die Rechtspflege der neuen Regierung wenig Vertrauen besessen zu haben:

"Ich mußte annehmen, daß die Flüchtlinge die Handhabung der Justiz und Verläßlichkeit solcher Versprechen besser als ich beurtheilen konnten."[46]

Ein Grund für die Besorgnis des Admirals könnte die Tatsache gewesen sein, daß schon bei der Einnahme Valparaisos zwei Generale des Regierungsheeres auf der Stelle totgeschlagen und ihre Kadaver triumphierend durch die Straßen gezogen worden waren. Außerdem war der Wortbruch der Kongreßpartei bei der Übergabe der Stadt für den Admiral ein deutliches Indiz für die Fragwürdigkeit solcher Zusagen. Valois sprach daher auch von einer "schweren Verantwortung" für den Fall einer Auslieferung selbst bei gewissen Garantien der Regierung.[47] Um sich gegenüber Berlin in jedem Fall abzusichern, forderte er vom Auditeur des Flaggschiffs eine völkerrechtliche Stellungnahme an, die in seinem Sinne positiv ausfiel. Die an Bord befindlichen Chilenen segelten auf S.M.S. "Sophie" nach Mollendo, wo sie am 10. September 1891 ohne Schwierigkeiten von seiten der peruanischen Behörden aufgenommen wurden.[48]

Mit der Landung der Flüchtlinge in Peru war der Einsatz des Geschwaders im chilenischen Bürgerkrieg beendet, ohne daß Valois eine heikle Erblast des Konflikts übernehmen mußte - den geflüchteten Präsidenten Balmaceda:

"Wie E. Ex. aus meiner Correspondenz mit dem Herrn Minister ersehen wollen, befinden wir uns in der Beurtheilung der hiesigen Verhältnisse nicht in vollem Einverständnisse.

Wohlwissend, daß in solchen Fragen (über die Auslieferung der Flüchtlinge, d. Verf.) die Entscheidung höchsten Ortes allein maßgebend sei, hielt ich es doch für angemessen, hervorzuheben, daß es unseren Interessen besser entsprechen würde wenn der Glaube an den Schutz des deutschen Reiches (nicht) durch zu großes Entgegenkommen gegen eine noch kürzlich als nicht anerkannte Erhebung gefährdet würde.

So beantwortete ich auch eine mir im Auftrage des Herrn Ministers durch Herrn *von Voigts-Rhetz* übermittelte Meinungsäußerung in Betreff eventuellen Asyls des Präsiden-

---

gung Berlins geeinigt hätte, und das Telegramm überraschenderweise doch noch übermittelt wurde.

[46] Kreuzergeschwader v. 04.09.1891.

[47] Ebd.

[48] Kommando Kreuzergeschwader v. 20.09.1891; BAMA RM 38/23. Der Auditeur befand sich offenbar aufgrund des Geschwadercharakters des Verbandes an Bord. Diese Konsultierung eines Marinerichters in einer völkerrechtlichen Angelegenheit kann für die Kaiserliche Marine als recht ungewöhnlich angesehen werden, zeigt aber auch, wie ernst Valois seine Verantwortung nahm.

ten *Balmaceda*, - daß ich demselben Asyl gewähren würde, ohne Bedingungen über etwaige spätere Auslieferung zu stellen."[49]

Von den Differenzen zwischen Valois und Gutschmid in der Frage der Behandlung der Flüchtlinge muß auch der Korrespondent des "New York Herald" erfahren haben, der in einer Ausgabe der Santiagoer Zeitung "El Ferrocarril" vom 10. September 1891 dahingehend zitiert wurde, daß Gutschmid Valois gegenüber die nötige Auslieferung zumindestens von Viel und Fuentes angedeutet habe, was Gutschmid in einer öffentlichen Stellungnahme hartnäckig bestritt.[50]
Der Einsatz des Kreuzergeschwaders war trotz des materiellen Aufwands der Kaiserlichen Marine für die chilenischen Bürgerkriegsparteien ohne jede Bedeutung, da es auf keiner Seite direkt oder indirekt intervenierte. Als das deutsche Landungskommando in Aktion trat, war der Krieg praktisch beendet, und der Einsatz bezog sich auf den reinen Schutz deutscher und anderer ausländischer Residenten, wofür sich England später noch ausdrücklich bedankte.[51] So wurde auch indirekt keine Seite durch eine militärische Intervention oder Drohung von Seiten des Kreuzergeschwaders bevorzugt.

Valois nahm seine neutrale Rolle sehr ernst. Gegenüber Präsident Balmaceda hatte er bei einem Treffen Mitte Juli 1891 erklärt, daß die Entsendung des Geschwaders nur den gegenseitigen guten Beziehungen dienen sollte. Deutschen Residenten, die mit der Opposition sympathisierten, riet er "dringend" ab, sich öffentlich gegen die Regierung zu stellen.[52] Sein Verhältnis zu Gutschmid kann man als recht kühl betrachten, während er sich über die Tätigkeit des Konsul Voigt-Rhetz sehr positiv äußerte, der seiner Meinung nach durch sein "ruhig-sachliches Auftreten" viel dazu beigetragen hatte, die deutschen Interessen "zu schirmen und zu heben".[53]

Die Rolle Gutschmids wurde nach der Veröffentlichung des Weißbuchs, das die erfolgreiche Tätigkeit der deutschen Diplomatie demonstrieren sollte, von der Presse nicht so einhellig positiv gewertet wie jene von Valois. Während dem Admiral "militärische Knappheit und Bescheidenheit" bei der Schilderung der "aufregenden Vorgänge" bei der Übergabe Valparaisos bescheinigt wurde, sah man beim Minister entgegen seiner zahlreichen Beteuerungen einer "strengen Unparteilichkeit" eine "rückhaltlose Parteinahme" für die Kongreßpartei.[54] Ähnlich

---

[49] Kommando Kreuzergeschwader v. 04.09.1891.
[50] Weißbuch, S. 228, mit Auszug aus der Zeitung. Bezeichnenderweise fehlt in der Sammlung jeder Hinweis auf das Schreiben des Kreuzergeschwaders v. 04.09.1891 bezüglich der Flüchtlingsfrage, während der politisch unverfängliche Bericht über die Einnahme Valparaisos in voller Länge abgedruckt ist.
[51] Britische Botschaft Berlin an Marschall v. 13.11.1891; BARch. R 901-33671.
[52] Kommando Kreuzergeschwader v. 22.07.1891; BArch. R 901-33670.
[53] Kommando Kreuzergeschwader v. 01.09.1891.
[54] Kölnische Zeitung v. 01.12.1891.

sah es die "Neue Preußische Zeitung", wies aber auch darauf hin, daß zwischen persönlichen Sympathien und amtlicher Berichterstattung unterschieden werden müsse. Die deutschen Interessen seien durch ihn "mit Glück und großer Entschiedenheit" vertreten worden.[55] Die "Münchner Nachrichten" lobten Gutschmids energisches Vorgehen im "Romulus"-Fall und das Kreuzergeschwader:

"Das Eingreifen des deutschen Geschwaders, die Haltung der Offiziere und Mannschaften unter überaus schwierigen Umständen muß jeden Deutschen mit lebhaftester stolzer Genugthuung erfüllen."[56]

Hier liegt die eigentliche Bedeutung des Einsatzes, der unter dem Strich politisch wie militärisch überflüssig war. Gutschmid löste alle durch den Bürgerkrieg angefallenen Reklamationen gegen beide Seiten auf diplomatischem Weg. Der Minister bewegte sich bei der Vertretung der deutschen Interessen haarscharf an der Grenze zwischen Neutralität und Intervention, doch ist der "Neuen Preußischen Zeitung" zuzustimmen, daß persönliche Meinung und dienstliches Handeln getrennt werden konnten. Trotz der aufgeheizten Lage kamen deutsche Residenten nicht zu Schaden. Diese standen in der Masse eindeutig auf seiten der Kongreßpartei. Daß die Haltung Gutschmids unter ihnen nicht unbedingt unumstritten war, und viele ein energischeres Eingreifen, auch gerade unter Einsatz deutscher Kriegsschiffe und sogar seine Ablösung forderten, läßt auf einen beträchtlichen informellen Druck auf den Minister schließen.[57]

Daß der Schutz der deutschen Residenten in Valparaiso ohne die Anwesenheit der Marine gefährdet gewesen wäre, ist angesichts der Tatsache, daß Körner als der eigentliche Führer des Kongreßheeres über beste Beziehungen zur deutschen Kolonie verfügte, völlig abwegig. In Santiago konnte keine ausländische Kolonie auf Schutz hoffen, trotzdem kam es lediglich gegenüber Anhängern Balmacedas zu Ausschreitungen. Deutsche wurden dabei nicht geschädigt.

Nach der Eisenstuck-Affäre 1878 war dies der erste Einsatz eines Verbandes auf der Westamerikanischen Station, die mangels Ressourcen seit 1884 ohnehin nur noch durch Schulschiffe angelaufen, aber nicht im eigentlichen Sinne besetzt werden konnte. Der chilenische Bürgerkrieg war ein Katalysator für vor allem Hamburger Forderungen nach Vermehrung der Kreuzerflotte und Wiederbesetzung der Westamerikanischen Station, die aber aufgrund interner Mittelverteilung

---

[55] Preußische Zeitung v. 30.11.1891.

[56] Münchner Nachrichten v. 04.12.1891.

[57] Hamburgischer Correspondent (Datum unleserlich, vermutlich Ende März 1891), BArch. R 901-AA 33666. In einem dort abgedruckten Telegramm eines deutschen Residenten in Valparaiso wird sogar der absurde Verdacht geäußert, daß deutsche Kriegsschiffe "aufgrund der eigenthümlichen Stellung unseres Gesandten dem Präsidenten gegenüber" noch nicht vor Chile erschienen seien.

der Marine nur schleppend vorankam.[58] Schon zwei Jahre später sollte sich erneut ein Anlaß finden, Schutz zu fordern - im brasilianischen Bürgerkrieg 1893/94.

[58] Böhm, S. 46.

8. *A Revolta da armada*: S.M.S. "Arcona", "Alexandrine" und "Marie" im Marineaufstand in Rio 1893-94

Im Morgengrauen des 7. September 1893 ereigneten sich in Rio de Janeiro Vorgänge, die in Europa völliges Unverständnis hervorrufen sollten. Die brasilianischen Kriegsschiffe, allen voran das Panzerschiff "Aquidabán", zwölf Kreuzer, Torpedo- und Kanonenboote, hißten neben der grün-gelben Nationalflagge die weiße Fahne der Revolution. Das regierungstreue Panzerschiff "Riachuelo" befand sich fernab auf einer Europareise, in Montevideo und Bahía lagen kleinere Einheiten, deren Loyalität zur Regierung zweifelhaft war. Innerhalb weniger Tage stießen neun schnelle Handelsschiffe der *Companhia Frigorifica* und vier kleine Torpedoboote zu den Putschisten, so daß sich die Gesamtzahl der Rebellenfahrzeuge auf sechsundzwanzig erhöhte. Das "Commando der insurgierten Flotte der Vereinigten Staaten von Brasilien" wurde von Konteradmiral Custodio José de Melo geführt, der mit seinem Putsch kein geringeres Ziel verfolgte als den Präsidenten der Republik, Marschall Floriano Peixoto, zu stürzen und selbst das Amt zu übernehmen.

Obwohl eine zeitgenössische Marinefachzeitschrift die Ereignisse etwas übertrieben als eine in "der Weltgeschichte bisher einzig dastehende revolutionär[e] Erhebung" charakterisierte, so fällt doch auf, daß die eigentlichen Ursachen der Revolution weder von den deutschen noch k.u.k. Seeoffizieren, die mit S.M.S. "Arcona", "Alexandrine", "Marie" und "Zrinyi" mehrere Monate während der Rebelllion in Rio lagen, näher charakterisiert wurden.[1]

Der Aufstand stand einerseits im Kontext des Bürgerkrieges von 1892-94 in Rio Grande do Sul, andererseits war er ein isoliertes Ereignis und Ergebnis traditioneller Spannungen zwischen Heer und Flotte. Die Rivalität zwischen den beiden Institutionen hatte sich durch den Triple-Allianz-Krieg und den Sturz der Monarchie 1889 verschärft. Bis zum Krieg gegen Paraguay 1864 stand das Heer in keinem hohen Ansehen, da ihm die historische Legitimation aus den Unabhängigkeitskriegen wie in den Nachbarstaaten fehlte. Nach dem Krieg hielten weite Teile der Eliten das Militär für reinen Luxus, da der einzige ernstzunehmende Gegner Paraguay vernichtend geschlagen war.[2] Die Marine hingegen besaß nicht nur eine große strategische Bedeutung zum Schutz der beinahe 7.500 km

---

[1] Die maritimen Ereignisse während der revolutionären Erhebung der brasilianischen Kriegsmarine 1893/94, in: Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens (Wien), Vol. XXII, No. VIII, S. 490-507, hier S. 490. Bericht des Kapitäns z.S. Hofmeier, Kommandanten S.M.S. "Arcona", über die Zustände in Rio de Janeiro, in: MR, 5 Jg. 1894, S. S. 12-21, 61-65, 91-98. Paul Hofmeier (1850-1918, zuletzt Konteradmiral) war als ältester Seeoffizier auf der ostamerikanischen Station auch Vorgesetzter des Kommandanten der "Alexandrine".

[2] Florian Kienzle: Die Kaiser Brasiliens. Herrschaft und Sturz Pedros I. und Pedros II., Berlin 1942, S. 338-39.

langen Küste, sondern war aufgrund der schlechten Landverbindungen als Transportmittel zur schnellen Truppenverschiebung zwischen den Provinzen bzw. den späteren Bundesstaaten unentbehrlich. Bis zum Kriegsausbruch war sie immer bevorzugt und ständig mit moderner Technik ausgestattet worden. Schon zu diesem Zeitpunkt besaß sie drei Panzerschiffe in der Art amerikanischer *ironclads* (Kasemattschiffe).[3] Das Offizierskorps der Armada rekrutierte sich beinahe ausschließlich aus Mitgliedern aristokratischer Familien.

Beim Heer hatte der Krieg nicht nur technisch, sondern auch sozial einen Modernisierungsschub in Gang gesetzt. Bis dahin nur eine Art bessere Nationalgarde, war das Heer wegen des hohen Personalbedarfs sowohl gezwungen, statt aus der traditionellen ländlichen Oberschicht Mitglieder der städtischen Mittelklasse als Offiziere zuzulassen, als auch Sklaven als Soldaten zu rekrutieren, die durch den Militärdienst frei wurden. Dadurch entwickelten sich innerhalb der neuen Offiziersschicht abolitionistische Tendenzen, die diese in Frontstellung gegenüber der ländlichen Aristokratie brachte, während die Marineführung konservativ und immer eine Stütze der Monarchie blieb. Nicht zu unterschätzen ist die Tatsache, daß das Offizierskorps des Heeres aufgrund der schlechten Infrastruktur, der miserablen Organisation und des mangelhaften Materials im Krieg gegen Paraguay die Verantwortung nicht zu Unrecht in der zivilen politischen Elite Brasiliens (den *casacas*, den "Gehröcken") suchte. Hinzu kam der Verdacht, daß diese den Staat nur zum eigenen oder lokalen Nutzen verwaltete, während ihr jeglicher Patriotismus und jede Selbstlosigkeit wie den Kriegsteilnehmern abging.[4] Nach dem Krieg wurden immer mehr Offiziere an modernen Akademien in der Hauptstadt ausgebildet, wo sie mit einer europäischen/nordamerikanischen Technologie und Verwaltungseffizienz in Berührung kamen, die der älteren wie der jüngeren Pflanzergeneration und ihren Repräsentanten abging.

Die Folge war, daß sich der größte Teil der jungen Heeresoffiziere in bedingungslose Anhänger des Positivismus mit seinen autoritären, technokratischen und "wissenschaftlichen" Lösungsstrategien für Staat und Gesellschaft verwandelten. Sie fanden in Marschall Manoel Deodoro da Fonseca, einem Kriegshelden des Feldzuges, nicht nur ihre Symbolfigur, sondern auch ihren Interessenvertreter.[5]

Diese Konflikte mündeten in den 1880er Jahren in der sogenannten "Militärfrage" *(Questão Militar)*, als sich vorzugsweise junge Offiziere immer offener in politische Fragen, die ihre Institutionen betrafen, einmischten. Vehikel dieser Be-

---

[3] English, S. 107.

[4] Jeffrey D. Needell: Brasilien 1830-1889, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, S. 441-97, hier S. 471, 494.

[5] Ebd. Raymundo Campos: História do Brasil, São Paulo ca. 1985, S. 137, 145-46, 152-53; English, S. 108, Kienzle S. 386, Handbuch, Bd. II, S. 494-95.

wegung wurde der 1887 gegründete Militärclub, dessen Präsidentschaft Marschall Deodoro übernahm. Damit bekamen die Auseinandersetzungen der Offiziere mit dem liberalen Premierminister, dem Visconde de Ouro Preto, eine persönliche Note. Den Radikalen unter den Offizieren unter der Führung des Offiziers und Professors der Kriegsakademie, Benjamin Constant (Botelho de Magalhaes), gelang es, Deodoro zu einem Putsch zu bewegen. Kurioserweise glaubte der Marschall offensichtlich anfänglich, das Unternehmen richte sich nur gegen den Ministerrat und nicht gegen die Monarchie an sich - persönlich war Deodoro gegenüber dem Kaiser loyal. Erst am Abend des Putschtages erklärte sich der Anführer des Staatsstreichs mit dem Ziel, der Einführung der Republik, einverstanden.[6]

Als Dom Pedro II. am 16. November 1889 zur Aufgabe des Throns gezwungen wurde, dachten Teile des Hofstaats zeitweilig an einen Einsatz der Marine, jedoch lehnte der Kaiser jedes Blutvergießen ab und begab sich mit der ganzen Familie umgehend ins erzwungene europäische Exil.[7] Außerdem waren bereits potentielle Anführer einer derartigen Widerstandsaktion von den Putschisten festgesetzt worden.[8] Die Monarchie war letztlich an der verschleppten Abschaffung der Sklaverei gescheitert. Mit der sklavenhaltenden Grundbesitzerelite waren zuviele Kompromisse geschlossen worden.[9] Auf der anderen Seite hatte das Haus Bragança Brasilien eine politische Stabilität gegeben, die im krassem Gegensatz zu den anarchischen und im wahrsten Sinne des Wortes mörderischen Zuständen zahlreicher lateinamerikanischer Staaten im 19. Jahrhundert stand. Bemerkenswert hierbei ist, daß die politische Elite der Großgrundbesitzer, gegen die sich eigentlich der Sturz der Monarchie richtete, nur während der nun folgenden Militärdiktatur *(Republica da Espada)* bis 1895 von der politischen Macht ausgeschaltet war und danach bis 1930 in der sogenannten "Alten Republik" *(Republica Velha)* unangefochten weiterherrschte.

---

[6] Needell, S. 494-97. Paul Cammack: Brasilien, Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 3, S. 1049-65, hier S. 1059-60. Deodoro hatte noch im Jahr zuvor in einem Brief an seinen Neffen die republikanische Regierungsform für Brasilien ausgeschlossen, da das Land noch nicht reif dafür sei.

[7] Kienzle, S. 372.

[8] Handbuch, Bd. 2, S. 496.

[9] Die Dynastie selbst stand der Sklaverei durchaus kritisch gegenüber. Pedro II. dachte seit Mitte der 1860er Jahre an einen allmählichen Übergang von der Sklaven- zur freien Lohnarbeit. Eine gewaltsame Lösung wie durch den Bürgerkrieg in den USA hielt er für unnötig. Bevor 1871 durch das Gesetz des "freien Mutterleibs" (*Lei do Ventre Livre*) die Nachkommen von Sklaven als frei galten, hatte der Kaiser selbst im Mai 1870 durch Dekret die Freilassung der Sklavenkinder auf seinen Besitzungen verfügt; Kienzle, S. 343. Die Infantin Dona Isabel erließ mit Rückendeckung der Plantagenbesitzer von São Paulo am 13. Mai 1889 die *Lei Aurea*, womit die Sklaverei entschädigungslos abgeschafft wurde. Der Monarch befand sich zu dieser Zeit auf einer Auslandsreise. Die Fazendeiros *paulistas* konnten sich im Gegensatz zu sklavenhaltenden Agronomen in anderen Gebieten aufgrund ökonomischer und geographischer Besonderheiten den Übergang zur Lohnarbeit leisten; Needell, S. 490-91.

Die Forderung der Marineoffiziere 1893 nach dem Rücktritt des Präsidenten, Marschall Floriano Peixoto, stand in keinem direkten Zusammenhang mit den Ereignissen im südlichsten Teilstaat des Bundes. Konteradmiral Melo sah sich selbst als Präsidentschaftskandidat. Er hatte schon im November 1891 durch eine Rebellion der Marine in das politische Räderwerk eingegriffen und den Rücktritt Präsident Deodoros bewirkt, der zugunsten des Vizepräsidenten Peixoto zurücktrat, um einen Bürgerkrieg zu verhindern.[10]

In der brasilianischen Geschichtsschreibung stehen daher die *Revolta Federalista* in Rio Grande do Sul und die *Revolta da armada* nebeneinander, auch wenn sich Melo im Verlauf des Aufstandes dazu entschloß, die föderalen Rebellen im Süden zu unterstützen, da sich in Rio Regierungstruppen und Marine gegenseitig blockierten und scheinbar die Hoffnung bestand, über den südlichen "Umweg" einen Ausweg aus der Pattsituation zu finden.[11] Außerdem war die Marine nicht geschlossen in den Aufstand gegangen, sondern bildete mehrere Fraktionen, bestehend aus einer kleinen Minderheit regierungstreuer Offiziere, die zum größten Teil auf Schiffen außerhalb Rios stationiert waren, die Putschisten um Melo und zwei anfänglich neutralen Gruppen, deren größere unter dem Befehl des populären Kommandanten der Marineschule, Konteradmiral Louis Philipe Saldanha da Gama, stand. Da Gama schloß sich erst zwei Monate später dem Aufstand an und forderte als überzeugter Monarchist die Wiedererrichtung des Kaiserreichs.[12]

Rio Grande do Sul, die südlichste Provinz (ab 1891 Bundesstaat) Brasiliens, glich durch ihre geographischen Bedingungen und der dadurch bedingten Ökonomie mehr Uruguay und Argentinien als dem tropischen Norden des eigenen Landes mit seiner Plantagenwirtschaft. Auf den Pampas ließ sich nur extensive Viehzucht betreiben. Schon 50 Jahre zuvor (1835-1845) hatte der Aufstand der Gaucho-Rebellen unter Bento Gonçalves im "Krieg der Zerlumpten" *(Guerra dos Farrapos)* beinahe zur Abspaltung der sogenannten Republik von Piratini vom Kaiserreich geführt. Kurzfristig kämpfte auch Guiseppe Garibaldi auf der Seite der Föderalen, die von Uruguay und Argentinien aus unterstützt wurden. Ursache waren v.a. hohe Territorialsteuern und Abgaben auf die Ausfuhrgüter aus der Viehwirtschaft (Trockenfleisch, Häute, Talg), was die Anhänger des Föderalismus in die Rebellion trieb. Erst durch massiven Einsatz der reorganisierten imperialen Truppen ab 1842 unter dem Baron von Caxias, kombiniert mit einer geschickten Amnestiepolitik, konnte der Aufstand beendet werden.[13]

---

[10] Campos, S. 152.
[11] Ebd., S. 152-53.
[12] Campos, S. 153.
[13] Campos, S. 111-12, Kienzle S. 286-87.

Anfang der 1890er Jahre kämpften zwei Gruppen im Staat um die politische Macht: Die "Gauchos", streng positivistische Anhänger der Republikanischen Partei, die für einen starken Zentralstaat eintraten und durch den Präsidenten des Staates, Julio de Castilhos repräsentiert wurden, und die föderalistischen "Maragatos", Liberale, die die präsidiale Herrschaft ablehnten und den Parlamentarismus befürworteten. Sie sahen in Castilhos Herrschaft eine Art "positivistischer Diktatur". Ihr Führer, Gaspar da Silveira Martins, war ein Altliberaler, der bereits im Kaiserreich einer der bekanntesten Politiker Brasiliens gewesen war.[14]

1892 brachen die Konflikte offen aus. Während die Bundesregierung unter Peixoto Castilho Schützenhilfe durch die reguläre Armee leistete, waren die Liberalen isoliert und genossen nur wenige Monate die Hilfe der "Rebellenflotte". Beide Parteien wurden durch Freiwillige aus Argentinien und Uruguay unterstützt. Der Kampf wurde entgegen der Tradition in anderen brasilianischen Staaten brutal und erbarmungslos geführt, was auch an der "normalen" Gewaltkultur im Weideland lag, wo private Fehden mit Schußwaffen ausgetragen wurden und die Justiz kaum funktionierte.[15] Foltern und Köpfen gehörte zum alltäglichen Repertoire der Bürgerkriegsparteien. Der Kampf kostete ca. zehntausend Tote und verwüstete durch die Guerillakriegführung nicht nur Rio Grande, sondern auch Teile Paranas und Santa Catarinas.[16]

Wie 1878-81 in Peru und 1891 in Chile fand die Revolte der brasilianischen Marine in Übersee aufmerksame Beobachter. Rio war zwar im völkerrechtlichen Sinne keine Festung, der Hafen aber gespickt mit Forts, die großzügig mit Artillerie deutscher und englischer Herkunft ausgestattet waren. Die auf beiden Seiten verwendeten Schiffe waren auf dem neuesten Stand der Technik, v.a. das aufständische Turmpanzerschiff "Aquidabán" erweckte die Neugier der fremden Seeoffiziere. Dies galt ebenso für die Torpedoboote und ihrem Einsatz gegen Panzerschiffe nach den Erfahrungen mit der "Blanco Encalada" in Chile 1891. Hinzu kam eine Komponente, die in Europa oder Nordamerika undenkbar schien: der massive Einsatz von Söldnern auf gerade erst angekauften Schiffen im Ausland. Das Interesse konzentrierte sich also darauf,

1. welchen Wert Festungsanlagen zur Hafensperrung und
2. Torpedoboote gegenüber Panzerschiffen besaßen,
3. welche Bedeutung im Kontext der Professionalisierung von Militärs dem Einsatz von (spezialisierten) Söldnern zukam.

---

[14] Richard Bourne: Getulio Vargas of Brazil, 1883-1954. Sphinx of the Pampas, London-Tonbridge 1974, S. 4. Vargas, Präsident von 1930-45 und 1950-54, stammte aus Rio Grande do Sul und bereitete dort seine politische Karriere vor. Sein Vater, Manuel do Nascimento Vargas, war gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein lokaler *caudillo* der Republikaner und während des Bürgerkrieges General.

[15] So erschossen zwei Brüder von Vargas einen ebenfalls bewaffneten Jugendlichen wegen eines Streites in einem Café, wurden aber freigesprochen.

[16] Bourne, S. 7.

Das Konzept der Putschisten war einfach. Die Regierung Peixoto sollte durch eine indirekte Handelsblockade praktisch vor der Haustür ausgehungert werden. Für eine offizielle Blockade, die jeglichen Verkehr unterbunden hätte, benötigte Melo die Anerkennung als kriegführende Partei durch die fremden Mächte. Diese jedoch dachten nicht daran, ihrem Handel die zu erwartenden Verluste aufzubürden. Weiteres Druckmittel der Putschisten war der Aufstand im Süden, dessen Niederschlagung die Regierung nur über den Seeweg erreichen konnte, da keine brauchbaren Landwege nach Rio Grande do Sul existierten.

Der Plan barg jedoch mehrere Risiken. Einmal waren die finanziellen Mittel der Putschisten sehr begrenzt, so daß Munition und Kohlen nicht ausreichend ersetzt werden konnten, je länger der Aufstand dauerte. Zum anderen wurde die Hafeneinfahrt von den regierungstreuen Forts Lage, São João und Santa Cruz gesperrt, was die Kommunikation mit anderen Hafenstädten, v.a. aber dem aufständischen Süden, erheblich erschwerte. Darüber hinaus konnte die Regierung im Ausland Kriegsschiffe ankaufen und Söldner anwerben, um diese gegen die eigene Flotte einzusetzen. Und schließlich besaßen die Rebellen an Land, bis auf den Süden, keine Verbündeten, wenn sie sich auch der vagen Hoffnung hingaben, durch die Blockade die Bevölkerung von Rio in den Aufstand zu treiben. Doch Peixoto griff von Anfang an gegen unsichere Elemente hart durch, so daß diese Möglichkeit wegfiel. Die Zeit spielte gegen die Rebellen, die über lediglich 1.500 Mann verfügten, während allein auf den Festungsanlagen ca. 7.000 Regierungssoldaten standen, ganz abgesehen von den Einheiten des Heeres und der Nationalgarde in Rio und Umgebung. So war de Melo auf einen schnellen Erfolg angewiesen, der jedoch ausblieb. Anfänglich ging der Admiral sehr vorsichtig, gar zögerlich, vor.

Erste Beschießungen der Flotte auf die in Rio umgehend aufgestellten Feldbatterien und auf die Befestigungsanlagen in Nictheroy und die Forts verliefen ohne großen Schaden. Der erste ungewöhnliche Streich gelang den Rebellen am Morgen des 17. September 1893, als der Kreuzer "Republica" und das Torpedoboot "Marcilio Diaz" trotz heftigen Sperrfeuers der Forts die Hafeneinfahrt durchbrachen. Am nächsten Tag folgten zwei bewaffnete Dampfer, die nach der Methode des Amerikanischen Bürgerkrieges mit Baumwollballen "gepanzert" waren. Ziel der Rebellenschiffe war die Unterstützung der Rebellen in Santos, Santa Catarina und Rio Grande.

Am 18. September liefen S.M.S. "Arcona" und "Alexandrine" von Buenos Aires kommend ein.[17] Der deutsche Geschäftsträger Graf Luxburg, der in der alten Sommerresidenz des Kaiserhofes Petropolis etwas außerhalb von Rio residierte,

[17] Wilhelm II. hatte am 11. September 1893 den Einsatz möglichst beider Schiffe "zum Schutz der Deutschen" angeordnet; Telegramm Obkdo.d.M. an Hofmeier v. 12.09.1893; BAMA RM 3/2993.

begab sich umgehend zum britischen Gesandten, um ihm die Ankunft der Schiffe mitzuteilen und sich für den bisherigen Schutz der deutschen Interessen durch die Royal Navy zu bedanken. Bei einer ersten Besprechung mit Hofmeier stellte er fest, daß sie beide "in allen wesentlichen Punkten" über die Art des Schutzes der deutschen Interessen" einig waren, d.h. die Wahrung der striktesten Neutralität.[18]

Diese Position wird auch deutlich durch das Verhalten Hofmeiers in einer Versammlung der fremden Kommandeure. Hierzu hatte der älteste der anwesenden fremden Seeoffiziere, Admiral de Libran, am 30. September 1893 auf die "Aréthuse" eingeladen.

Der französische Admiral hatte von einem Offizier Melos die Nachricht erhalten, daß im Falle der Rücktrittsverweigerung Peixotos Rio durch die Flotte beschossen werden sollte. Dagegen beabsichtigten die französischen, englischen und portugiesischen Offiziere notfalls militärisch zu intervenieren, während Italiener und Amerikaner einen solchen Schritt ohne Anweisungen ihrer Diplomaten bzw. ihrer Regierungen ausschlossen. Der französische Geschäftsträger, der sich ebenfalls an Bord der "Aréthuse" befand, erbot sich daraufhin, die anderen diplomatischen Vertreter zu konsultieren, konnte Luxburg jedoch nicht erreichen.

Um 20.00h erschien der englische Captain Lang an Bord der "Arcona" und teilte Hofmeier privat mit, daß sich nun sowohl die Diplomaten wie Kommandeure Englands, Frankreichs, Portugals und Italiens entschlossen hätten, militärisch gegen die Beschießung der Stadt zu intervenieren. Hofmeier beschloß jedoch, sich an keiner militärischen Aktion zu beteiligen; u.a. war ihm bekannt, daß die deutschen Residenten die Stadt bereits verlassen hatten, und somit für sie keine Gefahr im Fall einer Beschießung der Stadt durch die Aufständischen vorlag. Er erbat jedoch von Luxburg weitere Anweisungen.[19] Dieser ließ ihn wissen, daß Direktiven "von Fall zu Fall" gegeben werden würden und stand dem vorsichtigen Taktieren des Kapitäns sehr aufgeschlossen gegenüber:

"Mit der in dem vorliegenden Falle von Euer Hochwohlgeboren beobachteten Haltung kann ich mich nur vollkommen einverstanden erklären."[20]

Schon zwei Tage nach seinem Eintreffen richtete Hofmeier einen Wachtdienst der beiden Kreuzer-Korvetten ein. Dazu gehörten die Überprüfung ein- und auslaufender deutscher Schiffe und deren Begleitung durch den Hafen. Mit dem Dampf(bei)boot sollten die Wachoffiziere die Kapitäne der einlaufenden Schiffe aufsuchen und die Schiffsleitung über die aktuelle Lage informieren und bitten,

---

[18] Luxburg, Rio v. 19.09.1893, an Reichskanzler Caprivi; StAB 3-A.3.B.4.
[19] Hofmeier an Luxburg v. 30.09.1894; ebd.
[20] Luxburg an Hofmeier v. 01.10.1894; ebd.

die Beiboote nur unter deutscher Flagge zu benutzen und den Kontakt mit dem Land nach Anbruch der Dunkelheit völlig einzustellen. Bei Schwierigkeiten, z.B. beim Ein- oder Ausladen von Kohle, sollte der Wachtdienst der Kreuzer in Anspruch genommen werden.

Hintergrund war, daß mehrfach bewaffnete Schlepper der Aufständischen versuchten, die einlaufenden Schiffe nach der Ladung auszufragen, Leichter zu beschlagnahmen und alle Boote wegzunehmen, die nicht die entsprechende Nationalflagge trugen. Die Aktionen waren jedoch durch die ausländischen Kriegsschiffe bzw. ihre Boote verhindert worden. Hofmeier ging umsichtig und geschickt vor, indem er Schutz nur für die Schiffe anbot, die deutsche Häuser belieferten, während diejenigen, die für Brasilianer geladen hatten, zum Teil nicht entladen oder beschlagnahmt wurden. Primäres Ziel Melos war die Verhinderung der Anlandung zur Unterstützung der Regierung, erst in zweiter Linie ging es ihm um die Eigenversorgung. Bei der Requirierung von Kohle und Nahrungsmitteln ließ der Admiral Schuldscheine ausstellen.[21]

Am 22. September 1893 teilte Melo dem Kapitän der "Arcona" mit, daß er gewisse Vorbereitungen der Regierungen in den Docks stören würde, die dort Boote mit Torpedos und Minen ausrüstete. Luxburg gab Hofmeier daraufhin die Versicherung des Vizepräsidenten, daß Melos Angaben unrichtig seien. Diese Nachricht wurde dem Admiral durch einen Offizier überbracht. Trotzdem begann die "Aquidaban" am 25. September mit der Beschießung des Arsenals. Als das Feuer erwidert wurde, wurde auch die Stadt bombardiert. Melo schien den Angaben seines Gegners offenbar wenig zu trauen.

Am nächsten Tag, dem 26. September, begutachtete Hofmeier die Schäden an Land, die sich jedoch als äußerst gering herausstellten, wie sich überhaupt gezeigt hatte und zeigen sollte, daß die Trefferhäufigkeit auf beiden Seiten extrem niedrig war. Der Kapitän vermutete, daß die Schäden an Land deshalb so marginal waren, weil Melo wohl nur mit Pulver schoß, um die Stadtbevölkerung einzuschüchtern.

Ende September 1893 nahm die Besatzung von H.M.S. "Sirius" einen amerikanischen Kapitän Boyten gefangen, der von der Regierung für £25.000 gedungen war, das Flaggschiff "Aquidaban" in die Luft zu jagen - die Engländer erwischten ihn dabei, wie er gerade eine Treibmine mit Dynamit lud, die dann in die Strömung in Richtung des Panzerschiffs gesetzt werden sollte. Da Boyten dieses Unternehmen mit einem Fahrzeug unter englischer Flagge versucht hatte, sah sich die Royal Navy zum Eingreifen gezwungen. Er wurde an die bald in Rio ein-

[21] Hofmeier, S. 14.

treffenden amerikanischen Kriegsschiffe übergeben, aber offenbar nicht verurteilt.[22]

Nach einem weiteren Gefecht zwischen dem "Aquidaban" und den Forts am 30. September entsandte Hofmeier Unterleutnant v. Obernitz an Bord des Schiffes, um die Beschädigungen zu registrieren. Sie waren minimal, wenn auch eine Granate in der Schlafkammer Melos explodiert war, und eine andere die Badekammer durchschlagen hatte. Die Mehrheit der Treffer bestand aus Vollgeschossen, die in der Panzerung nur Dellen hinterlassen konnte.

Am 9. Oktober 1893 empfing die "Arcona" von einem Offizier Melos die überraschende Nachricht vom Übertritt des bisher neutralen Forts Villegagnon zu den Rebellen. Die dortige Garnison stand aber in keiner Verbindung zur Marineakademie von Konteradmiral Saldanha da Gama auf der Enchadas-Insel und Cobra-Insel, die dortigen Truppen blieben weiterhin neutral. Zusätzlich zum Fort war der Staat Santa Catarina zu den Rebellen übergetreten und in Desterro (heute Florianopolis) sollte eine provisorische Regierung eingesetzt werden. Die Mitteilung nützte dem Kapitän wenig, denn obwohl seit Wochen im Zentrum des Geschehens, war er von allen Informationen über Brasilien außerhalb Rios abgeschnitten:

"Ob und wieweit revolutionäre Bewegungen im Innern des Landes, auf die der Admiral de Mello wohl ohne Zweifel gerechnet hat, vor sich gehen, läßt sich hier gar nicht beurtheilen, da während des Belagerungszustandes keinerlei Zeitungsnachrichten veröffentlicht werden und die Verbreitung aller telegraphischen Nachrichten aus dem Lande durch die Regierung verhindert wird."[23]

Am 25. Oktober 1893 explodierte durch die Beschießung der Regierungstruppen ein Pulvermagazin der Revolutionäre. Die beinahe hundert Meter hohe Stichflamme erzeugte einen derartigen Luftdruck, daß auf einem in der Nähe gelegenen deutschen Segelschiff ein Matrose in die Luft gehoben und dann in den Laderaum geschleudert wurde, wo er trotz der Entsendung des Schiffsarztes der "Arcona" starb.

Zu diesem Zeitpunkt sah Hofmeier angesichts der Pattsituation der Parteien eine schnelle Lösung nicht in Sicht. Weder konnte die Regierung die Flotte besetzen noch mangels Landwegen Santa Catarina zurückerobern, während die Rebellen Schwierigkeiten hatten, die Landtruppen zum Überlaufen zu bewegen und die Forts zu erobern. Melo verfolgte nach Meinung des Kapitäns die Strategie, die Anerkennung durch die Neutralen als kriegführende Macht zu gewinnen,

---

[22] Hofmeier, S. 17.

[23] Hofmeier, S. 18. Was auch bedeutet, daß Luxburg über keine besseren Nachrichtenquellen verfügte als der Kapitän, da er den Gesandten sonst mit Sicherheit informiert hätte.

um ganz Rio blockieren zu können, und entweder die Stadt oder die Truppen zum Überlaufen zu zwingen.[24]

Am 30. Oktober 1893 intervenierte Hofmeier zugunsten eines deutschen Schiffs, das wegen einer Kohlenladung für die Regierung durch die Rebellen gezwungen worden war, in einer Stelle zu ankern, die unter Beschuß lag. Der Kommandant der "Arcona" konnte einen (Liege)Platzwechsel bei Melo erreichen, verzichtete aber auf einen Transport zum Entladeplatz, da dieser ständig unter Feuer lag. Der Kohlentransporter blieb in der Nähe der "Arcona".

Am 3. November 1893 kam es zu einer ersten Konfrontation der deutschen Streitkräfte mit den Rebellen. Am Tag zuvor hatte Kapitän z.S. Continho Tavares mit mehreren bewaffneten Fahrzeugen sechs Leichter beschlagnahmt, die vorher von dem Dampfer "Santos" der Hamburg Süd(amerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft) beladen worden waren, und diese zwischen die Hilfskriegsschiffe "Jupiter" und "Venus" gelegt. Die Mannschaften stahlen einen Teil der Ladung, ausschließlich Lebensmittel. Hofmeier beschloß, diesem "Unfug und Diebstahl" ein schnelles Ende zu bereiten. Ohne Melo zu kontaktieren, legte er mit dem Dampfboot und bewaffneten Mannschaften bei den Dampfern an und forderte unverzüglich die Herausgabe der Fracht, was auch geschah. Bis auf Sardinenbüchsen fand sich alles wieder ein - der Kapitän schloß daraus, daß nur der Hunger die Besatzungen zu diesen Maßnahmen zwang und keine Bereicherungsabsicht. Sie hatten auf eigene Faust gehandelt, da die Überfälle vom Kommando der Aufständischen nicht gebilligt wurden.[25]

Um derartige Übergriffe vorab zu verhindern, schoben Besatzungen der "Arkona" und "Alexandrine" bei Lade- und Löscharbeiten ständig Wache. Da sowohl die Regierung als auch die Rebellen bestimmte Zonen mit einem Ankerverbot belegten, und Schlepper für die Segelschiffe nur schwer und kostspielig zu chartern waren, setzte Hofmeier zur Unterstützung der deutschen Kauffahrer die beiden Dampfboote der Korvetten ein. Bis Ende November 1893 beschränkte sich die Tätigkeit der deutschen Kräfte darauf, den deutschen Kauffahrern den freien Verkehr im Hafen zu sichern. Schiffsführern, die aufgrund ihrer Ladungen (wie Sprengstoff) Verzögerungen erlitten hatten wie der Kapitän der Elsflether Bark "Triton", empfahl Hofmeier, Liegegeld von der Regierung zu fordern, was er auch erhielt. Sie mietete daraufhin einen kleinen deutschen Schoner, der den Schiffen im Hafen diese Waren abnahm. Insbesondere die Hamburg Süd litt unter den Störungen des Handels, war aber mit dem Eingreifen Hofmeiers zufrieden, wie ein Gesellschaftsbericht von 1893 zeigt:

---

[24] Hofmeier, S. 18.
[25] Ebd., S. 19.

"Anfangs war sie (d. Revolution, d. Verf.) eine starke Belastung für den in reger Entwicklung befindlichen Schiffsverkehr. Das Laden und Löschen unserer Schiffe in Rio wäre, gleich den Schiffen anderer Nationen, den ärgsten Störungen unterworfen und der deutsche Handel den schwersten Schädigungen ausgesetzt gewesen, wenn nicht nach Ausbruch der Revolution ein deutsches Geschwader im Hafen von Rio erschienen wäre und sich in energischer, taktvoller und erfolgreicher Weise der deutschen Interessen angenommen hätte. Leider ist schon jetzt zu übersehen, daß das neue Jahr einen bedeutenden Ausfall an Kaffeetransporten bringen wird, der nur zum Teil durch die reichliche Tabakernte in der Provinz Bahia ausgeglichen werden kann."[26]

Um der Pattsituation zu entkommen, wurden die Manöver sowohl der Regierung als auch der Rebellen immer riskanter. Das zeigte drastisch ein Versuch der Rebellen, in der Nacht vom 12. zum 13. Oktober 1893 Truppen mit dem Kriegsdampfer "Uranus" durch die Sperrforts zu bringen. Das Hilfsschiff wurde derartig schwer getroffen, daß große Teile der Besatzung vom Schiff flohen und an Land gefangen genommen wurden. Umgekehrt versuchte die Regierung einige Tage später, elfhundert Soldaten auf dem Truppentransporter "Rio de Janeiro" in den Süden zu entsenden. Das Unternehmen endete in einem vollständigen Desaster. Der Rebellenkreuzer "Republica" schlitzte den Dampfer mit seinem Rammsporn innerhalb von Sekunden auf - nur 600 Mann überlebten den Angriff, 500 gingen mit dem schnellsinkenden Wrack unter.[27]

Höhepunkt der Kämpfe war der Durchbruch Melos durch die Hafensperre in der Nacht zum 1. Dezember 1893 auf der "Aquidaban" zusammen mit dem Kriegsdampfer "Esperanza". Obwohl der Durchbruch, aus welchen Gründen auch immer, vorher angekündigt war, gelang es den beiden Schiffen trotz heftigen Sperrfeuers und unter vollem Scheinwerferlicht der Forts Lage, Santa Cruz und São João die Hafeneinfahrt so gut wie ungeschoren zu passieren. Sie dampften nach Ilha Grande, plünderten die dortige Regierungskasse und fuhren anschließend zur Unterstützung der Rebellen weiter nach Süden.[28]

Für wenige Tage war unklar, wer nun den Oberbefehl über die Rebellenkräfte im Hafen besaß, bis sich am 10. Dezember 1893 die Gerüchte bestätigten: Der bisher neutrale Konteradmiral Saldanha da Gama trat zu den Rebellen über und übernahm das Kommando der aufständischen Flotte. Da Gama war überzeugter Monarchist und gehörte deshalb nicht zur eigentlichen Rebellenfraktion, die nur einen Wechsel im Präsidentenamt beabsichtigte.

Durch seinen Übertritt verbesserte sich die Lage der Aufständischen entscheidend. Nun konnten von der Cobra-Insel aus die Stadt Rio, das Marinearsenal, das Zollhaus und andere wichtige Punkte Tag und Nacht beschossen werden.

---

[26] Zitiert nach Seiler: Südamerikafahrt, S. 84.
[27] Mittheilungen, S. 496.
[28] Hofmeier, S. 64.

Auf der bisher neutralen Enchadas-Insel befanden sich Werften, Magazine, Spitäler und andere Gebäude, die nun den Rebellen zur Verfügung standen.

Die fremden Kriegsschiffe bekamen unangenehme Nebenwirkungen zu spüren. Die Regierung ließ aus taktischen Gründen die Anlandung von Booten nur beim Marinearsenal zu, um die Neutralen als Deckung zu benutzen. Diese gerieten dadurch in eine gefährliche Lage, die allerdings am 16. Dezember 1893 durch einen Erlaß des brasilianischen Außenministers beseitigt wurde, der einen neuen, ungefährlichen Ankerplatz zuließ, nachdem die ältesten Seeoffiziere und Diplomaten protestiert hatten. Eine Brüskierung der fremden Seemächte, die indirekt für die Regierung arbeiteten, wollte Peixoto offenbar nicht riskieren. Hofmeier hielt durch da Gama eine Steigerung der revolutionären Aktivitäten für möglich, bis Melo mit Verstärkung nach Rio zurückkehren würde, um eine Entscheidung zu erzwingen.[29]

Doch zuerst einmal traten neue Probleme für die fremden Mächte auf, auch für den Kapitän der "Arcona". Auslöser war eine kurze Notiz des britischen Konsulats vom 12. Dezember 1893, entstanden aus dem völlig unkontrollierten Feuer der Gegner:

"All boats making for any landing along the shore of Rio run very great risk of being fired into and men-of-war cannot give protection to any one foolish enough to run any such risk after this warning."[30]

Die Rebellen nutzten nun ungeniert die Schutzlosigkeit unter englischer Flagge fahrender Fahrzeuge aus und hielten diese ständig an, während die Regierung über die Zollbehörden Anweisungen erteilte, keine schutzlosen Leichter und Schlepper ablegen zu lassen, damit sie den Rebellen nicht zur leichten Beute werden würden. Besondere Schwierigkeiten ergaben sich nun für Hofmeier dadurch, daß die Dampfer der Hamburg Süd, von denen täglich mehrere im Hafen lagen, mit einer englischen Agentur und englischen Schleppern arbeiteten, was zur Folge hatte, daß der Verkehr mit dem Land eingestellt werden mußte. Die Gesellschaft war daraufhin gezwungen, einen Schlepper des Norddeutschen Lloyd zu chartern.[31]

Humanitäre Hilfe leisteten die Korvetten, als am 9. Dezember 1893 der argentinische Dampfer "Paranahiva" beim Auslaufen von den Rebellen beschossen und aufgebracht wurde. Als er anschließend die "Arcona" passierte, riefen mehrere deutsche Passagiere das Schiff an, woraufhin Hofmeier sich sofort an Bord des Dampfers begab und die ihm teilweise persönlich bekannten Passagiere abholte

---

[29] Ebd., S. 65.
[30] Hofmeier, S. 93.
[31] Hofmeier, S. 92.

und einige Tage auf seinen Einheiten unterbrachte. Einige der Fahrgäste waren bei der Schießerei ums Leben gekommen. Hofmeiers Besorgnisse vom November über eine weitere Komplikation der Lage sollten sich nun bestätigen. Die Rebellen benutzten jedes halbwegs legale Mittel, um den Handel nach Kräften zu stören, indem sie Schlepper nach Brasilianern durchsuchten und diese dann zurückwiesen, was sich der Kapitän nicht bieten ließ:

"Soweit es die unter deutscher Flagge fahrenden Schlepper pp. anbelangt, habe ich diesem Unfug - denn anders läßt sich das Auftreten der revolutionären Fahrzeuge kaum bezeichnen - durch sehr ernstliche Verwarnungen abgeholfen, die ich den betreffenden Kommandanten der revolutionären Schiffe habe zukommen lassen und die auch bis jetzt gefruchtet haben. Ich habe nicht die Absicht, ihnen irgend welche Freiheiten oder gar das Untersuchungsrecht deutschen Schiffen und Fahrzeugen gegenüber einzuräumen ..."[32]

Am 21. Dezember 1893 ereignete sich ein ernsthafter Zwischenfall zwischen den Regierungstruppen und einem Boot der "Alexandrine". Die Dampfpinaß befand sich auf dem Rückweg von einem Kohlenhändler, als sie zwischen der Mucangue-Insel und Punta d´Areia etwas nördlich des Stadtteils Nictheroy heftig mit gezieltem Feuer beschossen wurde. Ein Schuß ging in die Wasserlinie, ein anderer durch die Flagge hindurch.

Der Kommandant der Korvette, KK Schmidt, bat daher Hofmeier, über den Geschäftsträger innerhalb der nächsten 24 Stunden von der Regierung Genugtuung und eine Bestrafung der verantwortlichen Offiziere zu fordern.[33]

Da der deutsche Geschäftsträger jedoch angeblich erkrankt war und nicht, wie Hofmeier sich gewünscht hatte, aus Petropolis anreisen konnte, der Kapitän aber eine Aufklärung desselben für notwendig erachtete, ordnete er die Reise von Schmidt in die Residentur an, der am Abend des 22. Dezember 1893 mit Luxburg zusammentraf. Dieser hielt die Forderungen für gerechtfertigt und übermittelte sie am 23. Dezember der Regierung. Aufgrund des Weihnachtsfests fand die offizielle Entschuldigung erst am 26. Dezember auf dem deutschen Konsulat in Rio durch einen höheren Offizier statt. Die Regierung bedauerte das Versehen. Die Pinasse war für ein Rebellenfahrzeug gehalten worden. Der Präsident gewährte die geforderte Genugtuung um so mehr, als daß durch das bisherige Verhalten kein Zweifel an der Loyalität der deutschen Schiffe bestand. Der geforderte Salut von 21 Schuß und das Hissen der deutschen Flagge wurde von "Alexandrine" vor dem Fort Santa Cruz abgenommen und mit 21 Schuß und dem Hissen der brasilianischen Flagge auf besondere Anordnung Hofmeiers erwidert.[34] Es scheint so, als wenn dem Kapitän die ganze Angelegenheit eher peinlich war,

---

[32] Ebd., S. 94.
[33] Kommando "Alexandrine" an Kommando "Arcona", Rio v. 21.12.1893; BAMA RM 3/v. 11608.
[34] Desgl. v. 26.12.1893, ebd.

denn die Erwiderung, die nicht vorgeschrieben war, geschah aufgrund der "Lage der Verhältnisse" wohl aus taktischen Gründen, um keinen schlechten Nachgeschmack bei Regierung und Armee zu hinterlassen, und Hofmeier bat Luxburg nachträglich um Genehmigung dieses Verfahrens.[35] Dieser war damit auch "vollkommen einverstanden" und betrachtete den Vorfall damit als erledigt. Im Anwortschreiben an den Kommandanten der “Alexandrine“ wurde die Entschuldigung noch einmal ausdrücklich ausgesprochen, wenn auch gegen die ursprünglich angesetzte Frist von 24 Stunden Protest eingelegt wurde. Luxburg wiegelte jedoch ab, da diese Formulierung seiner Meinung nach nicht von der Regierung, sondern vom Kriegsministerium stammte.[36]

Trotzdem hielt der Geschäftsträger den Vorfall für keine Marginalie, da sich die Beschießung der Pinaß vor den Augen zahlreicher fremder Kriegsschiffe ereignet hatte. Außerdem war ihm die Verschleppung von fremden Reklamationen unter der jetzigen Regierung und unter den besonderen Umständen des Aufstandes "hinlänglich bekannt". Er setzte daher Zeit und v.a. den Ort des Saluts selbst fest, so daß die Satisfaktion deutlich sichtbar werden konnte. Er rechnete damit, daß der sachliche Teil der Forderung, die Bestrafung der verantwortlichen Offiziere, noch längere Zeit in Anspruch nehmen könnte. So energisch, wie er sein Vorgehen schilderte, war sein Verhalten in der Praxis allerdings nicht, da er eine schnelle und unspektakuläre Beendigung der Affäre arrangiert hatte. Wilhelm II. jedenfalls war mit dem Vorgehen sowohl von Hofmeier als auch Luxburg zufrieden und sprach beiden seine "vollste Anerkennung" aus.[37]

Ende Dezember geriet da Gama immer mehr unter Druck. In aller Deutlichkeit stellte sich heraus, daß in der rebellierenden Marine zwei Fraktionen operierten, deren Aktionen wenig koordiniert waren. Melo plante im Süden den Angriff auf Santos und hatte nicht die Absicht, zur Unterstützung Truppen nach Rio zu entsenden, wenn auch die "Aquidaban" am 12. Januar 1894 erneut die Hafensperre durchbrach. Melo blieb im Süden. Gerüchte, nach denen er dort Truppen sammelte, um in Rio ein Landungsunternehmen durchzuführen, bestätigten sich nicht. Nach und nach wirkten sich die extremen Umstände in Rio äußerst nachteilig auf das Material der Rebellen aus:

"Die im Hafen liegenden Schiffe und Fahrzeuge der Revolutionäre befinden sich natürlich, nachdem sie jetzt mehr als vier Monate unter Dampf liegen, bei der schlechten Behandlung, die ihnen in jeder Beziehung zu Theil wird, in einer höchst bedauerlichen Ver-

---

[35] Kommando "Arcona" an Graf Luxburg, Rio v. 26.12.1893; ebd.

[36] Luxburg an Hofmeier v. 28.12.1893; ebd. Obwohl die Entschuldigung "im Namen der Regierung" ausgesprochen wurde, war das Schreiben von einem Generalmajor 1. Klasse Portocarero unterzeichnet, der den Vorfall auf die "anormalen Zustände" des Landes zurückführte.

[37] Luxburg, Petropolis v. 30.12.1893, an Reichskanzler Caprivi, mit Randvermerk Wilhelms II.; ebd.

fassung und man muß erstaunt sein, daß sie sich, wenn auch nur langsam, so doch überhaupt noch von der Stelle bewegen können. Leider habe ich noch nicht feststellen können - und es ist allen ein unaufgeklärtes Räthsel geblieben -, auf welche Weise sich die Rebellen Proviant, Munition, Kohlen und Wasser beschaffen, da ihnen alles abgeschnitten ist."[38]

Anfang Januar 1894 entstanden erneute Konflikte zwischen den Rebellen und der Hamburg Süd bzw. der Agentur Johnston & Co., die sowohl englisches Personal als auch Fahrzeuge beschäftigte. Die Firma unterhielt auch (unter englischer Flagge) zwei Schlepper, die nur für die Hamburg-Süd, Freitas und Sloman arbeiteten. Diese Verhältnisse erregten das Mißfallen Hofmeiers, der es befremdlich fand, daß eine so bedeutende deutsche Firma wie die Hamburg Süd mit einer englischen Agentur und deren Material arbeitete. Er lehnte daher den Schutz der Schlepper "selbstverständlich" ab, was formaljuristisch einwandfrei war. Da sich die englischen Kriegsschiffe bei Schikanen der Rebellen gegenüber englischen Schiffen sehr zurückhielten (offenbar in Absprache mit dem Konsul), wurden auch die beiden Schlepper festgelegt mit der Drohung, sie bei einem weiteren Transport mitsamt der Besatzung zu vernichten. Dadurch wurde der gesamte Verkehr der Hamburg-Süd und der beiden anderen Hamburger Gesellschaften bedroht. Der bereits erwähnte Captain Lang lehnte auf Anfrage Hofmeiers jede Intervention ab, da sich auf den Fahrzeugen nach Angaben Saldanha da Gamas Spione der Regierung befanden. Dieses Argument hielt Hofmeier für äußerst fragwürdig, da sich auf jedem Fahrzeug im Hafen Agenten befinden konnten.

Als Folge davon verkauften die Agenten von Johnston & Co. die beiden Schlepper an die Hamburg Süd. Sie standen somit fortan unter dem Schutz der deutschen Flagge. Eigentümlicherweise war die Zentrale der Firma in London mit dem Transfer nicht einverstanden. Die Fahrzeuge wurden zurückgegeben und dabei offenbar sogar eine Schließung der Filiale in Kauf genommen. Um den zu erwartenden Schaden für die Hamburg-Süd abzuwenden, intervenierte Hofmeier quasi staatlicherseits und stellte der Gesellschaft einen für die "Alexandrine" angemieteten Schlepper zur Verfügung, der unter deutscher Kriegsflagge und militärischer Bedeckung fuhr. Dieses Fahrzeug unterstützte nun das Laden und Löschen der Dampfer mit Hilfe kleinerer deutscher Schlepper, die die englische Agentur von Fall zu Fall mietete, so daß Hofmeier mit dem Ergebnis recht zufrieden war:

"Es ist also thatsächlich die englische Agentur hierselbst nur noch mit Hülfe der von mir gewährten Unterstützung und mit Hülfe deutscher Schlepper in der Lage, weiter zu arbeiten. Diese Thatsache hat Vertrauen zu dem Schutz der deutschen Flagge derart gehoben, daß bereits mehrere englische Kaufleute mich eindringlich gebeten haben, auch

[38] Hofmeier, S. 96.

ihnen beim Laden und Löschen ihrer Schiffe behülflich zu sein, was ich indessen rundweg abgelehnt habe, in Berücksichtigung der erwähnten Vorgänge. Ich meine, daß die ganze Behandlung der Hamburg=Südamerikanischen Dampfschifffahrts=Gesellschaft seitens des Hauses Johnston in London, das seit etwa 20 Jahren den Verdienst durch die Agenturen hat, und welches jetzt ganz einfach, wohl um lediglich um nicht anzuerkennen, daß der Handel unter der deutschen Flagge zur Zeit besser geschützt sei als unter der englischen, unter Anderem telegraphirt: *"Shut up your office"*, eine nicht sehr entgegenkommende ist."[39]

Welche Motive die englische Agentur zu ihrem Vorgehen bewogen hat, bleibt unklar. Vermutlich überschätzte Hofmeier schlicht seine Tätigkeit, denn falls englische Wirtschaftskreise ein größeres Interesse am Schutz ihres Handels gehabt hätten, wäre es wohl eine Leichtigkeit gewesen, auf diplomatischer Ebene ein schärferes Vorgehen ihrer vier im Hafen liegenden Kriegsschiffe zu erzwingen. Aber sowohl der Konsul als auch die Navy hatten offenbar kein Interesse an einer Konfrontation mit den Rebellen und duldeten zeitweilige Übergriffe.

Obwohl Saldanha da Gama energischer vorging als Melo, konnte er die strukturellen strategischen Bedingungen nicht durch reinen Aktionismus überwinden. Die einzige Chance, die Regierung matt zu setzen, bestand in einer vollständigen Handelsblockade Rios.

Mit dieser Illusion sollten ausgerechnet die Amerikaner, die weitaus weniger als Engländer und Deutsche im Handel involviert waren, am 29. Januar 1894 endgültig aufräumen. Als die Rebellen versuchten, die Entladung einer amerikanischen Bark am Hafenkai zu verhindern, intervenierte Admiral Benham, der inzwischen über vier moderne Kreuzer im Hafen verfügte. Er dampfte mit U.S.S. "Detroit" zwischen die Rebellenschiffe, gab dem Kreuzer "Trajano" einen scharfen Schuß vor den Bug und verbat sich für die Zukunft jede Belästigung des amerikanischen Handels im Hafen, woraufhin Saldanha jede weitere Betätigung in dieser Hinsicht unterließ,[40] was auch die weitere Anwesenheit der beiden deutschen Schiffe überflüssig machte.

Auf den beiden Kreuzerkorvetten gefährdeten inzwischen schlechte Versorgung und miserable klimatische Verhältnissen die Gesundheit der Besatzungen. Sowohl Offiziere wie Mannschaften hatten seit Monaten keinen Urlaub bekommen. Außerdem war im Hafen wieder das Gelbe Fieber ausgebrochen. Das Oberkommando der Marine hielt daher eine Ablösung bzw. Beurlaubung der Besatzung nach Buenos Aires für unbedingt notwendig, womit sich der Kaiser einverstanden erklärte. Das AA hatte keine Einwände und verzichtete sogar auf eine Ablösung durch S.M.S. "Marie", die sich in Chile aufhielt.[41] Die "Arcona" ging daher Ende Januar an den La Plata, Hofmeier beließ aber vorläufig die "Alexan-

[39] Ebd., S. 95.
[40] Mittheilungen, S. 502.
[41] AA an Staatssekretär RMA Hollmann v. 26.01.94, BAMA RM 3/2993.

drine" in Rio. Wie kritisch die gesundheitliche Lage war, beschreibt der k.u.k. Linienschiffsleutnant Danelutti anhand des Schicksals des Kommandanten von S.M.S. "Zrinyi":

"Am 11. Februar um 5 1/2 h morgens berief mich der Schiffscommandant und klagte über Unwohlsein und Fieber. Da er sich jedoch tagszuvor anscheinend wohl befunden hatte, glaubte niemand an ein ernstes Unwohlsein, sondern schrieb dieses der großen Hitze zu, unter der die gesammte Bemannung zu leiden hatte. Das Fieber hatte am folgenden Tage nachgelassen und war am 13. vollständig geschwunden, doch zeigte der Kranke eine rasch zunehmende körperliche Schwäche. Als sich am 14. nachmittags wieder Fiebererscheinungen zeigten, bat ich über Veranlassung des Schiffs-Chefarztes den Stabsarzt der befreundeten deutschen Corvette Alexandrine, Dr. Hohenberg, zu einem Concilium an Bord, dessen Ergebnis keinen Zweifel zuließ, dass Fregattencapitain Holeczek am Gelben Fieber erkrankt sei."[42]

Holeczek verschied schon am nächsten Tag im englischen Strangers Hospital und wurde unmittelbar darauf unter dem Salut aller fremden Kriegsschiffe beerdigt. Zwei weitere, ebenfalls ausgeschiffte Besatzungsmitglieder der Korvette starben in den nächsten Tagen. Das Schiff verließ Rio am 17. Februar 1894, um die Crew keinen weiteren Risiken auszusetzen.

Obwohl die Regierung schon im Dezember 1893 vor Pernambuco eine mit Söldnern bemannte Flotte aus eigenen und eiligst angekauften deutschen, englischen und amerikanischen Kriegs- und Hilfsschiffen zusammengezogen hatte, zögerte sie monatelang mit dem Einsatz. Als sie am am 10. März 1894 nach zahllosen logistischen Pannen vor Rio eintraf, nutzte sie der Regierung jedoch sowohl moralisch als materiell - Melo hatte es nicht geschafft, die gegnerische Flotte mit der "Aquidaban" zu zerstören, und unter dem Schutz der Flotte konnten Regierungstruppen nun ungehindert Rio anlaufen oder verlassen. Melo selbst war gerade eben noch die Flucht aus dem Hafen gelungen.

Damit war die Situation für da Gama aussichtslos geworden. Als die Regierung sein Angebot einer bedingungsweisen Kapitulation ablehnte, begab er sich mit seinen Offizieren an Bord der im Hafen liegenden portugiesischen Korvetten "Mindello" und "Affonso d´Albuquerque" und ließ sich angeblich in Buenos Aires internieren, was den massiven Protest der brasilianischen Regierung hervorrief, die in den Flüchtlingen keine politisch Verfolgten, sondern entwichene Meuterer sah.[43]

---

[42] Mittheilungen, S. 503.

[43] Ebd., S. 504-05. Da jedoch durch die brasilianische Haltung das Asylrecht fremder Kriegsschiffe grundsätzlich in Frage gestellt wurde, erhielt Portugal diplomatische Schützenhilfe von England, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn. Der deutsche Gesandte, der sich offensichtlich in dieser Frage völlig zurückhielt, schloß daraus, daß die bras. Regierung "wieder einmal" versuche, "ihre Souveränitätsrechte über die anderer Mächte zu stellen"; Luxburg, Petropolis v. 06.04.1894 an Caprivi; BArch. R 901-33726. Da Gama scheint mit einigen 200 Anhängern Ende April von den portugiesischen Schif-

Trotz der nun entspannten Lage entwendeten die Rebellen in der Nacht vom 7. auf den 8. März 1894 einen mit Speck und Maschinenöl beladenen deutschen Leichter, der längseits des Sloman-Dampfers "Catania" gelegen hatte. Ein Agent der schon erwähnten Londoner Firma Johnston & Co. erschien daher am Tag des Einlaufens am 11. März auf S.M.S. "Marie" und suchte bei Korvettenkapitän Freiherr v. Lyncker um Schutz nach, nachdem der amerikanische Admiral ein Einschreiten abgelehnt hatte, und ein Protest beim deutschen Konsulat und den Zollbehörden vergeblich gewesen war.[44] Daraufhin erbat Lyncker von Saldanha Aufklärung.

Dieser bestätigte für die fragliche Nacht einen Zusammenstoß zwischen einem treibenden Leichter mit einem Rebellenschiff. Da der Eigentümer unbekannt gewesen war, wurde die Fracht von dem Dampfers "Penedo" übernommen, da der Leichter stark leckte und auch kurz darauf versank. Die Ladung stand nun dem Eigentümer zur Verfügung.[45] Lyncker schickte daher einen Offizier mit einem Dolmetscher der Firma an Bord der "Penedo", die zwischenzeitlich jedoch von den Regierungstruppen besetzt worden war. An Bord befanden sich lediglich zwei Schwarze, die angaben, ein Teil der Ladung sei von den Offizieren geraubt worden. Der Offizier der "Marie" wurde endlich an den Marineminister verwiesen, der auf Einhaltung des diplomatischen Weges beharrte.

Der Korvettenkapitän bat nun Luxburg um die notwendigen Schritte, da ihm der Aufenthaltsort der Sachen "kein sicherer schien". Luxburg konnte am 21. März mitteilen, daß der Präsident selbst die Herausgabe der Sachen bewilligt hatte - die Agentur müsse nur den "vorschriftsmäßigen Weg" einhalten. Da die Revolution im Hafen nun ohnehin beendet war, endete auch der Schutz der deutschen Kriegsschiffe, und Lyncker sah keine Möglichkeit, in der Sache weiter einzugreifen. Sonderlich leid tat ihm der Geschädigte ohnehin nicht, da ohne den Schutz eines deutschen Kriegsschiffs die Lagerung der Waren bei Nacht auf dem Leichter ein großes Risiko barg, und es sich wegen der Nahrungsmittelknappheit offenbar um das Spekulationsgeschäft "einer wenig angesehenen Firma" gehandelt hatte. Von der Regierung war nach Lynckers Ansicht keinerlei Schadensersatz zu erwarten.[46]

Außerhalb Rios endete die Flottenrebellion, als in der Nacht vom 15. zum 16. April 1894 vor St. Catarina vier loyale Torpedoboote die "Aquidabán" angriffen und einen Treffer landeten. Da das Schiff nur in sieben bis acht Meter Tiefe an-

---

fen in Uruguay geflohen zu sein, woraufhin die portugiesische Regierung die Kommandanten von ihren Stellungen enthob; National-Zeitung v. 30.04.1894.

[44] Kommando S.M.S. "Marie", Cap Frio v. 12.03.1894; BAMA RM 3/3138.

[45] Haupt=Kommando der See=Streitkräfte in Revolution gegen die Regierung des Marschalls Floriano Peixoto im Hafen von Rio de Janeiro. An Bord des Kreuzers Liberdade, 12.03.1894, an Kommando S.M.S. "Marie"; ebd.

[46] Kommando S.M.S. "Marie", Cap Frio v. 25.03.1894; ebd.

kerte, sackte es lediglich auf Grund und konnte später wieder in Dienst gestellt werden.

Die Rebellion war für die internationalen Marinen in mehrfacher Hinsicht von Interesse. Es zeigte sich, daß gut gepanzerte und bewaffnete Schiffe ohne größere Probleme jede Hafenfestung passieren konnten, was deren Wert erheblich in Frage stellte. Das totale Versagen der Söldnerflotte mit ihren zahllosen Mängeln (Desertionen, Unfälle) bestätigte, daß auch die Seestreitkräfte von außereuropäischen Staaten auf ein professionelles und gut ausgebildetes Personal nicht verzichten konnten, sollte maritime Hochtechnologie effektiv eingesetzt werden. Die "Versenkung" der "Aquidabán" war nach dem Schicksal der "Blanco Encalada" im chilenischen Bürgerkrieg ein weiteres Argument für die internationalen Anhänger der *Jeune École*, vor allem, da die vier Torpedoboote das Panzerschiff noch nicht einmal zusammen, sondern nacheinander angriffen und schweres Abwehrfeuer von geübten Mannschaften den Treffer nicht verhindern konnte. Die Gegenseite konnte, wie schon im Fall der "Blanco Encalada" damit argumentieren, daß nur der Überraschungseffekt auf ein vor Anker liegendes Schiff den Erfolg ermöglicht hatte.[47] Für die europäischen Beobachter hinterließ die maritime Seite des Bürgerkriegs eine gewisse Ratlosigkeit:

"Es waren eben so außergewöhnliche und ganz eigenartige Verhältnisse eingetreten, wie wir sie nur in südamerikanischen Republiken zu sehen gewohnt sind."[48]

Im Gegensatz zum chilenischen Bürgerkrieg, wo von deutscher Seite aus zwar formal die Neutralität gewahrt wurde, Gülich jedoch aus seinen Sympathien für die Kongreßpartei zumindestens intern keinen Hehl machte, wurde in Brasilien nicht nur von seiten der Marine, sondern auch des Gesandten Luxburg strengste Neutralität gewahrt. Hofmeier als der verantwortliche älteste Seeoffizier verhielt sich angesichts der komplizierten militärischen und politischen Verhältnisse im Hafen umsichtig, verantwortungsbewußt und konsequent in der Verhinderung völkerrechtswidriger Schikanen der Bürgerkriegsparteien, was in Deutschland nicht nur von der Hamburg Süd, sondern z.B. auch der Reederei Sloman hervorgehoben wurde.[49] Besonders positiv würdigten jedoch noch Jahre später sowohl Brasilianer als auch deutsche Residenten in Rio die Aktivität Hofmeiers, als dieser mit dem Schulschiff "Gneisenau" der Stadt einen erneuten Besuch abstattete:

---

[47] Siehe hierzu: Der Torpedo-Angriff gegen den "Blanco Encalada" und das Gefecht zwischen dem "Acongua" und den Torpedofahrzeugen "Lynch" und "Condell" am 23. April 1891, in: MR, 2. Jg. 1891, S. 431-40.

[48] Mittheilungen, S. 507.

[49] Böhm, S. 52-53. Hamburger Handelskreise hatte von Vornherein von jeder Einmischung in innerbrasilianische Verhältnisse abgeraten.

"Bei allen Festlichkeiten wirkte besonders günstig der Umstand, daß der Kommandant derselbe Kapitän *Hofmeier* war, welcher sich in der Revoltezeit den Dank der deutschen Handelskreise und die Liebe der Brasilianer durch sein korrektes und unpartheiisches Verhalten erworben hat. Wie oft, fast bei jeder offiziellen Rede zu Ehren Deutscher vergleicht der Brasilianer das loyale Verhalten der deutschen und das illoyale Benehmen der englischen Flotte während der Revolte ... Noch nie sind in *Rio* oder *Petropolis* derartige Festlichkeiten von einer Kolonie für ein Kriegsschiff veranstaltet worden. In *Rio* schreibe ich die Begeisterung zum Theil auf die Dankbarkeit, die man hier für Herrn Kapitän zur See *Hofmeier* hegt und auf den Wunsch der Kolonie ihm endlich einmal für den umsichtigen und thatkräftigen Schutz danken zu können ..."[50]

[50] Der Kaiserliche Konsul in Rio v. 21.08.1897, StAB 3-A.3.B.4. Nr. 164.

9. Guatemala 1897-1914: Der lange Schatten von *El Señor Presidente*

Die deutsch-guatemaltekischen Beziehungen waren in der Ära von Präsident Manuel Estrada Cabrera (1898-1920) derart spannungsgeladen, daß Wagner ihnen ein eigenes Kapitel in ihrem Standardwerk über die deutsche Kolonie Guatemalas widmete.[1] Doch gab es trotz spektakulärer Zwischenfälle wie dem Mordanschlag auf Geschäftsträger Baron v. Eyb durch Geheimpolizisten im September 1900 gute Gründe für eine zurückhaltende Politik des AA bzw. der deutschen Diplomaten, die eine Intervention unter Zuhilfenahme der Kaiserlichen Marine nahezu ausschloß.

Die deutsche Kolonie in Guatemala war und ist auch heute noch zahlenmäßig die größte und bedeutendste in ganz Zentralamerika, und damals wie heute sind große Teile der Kaffeeproduktion und des Handels in der Hand deutscher Firmen. Als 1899 S.M.S. "Geier" San José de Guatemala anlief, staunte KK Hermann Jacobsen (1859-1943) über die "gewaltigen deutschen Interessen" im Land, die seiner Meinung nach mit "aufrichtigem Patriotismus" durch die Kolonie vertreten wurden.[2] Insbesondere in der Provinz Alta Verapaz wurde ab 1865 mit einem systematischen Kaffeeanbau begonnen. Die liberale Revolution von 1871 unter der Führung von Justo Rufino Barrios (1835-85), dem "Prototyp der liberalen Diktatoren Zentralamerikas",[3] schuf die strukturellen Voraussetzungen für den Kaffeexport. Dazu gehörte u.a. ein streng reglementiertes Einwanderungsgesetz (1879), dessen Zweck in der Immigration von Fachkräften wie Land- und Industriearbeitern, Handwerkern, Lehrern und Haushaltskräften bestand, wozu eigens eine Art "Ministerium" gegründet wurde, die *Sociedad de Inmigración.* Angestrebt wurde eine baldige Nationalisierung der Einwanderer. Ziel war die Einführung von "weißen" und "fleißigen" Arbeitskräften, die den "zivilisatorischen" Fortschritt des Landes beflügeln und den einheimischen Arbeitskräften als Vorbild dienen sollten.[4] Verlierer dieses Modernisierungsprozesses war der größte Teil der in eigenen Dorfgemeinschaften lebenden indianischen Bevölkerung, als 1873 das Verbot der Veräußerung von Gemeindeland aufgehoben wurde. Die Kaffeepflanzer (Weiße und Mestizen) nutzten nun die unklaren Besitztitel der Dörfer aus der Kolonialzeit aus und eigneten sich große Teile des indianischen Besitzes an.[5]

---

[1] Los alemanes en Guatemala bajo la dictadura de Manuel Estrada Cabrera, 1898-1920, in: Regina Wagner: Los alemanes en Guatemala, 1828-1944, Ciudad Guatemala 1991, S. 240-61.

[2] S.M.S. "Geier", Panama v. 15.06.1899, BAMA RM 3/2994.

[3] Woodward, Central America, S. 154.

[4] Wagner, S. 73f.

[5] Brian R. Hamnett: Zentralamerika 1821-1900, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, S. 557-77, hier S. 569.

Bis zum Regierungsantritt von Estrada gestalteten sich die diplomatischen Beziehungen problemlos, doch sollten die eigentümlichen Umstände seines Regierungsantritts einen Schatten auf die Zukunft werfen. Sein Vorgänger José Maria Reyna Barrios wurde am 8. Februar 1898 durch den deutschen Residenten Oscar Zollinger ermordet, doch gibt es gute Gründe anzunehmen, daß sein Stellvertreter Estrada der intellektuelle Urheber der Tat war.[6]

Die nächsten zweiundzwanzig Jahre wurden durch eine Terrorherrschaft geprägt, die der guatemaltekische Schriftsteller Miguel Angel Asturias (1899-1974, Nobelpreis 1967) in seinem klassischen Diktatorenroman "El Señor Presidente" (1946) verewigte und darin Estrada als Prototypen des lateinamerikanischen Tyrannen charakterisierte.[7] Als gelernter Jurist mit Verwaltungserfahrung benutzte Estrada den Staatsapparat in Kombination mit der neugeschaffenen *clubes liberales* als Wahlmaschine. Mit Hilfe der reorganisierten liberalen Partei schaltete er nach und nach deren frühere oppositionelle Flügel aus: Bei den Wahlen von 1904 erhielt Estrada 548.830 Stimmen - der einzige (liberale) Gegenkandidat drei.[8] Die Konservative Partei als Vertreter der alten Aristokratie war politisch völlig gelähmt. Doch waren diese Wahlen so untypisch nicht, wie sie Enrique Guzmán in seinem Tagebuch 1902 für Honduras beschreibt:

"27. Oktober: Am Sonntag begann hier die alte, langweilige und groteske Farce, die alle Zentralamerikaner ´Präsidentschaftswahlen´ nennen. Das Resultat kennen alle schon lange vorher. Es verwundert mich zu sehen, daß es immer noch aufrichtige Personen gibt, die an solchen Komödien teilnehmen ..."[9]

Obwohl schon zu diesem Zeitpunkt ein Überwachungs- und Spitzelsystem eingerichtet war, das durchaus mit "modernen", "totalitären" Regimen standhält, brachte erst der 20. April 1908 den endgültigen Durchbruch zur offenen Terrorherrschaft, als während einer Militärparade ein junger Kadett der *Escuela Politécnica* einen Schuß auf den Präsidenten abfeuerte und ihn an der Hand verletzte. Estrada ließ nicht nur umgehend einige der angeblichen Verschwörer füsilieren, sondern die bereits 1873 gegründete Schule als vermeintlichen Hort einer Militärverschwörung bis auf die Grundmauern niederreißen. Erst 1912 wurde mit der *Academia Militar* eine vergleichbare Institution wiedergegründet,[10] denn wie seine Vorgänger, Zeitgenossen oder Nachfolger in der liberalen Ära war Estrada

---

[6] Augusto Acuña G.: La Escuela Politécnica y su Próximo Centenario, Ciudad Guatemala 1973, S. 213.
[7] Acuña Ortega übertitelte das betreffende Unterkapitel in Anspielung auf diese Metapher: *Guatemala: los 22 años* de El Señor Presidente, S. 212-15.
[8] Ebd.
[9] Diario íntimo, zitiert nach: Hector Perez Brignoli: Breve Historia de Centro America, Mexiko, D.F. 1986, S. 114.
[10] Acuña G, S. 95-103.

ein Diktator, der seine Herrschaft im Gegensatz zu den *caudillos* des 19. Jahrhunderts nicht auf bewaffnete Haufen oder Personalarmeen, sondern auf ein professionelles Heer aufbaute. Das Militär wurde, trotz aller verfassungsrechtlicher Lippenbekenntnisse zu den alten liberalen Idealen, ein Teil der herrschenden Exekutive.[11] Estrada ließ sogar das (städtische) Schulwesen paramilitärisch durchorganisieren und sich dafür als *Protector de la juventud estudiosa* feiern. Typisch für die Liberalen dieser Epoche war ihr positivistisches Denken ("wissenschaftlicher Realismus") unter der Parole "Ordnung und Fortschritt", ihr Paternalismus, oftmals verbrämt mit einer "mythischen Aureole",[12] ihr Antiklerikalismus, ihr Hang zur Kopie nordamerikanischer und europäischer Kultur und der Glaube an die wissenschaftliche und technische Erziehung unter gleichzeitiger Verneinung jeglicher Metaphysik.[13]

Von Anbeginn zeigte Estrada auf dem Gebiet der Bildung eine manische Besessenheit, die sich in der Etablierung des sogenannten Minervakults widerspiegelte, dem in allen größeren Städten des Landes Tempel errichtet wurden. Schon 1899 wurde die erste *Minervalia* gefeiert,[14] und begabte lateinamerikanische Poeten dieser Zeit, wie der Nicaraguaner Ruben Dario (1867-1916), scheuten sich nicht, den "Neuen Perikles" in seinem "tropischen Athen" zu preisen.[15] Dabei wurde geflissentlich übersehen, daß sich unter der Herrschaft des "großen Priesters der Minerva" die öffentliche Erziehung weiterhin in einem desaströsen Zustand befand und der Etat für Heer und Marine acht- bis zehnmal so hoch war wie der Bildungshaushalt. Trotzdem spielten die Minervalien eine wichtige legitimatorische Rolle in der Herrschaftsausübung Estradas, wenn auch Pressezensur, Geheimpolizei, Exilierung und Terror gegenüber jeglicher Opposition und eine perfekte Kontrolle des Staatsapparats die faktische Grundlage der Herrschaft bildeten.[16]

Mit dem Regierungsantritt Estradas fällt eine deutsche Reklamation zusammen, deren Ursachen noch aus der Amtszeit seines ermordeten Vorgängers stammten und sowohl interne wie externe Gründe hatten.

---

[11] Woodward, S. 166.

[12] Perez Brignoli, S. 114.

[13] Woodward, S. 156.

[14] Die Minervalien wurden als Fest für die studierende Jugend während der Ära Estrada die bedeutendste staatliche Festivität des Landes, an der jeweils am letzten Sonntag des Oktobers alle Institutionen wie Heer, Handel, Industrie, Stadtverwaltung, Schulen, die Presse und die Militärakademie sowie die ausländischen Kolonien teilnahmen. 1901 wurde in Ciudad Guatemala auf dem Gelände des *Hipódromo del Norte* der Minervatempel errichtet, wo Estrada verdienten Schülern und Lehrern Bücher und andere Präsente überreichte. Vorbild für die Minervalien war der gleichnamige römische Kult, benannt nach der Beschützerin der Künstler und Handwerker; jeweils am 19. März wurde an ihrem Standbild auf dem Aventin das sogenannte Minerval (Lehrerhonorar) ausgezahlt; Acuña G., S. 63-65.

[15] Zitiert nach: Perez Brignoli, S. 116.

[16] Ebd.

Hamburger Firmen, ohnehin stark im guatemaltekischen Kaffeegeschäft involviert, hatten bis 1898 Kredite in Höhe von rund 35 Mill. M an einheimische Pflanzer vergeben. Zusätzlich waren in der Regierungszeit von Reyna Barrios große Anleihen im Ausland aufgenommen worden, um zum Teil recht zweifelhafte Prestigeobjekte in der Hauptstadt zu verwirklichen, mit dem Ziel, Ciudad Guatemala in eine Art Klein-Paris zu verwandeln. In diesen Kontext gehörten auch die Vorbereitungen für die Weltausstellung 1897, die hier zum erstenmal auf amerikanischem Boden stattfand. Da wohl keine andere guatemaltekische Regierung vor- oder nachher derartig hohe Summen für die Gestaltung der Stadt ausgab, war das Land 1897 praktisch bankrott.[17]

Unabhängig von diesem intern verschuldeten Finanzdesaster geriet Guatemala in den Strudel der durch Überproduktion ausgelösten internationalen Kaffeekrise ab 1896, obwohl andere lateinamerikanische Staaten wie Brasilien noch härter betroffen waren.[18] Hinzu kam eine innenpolitische Krise, als Reyna angesichts der Wahlen von 1898 am 1. Juni 1897 seine Diktatur ankündigte und damit seine Gegenkandidaten Morales und Fuentes Barrios in die sogenannte *Revolución de Occidente* trieb, die im September ausbrach.[19]

Obwohl diese schnell niedergeschlagen wurde, sahen die Hamburger unverhofft eine gute Gelegenheit, die Reichsregierung und die Kaiserliche Marine für ihre Interessen zu instrumentalisieren.

Aufgrund der Finanzkrise waren die Hamburger Gläubiger gezwungen gewesen, die verschuldeten guatemaltekischen Pflanzungen in eigene Verwaltung zu übernehmen. Da sie den Rechtsverhältnissen im Land nicht trauten, suchten sie eine Absicherung über das Reich. Als Aufhänger diente der Septemberaufstand, bei dem angeblich die Sicherheit deutscher Residenten bedroht wurde.

Doch der Versuch des deutschen Geschäftsträgers Erckert, Kriegsschiffe anzufordern, scheiterte vorerst, da die Marine keine Einheiten abordnen konnte. Wegen des griechisch-türkischen Krieges und der Besetzung Kiautschous konnte nach Maßgabe des AA nur ein Schulschiff an die Westküste entsandt werden, und selbst das lehnte Wilhelm II. aus militärtaktischen und rüstungstechnischen Gründen ab, um die Auslandsinteressenten im Reichstag zu zwingen, für die Flottenvermehrung zu stimmen. Trotzdem stellte das AA die Entsendung eines Schulschiffes in Aussicht - an die atlantische Ostküste, was wiederum die Handelskammer mißbilligte, da tatsächlich der Schwerpunkt der Handelsinteressen im Westen des Landes lag.[20]

---

[17] Francis Polo Sifontes: Historia de Guatemala, Ciudad Guatemala 1988, S. 250-51.
[18] Wagner, S. 242.
[19] Acuña Ortega, S. 212.
[20] Böhm, S. 107.

Parallel zu den Vorgängen in Guatemala versuchten auch in Nicaragua Hamburger (Kaffee)Firmen, die in die gleiche Zwangslage geraten waren, ein Kriegsschiff für die grundbuchmäßige Übertragung der verschuldeten Plantagen zu engagieren. Vorwand war auch hier ein unbedeutender Aufstand gegen die Regierung von Präsident José Santos Zelaya. Hinzu kam die Drohung der Regierung mit einer Zwangsanleihe. Dadurch sahen neun Hamburger Firmen Interessen von insgesamt 4,5 Mill. M gefährdet. Als das AA aber dem Wortführer der Interessenvertreter seine Unterstützung zugesagt hatte, verzichtete dieser auf den Kriegsschiffsbesuch.[21]

Nachdem sämtliche Hamburger Bemühungen um die Besetzung der Westamerikanischen Station gescheitert waren, entschloß sich das OKM immerhin dazu, den seit Ende 1897 für Westindien in Dienst gestellten Kleinen Kreuzer "Geier" an die Westküste zu entsenden.[22] Dadurch wurde jedenfalls für zwei Jahre dem Wunsch des AA bzw. der Hamburger Reeder von 1895 zur Wiederbesetzung der Station entsprochen.[23]

Da seit der Kreuzerkorvette S.M.S. "Marie" 1893/94 keine Einheit mehr die Westküste Zentralamerikas besucht hatte, sah sich Korvettenkapitän Jacobsen offenbar genötigt, einen umfassenden militärpolitischen Bericht an Wilhelm II. zu verfassen. Neben den Ausführungen über die politischen Verhältnisse in Kolumbien (hier insbesondere über das Kanalprojekt in der Provinz Panama), Guatemala (Besuch bei Estrada Cabrera), Nicaragua (Projekt Nicaragua-Kanal), Costa Rica (Besuch bei Präsident Iglesias) findet sich eine ausführliche militärstrategische Analyse zu den Möglichkeiten von Strafexpeditionen gegen die zentralamerikanischen Staaten, allen voran Guatemala. Der Bericht ist daher eine Art Manifest deutscher Kanonenbootpolitik in Zentralamerika, das bis 1914 Gültigkeit besaß, da sich die strategischen Bedingungen auf der Station nicht änderten.[24]

Als "Geier" Anfang Mai 1899 in San José de Guatemala eintraf, wurde Jacobsen vom Gesandten v. Voigts-Rhetz mit der Nachricht überrascht, daß seine An-

---

[21] Ebd.

[22] "Geier" war ein Neubau der "Bussard"-Klasse, die speziell für den Überseedienst konstruiert worden war. Schon das Typschiff war 1891 für die Westamerikanische Station vorgesehen gewesen, wurde aber wegen dringender Requirierungen zu Polizeidiensten in die Südsee-Schutzgebiete entsandt.

[23] AA an RMA v. 13.12.1895; BAMA RM 3/2994. Am 15.11.1895 hatten Hamburger Reeder eine Eingabe an das AA gesandt und mit Rücksicht auf die "bedeutenden deutschen Handelsinteressen in Süd- und Mittelamerika" um eine Wiederbesetzung der Station gebeten. Aus dem Schreiben des AA geht hervor, daß Wilhelm II. "seinerzeit" die Wiederbesetzung der Station angeordnet habe (offensichtlich im Kontext der Krisen in Chile und Brasilien). Offenbar wußte aber auch das AA um die knappen Ressourcen der Marine. Es hielt die Maßnahme zwar für dringend erwünscht, aber auf der anderen Seite die Anwesenheit des Kreuzergeschwaders in Ostasien für vordringlicher und stimmte der Abordnung nur unter der Berücksichtigung der dortigen Verhältnisse zu.

[24] S.M.S. "Geier", Panama v. 15.06.1899; BAMA RM 3/2994. Der Bericht umfaßt maschinengeschrieben 37 Seiten.

wesenheit inzwischen "aus politischen Gründen" notwendig geworden war, während offensichtlich bei einem Besuch des Kreuzers an der Karibikküste am 12. November 1898 nur um einen "normalen" Besuch ersucht worden war.

Estrada hatte Jacobsen einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, mit dem der Korvettenkapitän in Begleitung einiger Offiziere am 12. Mai 1899 in die Hauptstadt reiste. Auf dem Weg konnte noch ein von Siemens und Halske gebautes Wasserwerk zur Stromerzeugung besucht werden.

Am nächsten Tag fand der Besuch bei Estrada statt. Nach dem Ende des offiziellen Teils traten die Offiziere ab:

"Der Gesandte verlas in meinem Beisein eine Nota, worin er verlangte, dass endlich die während der Gerichtsverhandlungen in dem bekannten Juwelen-Diebstahl abhanden gekommenen Werthsachen im Betrage von ca. 10.000$ Seitens der Regierung bezahlt würden. Der Gesandte fügte hinzu, dass falls den Forderungen nicht nachgekommen würde, der Kommandant des Deutschen Kriegsschiffs am 15. Mai nach San Jose zurückkehren würde und Seitens der deutschen Regierung ermächtigt sei, die Forderung durch eine militärische Aktion zu erzwingen."[25]

Tatsächlich ließ der Außenminister noch am gleichen Abend mitteilen, daß die Forderung beglichen werden würde. Als am 15. Mai 1899 ein "glänzendes Ballfest" im deutschen Vereinshaus veranstaltet wurde, nahm auch Estrada daran teil, doch kommentierte Jacobsen dessen Anwesenheit nicht weiter, wie er auch kein Wort über das Regierungssystem verlor. Positiv hob er hervor, daß sich die deutsche Kolonie in ihrer Gesinnung besonders "rein" erhalten habe, was in vielen südamerikanischen Staaten "leider" aufgegeben werde. Aus der Existenz einer recht aktiven Ortsgruppe des Flottenvereins schloß er, daß hier erkannt werde, daß nur "eine starke Kriegsmarine" deutsche Interessen im Ausland vertreten könne. Als Gegenleistung für die Festivitäten in Ciudad Guatemala lud Jacobsen 24 Mitglieder der Kolonie auf S.M.S. "Geier" ein und hoffte, damit das "patriotische Gefühl" der Residenten gefördert zu haben.[26]

Am 19. Mai 1899 traf der Kreuzer südwärts segelnd in Corinto ein, wo Jacobsen durch den Ortskommandanten "herzlich" begrüßt wurde; der Salut wurde sogar durch ein im Hafen liegendes Kriegsfahrzeug erwidert. Obwohl ihn Konsul Heyden im Namen der deutschen Kolonie bat, Präsident Santos Zelaya in Managua mit Offizieren und Mannschaften zu besuchen und von diesem sogar eine Einladung vorlag, lehnte der Korvettenkapitän aus dienstlichen bordinternen und klimatischen Gründen ab. Zudem hatte Voigt-Rhetz als eigentlicher Gesandter für ganz Zentralamerika eigentümlicherweise einen Besuch nicht für nötig gehalten

[25] Ebd. Bei Wagner ist diese Reklamation nicht erwähnt, wie auch jeder Hinweis auf den Besuch deutscher Kriegsschiffe bis 1914 fehlt. Worum es sich bei dem genannten Diebstahl handelte, ließ sich aus den Akten nicht entnehmen.
[26] Ebd.

und Jacobsen über die Reklamationen der deutschen Kaffeehäuser nicht informiert.

Ein Indiz für das kollektive Gedächtnis innerhalb der Marine ist, daß die zwanzig Jahre zurück liegende Eisenstuck-Affäre bei Jacobsen Erwähnung findet. Besondere Aufmerksamkeit widmete er daher in Corinto den Möglichkeiten eines Landekommandos. Zwar gab es einige kleinere Geschütze auf der Insel vor der Stadt, und die Besatzung des Hafens bestand nur aus 20 bis 30 schlecht bewaffneten und bekleideten Soldaten, doch konnten aus Managua per Eisenbahn innerhalb kurzer Zeit an die eintausend Mann gut bewaffneter Truppen herangeschafft werden. Ihre Qualität schätzte er in bezug auf Ausbildung, Disziplin, Führung und Geist als "minderwerthig" ein, allerdings benannte er dafür keinerlei Indizien.[27]

Obwohl Jacobsen mit Angehörigen der deutschen Kolonien ausführliche Gespräche führte, erwähnte er die zwei Jahre zurückliegenden Überlegungen zur Reklamation nicht, was auch für die Bemühungen in Guatemala galt. Entweder sprachen ihn die Residenten nicht darauf an oder aber er hielt sie für zu unbedeutend, um sie nach Berlin weiterzuleiten.

Am 27. Mai 1899 lief der Kreuzer im costaricanischen Puntarenas ein. Da offensichtlich seit den Tagen Kinderlings 1868 kein deutscher Marineoffizier mehr San José besucht hatte, entschloß sich Jacobsen zur etwas umständlichen Reise in die Hauptstadt, da ein Teil der Strecke noch geritten werden mußte. Der Besuch bei Präsident Rafael Iglesias verlief sehr positiv; auch politische Fragen wurden "mit großer Offenheit" behandelt.[28] Offenbar stand Iglesias der 200 bis 300 Mitglieder umfassenden deutschen Kolonie wie überhaupt den fremden Kolonien sehr wohlwollend gegenüber, denn die deutschen Vertreter äußerten sich Jacobsen gegenüber nur positiv. Der Kapitän attestierte zwar der deutschen Kolonie wie Guatemala, "von echt deutschem Geist beseelt" zu sein, erwähnte aber auch wohlwollend die Tatsache, daß die Hälfte der Deutschen mit Costaricanerinnen verheiratet seien und damit ihrer neuen Heimat die "gleiche Verehrung" entgegenbrächten; eine Einstellung, die deutlich von den Kommentaren anderer Kommandanten vor allem in Mexiko, Haiti und Kuba abweicht, wo binationale Ehen als Gefahr für das Deutschtum gesehen wurden.

Jacobsen schätzte den Erfolg seines Besuchs in der Hauptstadt so hoch ein, daß er vorschlug, Costa Rica zukünftig von einem Kreuzer der Ostamerikanischen Station besuchen zu lassen, da von Puerto Limon aus San José bequem mit der Bahn zu erreichen war. Durch weitere Besuche könnten die Beziehungen

---

[27] Ebd.

[28] Ebd. Iglesias war soeben von einer Europareise zurückgekehrt und betonte die Befürchtungen Frankreichs und Englands vor der deutschen Politik. Er selbst schien nach Auffassung Jacobsens eine "große Hochachtung" vor Wilhelm II. zu besitzen.

zwischen der deutschen Kolonie und der Regierung noch weiter gefestigt werden, zumal mit der Bahn auch der von der Kolonie "sehnlichst gewünschte" Besuch von Mannschaften möglich sei.[29] Das Militär, insbesondere das Offizierskorps, schätzte Jacobsen zwar höher ein als das in Nicaragua, doch würden wohl "Geist und Disziplin" ebenso zu wünschen übrig lassen in den anderen Republiken. Allerdings fehlt auch hier jegliches Argument für seine These.

Obwohl Jacobsens Angaben über das Militär in Zentralamerika sehr spärlich waren, zog er aus seinem Aufenthalt Schlüsse für das eventuelle militärstrategische Handeln, insbesondere in Guatemala. Grundlage dieser Überlegungen war, daß die unsicheren innenpolitischen Verhältnisse der Republiken in Kombination mit den "großen deutschen Interessen" vor allem in Guatemala die Erzwingung von Reklamationen nötig machen könnten; Costa Rica fiel offenbar nicht unter diesen Blickwinkel. Für diese fiktive Lage entwickelte er ein Interventionsschema, das er selbst jedoch als unbefriedigend ansah:

1. Besetzung von San José (de Guatemala) von einer verstärkten Landeabteilung (drei Offiziere und 50 Mann)
2. Gefangennahme der Behördenvertreter
3. Benachrichtigung der Fremden, Gewährung von Schutz an Bord
4. Befestigung des Hafens durch Palisaden
5. Beschlagnahme der Eisenbahn und Abriß der Schienen auf einige Kilometer ins Landesinnere
6. Besetzung des Telegraphen unter Beibehaltung des einheimischen Personals

Falls eine "energische" Regierung trotzdem Widerstand leisten sollte und ca. tausend Mann Truppen per Bahn entsenden würde, bliebe nur die Beschießung und damit Zerstörung des Ortes, was ebenso für die Häfen Champerico und Ocos gelte. Da bei diesem Vorgehen beinahe ausschließlich Privateigentum, insbesondere auch deutsches, zerstört werden würde, sei diese Maßnahme wenig "vorteilhaft". Auf der anderen Seite sei die Landungsabteilung eines Kleinen Kreuzers nicht in der Lage, gegen eine weit überlegene Truppenmacht, auch wenn diese "äußerst minderwertig" sei, langfristig zu bestehen. Auch könne die Eisenbahnlinie immer nur auf eine kurze Strecke zerstört werden.

Die einzige Konsequenz aus dieser unbefriedigenden Lage konnte nach Auffassung Jacobsens nur die Stationierung eines Großen Kreuzers sein, da auch die neuen Kleinen Kreuzer von 3.000t kein wesentlich größeres Landekommando stellen konnten.[30] In Anbetracht der deutschen Interessen an der osta-

---

[29] Ebd.

[30] Ebd. Die "Gazelle"-Klasse, deren Typschiff im Jahr zuvor vom Stapel gelaufen war, war neben ihrer Aufgabe als Flottenaufklärer auch für den Auslandsdienst konzipiert worden, doch lag die Beatzungszahl mit ca. 270 Mann für derartige Operationen immer noch

merikanischen Küste müsse jedoch zuerst dort eine Stationierung gewährleistet sein. Da nun einige der zentralmerikanischen Republiken von der Atlantikküste überhaupt nicht zugänglich waren (wie El Salvador, Nicaragua nur begrenzt), müsse auch ernsthaft die ständige Besetzung der westamerikanischen Station mit einem Großen Kreuzer garantiert sein.[31]

Jacobsens Analyse traf durchaus zu: Im Gegensatz zu Haiti und der Dominikanischen Republik liegen die Hauptstädte Mittelamerikas zum Teil weit im Landesinneren und in Höhenlagen. San Salvador, obwohl vom Pazifikhafen La Libertad nur 25 km Luftlinie entfernt, wurde aufgrund seiner Unzugänglichkeit bis 1914 nur einmal von deutschen Marineoffizieren besucht, als sich im Dezember 1910 der 1. Offizier der "Bremen" mit fünf Begleitern zu Pferd auf den beschwerlichen, steilen Weg ins Hochland aufmachte und Präsident Figueroa besuchte.[32] Außer San José de Guatemala war Corinto der einzige Hafen an der Westküste Zentralamerikas, der aufgrund der Brandung ohne größere Schwierigkeiten mit den Booten angerudert werden konnte, was ein weiteres Manko bei Landungskommandos bedeutete.

Es spricht für Jacobsens Realismus, daß er selbst für das Landungskommando eines Großen Kreuzers eine Okkupation von Ciudad Guatemala ausschloß - ein Eisenbahntransport war angesichts der Möglichkeit, die Strecke an beliebiger Stelle zu sabotieren, völlig unsinnig. Das gleiche galt für Nicaragua. Tegucigalpa/Honduras besaß weder damals noch heute einen Eisenbahnanschluß, da es nicht im Bananen-Anbaugebiet lag und sowohl von der Ost- wie Westküste gleichermaßen unzugänglich war.

Auf der anderen Seite waren Jacobsens Überlegungen zur Besetzung der Station mit Großen Kreuzern utopisch, wenn auch tatsächlich ab 1906 oftmals Schiffe der "Victoria Louise"-Klasse in der Karibik bis hinunter nach Brasilien kreuzen sollten – allerdings als Schulschiffe. Tirpitz hatte derartige Überlegungen, die ja dem Bedürfnis deutscher Residenten durchaus entgegenkamen, schon zwei Jahre zuvor durch die Ablehnung des sogenannten "Büchsel-Plans" sabotiert.[33] Durch seine Entscheidung, den Schwerpunkt der deutschen Flotten-

---

zu niedrig. Die Großen Kreuzer der neuen "Victoria Louise"-Klasse dagegen hatten ca. 470 Mann an Bord.

[31] Ebd.

[32] S.M.S. "Bremen", Stiller Ozean v. 18.12.1910; BAMA RM 5/v. 5432. Zu ihrer Überraschung fanden die Offiziere eine chilenische Militärmission vor, die das salvadorianische Heer, "unbestritten das beste Zentralamerikas", nach deutschen Ausbildungsvorschriften unterrichtete; der chilenische Oberst hatte einige Jahre in Deutschland gedient.

[33] Konteradmiral Wilhelm Büchsel (1848-1920) war 1897 nach der Beurlaubung Admiral Hollmanns übergangsweise Leiter des RMA bis zu seiner Ablösung durch Tirpitz, der sich noch auf der Rückreise von Ostasien befand. Am 19.05.1897 fand unter dem Vorsitz des Kaisers eine Konferenz statt, auf der der sogenannte "Büchsel-Plan" verabschiedet

rüstung auf die Schlachtflotte in der Nordsee (Hochseeflotte) zu legen, wurde die Auslandstätigkeit der Kaiserlichen Marine langfristig entscheidend geschwächt. Von dieser Entwicklung wurde die Amerikanische Station am härtesten getroffen, wie sich schon beim weiteren Verbleib der "Geier" zeigen sollte. Die Afrikanische und Australische Station als maritime Kolonialpolizei-Stützpunkte waren auf eine gewisse Mindeststärke angewiesen, die nie unterschritten werden durfte, benötigten aber für gelegentliche Strafexpeditionen gegen die eingeborene Bevölkerung keine größeren Einheiten, sondern nur Maschinengewehre.

Die “Wunderwaffe“ Maschinengewehr, aber auch Krupp-Geschütze bis hin zu Panzerwagen besaßen allerdings nun selbst "Bananenrepubliken" wie Nicaragua, das 1907 zum erstenmal in der amerikanischen Militärgeschichte einen "Tank" einsetzte.[34] So ergab sich die absurde Situation, daß ausgerechnet dort, wo in Übersee mit Abstand die größten deutschen Auslandsinteressen vertreten waren und der militärische Gegner am stärksten war, die deutsche Marine am schwächsten repräsentiert war. Wie Böhm schon klarsichtig charakterisierte, sollten sich die Hamburger bei ihrer blinden Unterstützung der Flottengesetze völlig verkalkulieren: Statt einer Verstärkung der überseeischen Stationen wurden deren Kapazitäten drastisch zugunsten einer Schlachtflotte beschnitten, die im wahrsten Sinne des Wortes vor der eigenen Haustür dümpeln sollte.[35]

Ein weiterer, nicht vorhersehbarer Faktor in der dauernden Schwächung der Amerikanischen Station lag in der Entwicklung in China. Als "Geier" von Februar bis Juni 1900 erneut die zentralamerikanische Westküste besuchte, erhielt sie am 9. Juli 1900 in Acapulco den Befehl zur Unterstützung der deutschen Seestreitkräfte in Ostasien anläßlich des Boxeraufstands.[36] Eyb hielt den Abzug des Schiffes für "problematisch", da die deutsche Kolonie befürchtete, daß die Regie-

---

wurde, der quasi gleichwertig neben einer Schlachtflotte von 25 Linienschiffen eine Flotte von 30 Großen Kreuzern vorsah. Zu diesem Zeitpunkt tendierten sowohl Büchsel als auch der Kaiser zu einer Kreuzerflotte, die hauptsächlich in Übersee stationiert werden und (wie schon zuvor) der Kreuzerkriegführung dienen sollte. Als Tirpitz im Juni 1897 sein Amt antrat, gelang es ihm innerhalb kürzester Zeit, Wilhelm II. dazu zu bewegen, den "Büchsel-Plan" zu verwerfen. Tirpitz´ Vorstellungen mündeten in dem Flottengesetz v. 28.03.1898, daß statt der 30 Gr. Kreuzer nur noch 12 vorsah, von denen lediglich drei im Ausland Dienst versehen sollten; Hildebrandt/Röhr/Steinmetz, Bd. 1, S. 42.

[34] Hierbei handelte es sich um einen gepanzerten Lkw, auf den zwei MG montiert waren und im Krieg gegen Honduras eine entscheidende Rolle spielte. Erfinder war der Leiter der nicaraguanischen Militärakademie, der frühere bayrische Artilleriehauptmann Karl Uebersezig.

[35] Böhm, S. 109.

[36] Hildebrandt/Röhr/Steinmetz, Bd. 2, S. 138. Noch drei Tage zuvor hatte der Kreuzer Guatemala besucht, Jacobsen aber diesmal trotz Einladung des Präsidenten zu einem Bankett keine Zeit gefunden, da er wegen Unruhen in Panama aufgehalten worden war. Diesmal war auch der Besuch von Mannschaften in der Hauptstadt vorgesehen gewesen, Eyb, Ciudad Guatemala v. 13.07.1900 an Hohenlohe-Schillingsfürst; BArch. R 901-22465.

rung ihre "stetige Absicht", die "deutschen Bürger und ihr Eigentum zu schädigen", dadurch steigern werde. Er habe daher die Nachricht lanciert, daß bei längerer Abwesenheit der "Geier" ein Großer Kreuzer "Flagge zeigen" werde. Zwar läge momentan keine konkrete Gefährdung deutscher Interessen vor, doch sei eine dauernde Nichtbesetzung der Station angesichts der morschen staatlichen Verhältnisse, gerade in Guatemala, nicht wünschenswert.[37]

Damit war die ständige Besetzung der Westamerikanischen Station gescheitert. Die Westküste wurde ab jetzt nur noch gelegentlich durch die Stationäre der Ostküste ("Falke" und "Bremen") angelaufen. Während der zweiten Phase des Mexikanischen Bürgerkriegs 1913/14 wurde der Bereich um Guyamas und Mazatlan zeitweise durch aus Asien abgeordnete Kleine Kreuzer des Kreuzergeschwaders patrouilliert. Hierbei handelte es sich aber nicht um eine reguläre Besetzung der Station (s. Kapitel 12.3.).

Damit gab sich das AA allerdings vorerst nicht einfach zufrieden, sondern drängte nach Abzug der "Geier" weiter auf eine Verstärkung in den zentralamerikanischen Gewässern, woraufhin der Admiralstab im Verlauf des Jahres 1901 anbot, durch allmähliche Verminderung der Einheiten in Ostasien die Amerikanische Station zu verstärken - falls die Verhältnisse in China dies zuließen. Dies war nicht der Fall: Auch das AA mußte einsehen, daß die "schwer wiegende Bedeutung unserer Interessen am Yangtse" zumindestens zu diesem Zeitpunkt keine Reduzierung der deutschen Kräfte zuließ.[38]

Im Frühjahr 1902 ging von England der Vorschlag einer gemeinsamen Reklamation gegen Guatemala aus, die von Frankreich, Italien und Belgien unterstützt wurde, da die Regierung Estrada Cabrera offenbar eine "Verschleppungspolitik" gegenüber dem sogenannten Council of Foreign Bondholders in London betrieb.[39] Im Anschluß an den englischen wie auch den französischen Vertreter in Guatemala hielt daher auch der deutsche Minister ein "nachdrückliches Vorgehen", notfalls mit Zwangsmaßnahmen, für opportun, zumal eine Detachierung englischer und französischer Kriegsschiffe an der Pazifikküste des Landes in Aussicht stand. Mit einer gemeinsamen Operation war Wilhelm II. grundsätzlich einverstanden, hielt aber ein enge Kooperation der drei Mächte für notwendig, um nicht allein in einen möglichen Gegensatz zu den Vereinigten Staaten zu geraten.[40] Die Flottendemonstration fand nie statt. Es steht lediglich fest, daß Mini-

---

[37] Eyb, Ciudad Guatemala v. 26.07.1900 an Hohenlohe-Schillingsfürst; ebd.
[38] AA an Admiralstab v. 01.11.1901; BAMA RM 5/6019.
[39] AA an Admiralstab v. 06.04.1902; ebd. Dabei ging es um Forderungen in Höhe von ca. 400.000 M.
[40] Ebd.

ster Voigts-Rhetz im Juni 1902 die Zahlung von 250.000 M an Deutschland und 500.000 M an Belgien, England, Frankreich und Italien meldete.[41]

Wie unterschiedlich das Verhältnis zur maritimen Machtdemonstration schon allein auf einem diplomatischen Posten sein konnte, zeigt ein Vorgang von 1907. Hintergrund ist die Tatsache, daß Wilhelm II. sich aus haushaltstechnischen Gründen damit einverstanden erklärt hatte, die Westküste 1907/08 nicht zu besetzen und auch für 1909 die Frage vorerst offenzulassen.[42]

Nun hatte der neue Gesandte in Guatemala, v. Schwerin, die Absicht, seinen Antrittsbesuch in den anderen Staaten seines Zuständigkeitsgebiets nicht auf dem üblichen Postdampfer, sondern zwischen Oktober 1907 und März 1908 mit einem Kreuzer der Marine in den Häfen Acajutla/Salvador, Amapala/Honduras, Corinto und Puntarenas durchzuführen:

"Je öfter die deutsche Kriegsflagge in den hiesigen Gewässern gezeigt wird, umso besser; ganz abgesehen von der patriotischen Gesinnung, die in den deutschen Kolonien gestärkt wird, und von der Erleichterung für die militärpflichtigen jungen Deutschen für ihre ärztliche Untersuchung, wird die Macht des Reiches den zentralamerikanischen Republiken einmal wieder vor Augen geführt, und das kann bei dem Hochmut und der Vergesslichkeit der lateinisch indianischen Rassen gar nicht oft genug geschehen. Deren Liebe erwerben zu wollen ist eine schöne Utopie. Dabei liegt aber an und für sich in dem Erscheinen eines Kriegsschiffes gar keine Drohung; nur unartige Kinder haben Veranlassung, die Rute hinter dem Spiegel zu fürchten, und wenn sie sie fürchten, so ist es kein Schade. In dem Erscheinen eines Kriegsschiffes liegt vielmehr eine Ehrung für den betreffenden Staat dessen Flagge salutiert wird, und doppelt ist diese Ehrung, wenn der Kaiserliche Gesandte zu seinem offiziellen Antrittsbesuch durch das Kriegsschiff geleitet wird."[43]

Diese Haltung wurde vom RMA voll unterstützt.[44] Das Amt hielt, offenbar in Anlehnung an das AA, die längere Abwesenheit des Gesandten in Guatemala aufgrund der komplizierten innenpolitischen Situation (Attentat auf Estrada) für unklug. Durch die Reise mit dem Kreuzer hätte die Rundfahrt erheblich abgekürzt werden können. Da das Kreuzergeschwader in Ostasien bereits die Möglichkeit signalisiert hatte, ein Schiff kurzfristig entbehren zu können, wurde zudem noch die Möglichkeit eines Spionageauftrags ins Auge gefaßt, da der Kreuzer auf der Anfahrt die Befestigungen von Honolulu observieren könne. Doch wurde die ganze Aktion von Wilhelm II. in einem Randvermerk scharf abgelehnt:

---

[41] Voigts-Rhetz an Bülow v. 16.06.1902, zitiert nach Böhm, S. 109 u. 306. Über eine derartige Demonstration findet sich eigenartigerweise weder in den Länder- noch Stationsakten des BAMA irgendein Hinweis, obwohl die Guatemala-Akte vollständig ist. Nach Hildebrand (Kriegsschiffe) haben weder "Vineta", noch "Gazelle" oder "Panther" 1902 einen guatemaltekischen Karibikhafen besucht, schon gar nicht zusammen.

[42] RMA an Admiralstab v. 12.10.1907; BAMA RM 5/6026.

[43] Schwerin, Ciudad Guatemala v. 18.06.1907 an RK v. Bülow; ebd.

[44] RMA, Tschirsky an Jensch v. 02.08.1907.

"mit Mühe und Not sind diese 3 Kreuzer endlich in Ostasien conzentriert worden, wo wir die allerwichtigsten Interessen haben. Ein Schiff von dort fortzunehmen um einen Gesandten auf seiner Reise zu befördern, ist nicht thunlich. Es sei denn, daß Ausw. Amt bereit wäre, die Kohlen zu begleichen, die verdampft werden müssen, um von Asien nach Amerika hinüber zu dampfen. Es fehlt immer noch ein Kreuzer, der etatsmäßig auf der westamerikanischen Station liegen sollte, welche Station seither noch nicht besetzt ist. Vielleicht ließe sich dieses mit dem Besuch des Gesandten verbinden, sobald das Ausw. Amt ein nachdrückliches Bedürfnis für die Besatzung der Süd=Westamerikanischen Station als bestehend nachweist.

Über Befestigungsanlagen Honolulu würde unauffälliger Weise der dortige Konsul Meldung machen können, bei dem telegraphisch bloß angefragt zu werden braucht. Ich würde das plötzliche Erscheinen eines Meiner Schiffe in diesem etwas kritischen Augenblick nicht für opportun halten. Es könnte die Nordamerikaner mißtrauisch und die Japaner auch aufmerksam machen. Bei der jetzigen Lage müssen wir Alles vermeiden, was uns vorzeitig so oder so, engagieren zu können geeignet wäre. Siehe *Dewey-Manila*!"[45]

Schwerin wiederum hatte die Idee zu dieser Fahrt von seinem neuen britischen Amtskollegen, der kurz zuvor mit einer Einheit der Royal Navy seine Antrittsbesuche durchgeführt und einen "sehr guten Eindruck" bei allen Regierungen hinterlassen hatte. Allerdings besteht der Verdacht, daß Schwerins wahre Motive eine gewisse Bequemlichkeit und Angst vor einer Erkrankung der Grund für dieses Ersuchen gewesen sein könnten.[46]

Aufschlußreich ist nun, daß Schwerins Vorgänger, Seefried, im Jahr zuvor eine völlig konträre Position eingenommen hatte, als er anläßlich der Rundreise von Korvettenkapitän v. Ammon auf S.M.S. "Falke" 1906 von diesem das Angebot bekam, mit dem Kreuzer nach Corinto zu segeln, um in Nicaragua den Handelsvertrag zu verlängern. Seefried hielt ein derartiges Manöver für *contraproducente*, da die Öffentlichkeit "trotz aller schöner Reden" annehmen könnte, daß bei einem gemeinsamen Auftreten in jedem Fall eine Reklamation vorliegen müsse, ein Eindruck, der unbedingt zu vermeiden sei, um nicht die Verhandlungen zur Verlängerung des Handelsvertrages zum Scheitern zu bringen.[47]

Tatsächlich wurde 1909 noch einmal versucht, in Guatemala eine Reklamation unter Präsentation der Marine durchzusetzen. Allerdings hatten schon vorher andere Stationäre das Land seit 1900 besucht und sich dabei recht deutlich über den Charakter des Regimes ausgelassen und ebenso klar erkannt, wie kompliziert und gefährlich Reklamationen sein konnten.

Sehr ausführlich berichtete Korvettenkapitän Paul Behncke (1866-1937) 1905 in seinem militärpolitischen Bericht über die zentralamerikanischen Freistaaten über Politik und deutsche Institutionen in Guatemala anläßlich des Besuchs von

---

[45] Ebd.; Unterstreichung im Original.

[46] Schwerin an Bülow. Durch die weit auseinanderliegenden Fahrzeiten der Postdampfer wäre Schwerin gezwungen gewesen (um die Gastfreundschaft der deutschen Kolonien und einheimischen Regierungen nicht übermäßig zu strapazieren) sich längere Zeit in den Hafenstädten aufzuhalten, wo er Gelbfieberanfälle befürchtete.

[47] Seefried an Bülow, Ciudad Guatemala v. 27.04.1906; ebd.

S.M.S. "Falke".[48] Die in die Hauptstadt entsandten Besucher, vor allem die Mannschaften, wurden von der deutschen Kolonie begeistert aufgenommen und zu einem Bierabend und Theaterbesuch eingeladen. Zwar verlief auch der "feierliche" Empfang bei Estrada in völligem gegenseitigen Einvernehmen, doch machte sich Behncke über dessen autokratischen Herrschaftsstil keine Illusionen:

"Die politischen Verhältnisse beruhen ganz und gar auf der Persönlichkeit des Präsidenten der Republik, welcher in dem Rufe eines klugen und energischen, gegen seine Gegner schonunglosen Selbstherrschers steht und allgemein gefürchet wird. Seine Umgebung soll meist aus fragwürdigen Charakteren bestehen, Intriguen- und Spionagewesen in hohem Grade ausgebildet sein. Die Verwaltung und die Gerichte sind verdorben; wie das Staatsoberhaupt so sind die kleinen Machthaber auf ihren eigenen Vorteil bedacht. Auch die Fremden sind häufigen Erpressungen, welche unter dem Mantel gemeinnütziger Zwecke ausgeführt werden, ausgesetzt. So kann es nicht Wunder nehmen, wenn wenig Fortschritte erzielt werden und die wirtschaftliche Lage Guatemalas eine schlechte bleibt...

...Das verhältnismäßig zahlreiche Heer macht in Ausbildung Bewaffnung und Anzug einen schlechten Eindruck und soll sich bei den gegebenen Gelegenheiten schlecht geschlagen haben."[49]

Auf Probleme in den gegenseitigen Beziehungen ging der Korvettenkapitän nicht ein. Er berichtete aber ausführlich über die deutschen Interessen und die Notwendigkeit, die Lehrer der gerade erst eröffneten deutschen Schule notfalls von seiten der Reichsregierung zu unterstützen, da aufgrund der knappen Besoldung nur drei Lehrkräfte für 120 Kinder zur Verfügung standen. Auch sonst sparte Behncke nicht mit guten Ratschlägen: Um die Dominanz der Amerikaner im Eisenbahnwesen wenigstens etwas zu konterkarieren, solle die Hamburg-Amerika-Linie sich bemühen, einen schnellen Liniendienst nach Puerto Barrios einzurichten, wenn 1908 die Eisenbahnverbindung Ciudad Guatemala-Puerto Barrios (Karibikküste) fertiggestellt sei. Allerdings enthielt er sich direkter antiamerikanischer Äußerungen.[50]

Im Januar 1906 lag "Falke" unter Korvettenkapitän Georg v. Ammon (1869-1937) wieder vor Guatemala. Über die Verhältnisse im Land weichen seine Beobachtungen nicht von denen Behnckes vom Vorjahr ab, doch hielt Ammon die

---

[48] S.M.S. "Falke", Salina Cruz/Mexiko v. 18.05.1905; BAMA RM 5/5402. Behncke, später Admiral und 1920-24 Chef der Marineleitung der Reichsmarine, scheint während seiner zweijährigen Tätigkeit als Kommandant der "Falke" in Amerika sein Interesse für deutsche Überseeinteressen entwickelt zu haben, denn er drang schon 1924 auf die Wiederbesetzung der Westindischen Station. Nach seiner Pensionierung unternahm er mehrere Reisen nach Südamerika und Ostasien und hielt noch Anfang der 30er Jahre vor Wirtschaftskreisen Vorträge über die Notwendigkeit, sowohl von staatlicher wie privater Seite aus die wirtschaftliche Expansion in Übersee zu fördern. Siehe hierzu den umfassenden Nachlaß im BAMA (N 173).

[49] "Falke" v. 18.05.1905.

[50] Der Hafen wurde noch vor 1914 als Endstation in den Liniendienst aufgenommen. Die Reisedauer betrug von Hamburg aus 37 Tage. Die Route ging über Haiti, Panama und Costa Rica; Seiler, S. 69.

Wiederbesetzung des Konsulats der Hauptstadt, das von der Gesandtschaft kommissarisch mitverwaltet wurde, für dringend notwendig. Nach seiner Meinung provozierte dieses Provisorium mit jeder Querele mit guatemaltekischen Behörden oder Institutionen notgedrungen eine "Staatsaktion", was den gegenseitigen Beziehungen nicht dienlich sei. Bei den größeren deutschen Firmen konstatierte er in Konfliktfällen mit dem Gouvernement eine behutsame Verfahrensweise, in der Regel würden diese durch direkten Kontakt zum Präsidenten oder den Ministerien geregelt. Notfalls sei man in "minderwichtigen Schädigungen" auch bereit, auf diplomatischen Druck mittels Reklamationen zu verzichten. Den Grund dafür benannte Ammon klar und deutlich:

"In einem Lande mit zwar republikanischer, tatsächlich aber völlig diktatorischer Regierung besitzt diese unendlich viele Mittel, um hinterher ihrerseits indirekte Repressalien anzuwenden gegenüber unbequemen Ausländern. Sie ist damit im Stande, deren Geschäfte auf das Empfindlichste zu stören, ohne eine weitere Handhabe zu bieten. Diese Methode ist der Regierung von Guatemala nicht unbekannt, darum vermeiden es einsichtige Leute lieber, sich ihr auszusetzen."[51]

Mitte März 1909 besuchte dank der gerade fertiggestellten Eisenbahnverbindung mit Fregattenkapitän Albert Hopman (1865-1942) zum erstenmal ein deutscher Marineoffizier die Hauptstadt von der Ostküste aus.[52] Da Puerto Barrios nun der bedeutendste Ausfuhrhafen des Landes war, waren die umständlichen Besuche an der Westküste überflüssig geworden. Hopmans Bericht ist nicht nur außergewöhnlich ausführlich, sondern auch in dem Sinne selbstkritisch, als daß er darauf hinweist, daß alle Informationen aufgrund des kurzen Aufenthalts nur einen sehr oberflächlichen Charakter haben konnten.[53]

Ursprünglich war kein Besuch des Präsidenten, sondern nur des des Gesandten, v. Schwerin, geplant, doch erschienen an Bord umgehend zwei deutschstämmige Offiziere, Oberleutnant Kuhsick und der Flügeladjudant von Estrada, Oberst v. Merck, und luden Hopman ein. Schwerin billigte nachträglich dessen Annahme, denn Hopman hatte von Anfang an erklärt, daß der Besuch inoffiziell sei, brachte aber auch in seinem Bericht zum Ausdruck, daß sich in den kleinen mittelamerikanischen Republiken ein Besuch eines Präsidenten kaum vermeiden lasse, auch wenn keine besondere Genehmigung des Kaisers vorlag.

Die überraschende Einladung Estradas hängt offenbar mit dem blamablen Besuch des amerikanischen Admirals Swinburn zusammen, der am Vortag, dem

---

[51] S.M.S. "Falke", Corinto v. 03.02.1906; BAMA RM 5/5402.

[52] Über seine einjährige Tätigkeit auf der Amerikanischen Station als Kommandant S.M.S. "Bremen" berichtet Hopman auch in seinen Memoiren: Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers, Berlin 1924.

[53] S.M.S. "Bremen", Golf von Mexiko v. 17.03.1909; BAMA RM 5/5402.

11. März 1909, die Hauptstadt wieder verlassen hatte.[54] Ganz offensichtlich fühlte sich Estrada gekränkt und bereitete den wenigen deutschen Offizieren einen mehr als großzügigen Empfang: Die Unterbringung erfolgte in einem Gästehaus des Präsidenten, und außer dem Bankett bei Estrada selbst wurde ein Diner des stellvertretenden Außenministers gegeben. Hopman konnte sich diesen Aufwand tatsächlich nur mit dem Fiasko des amerikanischen Besuchs erklären. Merck, der die Offiziere die ganze Zeit betreute, deutete an, daß der Besuch der "Bremen" dem Präsidenten Gelegenheit gegeben hätte, den Amerikanern zu signalisieren, daß derartige Festivitäten durchaus nicht ungewöhnlich seien. Hopman erklärte hierzu mehrmals ausdrücklich, daß der Besuch des Kreuzers in keinem Zusammenhang mit dem amerikanischen Flottenbesuch stehe und "vor allen Dingen kein Konkurrrenzunternehmen" darstellen sollte.

Bei einer Führung durch die Hauptstadt besichtigte Hopman auch den Neubau der Kadettenschule, die erst 1912 eröffnet werden sollte. Die Hintergründe um den Abriß des alten Gebäudes waren ihm bekannt. Als ihn Merck auf ein Ansinnen des Präsidenten ansprach, eventuell deutsche Offiziere als Instrukteure einzustellen und um seine Meinung bat, wich der Kommandant aus. Er hielt es für ausgeschlossen, daß aktive deutsche Offiziere einem System dienen könnten, "das den rudimentärsten Forderungen von Ehre und menschlicher Würde ins Gesicht schlägt". Allenfalls konnte er sich vorstellen, dafür verabschiedete oder "mehr oder minder entgleiste" Offiziere und Unteroffiziere zu engagieren. Schon bei der Anreise war Hopman auf dem Bahnhof von Zacapa in einen ersten Kontakt mit dem guatemaltekischen Heer getreten:

"Die Offiziere machten einen Eindruck, der nur komisch wirken konnte. Im Verhältnis zum Rang wurde bei dem Einzelnen die Uniform spärlicher, bis sie bei den untersten, schon stark den Indianertyp zeigenden Chargen sich auf einen Säbel reduzierte, der über einen mehr oder minder zerfetzten Zivilanzug geschnallt war."[55]

Die eigentlichen Soldaten, alles Indianer, hielt Hopman für "zäh, ausdauernd und auch furchtlos", das Offizierkorps sei allerdings völlig ungebildet.

Diese Einschätzung deckt sich mit einer Stellungnahme des Gesandten Frantzius an Bethmann Hollweg. Offenbar lag von Seiten des guatemaltekischen Gesandten in Berlin, Dr. Arroyo, eine Anfrage bezüglich der Ausbildung von guate-

---

[54] Der Besuch stand im Kontext der Weltumseglung der U.S. Navy 1907-09, die Präsident Roosevelt nach dem Desaster der russischen Flotte bei Tsushima initiiert hatte und die später als "Uncle Sam´s Greatest Show on Earth" bezeichnet werden sollte; Robert A. Hart: The Great White Fleet. Its Voyage Around the World 1907-1909, Boston-Toronto 1965, S. 27. Estrada hatte mit 100 Offizieren und 1.000 Mannschaften gerechnet und die Hauptstadt für angeblich 200.000 M ausschmücken lassen, doch konnten aus Termingründen nur zwei statt acht Schiffe San José (de Guatemala) anlaufen.

[55] Ebd.

maltekischen Offizieren in Deutschland vor. In seinem Schreiben charakterisiert Frantzius die führenden achtzehn Generale des guatemaltekischen Heeres:

"Gen. Ovalle, Kriegsminister, kann kaum schreiben. Schlief beim Empfang in der mexikanischen Botschaft ein und wachte erst auf, als der Empfang vorüber war.
Gen. Felix Flores, Generalissimus der Armee. Ein Trinker schlimmster Sorte und auf Verlangen der USA à la suite gestellt.
Gen. Maura de Leon, Stabschef, anständig, aber ganz niedriger Abkunft. Ging vor 10 Jahren noch barfuß.
Gen. Lima, ein ehemaliger Schuster, ist der mutmaßliche Mörder des Ex-Präsidenten Barillas; soll der Anstifter für dessen Ermordung in Mexiko gewesen sein.
Gen. Artes hat früher Unterschlagungen begangen.
Gen. Aguilar, jefe político in Quetzaltenango, ist ein Gewaltmensch, kauft jedes schöne Pferd zu dem Preis, den er selbst bestimmt und sperrt die Leute ein, die nicht zu seinem Preis verkaufen wollen.
Gen. J.P.F. Padilla, Trinker, dessen Frau unter merkwürdigen Umständen gestorben ist; das Untersuchungsverfahren wurde auf höchsten Befehl suspendiert.
Gen. Marcos Calderon, hat als jefe político große Unterschlagungen begangen und Leute durch Meuchelmörder umbringen lassen. Niedrigster Abkunft, aus dem übelberüchtigten Dorf Salcaja gebürtig.
Gen. José Barrios, Spieler und Trinker, hat seine Karriere durch Heirat einer früheren Maitresse Estrada Cabreras gemacht.
Gen. Ponce, anständig, aber total ungebildet, früherer Maurer.
Gen. Mont, notorischer Trinker, der im Rausch zu irgend etwas fähig ist.
Gen. Pereira, intelligent, gebildet, aber ein so schlimmer Trinker, daß er vorläufig zur Dispension gestellt ist, was hier viel sagt.
Gen. Chajón, hat erst vor einigen Jahren seinen Namen schreiben gelernt, früherer Hausdiener von Estrada Cabrera.
Gen. Reyes, niedrigster Abkunft, reiner Indianer."[56]

Als "anständig" seien nur die Generale Ochoa und Orellana zu bezeichnen, denen man nichts vorwerfen könne, danach Serrano und Haeussler, wobei der eine fremdenfeindlich und der andere korrupt sei. Nach der Beschreibung der Generale war nach Frantzius Meinung jeder Kommentar über die Obristen und andere Offiziere überflüssig:

"Irgend einen derselben in einem deutschen Regiment kann ich mir überhaupt gar nicht vorstellen."[57]

Spanische Offiziere, die an der Kadettenschule unterrichteten, kündigten ihre Verträge wegen Auseinandersetzungen mit dem Kriegsminister. Außerdem konnten sie praktisch keinen Unterricht erteilen, da die Kadetten weder lesen noch schreiben konnten.[58]

---

[56] Frantzius an RK v. Bethmann Hollweg, Ciudad Guatemala v. 04.11.1913; BArchP-AA 29023.

[57] Ebd. Bei dem genannten General Orellana handelt es sich um José María Orellana (1872-1926, Präsident 1921-26), der die nach dem gewaltsamen Sturz Estradas kurzfristig an die Macht gelangten Konservativen wiederum durch einen Militärputsch ablöste. Er verstarb "überraschend" am 26.09.1926 durch einen Schlaganfall. Der öffentlichen Meinung nach wurde er vergiftet; Sifontes, S. 259.

[58] Frantzius v. 04.11.1913; ebd. Dies klingt übertrieben, doch begann erst 1935 eine "Professionalisierung" der nun wieder in *Escuela Politécnica* umbenannten Akademie, als ein amerikanischer Offizier die Leitung der Institution übernahm; English, S. 258.

Diese abstrus scheinenden Verhältnisse stehen nur scheinbar im Widerspruch zu der Tatsache, daß Guatemalas Armee mit 15.000 Mann und 60.000 Reservisten mit Abstand die größte Streitmacht Zentralamerikas stellte, 1912 die beiden ersten Panzerfahrzeuge Zentralamerikas aus den USA importierte, die Artillerie mit modernsten Krupp-Geschützen ausgerüstet war und die Errichtung eines Fliegerkorps nur durch den Ausbruch des 1. Weltkriegs verhindert wurde, weil die französischen Ausbilder ausfielen.[59] Es gab durchaus rationale politische Gründe für die schreiende Diskrepanz zwischen modernster Waffentechnologie und dem völlig inadäquaten Offizierskorps. Die Ursache dafür sah Frantzius in den Folgen des Bombenattentats von 1907 auf den Präsidenten, was die beinahe völlige Eliminierung aller Mitglieder der gebildeten Schichten im Offizierkorps zur Folge hatte.[60] Übrig blieben zwar unfähige, aber dem Präsidenten treu ergebene Vasallen, deren vornehmliche Aufgabe nicht in der Landesverteidigung, sondern der Sicherung von Estradas Herrschaft lag.

Obwohl Estrada auf Hopman einen "selbstbewußten, klugen und gewandten Eindruck" machte, kam Hopman zu einem nüchternen Schluß:

"Guatemala ist die typische mittelamerikanische Republik, d.h. ein Raubstaat, in dem unter der Devise der Freiheit, Gleicheit und Brüderlichkeit der rücksichtsloseste Despotismus herrscht. Don Manuel Estrada C a b r e r a hat sein Amt seit 10 Jahren mit einer beispiellosen Willkür und Grausamkeit geführt, die nach den beiden gegen ihn gerichteten Attentaten noch besonders zum Durchbruch gekommen ist. Er hat damit seine Widersacher so eingeschüchtert, dass er völlig Herr der Situation zu sein scheint. Alles regiert sein Wille, die Minister sind Strohpuppen, das Parlament eine Farce."[61]

Das sollte im November 1910 auch Fregattenkapitän Ernst Goette (1869-1945) erleben, der an der Seite des damaligen Gesandten v. Buch die sogenannte Engelbrechten-Reklamation unterstützen sollte.[62]

Aus dem Bericht Goettes gehen keine näheren Einzelheiten hervor, sondern lediglich, daß der Vizekonsul in El Tumbador, Julius v. Engelbrechten, in der Verwaltung der sogenannten Boothschen Erbschaftsangelegenheit mit dem zuständigen Richter in Konflikt geriet und nun eine angemessene Entschädigung forderte; hinzu kam ein allgemeiner Protest gegen die "falsche Behandlung von

---

[59] English, S. 258, 263. Aus einem namentlich nicht unterzeichneten Dokument aus der Akte geht hervor, daß der Unterzeichner mit Dr. Arroyo über die Einstellung guatemaltekischer Offiziere verhandelt hat. Dabei kam eine Geschützlieferung zur Sprache, die offenbar von guatemaltekischer Seite unter recht dubiosen Umständen abgesagt wurde. Der Unterzeichner erklärte Arroyo gegenüber, daß ohne Klärung der Geschützfrage und die Erfüllung schwebender Reklamationen die Dienstverrichtung der Guatemalteken seiner Meinung nach ausgeschlossen sei; in Abschrift v. 22.01.1914; ebd.

[60] Frantzius v. 04.11.1913; ebd.

[61] S.M.S. "Bremen", Golf von Mexiko v. 17.03.1909; BAMA RM 5/5402.

[62] S.M.S. "Bremen", Bericht über die Audienz beim Präsidenten von Guatemala, San José de Guatemala v. 30.11.1910; ebd. Der Fall ist bei Wagner nicht erwähnt, ebensowenig der Besuch der "Bremen" in dieser Angelegenheit.

Rechtsfragen" seitens der Behörden im Umgang mit deutschen Residenten. Der Reichskanzler hatte Goette über Buch zur Unterstützung angewiesen. Allerdings wußte dieser nicht, ob der Kaiser davon Kenntnis besaß, setzte diese allerdings voraus und vertrat die Ansicht, daß er auch ohne ausdrückliche Anforderung, nur auf Requisition des Gesandten, diesen begleitet hätte, da es ihm opportun erschien.

Um Estrada die Ernsthaftigkeit des Unternehmens zu verdeutlichen, kündigten Buch und Goette ihre Ankunft in großer Uniform an, um diesen zu zwingen, in adäquatem Aufzug zu erscheinen. Buch rechnete mit einer Verzögerungstaktik des Präsidenten, woraufhin Goette vorschlug, eine dadurch bedingte Verzögerung des Reiseplans der "Bremen" unter Nennung der Gründe den betreffenden Regierungen mitteilen zu müssen, was Buch für ein "sehr wirksames Druckmittel" hielt, während militärischer Druck ausgeschlossen wurde:

"Eine Drohung mit den militärischen Machtmitteln des Kreuzers war auch vom Gesandten nicht beabsichtigt; ihre Umsetzung in die Tat würde ja kaum die hiesige Regierung, sondern nur die fremden Kaufleute d.h. die Deutschen schädigen."[63]

Die Audienz fand am 25. November 1910 im Palast unter Teilnahme von Buch, dem deutschen Konsul Obst als Dolmetscher sowie Goette und seinem Adjutanten statt.

Estrada erschien im Frack und trug als einzige Dekoration den Roten Adlerorden. Wie Buch Goette später mitteilte, war dies das einzige Mal, daß er diese Auszeichnung bei ihm sah. Von den Ausführungen Buchs war Estrada wenig beeindruckt:

"Der Präsident hatte ohne zu unterbrechen zugehört und bei den mehr oder minder scharfen Angriffen stets seine gleichgültige Miene bewahrt. Gleich nachdem der Konsul geendet hatte, ging er an die Beantwortung, die uns der Konsul abschnittsweise übersetzte.

Er besprach zunächst den Fall v. Engelbrechten und äusserte, dass seiner Kenntnis nach eine Beleidigung des deutschen Konsuls durch den Richter nicht vorläge, - der betreffende Richter hatte dem Konsul, der mit der Regelung der Boothschen Erbschaft betraut war, dienstliche Unterschlagung vorgeworfen - sondern dass es sich lediglich um unhöfliche Bemerkungen handele, die auf beiden Seiten gefallen seien."[64]

Buch protestierte zwar heftig gegen diese Auffassung, während Estrada vorgab, im Streit zu vermitteln zu wollen, ihm gleichzeitig aber eine direkte Intervention aufgrund der Verfassungslage (Unabhängigkeit der Justiz) nicht gestattet war. Goette hielt dies für eine reine Farce, da hier "jeder Mensch" wüßte, wie sich das Staatsoberhaupt in Gerichtsverfahren einmische. Zu den übrigen Reklamationen, die Goette inhaltlich nicht erwähnte, schützte Estrada Unkenntnis vor, da er sich

---

[63] Ebd.
[64] Ebd.

in seiner Stellung nicht um alle Kleinigkeiten kümmern könne. Als Beweis für die guten Beziehungen zu Deutschland im allgemeinen wies er in einer "theatralischen Geste" auf den Roten Adlerorden. Um so mehr bedauerte er die scharfen Maßnahmen, ja sogar Feindseligkeiten zur Durchsetzung "derartig geringfügiger Reklamationen":

"Seiner Meinung nach sei es nicht gerecht, einen Freund, so klein er auch sei, mit Fusstritten zu behandeln."[65]

Trotzdem Goette zweimal auf die "Drohung" bezüglich der Abreise des Kreuzers hinwies, ging die Audienz aus, wie Buch es vorausgesehen hatte. Goette verließ umgehend die Hauptstadt und kehrte nach San José zurück, um den Eindruck des offiziellen Besuchs zu verstärken. Drei Tage später, am 29. November suchte ihn Buch an Bord auf und teilte ihm mit, daß

1. auf die Beleidigung in der Engelbrechten-Sache überhaupt nicht eingegangen worden sei, sondern nur auf die von dem Richter vorgeworfenen Unterschlagungen,

2. die übrigen Beschwerdepunkte schon in Bearbeitung bzw. zum Teil erledigt worden seien.[66]

Diese "Erledigungen" hätten nach Angaben der betroffenen Firmen darin bestanden, daß in einer "Recht und Gesetz Hohn sprechenden" Art und Weise einige Fälle zu Ungunsten der Deutschen entschieden worden seien. In einem Fall sei die Zusicherung gegeben worden, daß sich derartige Gewalttaten und Drohungen nicht wiederholen würden, ohne daß eine Sühne für die Untaten geleistet werde würde. Offenbar handelt es sich hierbei um den Fall Paul Doescher (s.unten). Goette gab zu, daß die Reklamation ein Schlag ins Wasser gewesen war:

"Die Audienz hat somit nicht den erhofften Erfolg gehabt. Trotzdem dürfte sie als eine Etappe auf dem Wege energischer Massnahmen nicht zu umgehen gewesen sein. Jedenfalls sind sich die hiesigen Deutschen darin einig, dass man sich von der von Tag zu Tag anmassender und rücksichtlos werdenden guatemaltekischen Regierung nicht länger hinhalten lassen dürfe, wenn man nicht auf jede Achtung und Berücksichtigung verzichten und sich mit einer dauernden Verschlechterung der Verhältnisse abfinden wolle."[67]

Diese energischen Maßnahmen sollten nie getroffen werden, wie auch der Besuch der "Bremen" der letzte des Stationärs vor Kriegsausbruch gewesen sein sollte:

---

[65] Ebd.
[66] Ebd.
[67] Ebd.

"Eine natürliche Folge der Willkürherrschaft und Günstlingswirtschaft ist es, dass die rechtlichen Zustände jeder Beschreibung spotten. Das geknechtete Volk hat nichts, um sich hiergegen zu wehren; Recht wird dem zugesprochen, der das beste Handgeld zahlt und die meisten Zeugen aufzubringen vermag. Meineid ist etwas alltägliches, wird nicht bestraft und auch kaum übel genommen. Aber nicht nur die Guatemalteken haben unter diesen Verhältnissen zu leiden; in den letzten Jahren hat sich die Regierung immer frechere Übergriffe auch auf das Eigentum der Ausländer erlaubt, wie die Eingaben der deutschen und amerikanischen Gesandtschaft beweisen."[68]

Symptomatisch für diese Zustände ist der Fall Paul Doeschers in Livingston, der sich parallel zum Aufenthalt der "Bremen" entwickelte und offensichtlich Teil der Reklamation war. Doescher war Angestellter der Vera-Paz-Bahn, die außerdem das Schiffahrtsmonopol auf dem Rio Palochic besaß. Kontrahent war in diesem Fall Luis Estrada Monzón, *jefe político* des Bezirks Izabal und naher Verwandter des Präsidenten.[69]

Nach Darstellung Doeschers hatte Estrada ihm am 13. Oktober 1910 per Boten den Auftrag gegeben, für den nächsten Tag das Dampfboot klarzumachen.[70] Am Abend erschien Estrada auf der *wharf* und behauptete, das Boot schon für den heutigen Tag bestellt zu haben. Er beschimpfte Doescher und befahl ihn unter Androhung von Prügeln auf die *jefeatura*, beschimpfte ihn als Lügner und drohte, ihn ins Gefängnis werfen zu lassen, wovor ihn sein Status als Ausländer auch nicht schützen könne. Als als der als Zeuge herbeigerufene Bote den Abfahrttermin bestätigte, wurde Doescher freigelassen.

Einige Tage später wurde Doescher zur *jefeatura* zitiert, wo neben Estrada eine junge Frau und deren im November 1909 geborenes Kind anwesend war.[71] Die Frau, nach Doescher ein "öffentliches Mädchen", hatte schon während ihrer Schwangerschaft Doescher der Vaterschaft bezichtigt; angeblich, um Geld von ihm zu erhalten. Da sich die Vaterschaft jedoch nicht einwandfrei feststellen ließ, verzichtete sie schließlich auf die Forderungen. Während des Gesprächs mit Estrada erklärte ihm dieser nun, daß sie sich in einem *tribunal* zur Klärung der Vaterschaft befänden und Doescher ihn durch Lächeln auf den Vorwurf der Vaterschaft beleidigt hätte. Der *jefe* ließ nun den *juez de I.a Instancia* rufen, der das Gesetz über uneheliche Kinder erklären mußte, unter das auch Ausländer fielen. Doescher wurde vom *jefe* zu zehn Tagen Haft oder wahlweise $50.00 Geldbuße verurteilt. Da er die Strafe insgesamt ablehnte, wurde er inhaftiert, aber nach der

---

[68] Militärpolitischer Bericht S.M.S. "Bremen", Stiller Ocean v. 03.12.1910, BAMA RM 5/5402.

[69] Kais. Gesandtschaft Guatemala, Buch, an Bethmann Hollweg v. 07.12.1910; BArch. R 901-34112. In dem Schreiben wird Doescher zum Teil wörtlich zitiert.

[70] Livingston liegt als Enklave auf einer Halbinsel und ist nur über See oder den Rio Dulce zu erreichen.

[71] In Buchs Schreiben ist kein Datum genannt.

Intervention des Konsularagenten Zurhellen, der die Buße bezahlte, freigelassen.[72]

In seiner Eingabe an die Gesandtschaft forderte Doescher nun Buch auf, zu prüfen, ob der *jefe* berechtigt war, ihn auf bloße Anschuldigung hin zu verurteilen und zu inhaftieren. Dies sei offensichtlich ungesetzlich, überdies läge die Strafgrenze bei fünf Tagen Haft oder $25.00. Parallel beschwerte sich der Geschädigte auch über einen Anwalt beim Justizminister, doch dieser riet ihm, die Beschwerde zurückzuziehen. Dafür werde ein Schutzschein ausgestellt, der ihn vor weiteren Belästigungen des *jefe* schützen würde. Damit waren weder Buch noch Doescher einverstanden, da nach der Verfassung Ausländer und Einheimische vor "derartigen Willkürlichkeiten" durch das Gesetz geschützt seien.

Buch jedoch bekam sowohl vom Präsidenten als dem Außenministerium eine ganz andere Version geliefert: Doescher sei beim Justizminister "ohne Beweise" gegen den *jefe* erschienen und habe um einen Schutzbrief gebeten. Buch bezeichnete diese Stellungnahme des Justizministers als "grobe Lüge" und wies darauf hin, daß der *jefe* ein naher Verwandter des Präsidenten sei.

Über den Vorgesetzten von Doescher und Direktor der Bahnlinie, Willard, wurde nun auch die amerikanische Gesandtschaft involviert. Nach Auskunft des deutschen Botschafters v. Bernstorff in Washington vom 24. Dezember 1910 wurde der amerikanische Gesandte in Guatemala angewiesen, Buch zu unterstützen.[73] Aber auch diesen Bemühungen war kein Erfolg beschieden. Der Oberste Gerichtshof als Disziplinargericht erließ den Befehl an den *jefe*, künftig Doescher den "gesetzlichen Schutz und die gesetzlichen Garantien" zu gewähren:

> "Auf mein Verlangen hat mir der Minister des Auswärtigen persönlich erklärt, ein solcher schriftlicher Befehl an einen Beamten, etwas zu tun was ohnehin seine Pflicht gewesen wäre, enthielte den schärfsten Verweis für Pflichtverletzung, den der Oberste Gerichtshof überhaupt auf dem Disziplinarwege geben könne."[74]

Da Buchs´ Stellvertreter Scheller von deutschen Residenten vorgeworfen worden war, die Sache Doescher nicht aktiv genug vertreten zu haben, wandte er sich an die amerikanische Gesandtschaft, die ihm Einblick in ihre Korrespondenz gewährte, doch war auch hier keine schriftliche Genugtuung gegeben worden. Immerhin hatte der Schutzbrief sein wichtigstes Ziel erreicht: Laut einem Bericht der Eisenbahngesellschaft betrug sich Estrada nun "höflich und einwandfrei".[75]

Ebensowenig wie der Fall Doescher konnte der Fall Dieseldorff befriedigend gelöst werden. Erwin Paul Dieseldorff, einer der bedeutendsten deutschen Kaf-

---

[72] Laut Doescher hatte Estrada schon am 13. Oktober 1910 mit einer Schikane gedroht.
[73] Ebd.
[74] Kais. Gesandtschaft, Scheller, an Bethmann Hollweg v. 02.03.1912; BArch. R 901-34112.
[75] Ebd.

feepflanzer in Guatemala, hatte 1907 in Cobán ein Grundstück erworben, das schon seinem Vorbesitzer, General Aguilar, keinen Nutzen gebracht hatte: Die in der Umgebung wohnenden Indianer machten aufgrund alter Besitztitel Ansprüche auf das Gelände geltend und bedrohten jeden, der versuchte, das Land zu bebauen.[76] Obwohl der deutsche Gesandte Dieseldorff korrekterweise darauf hinwies, daß die Gesandtschaft für derartige Fälle "grundsätzlich" nicht zuständig war (d.h. gar nicht), bemühte sich Schwerin bei Außenminister Barrios um dringenden Schutz des Geländes. Barrios sicherte ihm zu, daß die Angelegenheit auf besonderen Befehl des Präsidenten "mit allem Eifer" verfolgt werde. Doch auch nach fünf Eingaben war bis Ende 1909 noch nichts unternommen worden. Der Fall wurde daher am 8. November 1909 in einer Sammelbeschwerde an Estrada über die generelle Behandlung der deutschen Gesandtschaft vorgebracht. Doch auch diese Bemühungen verliefen im Sand. Als sich der neue Gesandte Buch der Sache annahm und in Berlin um Anweisungen bat, ließ ihm Bethmann Hollweg lediglich mitteilen, daß die Sache privatrechtlicher Natur sei und "politische Zwangsmittel" nicht zur Verfügung ständen. Der Fall erledigte sich schließlich von selbst, da Dieseldorff den Besitz notgedrungen verkaufen mußte.[77]

Angesichts der Aussichtslosigkeit auf Erfüllung derartiger Reklamationen ist von seiten der Gesandschaft offensichtlich bis zum Kriegsausbruch auf eine weitere Instrumentalisierung der Marine verzichtet worden. Insofern hatte auch bei den eingesetzten Stationären in Guatemala von 1899 bis 1910 ein Ernüchterungsprozeß eingesetzt. Selbst wenn ein Großer Kreuzer anläßlich einer Reklamation zum Einsatz gekommen wäre, hätte dies nur zu zahllosen Schikanen gegenüber den Antragstellern geführt. Die Regierung saß am längeren Hebel, wobei die Entfernung der Hauptstadt von der Küste eine nicht unbedeutende Rolle spielte. Das Regime Estradas war spätestens ab 1907 durch brutalen Terror derartig stabilisiert, daß im Gegensatz zur Eisenstuck-Affäre die innenpolitische Instabilität für eine Reklamation nicht benutzt werden konnte. Außenpolitisch war Estrada durch seine ausgezeichneten Beziehungen zu Washington hervorragend abgesichert.[78]

Konsequenz aus dieser Situation war das schon von Goette bezeichnete Verhalten großer Firmen, die sich mehr oder weniger unter der Hand mit dem Präsi-

---

[76] Buch an Bethmann Hollweg v. 12.01.1910; BArch. R 901- 34112.

[77] Buch an AA v. 09.09.1911; ebd.

[78] Abgesehen von dem starken ökonomischen Engagement der Amerikaner, vor allem im Bananenanbau der United Fruit Company, die Estradas volle Unterstützung genoß, profitierte er nicht unwesentlich von verschiedenen Klauseln der Washingtoner Verträge von 1907. Darin hatten die fünf zentralamerikanischen Staaten sich u.a. gegenseitig versichert, keine "revolutionären" Regierungen anzuerkennen und Exilpolitiker nicht in der Nähe der Grenze wohnen zu lassen, was Estradas Position gegenüber Putschisten erheblich verbesserte.

denten oder den Ministern einigten. Trotzdem gab es unter den deutschen Residenten immer wieder Stimmen, die ein energisches Vorgehen, auch unter Einsatz der Marine forderten:

"Mit rechtzeitigem energischen Auftreten kann man heute viele Reklamationen und Schwierigkeiten im Keime ersticken; wenn rechtzeitig ein geeigneter Kreuzer hier erscheinen würde, so würde man viel leichter etwas erreichen als später, wenn gröbere Gesetzesverletzungen vorgekommen sind, durch Entsendung eines Kreuzergeschwaders. Es kommen jetzt schon jeden Tag Gesetzesverletzungen und ganz grobe Uebergriffe gegen die Fremden vor."[79]

Doch war diese Äußerung eine Ausnahme. Die deutschen Residenten waren in einem System, das beinahe schon totalitär genannt werden kann, auf Kooperation und Kompromisse mit den Machthabern angewiesen. Selbst der Anschein einer militärischen Drohung hatte sich als völlig ineffizient erwiesen.

[79] Auszug aus dem Brief eines deutschen Residenten aus Guatemala v. 01.04.1913, der über den Hauptverband Deutscher Flottenvereine am 10.05.1913 an das Nachrichtenbüro des RMA gesandt worden war; BAMA RM 5/5402.

10. Haiti und die Dominikanische Republik 1883-1914

10.1. Haiti bis zur Regierung Nord Alexis 1902

Mit dem Scheitern des letztes Aufstands der (mulattischen) Liberalen 1883 unter Boyer Bazelais gegen Präsident Lysius Salomon begann die lange Ära der "schwarzen" Präsidenten der Nationalpartei, die Haiti bis zur amerikanischen Okkupation 1915 dominierten. Logan bezeichnet den Zeitraum von 1883 bis 1915 in politischer Hinsicht als die katastrophalste Epoche der Landesgeschichte.[1]

Durch die Schwächung der "westlich" orientierten Liberalen konnten sich in der herrschenden Nationalpartei Anhänger des sogenannten *noirisme* durchsetzen; der radikale Flügel setzte sich aus den *ultranationals* bzw. *piquets doctrinaires* zusammen, deren extremes ethnisches Bewußtsein sich unter der Regierung Étienne Félicité Salomon (1879-88) etablieren konnte.[2] Zielgruppe waren die Mulatten und die mit ihnen liierte katholische Kirche, aber auch ausländische Kaufleute. So vertrat 1903 Präsident Nord Alexis in einem Brief an Kaiser Menelek II. von Äthiopien die Auffassung, daß ein unabhängiges, progressives Haiti als Beweis für die moralische Weiterentwicklung der ganzen "afrikanischen Rasse" dienen könne, und schon im Juli 1900 nahm der haitianische Deligierte Bénito Sylvain am Pan-Afrikanischen Kongreß in London zusammen mit schwarzen Politikern aus den USA, Liberia und der Karibik teil.[3] Zweifellos liegen hier auch die Wurzeln des *négritude*, einer ethnozentrischen Bewegung, die sich bewußt von der “dekadenten und überkommenen“ europäischen Kultur abgrenzte. Sie formierte sich in den 20er/30er Jahren gegen die weiße Besatzungsherrschaft und fand ihren Höhepunkt 1957 mit der Machtergreifung von François Duvalier.[4] Trotzdem konnten auch die Präsidenten der Nationalpartei nicht völlig auf die Hilfe der mulattischen Elite verzichten, vor allem im Bereich der Außenpolitik. Die beinahe sprichwörtliche Abgeschlossenheit des Landes wurde schon 1880 unterbrochen, als Haiti der internationalen Postunion beitrat und eine Kabelverbindung nach Kingston etabliert wurde.[5]

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten sich in der haitianischen und dominikanischen Geschichte insofern Parallelen, als beide Republiken durch Autokraten beherrscht wurden, die zwar mit eiserner Faust regierten, aber rivali-

---

[1] Logan, S. 222.
[2] Bernecker, Haiti, S. 101.
[3] David Nicholls: From Dessalines to Duvalier. Race, Colour and National Independence in Haiti, Cambridge 1979, S. 134.
[4] Bernecker, Haiti, S. 143-45.
[5] Ebd., S. 101.

sierende politische Gruppen bzw. Cliquen unterdrückten und halbwegs für politische Stabilität sorgten. Doch ging damit auf beiden Seiten der Grenze eine monströse Korruption einher, die vorzugsweise in der Verwendung ausländischer Anleihen für die Präsidenten und ihre Gefolgschaften bestand. Die Kosten wurden vor allem von der urbanen haitianischen Führungsschicht auf die Masse der Bevölkerung abgewälzt, was Fregattenkapitän Hopman der "Bremen" 1909 charakterisierte:

"Die jetzigen Zustände des Landes sind lediglich auf die paar Hundert in den Städten sitzenden sogenannten gebildeten Haitianer zurückzuführen, die in Zylinder und Gehrock umherstolzieren und die etwa 1 1/2 Millionen zählende Landbevölkerung in der rücksichtslosesten Weise ausbeuten."[6]

So gelang es den einheimischen Eliten Haitis im Gegensatz zu St. Domingo, wo bereits 1905 eine amerikanische Zollkontrolle etabliert wurde, sich das Korruptionsvehikel Zoll bis zur Okkupation 1915 zu erhalten. In St. Domingo begann der staatliche Auflösungsprozeß mit der Ermordung von Präsident Ulises Heureaux (1882-99), in Haiti mit dem Sturz von Nord Alexis (1902-08). In der amerikanischen Öffentlichkeit reflektierten sich die Zustände in beiden Republiken in einem bekannten Spottvers des Dichters Wallace Irwin:

"Urged by motives nowise harmful
Beneficial if you will -
Uncle Samuel´s got an armful
of republics infantile.
Uncle hates their constant riot
But he has the knowledge grim
That he´s got to keep ´em quiet,
For the they all depend on him.
So he sings in accents gritty
This enthusiastic ditty:
´Don´t be scared, you´re free from harm.
I can´t talk your lingo
But I´ll do my best - by jingo,
Stop that fightin´, San Domingo!´ "[7]

In seiner Untersuchung über den Einfluß der amerikanischen Presse zu möglichen und tatsächlichen Interventionen der USA in Haiti/St. Domingo von 1904-1919 stellte Blessingame fest, daß 49 von 69 untersuchten Periodika sie ausdrücklich begrüßten.[8] Die "New York Times", der "Independent" oder die “Chicago Tribune" befürworteten eine Intervention, um Haitianer und Dominikaner

[6] S.M.S. "Bremen", Karaibisches Meer v. 08.08.1909; BAMA RM 5/5410.
[7] Wallace Irwin: "Uncle Sam - Nursemaid", in: Collier´s, XXXIII (July 30, 1904); zitiert nach: John W. Blessingame: The press and the American intervention in Haiti and the Dominican Republic, 1904-1920, Caribbean Studies, Vol. 9, No. 2 (July 1969), S. 27-43, hier S. 35.
[8] Blessingame, S. 37.

von "Anarchie und chronischen Revolutionen" zu befreien und "Frieden, Ordnung, Gerechtigkeit und Freiheit" zu etablieren. Eine nicht unbedeutende Anzahl von Journalisten charakterisierte die Angehörigen beider Republiken als "kindische, faule, wilde und abergläubische Bastarde", die einen ausgesprochenen Haß auf alle Weißen pflegten. Die "Vermischung" von spanischem und "Neger"-Blut hätte eine zur Selbstverwaltung völlig unfähige Rasse erzeugt, und die höchsten haitianischen Beamten praktizierten angeblich kannibalistische Voodoo-Riten. Doch die Unkenntnis über lokale Verhältnisse beschränkte sich nicht nur auf Journalisten. Nichts demonstriert dies deutlicher als ein klassisches Zitat vom Secretary of State, William J. Bryan, nach der Vorlesung eines amerikanischen Bankiers über Haiti 1914:

"Dear me, think of it. Niggers speaking French."[9]

Eine krude Mischung von Paternalismus, Rassismus, einer Neuauflage von *Manifest Destiny*, zum Teil grotesk überschätzten Wirtschaftsinteressen und Ängsten um die nationale Sicherheit, meistens mit dem Schreckgespenst einer deutschen Besetzung der beiden Republiken verbunden, deren mögliche Zahlungsunfähigkeit eine offene Tür bieten könnte, war die breite Grundlage für derartige Forderungen.[10] Zwar gab es auch nüchterne anti-interventionistische Stimmen, die beispielsweise die Übernahme der dominikanischen Zollkontrolle 1905 in aller Deutlichkeit "imperialistisch" benannten und vor einer Pervertierung der Monroe-Doktrin warnten, doch blieben diese eine Minderheit.[11] Doch nicht der "Imperialist" Roosevelt, sondern erst das Duo Wilson/Bryan sollte sich direkt in die dominikanische und haitianische Politik einmischen, während sich vorher amerikanische Präsenz tatsächlich strikt auf die Zollkontrolle beschränkte.[12] Die Voraussetzungen für eine kompetente Außenpolitik wurde zusätzlich durch innenpolitische Motive demontiert: Unter Bryan wurde ein großer Teil der lateinamerikanischen Diplomatenposten durch inkompetente und zum Teil korrupte Parteigänger wie James M. Sullivan in St. Domingo ersetzt, die das Ansehen der USA ernsthaft gefährdeten.[13]

Eine tiefe Ironie liegt in der Tatsache, daß fünf Jahre nach der Besetzung der beiden Republiken 1915/16 der Pressechor beinahe einmütig auf Gegenkurs geschwenkt war. Erstaunt stellten amerikanische Korrespondenten vor Ort fest,

---

[9] Zitiert nach: Langley, S. 123.

[10] Zur rassistischen Komponente siehe Rubin Francis Weston: Racism in U.S. Imperialism. The influence of racial assumptions on american foreign policy, 1893-1946, Colombia, SC 1972.

[11] Indianapolis News v. 04.02.1905; zitiert nach: Blessingame, S. 38.

[12] Langley, S. 121.

[13] Ebd.

daß sich in beiden Republiken statt einer Demokratie nach amerikanischem Vorbild eine amerikanische Militärdiktatur etabliert hatte, in der das U.S. Marine Corps Parlamente und staatliche Verwaltung ersetzt hatte, indem es Legislative und Exekutive miteinander verschmolz. Der New Yorker Journalist Herbert J. Seligman, der sich mehrere Monate lang in St. Domingo aufhielt, zog deutliche Parallelen:

"To Belgium´s Congo, to Germany´s Belgium, to England´s India and Egypt, the United States has added a perfect miniature in Haiti ... The history of the American invasion of Haiti is only additional evidence that the United States is among those Powers in whose international dealings democracy and freedom are mere words, and human lives neglible in face of racial snobbery, political-chicane and money. The five years of American occupation ... have served as a commentary upon the white civilization which still burns black men and women at the stake."[14]

Die Revolutionskrisen in Haiti nach dem Sturz von Nord Alexis 1908 riefen immer wieder Einheiten der Westindischen Station auf den Plan, obwohl die deutschen Kolonien in beiden Republiken, verglichen mit Guatemala sehr klein waren.[15] Allerdings verfügten sie vor allem in Haiti über beträchtlichen ökonomischen Einfluß. Das Auftreten der deutschen Kreuzer diente amerikanischen Autoren dazu, dem Deutschen Reich zumindest in Haiti Okkupationsabsichten zu unterstellen.[16] Ähnliche Gerüchte hatten bereits 1897 bei der "Lüders-Affäre" in den USA beträchtliche Aufregung verursacht.[17] Doch wie in Guatemala sollte die Tätigkeit der Kaiserlichen Marine nicht solchen hochpolitischen Charakter besitzen, sondern sich mehr oder weniger auf die profane Eintreibung von Schulden und den in der Regel unnötigen Schutz von deutschen Residenten beschränken.

Nach der Beendigung der Reklamation von 1872 herrschte in den deutsch-haitianischen Verhältnisse relative Ruhe, nur im Juni 1876 wurde anläßlich eines Aufstandes von General Alexis Nord gegen die provisorische Regierung der Stationär S.M.S. "Victoria" angefordert, nach Stabilisierung der Lage jedoch wieder abbestellt.[18]

Erst während des liberalen Aufstands gegen Präsident Salomon kam die "Freya" unter Korvettenkapitän Max Schulze (1845-1910) zum Einsatz, da Port-au-Prince bei Unruhen am 22./23. September 1883 schwer gebrandschatzt und geplündert worden war. Europäische Kaufmannskreise, die Kirche und die haitia-

---

[14] (New York) Nation v. 10.07.1920; zitiert nach: Blessingame, S. 41.
[15] Publizierte Statistiken fehlen; eigentümlicherweise werden auch in den militärpolitischen Berichten der Stationskreuzer keine Zahlen genannt.
[16] So Dana G. Munro: Intervention and Dollar Diplomacy in the Caribbean 1900-1921, Princeton 1964, S. 333.
[17] Fiebig-v. Hase, S. 744.
[18] S.M.S. "Victoria", St. Thomas v. 03.07.1876; BAMA RM 1/v. 2518.

nischen Liberalen unterstützten die Rebellen, die eine repressive Politik gegen Handelshäuser befürchteten.[19]

Trotzdem bemühten sich die Konsuln Deutschlands, Frankreichs und Englands auf Wunsch von Salomon um eine Vermittlung zwischen den Parteien, wozu die "Freya" und das englische Kanonenboot H.M.S. "Fantom" requiriert wurden.[20] Ziel war Jeremie, das am 29./30. Oktober 1883 von beiden Schiffen mit den Konsuln besucht wurde. Die Verhandlungen scheiterten jedoch. Die Fremden lehnten es ab, sich an Bord der Kriegsschiffe zu begeben, da sie sich weder von den Rebellen noch von dem mit sechs Kanonen bewaffneten Regierungsdampfer "Dessalines" bedroht sahen. Nach der Rückkehr nach Port-au-Prince besuchte Schulze Salomon:

"Am 3.11. machte ich in Begleitung des Deutschen Consuls und mehrerer meiner Offiziere den Präsidenten Salomon meinen Besuch und wurde von demselben in sehr zuvorkommender Weise empfangen. Bei den stattgehabten Gespräch wurde die politische Situation des Landes nicht berührt. Was die Letztere anbetrifft, so möchte ich mir eine detaillierte Darstellung derselben für einen späteren Bericht vorbehalten, da es mir bei den in dieser Beziehung hier herrschenden außerordentlich großen Meinungsverschiedenheiten ratsam erscheint, erst durch eigene Anschauung ein Urteil zu gewinnen ..."[21]

Ein weiteres Einschreiten der "Freya" war jedoch entgegen aller Erwartungen nicht notwendig, da offenbar die Anschaffung der "Dessalines" den Rebellen jede Hoffnung auf einen Erfolg der Revolution nahm und diese Ende des Jahres aufgaben.[22]

Am Ende des Jahrzehnts erfolgte ein skurriler Zwischenfall, der zwar keine Reklamation zur Folge hatte, aber gerade deshalb von besonderem Interesse ist. Der “Cremon“-Zwischenfall demonstriert eine sehr vorsichtige Politik des AA gegenüber Haiti in der Ära Bismarck.

Der Dampfer gehörte zwar dem Hamburger Reeder Laeisz, lief jedoch bei der "Hansa"-Reederei als Postdampfer in Charter. Er verließ Hamburg am 6. November 1888 und segelte zuerst Cap Haitien an, dann Port-au-Prince. Beim Einlaufen in der Abenddämmerung überholte ihn ein Fahrzeug, das plötzlich vom Kurs abwich und sich erst im letzten Moment aufgrund seines Rammsporns als Kriegsschiff entpuppte: Das haitianische Kanonenboot "Toussaint L´Ouverture" unter Kapitän Coco. Bei der Kollision schlitzte der Bug des Haitianers die Seite der "Cremon" auf, so daß der lecke Dampfer auf den Strand gesetzt und letzt-

---

[19] Bernecker, Haiti, S. 100.
[20] Konsul Freudberg an Korvettenkapitän Schulze, Port au Prince v. 30.10.1883; BAMA RM 1/v. 2399.
[21] S.M.S. "Freya", Port-au-Prince v. 08.11.1883; ebd.
[22] Bernecker, Haiti, S. 100.

endlich aufgegeben werden mußte und in den nächsten Tagen vom "Pöbel" ausgeplündert wurde.[23]

Objektiv gab es keinen Grund für das scharfe Manöver des Kanonenboots. Gerüchten zufolge hatte Coco vorher an Land verbreitet, der Kapitän der "Cremon" sei von der Insurgentenpartei mit $10.000 bestochen worden, um die "Toussaint" durch Rammen zu versenken.[24] Glaubhafte Zeugen hätten außerdem versichert, daß sich Coco und seine Offiziere schon drohend über die Ankunft des nächsten deutschen Postdampfers geäußert hätten.

Laeisz konstatierte einen "hervorragend politischen Charakter" des Vorfalls, was zur Folge gehabt hätte, daß die haitianischen Gerichte den Schadensersatzansprüchen des Reiches nicht nachgeben hätten und bat daher um Vermittlung des Reiches.[25]

Die Behörde zeigte jedoch nicht das geringste Interesse, den Zwischenfall zu reklamieren. Nach Ansicht des AA enthielten weder Laeisz Brief noch die Berichte des Kaiserlichen Konsuls aus Port-au-Prince irgendeinen Beweis für die erhobenen Anschuldigungen. Tatsächlich standen sich die Aussagen konträr gegenüber. Weder die Angaben der Passagiere noch der Mannschaft erbrachten ausreichendes Material für eine absichtliche Beschädigung des Dampfers. Ohne neues Beweismaterial konnte das AA nach seiner eigenen Auffassung nicht tätig werden. Zwar wurde der Konsul zu weiteren Ermittlungen angehalten, Laeisz aber vorsorglich auf den üblichen Gerichtsweg hingewiesen.[26]

Doch der Hamburger Reeder gab nicht nach. Als das Seeamtsverfahren Coco zum Verursacher des Unglücks erklärte, wandte er sich im August 1889 erneut an den Reichskanzler. Doch sah das AA nur aufgrund des Seeamtsspruchs keine Veranlassung für einen Eintritt in die Schadensersatzansprüche. Weder der Konsul und die "Hansa" noch der "Verein Hamburger Assekurateure" hatten in Port-au-Prince neue Zeugen oder Beweismaterial gefunden. Eine amtliche Reklamation war ausgeschlossen, doch gab die neue politische Lage (der offizielle Dienstantritt Präsident Hyppolites) nach Meinung der Behörde Aussicht auf eine

---

[23] Reederei "Hansa" an Bismarck v. 28.01.1889; StAH-Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe XXI D 1.100.

[24] Ebd. Im August 1888 war Salomon, der sich im Laufe seiner Amtszeit zu einem Autokraten entwickelt hatte, von verschiedenen Fraktionen, auch eigenen Anhängern, gestürzt worden. Im Oktober hatte im Norden (Cap Haitien) General Florville Hippolyte eine provisorische Regierung gebildet, während im Süden und in Port au Prince François-Denis Légitime sich zum *Chef du Pouvoir Exécutif* ausgerufen hatte. Der daraus resultierende Bürgerkrieg endete erst mit dem Rücktritt Légitimes; Hippolyte wurde im Oktober 1889 Präsident und regierte bis März 1896. Mit der von Coco verdächtigten Insurgentenpartei ist also die Partei Hippolytes gemeint, Konsul Port-au-Prince an Bismarck v. 26.03.1889; BArch. R 901-36661.

[25] Ebd.

[26] Kgl. preußische Gesandtschaft in Mecklenburg und den Hansestädten, Kusserow, an Bürgermeister Petersen, Vorstand der Senatskommission für die auswärtigen Angelegenheiten, Hamburg v. 16.02.1889; ebd.

Schadensregulierung. Außerdem sei sich die Regierung nach Auskunft eines Reedereivertreters der schlechten Auswahl Cocos bewußt, der sein vorhergehendes Zivilkommando wegen Trunkenheit verloren hatte. Die Reichsregierung sei daher bereit, ein schiedsgerichtliches Verfahren zu unterstützen. Ein Verzicht darauf hätte generell negative Folgen für den deutschen Einfluß in Haiti.[27]

Laeisz erklärte sich einverstanden. Die Handelskammer schlug ein Schiedsgericht vor, das sich aus dem Kopenhagener Etatsrat Tietgen und dem Brüsseler Baron de Lambremont zusammensetzte, da man annahm, daß die haitianische Regierung englische, amerikanische oder deutsche Vertreter ablehnen würde. Im Fall der Ablehnung des schiedsgerichtlichen Entscheids bat die Handelskammer um "energische Einwirkung" auf Haiti zum Schutz des Ansehen des Reichs und der Handelsinteressen, sonst sei dies eine "Aufforderung zu weiteren Übergriffen".[28] Diese Formulierung wurde vom AA jedoch nicht akzeptiert: Im Falle der Ablehnung könne das Reich die Schadensersatzansprüche nicht vertreten. Damit war der "Fall Cremon" für das Reich abgeschlossen.[29]

Trotz des Bürgerkriegs herrschte im März 1889 eine ungewöhnliche Ruhe im Land, obwohl Hyppolite in den USA bereits zwei Kriegsdampfer angekauft hatte, um die durch Légitime verhängte Blockade zu durchbrechen. Die Blockade, die nur durch die "Toussaint L´Ouverture" gesichert wurde, galt für amerikanische Handelsschiffe ohnehin nur theoretisch: Nach der Beschlagnahme des amerikanischen Dampfers "Haytian Republic" zwang Admiral Gherardi mit U.S.S.S. "Yantic" und "Galena" die Regierung Légitime unter Androhung der Beschießung von Port-au-Prince zur Herausgabe des Schiffes, dem Flaggengruß und der nicht unbescheidenen Entschädigung in Höhe von $350.000.[30] Auch tauchten im Frühjahr 1889 Gerüchte auf, daß Hyppolite den USA und sein Konkurrent Légitime Frankreich das Protektorat über die Halbinsel angeboten hätten, was der deutsche Gesandte in Washington, Graf Arco, für unwahrscheinlich hielt, da die Stimmung in den USA, wie schon zuvor in St. Domingo, antiannektionistisch war und Frankreich, wie ihm der Vertreter Légitimes in Washington selbst versichert habe, wegen der Monroe-Doktrin diesen Schritt nicht wagen würde. Allerdings hielt er es für wahrscheinlich, daß sich die US-Regierung aus der Anerkennung des einen oder anderen Präsidentschaftskandidaten handelspolitische Vorteile

---

[27] Der Präsident der Deputation für Handel und Schiffahrt an den Senat, Senator O´Swald, v. 21.04.1890. Enthält in Abschrift ein Schreiben Kusserows v. 17.04.1890; ebd.

[28] Schreiben der Handelskammer v. 12.05.1890; ebd.

[29] Die Senatskommission für die auswärtige Angelegenheiten an die Deputation für Handel und Schiffahrt unter Hinweis auf eine mündliche Benachrichtigung des preußischen Gesandten; ebd.

[30] Der deutsche Gesandte in Washington, Graf Arco, v. 01.01.1889 an Bismarck; BArch. R 901- 36661.

verschaffen werde.[31] Unklar waren jedoch nicht nur die Verhältnisse in Haiti selbst, sondern es stellte sich auch die Frage, ob die amerikanischen Kriegsschiffe überhaupt berechtigt gewesen waren, die Blockade zu durchbrechen. Angeblich war sich Staatssekretär Blaine darüber selbst nicht im klaren.[32] Seine Äußerungen über Haiti kamen einem Damoklesschwert gleich, das erst 26 Jahre später auf die Republik niederfallen sollte:

"Mir gegenüber hat Herr Blaine kürzlich die Bemerkung fallen lassen, daß die Vorgänge in Hayti ein überzeugender Beweis für die Unfähigkeit der farbigen Race, sich selbst zu regieren, seien. Diese Auffassung läßt den anscheinenden Verzicht auf die Intervention der Vereinigten Staaten als keineswegs endgültig erscheinen."[33]

Anfang August 1889 spitzte sich der Bürgerkrieg zu. Hyppolites Truppen griffen Jacmel an, wobei der örtliche Oberbefehlshaber der Regierung, General Dárgignac, fiel. Damit war der Süden für Légitime ebenfalls verloren. Anläßlich dieser Kämpfe forderte der Vertreter des deutschen Konsuls in Jacmel, Wassy, telegrafisch in Berlin die Entsendung eines fremden Kriegsschiffs an. Doch konnte Konsul Griesebach in Port-au-Prince dem AA lediglich mitteilen, daß die fremden Kriegsschiffe in der Hauptstadt "keinesfalls entbehrt" werden könnten; die Lage in Jacmel war unklar. Fest stand lediglich, daß sich die Hyppoliteschen Kriegsfahrzeuge im dortigen Hafen aufhielten.[34]

Schon am nächsten Tag klärten sich die Vorgänge auf. Entgegen von Gerüchten waren Hyppolites Kriegsdampfer weder gesunken noch beschädigt, sondern hatten am 29. Juli 1889 in einer amphibischen Operation Aux Cayes besetzt und den dortigen General des Arrondissements zum Überlaufen bewegt. Während die Regierungsschiffe zur Entsetzung nach Aux Cayes dampften, erschienen plötzlich die Rebellendampfer vor der Hauptstadt und kündigten dem dort liegenden englischen Kanonenboot für den 3. August 1889 die Beschießung der Stadt an.

Daraufhin lud der französische Gesandte die Vertreter Englands, Spaniens und des Reiches im britischen Generalkonsulat zusammen. Der amerikanische Vertreter, Dr. Thompson, wurde mit Einverständnis der übrigen Konsuln nicht eingeladen, da dieser den französischen Vertreter öffentlich kompromittiert hatte.[35]

---

[31] Arco an Bismarck v. 12.05.1889; ebd. Eine Einmischung Frankreichs hielt auch die Vossische Zeitung v. 01.06.1889 für ausgeschlossen.

[32] Arco an Bismarck v. 03.06.1889; ebd. England hatte inzwischen in Washington um Klärung gebeten, warum die U.S. Navy intervenierte und nach der rechtlichen Auffassung gefragt.

[33] Ebd.

[34] Konsul Grisebach an Bismarck, Port-au-Prince v. 05.08.1889; BArch. R 901-36661.

[35] Grisebach an Bismarck v. 04.08.1889; ebd. Die Hintergründe dieser Differenz gehen aus der Korrespondenz nicht hervor.

Die fremden Diplomaten befanden sich in einer Zwickmühle: Alle teilten die Auffassung, daß eine Beschießung der Hauptstadt in jedem Fall verhindert werden mußte, andererseits war die Regierung zur Abwehr nicht in der Lage. Eine Evakuierung der mehreren tausend Fremden in die umliegenden Berge konnte nicht in Betracht gezogen werden, da die Rebellen die Stadt bereits eingeschlossen hatten. Auf den beiden Kriegsschiffen Englands und Spaniens war eine Unterbringung ausgeschlossen. Nun hatte Légitime selbst an die Vertreter der europäischen Mächte appelliert, die beiden Schiffe Hyppolites zu Piraten zu erklären, da die provisorische Regierung von diesen nicht anerkannt worden war. Dieser Auffassung schlossen sich die Diplomaten an, was die beiden ausländischen Kommandanten bewog, den beiden Rebellenschiffen die Beschießung der Hauptstadt zu untersagen. Auch ein im Hafen liegendes Schiff der U.S. Navy wurde benachrichtigt. Juristisch hatten sich die Vertreter für ihre Neutralitätsverletzung eine Hintertür offen gelassen:

"Ein Heraustreten aus der den Vertretern der fremden Mächte obliegenden Pflicht der Neutralität wurde in diesem Beschluß um so weniger gefunden, als allseitige Uebereinstimmung darüber herrschte, daß die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts auf die besonderen Verhältnisse Haïtis nicht buchstäblich Anwendung zu finden hätten."[36]

Die weiteren Unruhen bis zum endgültigen Regierungsantritts Hyppolites bewog sowohl den Konsul von Jacmel, Wöltge, als auch von Port-au-Prince, Bünk, im Oktober des Jahres 1889 um die Entsendung eines deutschen Kriegsschiffs nach Westindien zu bitten, wobei Wöltge ahnte, daß seitens der Reichsleitung sein Ersuchen auf wenig Gegenliebe stoßen würde:

"Wenngleich die Reichsregierung im Allgemeinen von der Ansicht ausgehen dürfte, daß die Deutschen im Auslande, die größere Profite einheimsen, allen Risico ihrer Existenz selbst in den Kauf zu nehmen hätten, so erlaube ich mir doch ganz unterthänigst, Ew. Durchlaucht zu erwähnen, daß gesagte Deutsche die Handelsbeziehungen mit dem Mutterlande möglichst zu heben suchen ... wodurch dem deutschen Staate neue Kapitalien zugeführt werden, und somit der Volkswohlstand vermehrt wird."[37]

Bölk äußerte sich vorsichtiger. Er bat zwar auch im Namen der deutschen Kolonie im Interesse der bedeutenden deutschen Handelsinteressen darum, "wieder einmal die deutsche Kriegsflagge wehen" zu lassen, äußerte aber gleichzeitig Verständnis dafür, wenn dieser Wunsch angesichts dringenderer Requisitionen an die Marine zurücktreten müsse.[38]

Bölks Vorahnungen sollten sich bestätigen: Im Dezember teilte die Marine dem AA mit, daß in den nächsten Jahren die Besetzung der Ostamerikanischen Sta-

[36] Ebd., Unterstreichung durch d. Verf.
[37] Wöltge an Bismarck, Jacmel v. 08.10.1889; BArch. R 901- 36661.
[38] Bölk an Bismarck, Port-au-Price v. 18.10.1889; ebd.

tion aus Mangel an Fahrzeugen wie Personal ausgeschlossen sei. Allerdings bestünde die Möglichkeit, die alljährlich nach Westindien gehenden Schiffsjungenschulschiffe einige haitianische Häfen anlaufen zu lassen unter der Maßgabe, daß die eigentlichen Interessen der Ausbildungsreise nicht geschädigt werden dürften. Somit könnte immerhin eine Stärkung der deutschen Handelsinteressen erreicht werden. Im Notfall, vor allem bei dem Ausbruch von Revolutionen, war die Evakuierung deutscher Residenten auf den Einheiten möglich. Mit dem Einverständnis des AA könnte im nächsten Jahr schon S.M.S. "Ariadne" einige südhaitianische Häfen anlaufen.[39] Bismarck war einverstanden, und die "Ariadne" erhielt auch für Port-au-Prince und Jacmel Segelorder. Außerdem sicherte Goltz zu, jedes Jahr eine Abschrift des Befehls an das AA zu übersenden.[40] Konsequenz der Reiseplanänderung war, daß der geplante Besuch Santiago de Cubas entweder ganz ausfallen oder stark abgekürzt werden sollte.[41] Ende März 1890 traf das Schulschiff in Haiti ein. Aufgrund mangelnder Kommunikation zwischen dem AA und dem OKM ereignete sich ein etwas peinlicher Zwischenfall beim Zusammentreffen der "Ariadne" mit dem Dampfer des Präsidenten, so daß das OKM um entsprechende Nachrichten von seiten des AA bat, damit den Kommandanten konkrete Instruktionen gegeben werden konnten.[42] Die "Nixe", das nächste Schulschiff in Westindien, erhielt den Auftrag, zur "Stärkung des Ansehens der deutschen Angehörigen auf Haiti" außer Port-au-Prince auch einen nördlichen Hafen der Halbinsel anzulaufen - immer unter der Einschränkung, daß die Ausbildung "in keiner Weise eine Störung" erleiden dürfe.[43]

Allerdings konnte gerade Bölk nicht als *furor counsularis* gelten, als der sich im gleichen Jahr der deutsche Konsul in Samoa, Dr. Knappe, entpuppen sollte. Als 1890 auch in Port-au-Prince Unruhen ausbrachen, die aber durch die Regierung mit "Stärke und Energie" niedergehalten wurden, bedauerte er zwar die Abwesenheit fremder Kriegsschiffe, hielt aber in Erwartung englischer und spanischer Schiffe die Anwesenheit eines deutschen Schiffes "nicht für unumgänglich notwendig".[44]

Tatsächlich liefen in den nächsten Jahren Schulschiffe sporadisch auch haitianische Häfen an, Requisitionen blieben allerdings aus. Bis 1897 der Fall Lüders zu einer der aufsehenerregensten Interventionen der Kaiserlichen Marine bis 1914 in Übersee führen sollte, die Tirpitz wie auf dem Silbertablett für die Flotten-

---

[39] OKM, v.d. Goltz, an Bismarck v. 02.12.1889; ebd.
[40] OKM an Bismarck v. 30.12.1889; ebd.
[41] OKM an Kapitän z.S. Claussen v. Finck, Kommandant "Ariadne", v. 30.12.1889; ebd.
[42] OKM an Bismarck v. 06.05.1890; ebd. Die "Ariadne" war nicht über den Amtsantritt Hippolytes unterrichtet und unterließ daher den vorgeschriebenen Flaggengruß.
[43] OKM an Frhr. v. Maltzahn, Kommandant S.M.S. "Nixe", v. 25.03.1890; ebd.
[44] Bünz an Reichskanzler Caprivi, Port-au-Prince v. 01.06.1891; ebd.

vorlage serviert bekam.[45] Für die heutige deutsche Militärgeschichtsschreibung gilt das Unternehmen neben dem "Panthersprung nach Agadir" 1911 als das Exempel deutscher "Kanonenbootpolitik" im Kaiserreich.[46]

Ob die Lüders-Affäre tatsächlich von deutschen Kaufleuten instrumentalisiert wurde, um eine Anleihe mit der Regierung Simon Sam zu forcieren, ist aufgrund der Aktenlage fraglich, denn "ungeheuerliche Zinssätze" verlangten alle fremden Kaufleute von den haitianischen Regierungen, jedoch aufgrund des Charakters der deutschen Kolonie in Haiti nicht ausgeschlossen.[47] Auch waren nicht allein die "rauhen Methoden der Hohenzollernschen Diplomatie" für die militante Lösung verantwortlich,[48] sondern Teile der Hamburger Kaufmannschaft und die sympathisierende deutsche Presse, die die Regierung unter Druck setzten.

Emil Lüders war Sohn des Hamburger Kaufmanns Theodor Lüders, seine Mutter Mulattin und eine seiner Großmütter eine Schwarze. Dieses Faktum sollte nach Lüders selbst eine nicht unwichtige Rolle in der Affäre spielen, da er trotzdem nicht für Haiti "optiert" habe, womit offensichtlich die Staatsbürgerschaft gemeint war. Tatsächlich hatte Lüders seinen Wehrdienst in Deutschland bei den Gardekürassieren in Berlin abgeleistet und war Unteroffizier der Reserve in einem rheinischen Kavallerieregiment.[49] Er war am 21. September 1897 in Port-au-Prince auf einer Polizeiwache festgenommen worden als er sich über Polizisten beschwerte, die in seinem Hause seinen Kutscher festgenommen hatten. Nach einer Schlägerei mit den Beamten wurde er zu einem Monat Gefängnis und einer Geldstrafe von $48 verurteilt.

Obwohl das AA rechtliche Bedenken anmeldete, weil offenbar die Staatsbürgerschaft Lüders nicht einwandfrei feststand, entschloß sich die Reichsregierung mit Rücksicht auf die hanseatischen Überseeinteressen und die Alldeutschen, deren Unterstützung in der Flottenfrage benötigt wurde, zu einem energischen

---

[45] Zitiert nach Böhm, S. 112. So auch (Jacob) Rehder: Die militärische Unternehmung S.M.S.S. "Charlotte" und "Stein" gegen Haiti im Dezember 1897, in: MR, 1937, S. 761-65. Rheder war seinerzeit Seekadett auf der "Charlotte" gewesen.

[46] "Kanonenbootpolitik". Strafmaßnahmen deutscher Schulschiffe gegen die Republik Haiti, Dezember 1897, in: Grundzüge der deutschen Militärgeschichte, Bd. 2 (Arbeits- und Quellenbuch), Freiburg i. Br. 1993, Quelle M 572, S. 225-27. Die Quelle ist den Erinnerungen des Schriftstellers Bogislaw v. Selchow (1877-1943) entnommen: Hundert Tage aus meinem Leben, Leipzig 1936, S. 27-32. Selchow war seinerzeit Seekadett auf S.M.S. "Stein". Dieser Auszug ist inhaltlich identisch mit dem Bericht des Kommandos S.M.S. “Charlotte“ über die Aktion v. 07.12.1897; BAMA RM 5/v. 6021.

[47] So Böhm, S. 109, der schon 1972 feststellte, daß die entsprechenden Unterlagen der Rechtsabteilung des AA verschollen sind, S. 307. Möglicherweise existierte über den Vorgang eine Spezialakte wie im Admiralstab, wodurch der Bericht Kapitän Thieles erhalten geblieben ist (Acta betreffend Vorgänge auf Haiti, vom November 1897 bis Januar 1898, BAMA RM 5/v. 6021). Die erste Akte des Bestandes Nachrichten über Haiti (ca. 1895-1907) ist im Archiv verschollen.

[48] Bernecker, Haiti, S. 104.

[49] Hamburgische Gesandtschaft, Dr. Klügmann, v. 16.11.1897; StAH-Senatskommission für Auswärtiges 132-1 I 135.

Vorgehen und wies Ministerresident Schwerin an, den Fall direkt beim Präsidenten zu reklamieren, eine Entschädigung von $30.000 zu fordern und notfalls darauf hinzuweisen, daß "andere Mittel" eingesetzt werden könnten. Schwerin suchte Präsident Simon Sam unter Umgehung des Außenministers auf, was in Haiti großen Unwillen hervorrief. Sam lehnte die Forderungen in der Hoffnung ab, daß das Reich aufgrund der gerade schwebenden Verhandlungen über den Handelsvertrag die diplomatischen Beziehungen nicht abbrechen würde, während Schwerin darauf spekulierte, daß die Regierung auf deutsche Kredite angewiesen sei und einlenken werde.[50]

Kurzfristig wurde die Krise entschärft, als Lüders auf Betreiben des amerikanischen Gesandten Powell entlassen wurde,[51] doch bestand das AA weiterhin auf einer, wenn auch reduzierten, Entschädigung ($20.000) für Lüders und einer offiziellen Entschuldigung für das Verhalten gegenüber Schwerin. Ein Schiedsgerichtsverfahren lehnte Berlin unter der Begründung ab, daß der Fall nicht relevant für das Staats- oder Völkerrecht sei. Tatsächlich aber sollte kein Präzedenzfall geschaffen werden, der die "kleine Negerrepublik Haiti" aufwerten würde.[52] Der Kaiser regte sich über die "unverschämte Negerblase" auf und lehnte jeden Kompromiß ab:

"Ich nehme überhaupt kein Schiedsgericht an, wo ich mir mit meinen Kanonen Recht besorgen kann".[53]

Während die Bemühungen der Regierung Sam um Unterstützung weder in Paris, London noch Washington fruchteten, machte ein Teil der Hamburger Kaufmannschaft in Haiti Druck auf die Reichsregierung. In einem Schreiben an den Hamburger Senat baten 48 Residenten um Unterstützung, da sonst die Stellung Deutschlands in Haiti gefährdet sei. Aufgrund des dort vorhandenen "Rassenhasses" sei analog zu den islamischen Staaten die Konsulargerichtsbarkeit notwendig, da die Zeugnisse von Haitianern "generell unglaubwürdig" seien. Es scheint der einzige Fall in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen zu sein, wo dieses außergewöhnliche diplomatische Konstrukt, das außer in islamischen Ländern sonst nur in China zur Anwendung kam, eingefordert wurde.[54]

---

[50] Fiebig-v. Hase, S. 399-400.

[51] Tatsächlich wollte Powell eine Eskalation der Situation, bei der auch amerikanische Interessen hätten geschädigt werden können, vermeiden; Fiebig-v. Haase, S. 399.

[52] Ebd., S. 400.

[53] Randbemerkung aus einem Vortrag Rotenhans´ über die Ablehnung des Schiedsgedankens gegenüber dem haitianischen Vertreter v. 26.11.1897; zitiert nach: Fiebig-v. Hase, S. 400.

[54] Eingabe v. 04.10.1897; StAH-Senatskommission für Auswärtiges 132-1 I 135. Da Muslime aus Glaubensgründen in einem Gerichtsverfahren gegen Christen nicht verpflichtet waren, die Wahrheit zu sagen, war offenbar diese Regelung getroffen worden.

Die Eingabe wurde über die Hamburger Firma Strack an den Senat weitergeleitet. Zwar war dem Firmeninhaber der nähere Sachverhalt nicht bekannt, er hielt aber einen Schutz für notwendig, um die Hamburger Interessen in Haiti zu fördern. Der Senat erklärte sich damit einverstanden und wies den hanseatischen Gesandten in Berlin, Klügmann, an, die Eingabe zu unterstützen. Bürgermeister Versmann sah den Vorfall in einem Kontext mit den schwebenden Guatemala- und Nicaragua-Forderungen und hielt die Eingabe für eine gelungene Werbung für die Tirpitzschen Flottenpläne, falls Auszüge aus dem Dokument im Reichstag referiert werden würden.[55]

Doch während die Reichsregierung den Fall für die Flottenpropaganda aufbauschte, taktierte das AA vorsichtig und bedauerte gar das inzwischen massive Vorgehen des Ministerresidenten in Port-au-Prince, Graf v. Schwerin, der als Vertreter des erkrankten v. Luxburg agierte. Dieser hatte angeblich aus gesundheitlichen Gründen um seine Versetzung gebeten. Aufgrund seiner zurückhaltenden Auffassung geriet das Amt stark unter Druck der öffentlichen Meinung; die "Börsenhalle" konstatierte eine schwache deutsche Flotte und versprach sich durch die Entsendung eines Kriegsschiffs gar eine Exportsteigerung, während das "Hamburger Fremdenblatt" keinen Zusammenhang zwischen der Affäre Lüders und einer Flottenvermehrung herstellen wollte und die Entsendung lediglich vom politischen Willen der Reichsregierung abhängig machte, da eine noch so starke Flotte Konflikte dieser Art nicht von vornherein verhindern könne.[56]

Schwerins scharfes Vorgehen sorgte für einen Eklat, in dessen Folge er des Landes verwiesen wurde. Sein Sekretär verblieb jedoch in der Gesandtschaft, so daß die Amtsgeschäfte provisorisch weiter betrieben wurden.

Den ersten Schritt zur militärischen Intervention leitete Klügmann am Abend des 15. November 1897 ein, als sich bei einem Diner der Kaiser, der Staatssekretär des AA, Posadowky, einige Mitglieder des Bundesrates und des wirtschaftlichen Ausschusses sowie Klügmann trafen. Dieser lenkte bei passender Gelegenheit die Aufmerksamkeit des Kaisers auf die Eingabe der 48 deutschen Kaufleute und betonte, daß die Entsendung eines "streitbaren Kriegsschiffs" das "Ansehen des deutschen Vertreters" sowie die Stellung der Deutschen insgesamt heben bzw. wieder herstellen könnte. Zwar verweigerte sich der Kaiser immer noch der Entsendung eines Kreuzers, erklärte sich aber immerhin bereit, zwei Schulschiffe zu entsenden:

"Seine Majestät ging lebhaft auf diese Aueßerungen ein, die von Herrn Bürgermeister Pauli unterstützt wurden, meinte indessen, er sei nicht im Stande, gegenwärtig ein Kriegsschiff nach Port au Prince zu entsenden; er habe zwei Schulschiffen den Befehl erteilt, sich in den dortigen Gewässern zu zeigen, mehr könne er nicht thun; die ´Gefion´,

[55] Versmann an Klügmann v. 02.11.1897; ebd.
[56] Zitiert nach: Böhm, S. 110.

auf welche ich hinwies, werde erst gegen Weihnachten soweit ausgerüstet sein, um verwandt werden zu können."[57]

Da sich Lüders inzwischen auf freiem Fuß befand, bestand theoretisch kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Trotzdem hielt Klügmann diese Maßnahme nicht für ausreichend, sondern beabsichtigte einen weiteren Inmediatvertrag. Er sah allerdings davon ab, als das AA um Geheimhaltung der Entsendung bat. Man befürchtete sowohl eine gewisse "Erregung" in den USA als auch Vorbereitungsmaßnahmen der Haitianer und hoffte, daß das Erscheinen der Schiffe ausreichen würde.[58] Ohnehin hielt das AA, Geheimer Legationsrat v. Dirksen, die juristische Lage für "kompliziert": Die zweite Instanz hatte Lüders Appellation abgelehnt, einen anderen Tatbestand zugrunde gelegt und damit das Urteil in erster Instanz gesprochen. Das AA begründete aber weiterhin die Entschädigung für Lüders mit der Verhaftung in erster Instanz.[59]

Nachdem die Entscheidung für die Entsendung der beiden Schulschiffe gefallen war, war es nur noch ein Schritt zum Ultimatum, das durch Kapitän z.S. August Thiele (1852-1912) vollstreckt werden sollte. Er erhielt am 28. November 1897 in St. Thomas vom Kommandierenden Admiral v. Knorr den telegrafischen Befehl, sich für eine Unternehmung mit der noch allein segelnden "Stein" bereit zu halten.[60]

Militärisch gesehen kam der Fall Lüders der Marine und ihrem Chef zu diesem Zeitpunkt äußerst ungelegen: Parallel entwickelten sich die Konsequenzen aus den Morden an den beiden Missionaren Henle und Nies auf der Schantung-Halbinsel, was am 14. November 1897 die Inbesitznahme des zukünftigen Pachtgebiets Kiautschou zur Folge haben sollte. Da man in Berlin annahm, daß die dort bereits eingesetzten Kräfte zur Sicherung nicht ausreichten, wurde am 23. November 1897 die Bildung eines zweiten Kreuzergeschwaders angeordnet, dem auch der neueste Kleine Kreuzer "Gefion" angehören sollte, der ursprünglich für die Reklamation in Haiti vorgesehen war.

Ein gewichtiger und bislang in der Literatur überhaupt nicht bedachter Grund, warum Kapitän Thiele die Reklamation konsequent und mit einer Schärfe durchführte, die vor allem in den USA Protest hervorrief, lag in der militärischen Schwäche der beiden Schulschiffe. Beide waren technisch hoffnungslos veraltet. "Charlotte" (Baujahr 1885) war das letzte Segelkriegsschiff der Kaiserlichen Marine, wenn auch mit einem Hilfsmotor ausgerüstet. Es stammte aus der Übergangsphase vom hölzernen Segler mit Batteriedeck und Ringkanonen zum ei-

---

[57] Ebd. Die Kreuzerkorvette "Gefion" war 1893 u.a. für den Überseedienst gebaut, bis zu diesem Zeitpunkt aber nur als Flottenaufklärer eingesetzt worden.
[58] Nachschrift zum Bericht v. 16.11.1897 ohne Datum; ebd.
[59] Böhm, S. 110.
[60] Sonderbericht Thieles über die Aktion v. 07.12.1897; BAMA RM 5/v.6021.

sernen Kampfschiff mit Schnelladebewaffnung. Den Zeitgenossen galt die "Charlotte" schon in der Planungsphase als Anachronismus, doch verhinderte keine verantwortliche Marinedienststelle den Bau.[61] "Stein" war noch acht Jahre älter als "Charlotte". Hinzu kam, daß sich die Schiffe auch allgemein gesehen in einem schlechten technischen Zustand befanden. Auf der vorherigen Reise nach Rußland war auf "Charlotte" zweimal die Hauptdampfleitung gebrochen. Aufgrund der Reparaturen waren seit Monaten keine Schießübungen mehr möglich gewesen, so daß Thiele noch in St. Thomas in aller Eile provisorisch eine Zielscheibe zimmern ließ und ein Landungsmanöver probte. Kohlereserven mußten gar an Deck gestapelt werden und wurden in seitlichen Räumen gebunkert, um einen zusätzlichen Schutz bei einem Gefecht mit der haitianischen Kriegsmarine zu erzielen. Ebenso wurde zusätzlich lebendes Vieh für die Versorgung geladen, falls sich der Einsatz herauszögern sollte.[62] Insgesamt gesehen handelte es sich aus militärischer Sicht bei dem ganzen Einsatz um ein waghalsiges Provisorium.

Nachdem die beiden Schiffe am 4. Dezember 1897 den ins dominikanische Puerto Plata "geflohenen" Ministerresidenten Schwerin aufgenommen hatten und alle Vorbereitungen getroffen worden waren, wurde der kriegsmäßige Marsch nach Port-au-Prince angetreten. Die Schiffe segelten abgeblendet, da das haitianische Kanonenboot "Capois la Mort" regelmäßig nachts in See ging, und Thiele beabsichtigte, das Schiff anzuhalten. Die deutschen Residenten in der Stadt waren durch Schwerins Sekretär angewiesen worden, beim Erscheinen der beiden Schiffe im Hafen alle Sicherungsmaßnahmen für die Häuser zu treffen und sich auf die deutschen Handelsschiffe zu begeben.

Am 6. Dezember 1897, 06.35h liefen "Charlotte" und "Stein" auf die Reede der haitianischen Hauptstadt, wo sie in einer Entfernung von knapp zweieinhalb Kilometern vor den haitianischen Kanonenbooten "Dessalines", "Capois la Mort" (Bj. 1893, 300 t) und "Crête à Pierrot" (Bj. 1895, 950 t) zu liegen kamen. Die Schiffe standen unter dem Kommando von Admiral Hammerton Killick, einem Haitianer schottischer Abstammung. Als Offiziere, Geschützführer und Maschinisten dienten vor allem belgische und englische Söldner.

Unmittelbar nach der Ankunft erschien an Bord der Botschaftssekretär und teilte mit, daß die Regierung voraussichtlich nicht nachgeben werde. "Crête" und "Capois" standen bereits unter Dampf und Landtruppen hatten an einer unbekannten Stelle im Süden der Stadt leichte Geschütze in Stellung gebracht. Die beiden Kanonenboote waren klar zum Schlippen, d.h. sie konnten kurzfristig ihren Ankerplatz verlassen. Thiele sah keine andere Möglichkeit, als energisch aufzutreten:

---

[61] Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Bd. 2, S. 11.
[62] Thiele v. 07.12.1897.

"Die Artillerie des ´*Crete à Pierot*´, seine 16cm S.K., eine 14cm S.K., 4 - 10cm S.K. 2 N. und 2 M. Maschinengeschütze, war hinter Panzerschilden aufgestellt, der Kommandant ein Schotte und der Instrukteur ein Belgier, sodaß die Haitianer bei schneidiger Führung immerhin nicht unerheblichen Schaden anrichten konnten. Es lag mir deshalb daran, von vornherein durch festes Auftreten zu imponieren und vor allen Dingen keinen Schritt zurück machen zu müssen."[63]

Kurz darauf wurden zwei bewaffnete Kutter an Land gesandt, die dem Präsidenten das Ultimatum überbrachten, das auf 13.00h angesetzt war. Die Diplomaten erhielten ebenfalls Nachricht, ebenso die Handelsdampfer. Das Ultimatum forderte

1. eine Entschädigung in Höhe von 20.000 Golddollar an Lüders,
2. dessen freie Rückkehr und eine unbedingte Bürgschaft, daß jede Vergeltung gegen ihn unterblieb,
3. ein Entschuldigungsschreiben an die deutsche Regierung,
4. einen Flaggensalut.[64]

Unerwartet traf Thiele auf diplomatischen Widerstand von dritter Seite: Um 11.00h erschien das gesamte diplomatische Korps an Bord und bat durch seinen Doyen Powell um eine Verlängerung der Ultimatumsfrist auf vier Tage, um - angeblich - die fremden Kaufleute und ihre Habe evakuieren zu können.

Thiele lehnte dies unter Verweis auf seine Befehle ab, erklärte aber gleichzeitig, daß sich die ersten Maßnahmen nicht gegen die Stadt, sondern nur gegen die haitianischen Schiffe und Befestigungen richten würden. Eine Beschießung würde besonders annotiert werden, allerdings könne ihn davon nur das Nachgeben abhalten. Auch lehnte er eine Vermittlung unter Hinweis auf seine eigenen Maßnahmen ab, betonte aber, daß es den fremden Vertretern selbstverständlich frei stünde, für ihre Residenten bei der Regierung tätig zu werden. Als die Vertreter darauf aufmerksam machten, daß der erste "blinde" Schuß Thieles zu einem allgemeinen *massacre* an den Fremden führen würde, verwies er auf die Zuständigkeit der haitianischen Regierung, dieses zu verhindern. Vorsichtshalber evakuierten daher bis zum Mittag gut achthundert bis eintausend ausländische Residenten an Bord der Handelsschiffe.

Doch obwohl die Besatzungen der haitianischen Kriegsschiffe bereits an den Geschützen standen, ging um 12.26h, vier Minuten vor dem festgelegten ersten Alarmschuß, auf dem Präsidentenpalast die Parlamentärsflagge hoch. Um 12.55h erschien der Hafenkapitän mit einem Schreiben des Präsidenten, daß alle Bedingungen angenommen worden seien. Da Thiele aber weitere Verschleppungen bis zur Ankunft fremder Kriegsschiffe befürchtete, forderte er eine umgehende Zahlung und den Salut, was bis 18.00h auch tatsächlich geschah.

---

[63] Ebd.
[64] Rheder, S. 763.

Damit war die Lüders-Affäre offiziell beendet. In der Zwischenzeit hatten die beiden Schulschiffe eine günstige Feuerposition eingenommen und hielten zu den haitianischen Kriegsfahrzeugen eine Distanz von knapp 800 Metern - Thiele befürchtete nicht ohne Grund einen Rammversuch des "Crête". Tatsächlich gab Killick nach der Beendigung der Affäre diese Absicht zu. Daß es dem Haitianer nicht an persönlichem Mut mangelte, sollte er fünf Jahre später in der "Markomannia"-Affäre zeigen.

Unmittelbare Folgen hatte die Intervention nicht. Die befürchtete Revolution wegen der angeblichen Nachgiebigkeit der Regierung blieb aus, es kam lediglich zu einigen Schießereien. Schon am nächsten Tag machte Thiele die üblichen Höflichkeitsbesuche beim Hafenkapitän und Vizeadmiral Killick auf der "Crête"; am 11. Dezember 1897 suchte er Präsident Simon Sam auf. Angeblich waren die amerikanischen und französischen Residenten mit dem zügigen Ende der Reklamation wenig zufrieden, sondern hatten bis zuletzt auf eine Intervention ihrer Kriegsschiffe gehofft.[65]

Tatsächlich liefen am 9. Dezember 1897 U.S.S. "Marblehead" und die französische Kreuzerkorvette "Amiral Rigault de Génouilly" ein. Bei einem Besuch der deutschen Seekadetten an Bord des amerikanischen Schiffes gaben die Offiziere zu, daß beide Schiffe angewiesen worden waren, die Beschießung der Stadt durch eine Blockade der Schußlinie zu verhindern; was Rheder noch vierzig Jahre später ironisch kommentierte:

> "Schon damals herrschte in manchen amerikanischen Kreisen die fixe Idee, daß Deutschland sich in Südamerika oder Westindien einen Kolonialbesitz schaffen wollte und daß der haitianische Zwischenfall uns die willkommene Gelegenheit zur Besetzung von Haiti geben könnte. Hiermit war auch das Verhalten des amerikanischen Geschäftsträgers bei seinem Besuche am Tage des Einlaufens hinreichend geklärt."[66]

Tatsächlich lag der Schwerpunkt in der deutschen und amerikanischen Presseberichterstattung über die Affäre auf der Monroe-Doktrin, und selbst Bismarck äußerte sich in den "Hamburger Nachrichten" über die Notwendigkeit, sich amerikanischer Einmischung und Arroganz zu widersetzen, vor allem, wo kein Mensch daran denke, Haiti zu annektieren.[67] Die "Weser-Zeitung" sprach in diesem Zusammenhang gar von einem "verrückten Gedanken".[68] Doch scheinbar gab es auch in Hinsicht auf Lateinamerika eine überseepolitische Wende, als Bülow am Tag vor der Operation in Port-au-Prince für das Reich den "Platz an der Sonne" anmeldete:

---

[65] Thiele v. 07.12.1898.
[66] Rheder, S. 765.
[67] Zitiert nach: Fiebig-v. Hase, S. 403.
[68] Ebd., S. 401.

"Wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen unseren Platz an der Sonne. In Ostasien wie in Westindien werden wir bestrebt sein ... unsere Rechte und unser Interesse zu wahren."[69]

Doch sollten in Haiti die Folgen der Affäre marginal sein, außer daß zwei Jahre später der Kommandant der "Nixe" nach einem Gespräch mit Außenminister St. Victor ironisierend anmerkte, daß der Besuch der beiden Schulschiffe in Haiti offenbar "gut in Erinnerung" geblieben sei.[70] Kapitän z.S. v. Basse hielt politische Beobachtungen offensichtlich für so unwesentlich, daß er sich lediglich mit Heiratsfragen innerhalb der deutschen Kolonie beschäftigte und bedauerte, daß viele der Deutschen in Haiti mit Kreolinnen, "meistens nicht reinen weißen Blutes", liiert waren und die Kinder nicht mehr deutsch, sondern französisch sprachen.[71] Seine einzige Äußerung zum deutsch-haitianischen Verhältnis findet sich in einem Kommentar über Ministerresident Dr. Michahelles, der in der Kolonie offenbar großes Vertrauen genoß, und nach deren Auffassung die deutschen Interessen mit Nachdruck vertrete:

"Bezeichnenderweise nennt man in Port au Prince unter der einheimischen Bevölkerung die Konsuln von Deutschland, England und Frankreich ´Consuls canons´, die der Schweiz und von Belgien ´Consuls calicot´."[72]

Die Lüders-Affäre hinterließ in Haiti zwar einen schalen Nachgeschmack, wirkte sich aber auf die Handelsbeziehungen in keiner Weise aus. Der neue Handelsvertrag wurde trotz des Zwischenfalls abgeschlossen.

Auf der militärischen Ebene war die ganze Operation im Vergleich zur Reklamation von 1872 oder der Eisenstuck-Affäre ein richtiggehendes Vabanquespiel. Zwar hatte Thiele keine Zweifel, daß die Haitianer aufgrund der "hervorragenden Moral" an Bord unter allen Umständen "niedergemacht" worden wären, doch hätte ein Treffer der "Crête" eines der beiden Schulschiffe außer Gefecht setzen und damit "ernstliche Verluste" hervorrufen können.[73] Doch selbst wenn es sich um moderne Einheiten gehandelt hätte, blieb immer noch der Aspekt, daß es sich bei den Besatzungen nicht um ausgebildete Soldaten, sondern um Kadetten und Schiffsjungen handelte.

Auf der politischen Ebene ist von Bedeutung, daß die Haltung zur Reklamation in der Hamburger Kaufmannschaft durchaus nicht einhellig war, wie eine Eingabe

---

[69] Ebd., S. 404.
[70] Militärmaritimer Bericht S.M.S. "Nixe", Karaibische See v. 15.12.1899; BAMA RM 3/2994.
[71] Ebd. Der Bericht trägt als einer der ersten seiner Art auffallend offen rassistische Züge, wenn Basse an dem Außenminister "arische Gesichtszüge" feststellt und die schwarze Bevölkerung auf ihn im Allgemeinen einen "ekelerregenden Eindruck" macht.
[72] Ebd.
[73] Thiele v. 07.12.1897.

der HAPAG an Bürgermeister Versmann beweist.[74] Sie war zustandegekommen, nachdem sich die beiden Kaufleute Schütt und Pagenstecher sich bei ihm über die rapide Verschlechterung der Handelsbeziehungen seit Ausbruch der Affäre beklagt hatten.[75]

Die Unterzeichneten waren nach eigenen Angaben seit Jahren im Haiti-Geschäft tätig und mit den "dortigen Verhältnissen vollständig vertraut". Daß das Justizsystem noch der Reform bedürfe, sei unumstritten, aber man dürfe sich an "maßgeblicher Stelle" nicht durch provozierende Zeitungsartikel aus Haiti verwirren lassen. Der Fall Lüders sei von Deutschland aus schwer zu beurteilen, zumal der Angeklagte nach den unterschiedlichen Quellen schon früher mit der Polizei in Konflikt geraten oder völlig unschuldig sein solle. Die deutsche Presse sei "halbinformiert" und die Eskalation des Konflikts "äußerst bedauerlich". Dieser habe dem Handel schon schwere Verluste zugefügt und drohe ihn noch weiter auf das "Schwerste zu schädigen".

Es stellte sich daher die Frage, ob es ratsam sei, wegen einiger zehntausend Mark Millionen deutschen Kapitals in der Republik aufs Spiel zu setzen. Die Verfasser sahen in der mangelnden Reife der staatlichen Institutionen und der noch nicht seit allzu langer Zeit abgeschafften Sklaverei einen Grund für den Konflikt. Außerdem sei "noch ein Rest von Rassenempfindlichkeit gegen die Weißen an sich" vorhanden. Diese Haltung sei aber nicht spezifisch gegen Deutsche gerichtet, daher werde um Nachsicht gebeten - es müsse alles vermieden werden, was in Haiti eine Animosität gegen deutsche Residenten hervorrufen könne.[76]

Doch Versmann schob diese "Stimme der Vernunft", im besten Sinne an hanseatische Traditionen im Überseehandel anknüpfend, aufs Abstellgleis. Zwar wurde sie Klügmann in Berlin übersandt und dieser, überzeugter Anti-Interventionist, begrüßte sie auch, doch bekam der Gesandte Anweisung, den Inhalt nicht weiterzugeben, sondern nur gelegentlich in Gesprächen darauf hinzuweisen, daß die Ansichten in der Hamburger Kaufmannschaft über das Vorgehen geteilt seien.[77] Bezeichnend an der Eingabe ist, daß der internationale Aspekt der Affäre überhaupt nicht im Blickwinkel der Unterzeichneten lag, sondern als das angesehen wurde, was sie tatsächlich war: eine rein deutsch-haitianische Auseinandersetzung, deren Eskalation auf verschiedene Interessengruppen, forciert durch die Presse, zurückzuführen war.

Die wichtigste Forderung der Interventionisten blieb jedoch unerfüllt: der Wunsch nach der Einführung der Konsulargerichtsbarkeit. Das AA schob die

---

[74] Eingabe an Versmann v. 20.11.1897 durch 14 Hamburger Kaufleute; StAH - 132-1 I 135.
[75] Böhm, S. 111.
[76] Eingabe v. 20.11.1897.
[77] Böhm, S. 111.

Ineffektivität etwaiger Forderungen an die haitianische Regierung auf den Mangel an "ansehnlichen Seestreitkräften", das diplomatische Instrumentarium sei dagegen völlig ausreichend. Daß die Reichsregierung jedoch im Ernstfall bereit sei, deutsche Interessen zu schützen, zeige jetzt gerade der Fall Lüders.[78] Durch diese Argumente wurde den Falken unter den deutschen Residenten in Haiti geschickt der Wind aus den Segeln genommen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Affäre, obwohl sie international für großes Aufsehen sorgte, trotz der extremen militärischen Konfrontation im Hafen von Port-au-Prince zwischen deutschen und haitianischen Streitkräften in den gegenseitigen Beziehungen nur ein Sturm im Wasserglas war, deren Folgen in keinerlei Verhältnis zu denen aus der Eisenstuck-Affäre standen. Das dürfte zum einen an den komplizierten innenpolitischen Verhältnissen in Haiti, zum anderen an der starken Position Deutschlands im Wirtschaftsleben der Republik gelegen haben. Die politischen Cliquen Haitis paktierten hemmungslos mit jedem beliebigen Partner, solange es den eigenen Zielen diente. Das beste Beispiel dafür sollte der "Markomannia"-Fall werden, in dem 1902 die provisorische Regierung direkt deutsche Handelsschiffe und indirekt die deutsche Marine instrumentalisierte.

Im Mai 1902 wurde Präsident Sam durch einen Aufstand abgesetzt, nachdem er vergeblich versucht hatte, unter Umgehung der Verfassung seine Amtszeit bis 1903 zu verlängern. Es bildete sich eine provisorische Übergangsregierung unter Boisrond Canal, der jedoch relativ machtlos war. Fünf Präsidentschaftskandidaten traten zur Wahl an, unter ihnen Anténor Firmin, früherer Finanzminister und Gesandter in Paris, und der 84jährige General Nord Alexis, einer der klassischen "schwarzen Generale" der Republik und Kriegsminister der provisorischen Regierung. Als Nord bei einer Vorwahl in Cap Haitien die Aufstellung Firmins mit Waffengewalt zu verhindern suchte, erhielt dieser Unterstützung von Admiral Killick, der mit der "Crête à Pierrot" im Hafen lag. Am Wahltag, dem 28./29. Juni 1902, kam es zu heftigen Schießereien zwischen beiden Parteien. Firmin mußte sich mit dem Kanonenboot zurückziehen. Während ihn die provisorische Regierung zum politischen Outlaw erklärte, rief er sich selbst zum Präsidenten aus.[79]

Am 2. September 1902 befand sich der im Liniendienst eingesetzte HAPAG-Dampfer "Markomannia" auf Rückreise der von Port-au-Prince nach Hamburg. Außer der normalen Ladung befand sich jedoch "heiße Ware" für einen Zwischenaufenthalt an Bord: Waffen und Munition für Truppen der provisorischen

---

[78] Bülow an den Hamburger Senat v. 18.12.1897; StAH - 132-1 I 135.

[79] Illustrirte Zeitung v. 18.09.1902. Während seiner kurzen Amtsperiode als Finanzminister unter Simon Sam war Firmin offenbar ehrlich bemüht gewesen, die Finanzkrise des Landes zu bewältigen, wurde aber kaltgestellt, als er versuchte, die Korruption der anderen Regierungsmitglieder zu bekämpfen. Ministerresident Graf Schwerin an Reichskanzler Hohenlohe-Schillingsfürst v. 03.02.1897; StAB 3-A.3.H.1.No.41.

Regierung in Cap Haitien. Der Hafen wurde noch von Alexis Nord gehalten, war aber bei einer Offensive der Firministen, die ihr Hauptquartier in Gonaives aufgeschlagen hatten, eingeschlossen worden. Die "Markomannia" fungierte praktisch als Waffentransporter für eine Bürgerkriegspartei.

Den Zweck der Reise hatten die Firministen in Erfahrung gebracht, denn kurz vor der Hafeneinfahrt von Cap Haitien erschien überraschend die "Crête à Pierrot" und stoppte den Dampfer. Sie wurde zwar von dem englischen Söldner Read kommandiert, unterstand aber Admiral Killick, der nun als Marineminister der firministischen Rebellen fungierte. Killick setzte ein bewaffnetes Enterkommando an Bord, das Waffen und Munition entgegen der Proteste von Kapitän Nansen und dem örtlichen deutschen Konsul beschlagnahmte. Zwei Tage später wurde die Ladung an der Küste den Rebellen übergeben. Die "Markomannia" konnte ihre Reise unmittelbar nach Ende der Aktion fortsetzen.[80] Außer der kurzfristigen Fahrtunterbrechung war der HAPAG kein materieller Schaden entstanden.

Die schweren Kämpfe zwischen der provisorischen Regierung und den Firministen hatten schon beträchtlichen Schaden angerichtet; die Hafenorte Petit Goâve und St. Michel waren bereits in Flammen aufgegangen. Ministerresident Francsen hatte daher schon vor dem "Markomannia"-Zwischenfall um "Flaggezeigen" gebeten, wie üblich unter dem Hinweis auf die großen deutschen Interessen in Haiti:

> "Dieser Stellung würde es nicht entsprechen, wenn sich die Deutschen durch die ganze Revolutionszeit hindurch auf den Schutz französischer und amerikanischer Kanonen verlassen müssen. Die Neger sind für ein *demonstratio ad oculos* ganz besonders empfänglich; seit dem Auftreten unserer Kriegsschiffe in der *Lüders-Affaire* haben sie vor uns einen mächtigen Respekt."[81]

Francsen hielt die Anwesenheit eines Kriegsschiffs auch für spätere Reklamationen für nützlich, da schon bei der Zerstörung Petit Goâves deutsche Warenhäuser niedergebrannt worden waren und der Konsularagent obdachlos war.[82]

Die Reaktion auf die Aufbringung der "Markomannia" in Berlin erfolgte prompt. Das AA schloß sich der Auffassung der provisorischen Regierung an, die den "Crête" schon am 25. Juli 1902 zum Piratenschiff erklärt hatte,[83] nachdem Killick zu Firmin übergelaufen war und das regierungstreue Cap Haitien beschossen hatte. Eine von Killlick verhängte Blockade über den Hafen wurde jedoch von

---

[80] Telegramm Francsen, Port-au-Prince v. 03.09.1902, an AA; AA-PA R 16792. N.N.: Die Vernichtung des haitianischen Rebellenkreuzers "Crête à Pierrot" durch S.M.Kbt. "Panther", in: MR, 13. Jg. 1902, S. 1189-97. Der Artikel ist offenbar aufgrund des Gefechtsberichts Korvettenkapitän Eckermanns verfaßt.

[81] Francsen v. 20.08.1902.

[82] Ebd.

[83] Francsen an Bülow v. 08.09.1902; AA-PA R 16792.

dem dort stationierten Kanonenboot U.S.S. "Machias" unter Commander McCrea wegen mangelnder Effektivität nicht anerkannt. Außerdem hatte McCrea Killick klargemacht, daß er nicht nur amerikanische, sondern ebenso englische, französische, deutsche, italienische, spanische, russische und kubanische Interessen vertrete,[84] woraufhin sich der Admiral defensiv verhielt:

"Admiral H. Killick, Haitian Navy.
Dear Sir: I came to ascertain your whereabouts and to, if possible, deliver to you the decision of my governemnt regarding your proposal to blockade Cap Haitien. It is considered not effective even as a ´de facto´ blockade, and I am here to tell you that the United States denies you the right to visit or search any American or other foreign vessel attempting entrance to the harbour of Cape Haitien ...
HENRY McCREA, Comander U.S. Navy, Commanding."[85]

Trotzdem gelang es Killick Mitte August 1902, den Dampfer "Paloma" der New Yorker Cameron-Linie, der ebenfalls Waffen für Cap Haitien an Bord hatte, am Einlaufen in den Hafen zu hindern.[86] Als die "Machias" am 30. August ohne Ablösung nach Boston segelte, hatte Killick freie Hand. Vermutlich hätte die Aufbringung der "Markomannia" in Anwesenheit des amerikanischen Kanonenboots nie stattgefunden.

Mit der Beschlagnahme der Waffen hatte Killick den Firministen einen Bärendienst erwiesen. Da die provisorische Regierung unter Boissond Canal über kein Kriegsschiff verfügte, kam ihr die Involvierung einer ausländischen Macht äußerst gelegen. Sie informierte Francsen schon am Morgen des 3. September 1902 über den Zwischenfall, bevor ihn ein Telegramm des Konsuls aus Cap Haitien erreichte. Die Firministen waren von keiner auswärtigen Macht als kriegführende Partei anerkannt, seine selbsternannte Regierung besaß nach Francsen weder durch "Volkswahl" noch einen Rechtstitel eine Legitimation. Firmin sei daher lediglich ein Bandenführer, der nur deshalb aus seinem Hauptquartier Gonaives nicht vertrieben werden konnte, weil die provisorische Regierung weder über Schiffe noch Kanonen verfügte, um ihn zu vertreiben.[87] Killick übte daher tatsächlich die maritime Kontrolle über Haitis Küsten aus. Wie aus dem Brief McCreas zu ersehen ist, sah dieser im Gegensatz zu Francsen den Admiral nicht als Piraten an, sondern weiterhin als Oberkommandierenden der haitianischen Marine.

---

[84] New York Tribune v. 08.09.1902.
[85] Brief von McCrea an Killick v. 12.08.1902, abgedruckt in: The Washington Post v. 06.09.1902. Auffällig ist, daß der Commander Killick offiziell als Vertreter der haitianischen Marine anspricht, also offenbar nicht davon ausgeht, daß es sich bei der "Crête" um einen Piraten handelt.
[86] Francsen an Bülow v. 20.08.1902; AA-PA R 16792.
[87] Francsen v. 08.09.1902.

Die Befehle für S.M.S. "Panther" trafen am 5. September 1902 in Port au Prince ein. Francsen übergab die Papiere an Korvettenkapitän Richard Eckermann (1862-1916), der noch in der Nacht wieder auslief, so daß niemand in der Hauptstadt etwas von dem Vorhaben ahnte, die "Crête" entweder aufzubringen oder zu versenken.[88] Abgeblendet und gefechtsbereit dampfte die "Panther" nach Norden und suchte nach Tagesanbruch die Küste ab. Um 12.20h wurde Killicks Schiff im Hafen von Gonaives entdeckt.

Die Überraschung war gelungen: Da die Rebellen schon vor Wochen die Telegrafenleitung nach Port-au-Prince unterbrochen hatten, wußte der Admiral offenbar nicht, daß sich deutsche Kriegsschiffe in Westindien befanden. Auch konnten Anhänger Firmins in der Hauptstadt nach Einlaufen der "Panther" Gonaives nicht mehr warnen. Die "Crête" lag ohne Dampf manövrierunfähig wie auf dem Präsentierteller im Hafen und war für ein Gefecht in keiner Weise vorbereitet. Die meisten Offiziere, auch Killick, befanden sich an Land, was aber erst später bekannt wurde.[89]

Die Forderung zur Übergabe per Signalflaggen wurde an Bord des Haitianers erst registriert, nachdem ein Warnschuß abgegeben worden war. Daraufhin näherte sich ein Offizier in einem Boot der "Panther". Er wurde aufgefordert, umgehend das Streichen der Flagge zu veranlassen. Die Besatzung habe innerhalb einer Viertelstunde das Schiff zu verlassen, da sonst das Feuer eröffnet werden würde. Der Abzug wurde deshalb gewährt, da die Unterbringung von ca. 150 "Piraten" an Bord der "Panther" unmöglich war, geschweige diese auf der "Crête" mit einem entsprechenden Enterkommando zu entwaffnen.[90] Außerdem hatte Francsen Eckermann "auf das dringlichste" davor gewarnt, das Schiff zu besetzen, da er befürchete, "daß die Neger eine Mine auf dem Schiff zurücklassen würden". Die Bedenken des Ministers waren nicht unbegründet, wie sich zeigen sollte.[91]

Während der Offizier zurückfuhr, begaben sich einige Offiziere der "Crête" an Bord, wie sich später herausstellen sollte, auch Killick. Tatsächlich wurde die Flagge niedergeholt, und die Mannschaft verließ in Booten das Schiff, so daß sich nach Ablauf des Ultimatums scheinbar niemand mehr an Bord aufhielt.

Doch als der 1. Offizier der "Panther" mit einer Mannschaft übersetzte, um die "Crête" in Schlepp zu nehmen, erfolgten kurz nacheinander heftige Explosionen an Bord, die das Hinterschiff in Brand setzten. Unmittelbar darauf wurden auf dem Vorschiff einige Personen bemerkt. Eckermann ließ einige Granaten abfeuern, um sie von Bord zu vertreiben, was auch gelang.

---

[88] Ebd.
[89] MR, Die Vernichtung des Rebellenkreuzers...
[90] Ebd.
[91] Francsen v. 08.09.1902.

Überraschenderweise erschien, noch während die Mannschaften die "Crête" verließen, der deutsche Konsularagent von Gonaives an Bord der "Panther" und bot zur Verhinderung von Repressalien gegenüber den deutschen Residenten eine Verhandlung mit Killick an. Eckermann lehnte ab. Stattdessen bot er den Residenten Schutz auf dem Schiff an, was jedoch nicht mehr erforderlich wurde. Firmin hatte zwischenzeitlich den Schutz der Deutschen persönlich zugesagt.

Da das Vorschiff der "Crête" noch unbeschädigt war und die Geschütze intakt waren, beschloß Eckermann, das Kanonenboot noch vor Einbruch der Dunkelheit völlig zu zerstören, da eine Sicherstellung der Prise mangels Schlepper nicht in Frage kam. Die Beschießung wurde wieder aufgenommen. Nach zwei Explosionen in den Munitionskammern brach das Schiff auseinander und versank unter "lautem, weithin vernehmbaren Krachen und Zischen" auf den Grund, wobei das Wrack eine hohe Dampfwolke ausspie, der den ganzen Hafen einhüllte, während Holz- und Eisenteile bis zu 150 Meter hoch durch die Luft flogen. Ein norwegischer Dampfer grüßte das sinkende Schiff mit der Flagge, während die Bevölkerung von Gonaives den Vorgang mit "lautem Geschrei" begleitete. Mit der "Crête" war nicht nur der "Stolz der haitianischen Flotte" untergegangen, sondern das letzte Kriegsschiff, das Haiti überhaupt noch besessen hatte - sehr zur Freude der provisorischen Regierung, die nun endlich die dringend benötigten Truppen und Waffen für die Zerschlagung der Firministen entsenden konnte.[92]

Was der deutschen Öffentlichkeit allerdings verschwiegen wurde, war die Tatsache, daß die "Panther" das Feuer auf den "Crête" nicht freiwillig eingestellt hatte: Das Buggeschütz war bereits nach fünf Schüssen defekt, das Heckgeschütz mußte nach vierundzwanzig Abschüssen das Feuer einstellen, da alle unterliegenden Deckplanken gebrochen waren und sich die Deckbalken bereits bis zu 14 mm durchgebogen hatten. Eckermann hielt eine gründliche Reparatur und eine Verstärkung des Unterbaus für notwendig.[93]

"Panther" verließ Gonaives umgehend und segelte nach Cap Haitien; unter anderem, weil die Stimmung gegen die Deutschen trotz der Schutzzusage Firmins sehr gereizt war, und Eckermann die Bevölkerung nicht unnötig durch die Anwesenheit des Kanonenboots provozieren wollte. Bei der Rückkehr am 16. September 1902 hielt er einen längeren Aufenthalt "im Interesse der dort lebenden Deutschen" immer noch nicht für ratsam und verließ den Hafen noch am gleichen Tag, da die Stimmung gegen Deutschland noch immer "sehr erbittert" war.[94] Später wurde Killick eine Art Nationalheld, sein Widerstand gegen die

---

[92] MR, Die Vernichtung des Rebellenkreuzers...

[93] Chiffre-Telegramm Eckermanns, aufgenommen in Paris am 08.09.1902, 05.19h; BAMA RM 5/6019.

[94] S.M.S. "Panther", Port-au-Prince v. 17.09.1902; BAMA RM 3/3290.

"Panther" wurde sogar literarisch verarbeitet.[95] Haitis erste richtiggehenden Kriegsschiffe der Neuzeit, 1954-56 beschafft, wurden "Amiral Killick" und "La Crête à Pierrot" getauft.[96]

Bei diesem zweiten Aufenthalt in der Hafenstadt erfuhr Eckermann noch einige Hintergründe von einem deutschen Apotheker, den er für glaubwürdig hielt. Aus einem Gespräch mit den englischen Offizieren der "Crête" ging hervor, daß diese Killick geraten hatten, Feuer auf den "Panther" zu eröffnen, der Admiral aber ein unnützes Opfer der Mannschaften ablehnte. Daß die Besatzung des Haitianers durchaus geübt im Umgang mit den Kanonen war, hatte die "Crête" einige Wochen zuvor bei der Räumung Cap Haitiens durch die Firministen bewiesen. Kommandant Read erlitt nach der Versenkung seines Schiffes einen Nervenzusammenbruch und befand sich bereits auf der Rückreise nach Europa. Firmin hielt die Wegnahme der "Markomannia" immer noch für legal, was Eckermann deshalb verwunderte, weil der Präsidentschaftskandidat während seiner Tätigkeit als haitianischer Minister in Paris ein Buch über Seerechtsfragen verfaßt hatte. Angeblich sollte der Kommandant U.S.S. "Machias" Firmin in seinen Auffassungen bestätigt haben, während der Kommandant der ebenfalls in Haiti operierenden U.S.S. "Cincinnati" eine entgegengesetzte Position vertrat.[97] Hierbei handelt es sich jedoch um reine Mutmaßungen Eckermanns, der nicht umhin konnte, die "amerikanische Gefahr" für Haiti an die Wand zu malen, und der gar eine Verschwörung zwischen Firministen und den USA für möglich hielt. Daß ein Teil der "besseren gebildeten Haitianer" durchaus den Anschluß an die USA wünschte, um unter einem Protektorat ähnlich Kuba zu leben, war allerdings eine durchaus realistische Einschätzung.[98]

Im Vergleich zur Lüders-Affäre rief die Versenkung der "Crête" in den USA ein erstaunlich gemäßigtes Echo hervor.

Die "New York Times" zog Parallelen zum "Huascar"-Zwischenfall von 1877, der brasilianischen Marinemeuterei von 1893 und einem zeitlich nicht benannten "Ambrose Light"-Zwischenfall in Kolumbien. Vor allem bei letzterem sah das Blatt einen deutlichen Zusammenhang mit der "Crête". Wie diese war die Brigantine "Ambrose Light" von einer nicht als kriegführend anerkannten Bürgerkriegspartei unter dem selbsternannten "Bürgerpräsidenten" Pedroa Lara ausgerüstet worden und hatte Cartagena "blockiert". Sie war daraufhin von U.S.S. "Alliance" beschlagnahmt und nach New York gebracht worden, wo ein Richter Brown ihr aufgrund internationalen Rechts den Status als Kriegsschiff absprach und sie damit

---

[95] So Charles Moravia/André F. Chevalier: L´amiral Killick: Drame historique en trois tableaux, Port-au-Prince 1907, Reprints 1943 und 1988.
[96] English, S. 278.
[97] "Panther" v. 17.09.1902.
[98] Ebd.

"technisch" gesehen zum Piraten erklärte. Da das Außenministerium jedoch zwischenzeitlich den Kriegszustand in Kolumbien anerkannt hatte, wurde das Schiff nach Zahlung der Gerichtskosten freigegeben und nicht als Prise behandelt. Mit der Entscheidung von Brown hatte man sich hart an die Grenze von Recht und Gesetz begeben, da wie in Haiti die Folgen deutlich wurden:

"The Governements we recognize in the countries south of us would be delighted to have us proceed against their rebels as ´pirates´ and sink and destroy them as enemies of the human race. They are enemies only of a particular Government, and so long as they conduct their insurrectionary operations in such a manner as not to interfere with us or our commercial rights we have no right to interfere with them."[99]

Nach weiterer Ansicht der “Times“ war die deutsche Begründung unter Hinweis auf die Erklärung der provisorischen Regierung der "Crête" als Pirat ein großer Fehler. Andererseits bestünde kein Zweifel daran, daß eine Nation, deren Schiffe durch die Rebellen in irgendeiner Form geschädigt worden seien, das Recht zur Intervention besitze.[100] Die deutschfreundliche "New Yorker Staats-Zeitung" sah einen Zusammenhang mit der Lüders-Affäre und forderte ein Ende der "Lotterwirtschaft" auf Haiti, wo ohnehin schwer zu unterscheiden sei, wer Regierung und wer Revolutionär sei. Auch wurde die Bedrohung materieller amerikanischer Interessen konstatiert und indirekt eine Intervention gefordert, um die "haltlosen Zustände" zu beenden.[101] Wenige Tage später wurde von dem Blatt eine Intervention amerikanischer Marines in Panama (Kolumbien) begrüßt, um den Betrieb der Panamaeisenbahn aufrechtzuerhalten. Offen wurde ein Eingreifen der USA in den "wilden Staatenwesen Mittel- und Südamerikas" gefordert - auch, um die Monroe-Doktrin zu entschärfen:

"Mit Uncle Sam als dem anerkannten Friedensstifter und Großkonstabler auf der westlichen Hemisphäre, würde die Nothwendigkeit der Einmischung der europäischen Nationen fortfallen und es würden die Friktionen unterbleiben, bei welchen unsere Jingos immer mit ihrem Alarmrufe *´Hands off´* die Monroe=Doktrin anrufen und Unfriede und Mißhelligkeit zwischen sonst befreundeten Nationen anrichten."[102]

Während der Washingtoner "Evening Star" die Versenkung der “Crête“ für rechtmäßig und die USA auch mittelbar nicht für betroffen hielt,[103] wetterte die "Washington Post" sowohl gegen das Reich als auch über die Zustände in Haiti. Haiti und die Dominikanische Republik, beide in den Händen der "Negerrasse", seien

---

[99] The New York Times v. 10.09.1902.
[100] Ebd.
[101] New Yorker Staats-Zeitung v. 08.09.1902.
[102] Ebd., v. 13.09.1902.
[103] The Evening Star v. 08.09.1902.

keine deutsche, sondern eine amerikanische Provinz. Im übrigen sei unklar, wer oder was auf Haiti überhaupt eine Regierung bilde:

"How many different ´governments´ it happens to be cursed with at the present moment we do not undertake to say, though we venture the assertion that any of them is as ridiculous as any of the others, and that to ´recognize´ this or that, is a mere matter of caprice or predeliction."[104]

Recht gelassen sah Commander McCrea, zwischenzeitlich mit der "Machias" in Boston eingetroffen, die Versenkung der "Crête" in einer Stellungnahme gegenüber der "New York Tribune". Er bekräftigte nochmals, daß die Firministen keine anerkannte kriegführende Partei seien, und Eckermann wohl ursprünglich den Auftrag gehabt habe, das Kanonenboot aufzubringen, sich aber zur Beschießung gezwungen gesehen hätte, als das Schiff von der eigenen Besatzung in Brand gesetzt wurde. Letztlich diene die Versenkung der "Crête" dazu, die Situation in Haiti zu klären, da die Firministen nun keine Truppen mehr über See verschieben könnten. Generell war man in Marinekreisen jedoch der Meinung, daß sich das amerikanische Engagement auch für fremde Staaten negativ auswirken könne, falls die Firministen tatsächlich die Oberherrschaft in Haiti gewinnen würden. Sie hielten daher eine zurückhaltende Taktik für angebracht.[105]

Mit einer solchen Presse konnte der deutsche Botschaftssekretär in Washington, Albert Graf v. Quadt, zufrieden sein. Die Beamten des State Department hatten sich gegenüber der Presse sehr offen ausgesprochen, und diese hatten, mit Ausnahme der "Washington Post", das deutsche Vorgehen gebilligt. Zwar habe die Beschießung der "Crête" als sehr drastisches Mittel als einziger Punkt eine gewisse "Mißstimmung" erzeugt, aber im Fall eines vergleichbaren amerikanischen Einschreitens wäre der Kommandant wohl "bei den hier gebräuchlichen überschwenglichen Ausdrücken" als Held gefeiert worden.[106]

Durch die Ausschaltung der maritimen Konkurrenz konnte die provisorische Regierung den Kreis um die Firministen enger ziehen und schließlich zur Kapitulation zwingen, während der Rebellenführer ins Exil flüchtete - nur um die nächsten Aufstände vorzubereiten.[107] Als der siegreiche Alexis Nord Ende Oktober 1902 in Gonaives einrückte, flüchtete ein großer Teil von Firmins Führungspersonal in die Konsulate, 33 Rebellen allein in das deutsche. Paradoxerweise sah Konsul Francsen in Port-au-Prince ausgerechnet im "kräftigen Draufhauen" der "Panther" den Grund für diese Vorliebe der Firministen, die nun den Deutschen am ehesten den konsequenten Schutz des Asylrechts zutrauten. Anfänglich for-

---

[104] The Washington Post v. 09.09.1902.
[105] The New York Tribune v. 09.09.1902.
[106] Quadt, Manchester, MASS v. 15.09.1902, an Bülow; AA-PA 16792.
[107] Bernecker, Haiti, S. 105; Logan, S. 114.

derte Nord die Herausgabe aller Flüchtlinge, beschränkte sich dann aber auf Firmins Statthalter in der Provinz Arbonite:

"Das verlangte Opfer ist General *Jean Tumeau*, der sich in unserem Konsulat befindet. *Jean Tumeau* ist etwa 82 Jahre alt, verwaltet seit 25 Jahren die Provinz Arbonite und war Firmin´s stärkste Stütze. Er ist, gerade wie *Alexis Nord*, einer von den alten Paschas dieser merkwürdigen Republik, die ihre Provinz als vollständige Selbstherrscher regieren und mit dem Landestheile derartig verwachsen sind, daß sie Regierungen und Revolutionen überdauern, ohne daß man wagen könnte sie abzusetzen. Er kann weder lesen noch schreiben, ist in seinem Leben aus *Haiti* nicht herausgekommen und gilt für einen *Papaloi* (*Vaudoux=Priester*.). Gegen die Ausländer, besonders gegen die Deutschen, ist er stets freundlich gewesen. Diesmal hat er nur auf die falsche Karte gesetzt."[108]

Francsen lehnte Tumeaus Auslieferung auch ab, weil er die dem General vorgeworfenen Verbrechen wie Mord, Brandstiftung oder Falschmünzerei als nicht stichhaltig ansah - das einzige Verbrechen des Generals hätte darin bestanden, auf der falschen Seite gestanden zu haben. Trotzdem sei das Asylrecht in Haiti ein "Unfug", der nur deshalb nicht abgeschafft werde, weil keine der ausländischen Mächte den ersten Schritt wage.[109] Francsen machte dem Konsularvertreter in Gonaives den Vorwurf, derartig vielen Flüchtlingen im Konsulat Schutz gewährt zu haben. Da nun aber Tumeau unter der deutschen Flagge Asyl gewährt worden war, durfte er nach Francsens Auffassung unter keinen Umständen ausgeliefert werden. Nach haitianischer Ansicht habe er ein ehrenvolles Leben geführt und sei in seiner Provinz "ungeheuer populär". Bei Überstellung an die Regierung sei ihm der sichere Tod gewiß. Francsen wollte daher mit dem provisorischen Präsidenten ein "kräftiges Wort" reden, denn dieser habe selbst genügend Erfahrung in Revolutionen und habe schon monatelang in fremden Konsulaten gelebt:

"Diese alten Raufbolde, die sich nicht wohl fühlen, wenn es nicht alle paar Jahre eine Revolution giebt, und stets bei der Hand sind, sich im ersten Moment unter fremde Flagge zu flüchten, sollten das Asylrecht auch respektiren, wenn es einmal gegen sie angewandt wird."[110]

Klarsichtig sah Francsen auch das Ende der provisorischen Regierung voraus, die völlig auf die Loyalität ihres Kriegsministers angewiesen war. Wie vermutet, putschte Kriegsminister Nord gegen die provisorische Regierung. Am 17. Dezember 1902 ließ sich der General von seinen Offizieren zum Präsidenten ausrufen, vier Tage später wurde der Staatsstreich durch die Nationalversammlung legalisiert. Bis zu seinem Sturz im Dezember 1908 regierte er Haiti mit eiserner

---

[108] Francsen, Port-au-Prince v. 07.11.1902, an Bülow; BAMA RM 3/2995.
[109] Tatsächlich verweigerten die USA im Januar 1908 bei einem erneuten Aufstand Firmins seinen Anhängern das Asylrecht und lieferten Flüchtlinge aus dem Konsulat von St. Marc an die Truppen Nords aus, der sie sämtlich hinrichten ließ.
[110] Ebd.

Hand; der haitianische Historiker Bellegarde sah in ihm "the most complete incarnation of personal power".[111] Die von Francsen befürchteten Unruhen um den Machtkampf blieben aus. Somit war die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffs, die auch von dem französischen und amerikanischen Vertreter "dringend erwünscht" wurde, nicht mehr notwendig.[112]

10.2. *Policing the tropics*: Haiti 1908-14

Durch die Etablierung der Regierung Nord 1902-08 wurden die politischen Verhältnisse stabilisiert, wenn auch durch brutale Gewalt, wie Korvettenkapitän Paul Jantzen (1868-1912) auf der "Panther" Ende 1904 feststellte:

"Die Regierungspartei ist stark und entledigt sich der politischen Gegner, welche Revolutionsgelüste zeigen, durch sofortiges Erschießen=Lassen, nicht ohne vorausgegangene Untersuchung."[113]

Bezeichnend für die Hartnäckigkeit Nords ist auch die konsequente Durchführung des sogenannten *Konsolidé*-Prozesses, der in dieser Zeit gegen drei französische und einen deutschen Bankaufsichtsbeamten, Rudolf Tippenhauer, stattfand. Diese hatten die *Banque Nationale* noch in der Regierungszeit von Simon Sam um mindestens eine Million US-Dollar betrogen, und Nord war aus verschiedenen Gründen bemüht, ein Exempel zu statuieren. Jantzen sah darin hauptsächlich eine populistische Maßnahme, um Stimmung gegen die Weißen zu machen, die einen großen Einfluß im Regierungsapparat gewonnen hätten. Doch sprach er generell dem Präsidenten nicht das Bemühen ab, eine "Reinigung der allgemein im Staatsorganismus herrschenden Verderbtheit" vorzunehmen.[114] Der deutsche Konsul Zimmerer schilderte dem Reichskanzler 1905 plastisch die Mechanismen des Betrugs:

"Man übersetze den in Deutschland unmöglichen Fall in´s Deutsche:
Die gesetzgebenden Faktoren beschließen die Ausgabe von 25 Millionen Mark Reichskassenscheine. Der Staatssekretär des Reichsschatzamtes veranlaßt nach vorherigem Benahme mit den beteiligten Ressorts, daß 27 1/2 Millionen Mark gedruckt werden, und daß 2 1/2 Millionen an Minister, Bankpräsidenten, Direktoren und so weiter als Geschenk verteilt werden sollen, wobei jeder der Beschenkten weiß, wie die 2 1/2 Millionen entstanden sind. Das ist im Wesentlichen dasselbe, was sich in Haiti zugetragen hat ..."[115]

---

[111] Zitiert nach: Logan, S. 114.
[112] Francsen v. 07.11.1902.
[113] S.M.S. "Panther", Port-au-Prince v. 02.12.1904; BAMA RM 5/5434.
[114] Ebd.
[115] Zimmerer an Bülow v. 15.11.1905; BArch. R 901-34144.

Der Prozeß rief in Haiti große Resonanz hervor, so daß offensichtlich eine Intervention der betroffenen ausländischen Mächte Frankreich und Deutschland erwartet wurde. Als kurz nach dem Aufenthalt der "Panther" der eigentliche Stationskreuzer "Bremen" die haitianische Hauptstadt anlief, nahm Korvettenkapitän Richard Koch (1863-1927) auf Empfehlung des Ministerresidenten von jedem Besuch bei den Behörden Abstand, um nicht durch Höflichkeitsbezeugungen den Anschein einer Beeinflussung des Prozesses zu erwecken. Die Stimmung an Land schien ohnehin wenig deutschfreundlich zu sein. Der Außenminister bat Koch, keine Urlauber an Land zu senden, um Provokationen zu vermeiden, und eine Zeitung meldete unter Hinweis auf den 6. Dezember 1897 (die Lüders-Affäre), daß *L´infame drapeau* (also die Reichskriegsflagge) wieder im Hafen vertreten sei.[116] Neben der "Bremen" lag auch der französische Kreuzer "Troude" im Hafen, aber ob der Franzose, wie die "Bremen", nur im Rahmen des normalen Stationsdienstes Haiti angelaufen hatte oder Spezialbefehle wegen des Prozesses besaß, war nicht bekannt; angeblich war der französische Minister nicht über die Ankunft des Schiffes informiert.[117]

Sowohl Jantzen als auch Koch hatten den Ausgang des Prozesses, den sie als unbedingt überlebenswichtig für Nord ansahen, richtig eingeschätzt: Die Angeklagten wurden zu langjährigen Haftstrafen verurteilt. Minister Zimmerer versuchte nun auf mehr oder weniger informelle Art und Weise, Nord zu einer Begnadigung zu bewegen. Doch obwohl der Minister mit dem Präsidenten nach eigenen Angaben auf derartig gutem Fuß stand, daß dieser ihm sogar als Zeichen besonderer Wertschätzung eine Flasche selbstgebrannten Rums schenkte - was um so höher anzusetzen war, da Nord nicht von "Gebenhausen" stammte - blockierten Tippenhauer selbst und sein Bruder Gentil durch ihr Verhalten jede Hilfeleistung, da ihre Beschimpfungen des Präsidenten diesem hinterbracht würden. Wie Zimmerer erfuhr, soll Rudolf Tippenhauer Nord einen "Neger" und "dummen Affen" genannt haben, wobei "Neger" in Haiti ein Schimpfwort war, da dort nur die Begriffe *noirs* für die Schwarzen und *hommes de coleur* für Mulatten gebräuchlich waren. Solange Tippenhauer nicht "klein beigeben" würde, wäre jede vorzeitige Freilassung illusorisch, zumal das Urteil "materiell" nicht ungerecht sei.[118]

Während der Regierung Nord kam es außer der routinemäßigen Berichterstattung über Haiti zu keiner weiteren Aktivität der Stationäre. Ende März 1907 empfand Korvettenkapitän Wilhelm Timme (1868-1942) der "Panther" bei einem Besuch Nords dessen Position trotz verhängten Ausnahmezustands "fest und

---

116 S.M.S. "Bremen", Kingston v. 17.12.1904; BAMA RM 5/5434.
117 "Panther" v. 02.12.1904.
118 Zimmerer v. 15.11.1905.

gesichert",[119] doch schon im August erkundigten sich die ersten Regierungsmitglieder bei Zimmerer über ein mögliches Asyl in der deutschen Gesandtschaft; "eine sonderbare Zumutung, aber bezeichnend für die Unsicherheit der Lage". Die durch die Regierung verschuldete Wirtschaftskrise sei katastrophal, so daß Nords Glaube, sich durch rein militärische Macht halten zu können, einer Selbsttäuschung unterliege. Vermutlich würde bald aus dem Norden eine Revolution in Gang gesetzt werden.[120]

Mitte März 1908 probten die unermüdlichen Firministen erneut den Aufstand, diesmal mit einer Militärverschwörung gekoppelt. Die brutalen Gegenmaßnahmen der Regierung lösten hektische diplomatische Aktivitäten aus. In einem Telegramm an den Reichskanzler vom 20. März 1908 hielt Zimmerer den Präsidenten schlicht für "verrückt": Nord "wate in Blut", die Anwesenheit von Kriegsschiffen aller interessierten Mächte sei notwendig. Der Minister hatte einen Evakuierungsplan für die in die deutsche und französische Residenz geflüchteten Asylanten ausgearbeitet, um sie auf der "Bremen" nach Jamaika auszuschiffen.[121] Schon am 15. März hatte Zimmerer telegrafisch den in Kingston liegenden Kreuzer benachrichtigt, zur gleichen Zeit wie sein britischer Kollege den Stationär H.M.S. "Indefatigable". Beide Schiffe dampften umgehend nach Port-au-Prince, wo sich innerhalb weniger Tage noch U.S.S. "Des Moines" und "Dubuque", H.M.S. "Cressy" und der französische Kreuzer "D´Estrées" einfanden. Dieses maritime Aufgebot hielt Fregattenkapitän Hermann Alberts (1865-1946) nicht nur für unnötig, sondern gar für unzweckmäßig, da sich "die Neger" hierdurch nur aufgewertet fühlen konnten, wenn auch die Requisition der Schiffe an sich berechtigt war, da niemand wisse, ob die einmal entfesselte "afrikanische Blutgier" auch vor den weißen Residenten halt machen würde.[122]

Der Umgang mit den haitianischen Behörden war unter den Kommandanten nicht einheitlich. Während Alberts, in Abstimmung mit Zimmerer, jeden Kontakt vermied, führten Amerikaner und Engländer die üblichen Besuche durch. In der Beurteilung der politischen Lage war Alberts vorsichtig, da er sich nicht für zuständig hielt, was insofern sehr ungewöhnlich ist, als die Kommandanten in ihren Berichten ab ca. 1895 in der Regel sehr deutlich Stellung bezogen. Konkret war die Asylfrage von Bedeutung, da sich Firmin in Gonaives in das französische Konsulat gerettet hatte, und auch die deutschen Vertretungen wie 1902 überfüllt waren. Obwohl Alberts mit den Flüchtlingen durchaus Mitleid empfand, hatte er doch den Eindruck, daß ein großer Teil aus "fragwürdigen Gestalten" bestand. Die Franzosen hatten Firmin zwischenzeitlich heimlich auf der "D´Estrées" nach

---

[119] Kommando S.M.S. "Panther", Habana v. 05.04.1907; BAMA RM 5/5410.
[120] Zimmerer an Bülow v. 07.08.1907; ebd.
[121] Telegramm Zimmerer an Bülow v. 20.03.1908; ebd.
[122] S.M.S. "Bremen", Port-au-Prince v. 25.03.1908; ebd.

St. Thomas transporiert, während die englischen und amerikanischen Konsulate erst gar keine Flüchtlinge aufgenommen hatten. Lediglich in St. Marc hatte der (farbige) amerikanische Konsul Furnehs anfänglich Asyl gewährt, dann aber seine Schützlinge gegen die Zusage eines fairen Prozesses ausgeliefert:

"Die Erfüllung des Versprechens, diese in ordentlichen Gerichtsverfahren abzuurteilen, bestand darin, daß sofort nach Niederholen der amerikanischen Flagge die haitianischen Soldaten einbrachen, und genau 17 Minuten später die Schüsse von dem benachbarten Kirchhof dem herbeilenden Kommandanten des amerikanischen Vermessungsschiffs *Eagle* bestätigten, daß er zu spät gekommen sei. Ob ihm der haitianische General wirklich höhnisch lächelnd gesagt hat: *"Vous venez trop tards"*, mag dahingestellt bleiben."[123]

Der wirtschaftliche Verfall Haitis war nach Alberts nicht mehr aufzuhalten. Die Konsequenz daraus könne nur die Übernahme der Republik durch "den einzigen Bieter" (d.h. die USA) sein. Allerdings verzichtete der Kapitän auf jeden Vorschlag zur Eindämmung des amerikanischen Einflusses.

Die britischen Kolonialbehörden in Kingston nahmen Alberts seine Schützlinge ohne Schwierigkeiten ab.[124] Als die "Bremen" am 31. März 1908 wieder in der haitianischen Hauptstadt eintraf, waren die amerikanischen Streitkräfte noch durch die Kanonenboote "Marietta" und "Paducah" verstärkt worden. Die Lage war verhältnismäßig ruhig, doch hielt der Flüchtlingsstrom in die deutsche und französische Residenz weiter an. Erstmals befanden sich auch jüngere Armeeoffiziere darunter.

Die Anwesenheit der fremden Kriegsschiffe hatte nach Meinung Alberts einen "beruhigenden Einfluß" auf die politischen Verhältnisse der Republik. Da weder er noch Zimmerer die weitere Anwesenheit der “Bremen“ für notwendig hielt, wurde der Kreuzer entlassen, zumal die ständige Anwesenheit eines französischen Kreuzers von Martinique aus gewährleistet war.[125]

Bei den Unruhen im November/Dezember 1908, die mit dem Rücktritt Nords und seinem Gang ins Kingstoner Exil endeten, konnte die "Bremen" nicht eingreifen, da sie fernab in der Magellan-Straße lag. Der Schutz der deutschen Residenten wurde daher von fremden Kriegsschiffen übernommen.[126]

---

[123] Ebd.

[124] S.M.S. "Bremen", Port-au-Prince v. 02.04.1908; ebd. Nach dem Kingston Gleaner v. 28.03.1908 landete der Kreuzer 75 Personen auf der HAPAG-Wharf an; darunter befand sich auch der frühere Kriegsminister und Mitglied des Obersten Gerichtshofs Septimus Marius.

[125] S.M.S. "Bremen", Port-au-Prince v. 10.04.1908; ebd.

[126] Kölnische Zeitung v. 28.07.1911. Der Artikel bezieht sich auf die Unruhen im Juli 1911 und propagiert eine Verstärkung der Amerikanischen Station durch einen zweiten Kreuzer, da der zeitweise Besuch von Schulschiffen wie "Victoria Louise" und "Hertha" diesen nicht ersetzen konnte. Die "schwimmenden Gymnasien" dürften nur im "äußersten Notfall" zu Flottenkundgebungen herangezogen werden. In diesem Zusammenhang wurde noch einmal die Versenkung der "Crête" 1902 hervorgehoben, die damals auch den Deutschen innerhalb der "Negerrepublik" zugute gekommen wäre.

Mit Nords Nachfolger F. Antoine Simone wurde ein wahres Revolutionskarussell in Gang gesetzt, das durch eine extreme Brutalisierung auch für haitianische Verhältnisse in der amerikanischer Besetzung enden sollte:

Liste haitianischer Präsidenten von 1908 bis 1915:

Regierungszeit	Präsident	Regierungsende
17.12.1908-02.08.1911	F. Antoine Simon	Exil
14.08.1911-08.08.1912	Cincinnatus Leconte	mit Palast in die Luft gesprengt
08.08.1912-02.05.1913	Tancrède Auguste	auf Dienstreise gestorben (angeblich vergiftet)
04.05.1913-27.01.1914	Michel Oreste	Exil
08.02.1914-17.10.1914	Oreste Zamor	in Gefangenschaft ermordet
07.11.1914-22.02.1915	Davilmar Théodore	Exil
04.03.1915-27.07.1915	V. Guillaume Sam	“Von der Volksmenge bei lebendigem Leibe buchstäblich in Stücke gerissen.“[127]

Einen der ausführlichsten Berichte über die Zustände in der Republik verfaßte Fregattenkapitän Hopman, der sich Ende Juli 1909 in Haiti aufhielt und von Präsident Simon empfangen wurde. Unter den Ministern befand sich auch Septimus Marius, der ein Jahr zuvor auf der "Bremen" in jamaikanische Exil gereist war und nun wieder den Posten eines Kriegs- und Marineministers bekleidete. Der Empfang wurde mit großem Aufwand, unter anderem einer Parade der Palastwache, betrieben:

"Die schreiende Buntheit der Uniformen, die bei der schwarzen oder braunen Hautfarbe ihrer Träger ganz unwillkürlich den Eindruck eines Affentheaters hervorrief, bot ein höchst spaßhaftes Bild, die die vorher ausgegebene Parole, unter allen Umständen ernst zu bleiben, durchaus gerechtfertigte ...

... Sodann nahmen wir vom Balkon aus eine Parade über die im Garten stehenden Truppen ab, die in einem zweimaligen Vorbeimarsch in Gruppen bestand und, wenn auch nach unseren Begriffen recht lächerlich, doch das übertraf, was wir an militärischen Leistungen erwartet hatten."[128]

Simon war nach Hopmans Ansicht ein "wenig gebildeter Vollblutneger", wenn auch im Vergleich zu seinem Vorgänger ein Menschenfreund, der seine Gegner

[127] Zitiert nach: Bernecker, Haiti, S. 114.
[128] S.M.S. "Bremen", Karaibisches Meer v. 08.08.1909; BAMA RM 5/5410.

wenigstens nicht rücksichtslos beiseite schaffe. Bei seinen offenkundigen Versuchen, Bestechung und Schmuggel in der Verwaltung zu beseitigen, sei unklar, ob dies nur äußerliche Versuche seien. Seine Tochter Celestine, die als "graue Emminenz" galt, hielt er für völlig korrupt. Andererseits seien die Gehälter der Beamten und Offiziere so niedrig, daß diese praktisch zu illegalen Methoden gezwungen seien. Diese Verhältnisse wirkten sich seiner Meinung auch negativ auf weiße Residenten aus.

"Wer hier nicht mit unredlichen Beamten paktiert, erreicht geschäftlich nichts. Die Firmen sind vielmehr besonders bei ihren Geschäften mit der Regierung auf mehr oder minder lichtscheue Massnahmen angewiesen. Sie arbeiten dabei mit hohem Einsatz, aber auch mit entsprechender Gewinnaussicht und sind, wenn ihr geschäftliches und politisches Kalkül fehlschlägt, meist recht schnell mit dem Ersuchen um nachdrückliche Unterstützung ihrer Forderungen durch ihre Regierung bei der Hand."[129]

Tatsächlich nutzte der deutsche Generalkonsul Dr. Wever die zufällige Anwesenheit der "Bremen", um bei der Regierung eine sechs Jahre alte Reklamation über eine Million Gourdes durchzudrücken.[130] Sie sicherte daraufhin zu, den beiden Gläubigerfirmen (ein nicht genanntes französisches Unternehmen und die deutsche Firma Herrmann & Co.) den Ausfuhrzoll auf Kakao (pro Pfund $ 1,80) auf fünf Jahre zu verpfänden. Noch während des Aufenthalts der "Bremen" stellte sich heraus, daß ein Drittel der Zolleinkünfte bereits an eine Eisenbahngesellschaft verpachtet war. Obwohl Wever Hopman versicherte, daß trotz aller Intrigen die Angelegenheit innerhalb einer Woche geregelt sein würde, blieb das Ergebnis unbekannt.

Für die schlechte Finanzlage des Landes machte der Kapitän den überdimensionierten Militärapparat und dessen Zustand verantwortlich. Große Teile des Etats wanderten in die Taschen der Minister und Generale, während die einfachen Soldaten ein "Hunger- und Bettelleben" führten, das sie oftmals durch Desertion beendeten. Die Ausplünderungen der Landbevölkerung durch die sogenannten Distriktskommandos hatten deren Arbeitsverweigerung zur Folge; der Ackerbau reduzierte sich auf reine Subsistenzwirtschaft.

Ein Ende dieser Verhältnisse sah Hopman letztlich nur in der Übernahme der Finanzverwaltung durch eine ausländische Macht, bei der es sich nur um die USA handeln konnte. Lediglich der Zeitpunkt war noch fraglich:

"Ihr hiesiger Gesandter Mr. *Furniss*, ein Mischling zwischen Weissen und Indianer, ein namentlich auf naturwissenschaftlichem Gebiete hochgebildeter Mann, seines Berufes Arzt, und einer der besten Kenner des Landes, das er während seines vierjährigen Aufenthaltes in allen Richtungen durchwandert hat, sprach sich mir hierüber in eine langen und sehr interessanten Unterredung scheinbar ganz offen aus und behauptete, die jet-

[129] Ebd.
[130] Der Gourde schwankte von 1908-14 zwischen 0,80 M-1,00M.

zige Regierung sowie die Stimmung in den Vereinigten Staaten sei durchaus gegen jedes Eingreifen in die haitianischen Verhältnisse."[131]

Die drohende Übernahme der Zollkontrolle durch eine auswärtige Macht war nach Hopmans Meinung ein Schreckgespenst der Elite, da ihr damit das Korruptionsvehikel aus der Hand genommen zu werden drohte. Die Übernahme des Zolls war militärisch kein Problem, da alle Häfen des Landes von Kriegsschiffen aus beherrscht werden konnten. Einen Widerstand der gesamten Bevölkerung, der im zerklüfteten Hinterland einen "schwierigen Feldzug" bedingen würde, hielt er für ausgeschlossen. Die Masse der Landbevölkerung sei "durchaus gutmütig und friedlich", jedoch mit dem herrschenden System, vor allem der Last des Militärdienstes, unzufrieden.

Die Quintessenz seiner Beobachtungen scheint vernichtend: Die Existenz "eines solchen Staatswesens" sei eine "Ungeheuerlichkeit", eine "Schmach" für die gesamte "zivilisierte Welt", wobei Hopman selbstkritisch nur von einem oberflächlichen Eindruck sprach. Eine Änderung der Verhältnisse könne nur von außen kommen, doch sei auch den ausländischen Kaufleuten der Zeitpunkt einer Intervention unklar. So lange die Regierung mit allen Mitteln die Zinsen der ausländischen Kredite bezahle, sei die direkte Übernahme der Zollkontrolle ausgeschlossen.[132]

Den Besuch der "Bremen" sah Wever sowohl für die deutsch-haitianischen Beziehungen als auch die deutsche Kolonie positiv. Abgesehen von dem gelungenen "Bluff" in der Reklamation sei der Empfang bei Simon und die Parade sehr ungewöhnlich gewesen. Besonders erfolgreich schien ihm ein Koloniefest in einem Country-Club, an dem neben dem Kommandanten, Offizieren, Deck- und Unteroffizieren sowie 50 Mitgliedern der Kolonie auch 75 Matrosen teilnahmen. Bei einem späteren Empfang in der Kolonie waren auch "schwarze Herren" anwesend: der amerikanische Gesandte (offenbar Furniss), der frühere haitianische Gesandte in Washington, Léger, sowie der frühere Außenminister Borno:

"Man amüsierte sich so gut, daß nun spontan eine ununterbrochene Reihe von kleinen Festen und Reitpartien folgte, ein in Haiti bisher unbekannter Zustand. An Bord sind in Port-au-Prince stets nur die diensthabenden Offiziere zu finden, sagte man mir als Zeichen, wie wohl sich die Offiziere an Land fühlten - die Kolonie aber war glücklich über den Wechsel in den schrecklichen Lebensverhältnissen von Port-au-Prince, where black rules white und wo gewöhnlich nur ein deutsches Kriegsschiff erscheint, um ernste Sprache zu führen."[133]

---

[131] "Bremen" v. 08.08.1909

[132] Ebd.

[133] Wever an Reichskanzler Bethmann Hollweg (in Abschrift) v. 08.08.1909; BAMA RM 5/5410. Unterstreichungen im Original.

Trotz der katastrophalen Finanzlage zögerte die Regierung nicht, gegen ihren Widersacher Nord, der im Kingstoner Exil intrigierte und bereits zwei bewaffnete Dampfer für eine Filibuster-Expedition ausrüsten ließ, schweres Geschütz aufzufahren. Am 16. August 1909 wurde Hopman auf Vermittlung Wevers in Kingston heimlich von dem Privatsekretär Präsident Simons, Dr. Sylvain, aufgesucht, der ihm Fotos italienischer Kreuzer zeigte, die der Regierung von der Berliner Firma Georg Grotstück auf Anfrage zugesandt worden waren.[134] Die Kreuzer sollten pro Stück 800.000 M kosten. Hopman konnte Sylvain lediglich raten, sich offiziell an die Reichsregierung zu wenden, da ihm unbekannt war, ob die deutsche Marine momentan den Verkauf derartiger Schiffe beabsichtige. Dem Admiralstab riet der Kapitän indirekt von einem etwaigen Geschäft mit Rücksichtnahme auf die USA und England ab. Weiterhin sei die Zahlungsfähigkeit der haitianischen Regierung nicht gesichert; wenn doch, werde vermutlich ein großer Teil der Gelder in private Taschen fließen. Überhaupt sei die Anschaffung für Haiti völlig sinnlos, da ein derartiges Schiff bei dem Zustand der haitianischen Marine innerhalb kürzester Zeit verrotten würde.[135] Tatsächlich kaufte die Regierung zwei Jahre später den ausrangierten italienischen Kreuzer "Umbria" an, der als "Antoine Simon" schon auf der Jungfernreise im Juli 1911 mit dem Präsidenten an Bord auf Grund lief. Die Besatzung wurde durch den HAPAG-Dampfer "Allemania" gerettet.[136] Zwar wurde der Kreuzer später geborgen, lag aber im Januar 1912 "gänzlich unbrauchbar" in Port-au-Prince, wo er zum Abwracken angeboten wurde.[137] Hopmans Prognose hatte sich als richtig erwiesen.

Sein ausführlicher Bericht erschien fünf Monate später dem Kommandanten des Schulschiffs "Victoria Louise" derartig fundiert, daß er bei einem Besuch von Port au Prince lediglich darauf verwies und ebenfalls konstatierte, daß trotz des "scheinbar guten Willens" des Präsidenten nur ein Eingriff von außen einen grundlegenden Wandel ermögliche. Da die Hauptstadt aufgrund fehlender Beleuchtung nachts für einen Besuch ausfalle und das Klima tagsüber "sehr fühlbar" sei, sei ein Anlaufen der Republik zumindestens für Schulschiffe nicht zu empfehlen. Nicht einmal ein Besuch der deutschen Kolonie war möglich gewesen, da sich nach der Abfahrt der "Bremen" ein peinlicher Zwischenfall ereignete. Deutsche Kaufleute hatten sich gegenseitig unter der Hand Wechsel abgekauft, um die Konkurrenz auszuschalten. Zimmerer verzichtete daraufhin auf einen

---

[134] Im Jahr zuvor hatte die Firma vergeblich versucht, einige dieser Schiffe an den venezolanischen Präsidenten Castro zu verkaufen; Herwig, Germany´s vision, S. 135.

[135] S.M.S. "Bremen", Karaibisches Meer v. 20.08.1909; ebd.

[136] New Yorker Staats-Zeitung v. 11.07.1911.

[137] S.M.S. "Vineta", Atlantik v. 10.01.1912; BAMA RM 5/5410. Aus dem Bericht geht hervor, daß das Schiff zwischenzeitlich "Konsul Grotstück" hieß, woraus zu schließen ist, daß die genannte Berliner Firma den Verkauf tätigte. Der Kaufpreis lag bei einer Million Mark und brachte nach Ansicht des "Vineta"-Kommandanten "allen beteiligten Personen reichen Nebengewinn".

Kontakt zwischen dem Schulschiff und der Kolonie. Dafür lud der Gesandte nicht nur alle Offiziere, sondern auch einen Teil der Besatzung zu einem "gelungenen" Gartenfest in seiner Villa ein.[138]

Das Ende der Regierung Simon deutete sich ab Mai 1911 an, als der abtrünnige General Lecomte von St. Domingo aus in den Norden Haitis einfiel. Simon versuchte persönlich, die Revolution niederzuschlagen, geriet aber zwischen die Fronten, als sich die Firministen ebenfalls erhoben. Simons Strategie, die beiden Gruppen gegeneinander auszuspielen, schlug fehl. Er trat am 2. August 1911 zurück und fand Schutz auf einem amerikanischen Schoner, nachdem ihm der Kommandant von U.S.S. "Chester" das Asyl verweigert hatte. Als interimistische Regierung bildete sich aus Anhänger Lecomtes und Firministen ein *Comité de salut public*, das sich aber als völlig untauglich erwies, die öffentliche Ordnung aufrechtzuerhalten.[139]

Die auf Ersuchen des Kaiserlichen Gesandten eingetroffene "Bremen" unter Fregattenkapitän Goette setzte entgegen der amerikanischen und englischen Einheiten sofort ein Landungskorps von knapp 50 Mann in die Stadt, das die wichtigsten deutschen Häuser bewachte, während auf der Ministerresidentur eine Reserve zurückblieb. In der ersten Nacht kam es zu einigen Schußwechseln der vor den Häusern stehenden Posten mit Plünderern, doch wurde keiner der deutschen Matrosen verletzt. In der zweiten Nacht wurde auf die Posten verzichtet, da Goette nicht riskieren wollte, durch Heckenschützen Verluste zu erleiden; statt dessen blieben die Wachen im Innern der Häuser. Um 23.00 h wurde das Haus der Firma Oloffsen von Unbekannten attackiert, doch genügten wenige Schüsse zur Vertreibung der unbekannten Täter. Die Wachen wurden in den nächsten Nächten fortgesetzt.[140]

Trotz der anhaltenden Unruhen setzten weder U.S.S. "Chester" und "Salem" noch H.M.S. "Melpomene" Landungskommandos aus. Goette sah dahinter eine Intrige des von Hopman positiv charakterisierten amerikanischen Gesandten Furniss, der angeblich große pekuniäre Interessen im Land besaß und sowohl die amerikanischen als auch den englischen Kommandanten davon überzeugen konnte, daß keine Gefahr für die Fremden bestand. Dadurch sah sich Goette gegenüber Berlin offenbar genötigt, seine Intervention ausführlich abzusichern:

"Die Tatsache, daß Ausländer kaum belästigt worden sind, könnte als Beweis für die amerikanisch-englische Auffassung, dass Schutzwachen nicht notwendig gewesen seien, angesehen werden. Alle in Port au Prince lebenden Deutschen, die ich gesprochen habe,

---

138 S.M.S. "Victoria Louise", Atlantischer Ozean v. 20.01.1910; BAMA RM 5/5410.
139 S.M.S. "Bremen", Port-au-Prince v. 08.08.1911; BAMA RM 5/5410.
140 Ebd.

sind aber fest davon überzeugt, dass nur der Landung unserer Truppen zu verdanken ist, wenn kein ernster Angriff auf das Besitztum von Ausländern gewagt wurde."[141]

Eine erneute Zuspitzung der Situation schien sich zu ergeben, als das siegreiche Heer Leconte´s in die Hauptstadt einzumarschieren drohte, und eine Konfrontation mit den in der Stadt stehenden firministischen Truppen zu befürchten war. In dieser Situation wandte sich der älteste amerikanische Kommandant an Goette und zeigte ihm einen Befehl aus Washington, der die Schaffung neutraler Schutzzonen forderte. In jedem Fall sollten Kämpfe der beiden Bürgerkriegsparteien verhindert werden. Hierzu wollten die Amerikaner notfalls 500 Mann anlanden. Goette konsultierte umgehend den deutschen Gesandten, der mit ihm übereinkam, daß der bisherige Schutz der deutschen Häuser aufrechterhalten werden mußte, andererseits bei einer amerikanischen Unternehmung "grossen Stils" die "Bremen" unter "keinen Umständen" zurückstehen durfte.

Entgegen dieser Befürchtungen verlief der Einmarsch der Leconte-Truppen am 6. August 1911 völlig reibungslos. Leconte selbst traf auf einem Dampfer ein, zog sofort in den Präsidentenpalast und übernahm umgehend die Regierung. Firmin, der am nächsten Tag auf einem französischen Schiff aus dem Exil einlief, wurde die Landung untersagt und kehrte unverrichteter Dinge nach Kingston zurück. Durch die Etablierung der neuen Regierung war die Anwesenheit der ausländischen Kriegsschiffe überflüssig geworden.[142]

Das Verhältnis zwischen der Besatzung der "Bremen" und den amerikanischen und englischen Schiffen war offensichtlich ausgezeichnet, wozu besonders eine revolutionäre Neuheit auf dem Sektor der Unterhaltungsindustrie beitrug:

"Auch die amerikanischen Matrosen kamen häufig an Bord und luden als Erwiderung Teile der Besatzung zu ihren abendlichen kinematographischen Vorstellungen ein. Eine grosse Anzahl amerikanischer Kriegsschiffe soll mit solchen Apparaten ausgerüstet sein, die aus Ersparnissen beschafft und in Stand gehalten werden; durch gegenseitigen Austausch der Bilder wird für Abwechselung dieser netten Abendunterhaltung für die Mannschaft gesorgt."[143]

Der letzte Einsatz der Kaiserlichen Marine in Haiti fiel mit dem Sturz Michel Orestes Ende Januar 1914 zusammen. Da die "Bremen" nicht gleich die Insel anlaufen konnte, mußte mit der "Vineta" erneut ein Schulschiff den Schutz der Residenten übernehmen. Kapitän z.S. Wilhelm Adelung (1867-1938) traf am 26. Januar 1914 in Port-au-Prince ein, als sich die Revolution gegen Orest, einem "befähigten und gebildeten" Mann, auf dem Höhepunkt befand.[144] Die Stadt

---

[141] Ebd.
[142] Ebd.
[143] S.M.S. "Bremen", Nordatlantik v. 21.08.1911; BAMA RM 5/5410.
[144] S.M.S. "Vineta", Port-au-Prince v. 03.02.1914; BAMA RM 5/ 5381. Als wenige Monate zuvor die "Hertha" Haiti besucht hatte, sah Kapitän Rohardt Orest als schielenden "Voll-

selbst war vollkommen ruhig, doch befürchtete der neue deutsche Gesandte, Dr. Perl, den Rückzug der kämpfenden Truppen auf Port-au-Prince bzw. einen Aufstand vor Ort. Doch sowohl Adelung als auch der Kommandant des Kreuzers U.S.S. "Montana" hielten Landungskommandos zu diesem Zeitpunkt für unnötig und beschränkten sich darauf, die nächtliche Stadt mit Schiffsscheinwerfern auszuleuchten.

Schon am 27. Januar hatten sich die Regierungstruppen aufgelöst. Nach Bitten von Außenminister Mathon gewährten Perl und Adelung Oreste und seiner Familie Asyl; eine Begleitung zum Schiff lehnte der Gesandte jedoch unter Hinweis auf mögliche Gewalttätigkeiten ab. Aufgrund der Regierungsauflösung beschloß das diplomatische Korps, von "Montana" und "Vineta" Landungskommandos anzufordern. Oreste wurde von bewaffneten Beibooten des Schulschiffs an der Mole in Empfang genommen und mitsamt seiner Frau und Nichte sowie einem Dienstmädchen in zwei Kammern und der kleinen Messe untergebracht. Sie verblieben zwei Tage an Bord, bis sie von dem Atlas-Dampfer "Eitel Friedrich" ins Kingstoner Exil transportiert wurden.[145]

Während sich Commander Nulton der "Montana" für ein unauffälliges Anlanden von knapp 30 Mann entschied, die direkt zur amerikanischen Gesandtschaft marschierten, bot Adelung personell alles auf, was ihm zur Verfügung stand, da er davon ausging, daß eine größere Anzahl von Männern um so besser "Unfug" verhindern könne. Insgesamt wurden 80 Mann mit zwei Maschinengewehren ausgesetzt, womit die Grenze dessen erreicht war, um den Schiffsbetrieb aufrechterhalten zu können.

Die Aussetzung der Landungskommandos stieß beim firministischen *General in Command of the Arrondissement*, Polynice, nach Adelung ein "unbedeutender Schreier", auf scharfe Ablehnung. Als am 28. Januar 1914 in der amerikanischen Gesandtschaft ein Ministerrat unter Beteiligung der drei Kriegsschiffskommandanten stattfand (am Morgen war das Linienschiff U.S.S. "South Carolina" eingelaufen), gab der deutsche Gesandte eine Protestnote von Polynice bekannt, woraufhin alle Versammlungsteilnehmer einmütig beschlossen, das Schreiben zu ignorieren. Trotzdem wandte sich der Kommandant der "South Carolina" gegen eine weitere Aussetzung von Landungstruppen. Tatsächlich aber verstärkten die Amerikaner ihre Kräfte an Land in den nächsten Tagen.

Während sich am 29. Januar 1914 erneut ein Sicherheitsausschuß etablierte, der von den ausländischen Mächten diesmal nicht zur Kenntnis genommen wurde, verschärfte sich außerhalb der Stadt die Situation. Ziel sowohl der Trup-

---

blutneger" mit einem "verschlagenen Gesichtsausdruck"; durch sein Äußeres wirke er auf Europäer besonders abstoßend, S.M.S. "Hertha" v. 26.11.1913; BAMA RM 5/5410.

[145] Ebd. Bei der "Atlas" handelte es sich ursprünglich um eine amerikanische Linie, die 1901 von der HAPAG aufgekauft worden war.

pen von Polynice in der Stadt als derjenigen des Generals Davilmar Theodore außerhalb war die Internationale Bank. Beide forderten zur Entlohnung ihrer Truppen 100.000 bzw. 60.000 Gourds, da sonst die Soldaten die Stadt plündern könnten. Gleichzeitig wurde erneut der Abzug der ausländischen Truppen gefordert. In der Stadt waren Flugblätter verteilt worden, die zur Bekämpfung der fremden Soldaten aufriefen. Auch eine Tageszeitung hatte die Landung als eine "schwere Schmach des freien Landes" bezeichnet. Im Ministerrat wurde Polynices Schreiben als Drohung aufgefaßt. Während der Kommandant der "South Carolina" vorschlug, auch durch die Zeitungen einen Brief zu veröffentlichen, in dem auf den reinen Schutz der Fremden hingewiesen werden sollte, lehnte der deutsche Gesandte "energisch" ab, diese Forderungen auch nur offiziell zur Kenntnis zu nehmen, da sich Polynice nur aufgewertet fühlen würde. Die Sitzung endete mit der Verabschiedung einer Verbalnote an den General mit dem Inhalt, daß sich die Haltung der Diplomaten zur Landung nicht geändert habe.[146]

Bezeichnend für die unterschiedliche Beurteilung der Lage ist auch die Reaktion auf Hilferufe aus Gonaives sowohl durch den deutschen Konsul als auch das amerikanische Kanonenboot U.S.S. "Eagle" am 1. Februar 1914:

"Kapitän ´Sardinia´ an Deutsche Gesandschaft Port au Prince. Gonaives heftiger Straßenkampf. Konsul Donner bittet dringend um Hilfe. Feuer in Gonaives, Savoia dort. Sardinia unterwegs nach Aux Cayes."[147]

"Eagle" hatte angeblich bereits 25 Mann ausgesetzt und bat dringend um Unterstützung. Trotzdem lehnte Russel kategorisch ab, Kräfte von Port-au-Prince abzuziehen. Adelung hingegen ließ sofort Dampf aufmachen, halbierte das Landungskorps und segelte innerhalb von sieben Stunden nach Gonaives.

Es stellte sich heraus, daß die Verhältnisse stark übertrieben geschildert worden waren. Allerdings waren die Revolutionstruppen von Oreste Zamore und Theodore mit 4.000-6.000 Mann in die Stadt eingedrungen (eine Zahl, die auch der Kapitän für übertrieben hielt), woraufhin einige hundert "Neger" in das deutsche Konsulat von Donner geflohen waren. Nach Abschluß der Kämpfe, bei denen 40 bis 50 Häuser niederbrannten, wurde Zamore zum Präsidenten ausgerufen. Donner hatte befürchtet, daß während der allgemeinen Verwirrung auch die Konsulate geplündert werden könnten, doch waren diese unversehrt, obwohl die "Eagle" aus Sicherheitsgründen kein Landungskorps ausgesetzt hatten, da jegliche Straßenbeleuchtung ausgefallen war.

---

146 "Vineta" v. 03.02.1914.

147 Ebd. "Sardinia" und "Savoia" waren Liniendampfer der HAPAG; die Nachricht wurde per Funktelegrafie übermittelt.

Die Anwesenheit der fremden Kriegsschiffe lehnte der neue Präsident in einem Gespräch mit dem "Vineta"-Kapitän ab, garantierte ihm jedoch im Gegenzug die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung, was Adelung für glaubwürdig hielt, da Zamore seine Truppen offenbar unter Kontrolle hatte. Er blieb noch eine Nacht in Gonaives, wobei im Konsulat und der Firma Reinbold jeweils ein Doppelposten stationiert wurden, die vom Turm des Konsulats in Signalverbindung mit dem Schulschiff standen. Auch hier wurde die Stadt einige Male mit Scheinwerfern abgeleuchtet.

Am nächsten Morgen dampfte "Vineta" nach Port-au-Prince zurück, um sich mit der "Bremen" zu treffen. Während die Zeitungen der Hauptstadt bei den Kämpfen in Gonaives von 1.000 Toten sprachen, hatte Adelung bei einem Rundgang durch die Stadt lediglich die abgebrannten Hütten gefunden - und ein totes Pferd.

Wilhelm II. war von Adelungs Bericht höchst angetan:

"... sehr gut gemacht und geschrieben, wie ein Diplomat vom Fach! Es ist dies die beste Schilderung über Zustände in Hayti, die ich lange erhalten oder gelesen habe! gez. W.I.R."[148]

Tatsächlich hatte Adelung die Bedrohung der deutschen Residenten zu dramatisch geschildert. Der Kommandant der "Bremen", Fregattenkapitän Hans Seebohm (1871-1945), sah denn auch in Haiti nicht nur das Land der Revolutionen, deren Bedeutung von den ausländischen Residenten oftmals überschätzt wurde, sondern auch der wilden Gerüchte. Als Beispiel zitierte er die phantastisch überhöhten Zahlen der Revolutionstruppen in Cap Haitien:

"Der Kapitän des deutschen Dampfers ´Spreewald´ bezifferte die Anhänger Theodores in Cap Haitien auf 3-400, Ew.M. Konsul auf 150, der Kommandant der ´San Francisco´, dem die Armee an Land zufällig an demselben Tag begegnet war auf unter 100, davon nur die Hälfte mit Gewehren aber ohne Munition."[149]

"Bremen" löste die reduzierten Landungskommandos von "Vineta" ab, und Seebohm nahm Kontakt zu den Seebefehlshabern der anderen Mächte auf; zwischenzeitlich waren noch H.M.S. "Lancaster" und die französische "Conde" eingetroffen. Ältester Kommandant war nun der britische Captain d´Oily, dessen Gründlichkeit bei der Erfüllung der anstehenden Aufgaben nach Seebohm "alle Anerkennung verdiente". Auch mit Capitaine de Vaisseau Grout, Kommandant der "Conde", "einem liebenswürdigen alten Herrn", den Seebohm schon vom Einatz vor Veracruz her kannte, gab es keine "Friktionen". Prinzipiell gab es auch mit den amerikanischen Kommandanten Russell und Nulton keine grundlegen-

[148] Ebd.
[149] S.M.S. "Bremen" , St. Thomas v. 16.02.1914; BAMA RM 5/5410.

den Differenzen. Sie lehnten weiterhin prinzipiell Landungen ab, wollten nun aber nicht zurückstehen. Das massive amerikanische Flottenaufgebot beurteilte Seebohm knapp und nüchtern:

"Die Amerikaner brachten die Monroe Doctrin dadurch zur Anschauung, dass sie allein vor Port au Prince mit 34.000 tons Wasserverdrängung und auch vor den beiden weiteren in Betracht kommenden Plätzen Cap Haitien und Gonaives ständig durch ein Schiff vertreten waren. Eine Machtentfaltung, die zu den Ereignissen in keinem Verhältnis stand."[150]

Dieses Aufgebot war umso auffallender, als die U.S. Navy durch ihr gleichzeitiges Engagement in Mexiko bereits beträchtliche Einbußen im Ausbildungsbereich erlitt, da es sich bei der "Montana" um ein Torpedoversuchsschiff und der "San Francisco" um ein Erprobungsschiff zum Minenlegen handelte. Seebohm sah dahinter, wie schon seit Jahren zuvor immer wieder kolportiert, die Absicht zur Übernahme der Republik. Bestärkt wurde er darin von einem Telegramm des haitianischen Vertreters in Washington an befreundete Politiker in Port-au-Prince, "man möge sich bald einigen, da sonst die Unabhängigkeit des Landes bedroht sei". Insgesamt erklärte sich Seebohm die Aktivität der Amerikaner damit, daß diese, in Haiti wie in Mexiko, es als ihre Aufgabe betrachteten, "für Ordnung" zu sorgen.[151]

Als am 7. Februar 1914 unerwartet die Truppen Zamores vor Port-au-Prince erschienen, wurden die Kommandanten eiligst zur täglich stattfindenden Sitzung des diplomatischen Korps gebeten. Theoretisch bestand die Gefahr, daß die Gardetruppen unter Polynice Widerstand leisten könnten, doch stellte sich bald heraus, daß diese Befürchtung überflüssig war, da die Garde ihre Waffen bereits zum größten Teil verkauft hatte. Polynice selbst war am Morgen des 7. Februar verschwunden, angeblich mit dem Sold der Truppe, der von den europäischen Banken ausgezahlt worden war. Den im Hafen liegenden neutralen haitianischen Kanonenbooten hatten die Seebefehlshaber schon vorher gegenüber erklärt, daß eine Beschießung offener Plätze von seiten der ausländischen Seestreitkräfte solange verhindert werden würde, wie keine neue Regierung etabliert sei, was deren Kommandanten akzeptierten. Das Ende der Revolution und die Etablierung der Regierung Zamore ging schnell und friedlich vonstatten:

"Als die Sitzung am Sonnabend gerade geschlossen war, und wir uns auf den Heimweg begeben wollten, ertönte das Wirbeln der Negertrommeln und es bot sich uns ein ebenso grotesker wie komischer Anblick. Etwa ein Dutzend Negergenerale in Uniform rückten an der Spitze einer nach Schätzung 2.-3.000 Köpfe zählende Negerhorde über das ´Champ de Mars´. Ein Teil der Leute, etwa die Hälfte, waren mit Gewehren und Fragmenten von Gewehren, die sich in einer Altertümerausstellung gut gemacht hätten, bewaffnet, viele

[150] Ebd.
[151] Ebd.

trugen nur die Machete oder ein Seitengewehr, ein grosser Teil endlich, war nur mit den landesüblichen Cocomacac-Stöcken bewaffnet. Die Leute schienen sich zum grossen Teil der Komik des Aufzuges bewusst zu sein ... Mit diesem Schauspiel war die Revolution praktisch beendet."[152]

Im Gegensatz zu den Diplomaten und anderen Kommandanten hatte Seebohm offenbar keine Bedenken wegen eventueller Gewalttätigkeiten in Port-au-Prince gehabt. Die Bevölkerung verhielt sich zum größten Teil passiv, selbst beim Einmarsch der Zamoreschen Truppen blieben die Geschäfte geöffnet. Damit schloß er sich dem Urteil des dominikanischen Gesandten an, nachdem noch niemals ein Fremder bei Unruhen getötet worden war. Zwar schloß auch der Kapitän nicht aus, daß durch Brandstiftungen und verirrte Kugeln ausländische Residenten geschädigt oder verletzt werden könnten, doch habe der "Neger" in Haiti wie in Afrika "Respekt und Angst" vor dem Weißen. Gegen derartige Zufälle seien die ausgeschifften Wachen ein guter "moralischer Schutz".[153]

Ohne direkte Nennung kritisierte Seebohm das hektische Verhalten von Konsul Donner in Gonaives, während er Konsul Schütt in Cap Haitien bescheinigte, daß dieser sich nicht von den zahlreichen wirren Gerüchten beeinflussen ließ und die Lage "ganz furchtlos und objektiv" beurteilte. So hielt Schütt beim Besuch der "Bremen" in der nördlichen Hafenstadt "aufgrund seiner langjährigen Erfahrung" größere Kämpfe zwischen den angerückten Bürgerkriegsparteien für unwahrscheinlich, da keine Seite Interesse an einer echten Auseinandersetzung habe, und die unterlegene Partei Theodores vermutlich durch Zahlungen neutralisiert werde. Seebohm verzichtete daher auf einen weiteren Aufenthalt in Cap Haitien, zumal der Kommandant der "San Francisco" ankündigte, jede Ausschreitung zu verhindern.

Während die "Bremen" nach neuneinhalbjähriger Tätigkeit auf der Amerikanischen Station nach Europa zurückdampfte, verschob sich aus technischen Gründen die Entsendung des neuen Stationärs "Karlsruhe", so daß die "Dresden" eingesetzt werden mußte. Da diese beinahe ununterbrochen in Mexiko engagiert war, wurde für Unruhen in St. Domingo kurzfristig S.M.S. "Straßburg" abgeordnet, die sich als Teil der Detachierten Division auf der Rückfahrt von Brasilien nach Europa befand. Erst am 1. Juli 1914 traf die "Karlsruhe" in der Karibik ein; schon drei Tage später wurde sie per Funktelegrafie nach Port-au-Prince gerufen, da Unruhen befürchtet wurden, und die "Straßburg" in St. Domingo lag. Beide Schiffe trafen sich am noch am gleichen Tag auf offener See, wo Fregattenkapitän Fritz Lüdecke (1873-1931) von Fregattenkapitän Heinrich Retzmann (1872-1959) über die Lage auf der Insel informiert wurde.

---

[152] Ebd.

[153] Ebd. Unterstreichung im Original.

Die Regierung Zamor befand sich schon im Juni 1914 nach wenigen Monaten Amtsführung in einer existenziellen Krise, da sich General Theodore mit dem Sieg seines früheren Konkurrenten nicht zufrieden gab und von St. Domingo aus mit Unterstützung der *Cacos* um Cap Haitien die Gegenrevolution eingeleitet hatte, während umgekehrt von Haiti aus die Revolutionäre um General Arias in der Dominikanischen Republik versorgt wurden. Nach Einschätzung des Kapitäns stand die Übernahme der Zollkontrolle Haitis durch die USA kurz bevor, falls die Revolutionäre das Zollhaus in Cap Haitien besetzen sollten, womit den Amerikanern ein Grund zum Eingreifen gegeben wurde. Im Gegensatz zu Dr. Perl hielt Retzmann aber die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffs für nicht so dringend notwendig, zumal die Lage in der Nachbarrepublik kritischer zu sein schien.[154]

Perl schilderte dem Reichskanzler die Situation recht dramatisch. Da die Regierungstruppen alle in den Norden verlegt worden waren, war die Hauptstadt praktisch ohne Schutz. Im Süden der Republik war ein "geheimnisvolles Schiff" gesichtet worden, auf dem sich unter anderem der Sohn von Ex-Präsident Simon sowie andere Exilhaitianer befanden. Offensichtlich handelte es sich um eine Filibuster-Expedition, die drohte, überraschend in Port-au-Prince einzufallen. Nebenbei beklagte Perl die äußerst scharfe amerikanische Kritik an den deutschen Kaufleuten: Namentlich die Konsuln Donner und Schütt wurden als die Finanziers der Revolutionäre angesehen; nach Worten des Gesandten "nichts weiter als elende Verleumdungen". Angeblich waren beide so gut bekannt, daß er solche Handlungen ausschloß. Abschließend malte Perl wieder einmal das Gespenst einer amerikanischen Zollkontrolle an die Wand.[155]

Beim Eintreffen am 6. Juli 1914 fand Lüdecke die Stadt unverändert ruhig vor. Völlig überraschend teilte Perl dem Kapitän mit, daß die Firma Peters eine Forderung von $ 20.000 Gold an die haitianische Regierung habe und er schon seit längerem bemüht sei, diese Forderung einzutreiben. Schon am nächsten Tag zahlte die *Banque Nacionale* die Summe aus, ohne daß Lüdecke persönlich tätig geworden war - Perl hatte schlicht mit einem Ultimatum gedroht und auf die Anwesenheit der "Karlsruhe" verwiesen, sehr zur Zufriedenheit des 1. Offiziers der "Karlsruhe":

"Wie so oft, bewirkte auch diesmal das bloße Erscheinen eines Kriegsschiffes, dazu noch eines mit vier mächtigen Schornsteinen, die Negern ganz besonderes zu imponieren scheinen, die sofortige Begleichung aller Außenstände."[156]

---

[154] S.M.S. "Straßburg", Karaibisches Meer v. 05.07.1914; BAMA RM 5/5410.
[155] Perl an Bethmann Hollweg v. 09.06.1914; ebd.
[156] Ferdinand Studt: S.M.S. "Karlsruhe". Eines deutschen Kreuzers Glück und Ende, Leipzig 1916, S. 16.

Der Kreuzer verließ den Hafen kurzfristig, um der "Dresden" in Veracruz Proviant zu bringen, doch gab es wegen des zu erwartenden Abtransports von Präsident Huerta durch Funkstörungen Koordinierungsprobleme. Am 20. Juli 1914 wurde Port-au-Prince erneut angelaufen, womit einem längeren Aufenthalt gerechnet wurde.

Obwohl die Lage immer noch ruhig war, befand sich die deutsche Gesandschaft völlig unerwartet in einem Dilemma, da sich zwölf Asylanten unter den Schutz des Reiches geflüchtet hatten, unter anderem der blinde Ex-Präsident Simon Sam - ironischerweise der Gegenspieler aus der Lüders-Affäre und inzwischen mehrfacher Millionär - sowie ein General Defly, der Ambitionen auf den Präsidentenstuhl besaß. Am 17. Juli 1914 hatte in der Nähe der Gesandtschaft eine Schießerei stattgefunden, wobei einige Kugeln auf das Grundstück fielen - nach Perl eine Intrige der Regierung, um die Exilierung der Flüchtlinge voranzutreiben. In diesen Kontext fiel ein zeitgleicher ähnlicher Vorfall in der Nähe des Privathauses von Perl, wobei einer der Angestellten verletzt wurde. In der Nacht vor der Ankunft der "Karlsruhe" kam es in der Stadt zu heftigen Schießereien zwischen Regierungstruppen und Revolutionären. Eine Gefährdung deutscher Residenten lag nach Ansicht Lüdeckes allerdings nicht vor, schon gar nicht nach der Ankunft des Kreuzers. Obwohl er die Lage trotzdem als ernst einschätzte, lehnte Perl ein Landungskommando ab, um die Regierung nicht zu provozieren. Da sowohl Perl als auch der Kapitän das nahe Ende der Regierung Zamor und die damit verbundenen Unruhen voraussahen, beschloß Lüdecke, bis zum 28. Juli 1914 in Haiti zu bleiben:

"Weitere Schießereien haben bis heute nicht stattgefunden, in der Stadt ist seit der Nacht vom 19. auf den 20. Juli alles ruhig."[157]

Damit endet der letzte Friedensbericht des letzten amerikanischen Stationärs. Siebenundvierzig Jahre lang, mit kurzer Unterbrechung durch die Tätigkeit der "Meteor" während des Deutsch-Französischen Krieges, war in Lateinamerika Routinedienst versehen worden. Am 26. Juli 1914 tauschte der reguläre Stationskommandant, Fregattenkapitän Erich Köhler (1873-1914) auf "Dresden", mit Lüdecke in Port-au-Prince das Kommando.

Für den Kriegsfall unterstanden Köhler als Ältester Offizier der Ostamerikanischen Station gleichzeitig die Kanonenboote der Westafrikanischen Station und die auszurüstenden Hilfskreuzer, die im Atlantik operieren sollten. Nachdem Köhler noch auf der “Dresden“ am 24. Juli 1914 ein Telegramm des Admiralstabs über die europäische Lage erhalten hatte, in dem angekündigt wurde, daß “Ver-

[157] "Straßburg" v. 05.07.1914.

wicklungen nicht ausgeschlossen seien“, erhielt er am 28. Juli über den Sender Key West die Nachricht vom Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Serbien und Österreich-Ungarn. Noch am gleichen Tag lief der Kreuzer in Havanna ein, wo ebenfalls bedrohliche Meldungen vorlagen. Köhler beschloß daraufhin, die Etappe Westindien in Havanna vorzubereiten. Im Verlauf des 30. Juli erhielt der Kapitän in See drei Telegramme des Admiralstabs über den Ausbruch politischer Spannungen zwischen dem Dreibund und Großbritannien, Frankreich und Rußland, gleichzeitig wurde die geplante Rückkehr ins mexikanische Operationsgebiet abgebrochen. Am Nachmittag des 1. August 1914 empfing die “Karlsruhe“ den Mobilmachungsbefehl, der allerdings nur Rußland als Gegner bezeichnete, gleichzeitig brach die “Dresden“ ihre Heimreise ab und ging in Richtung Südatlantik, um sich dort für den Kreuzerkrieg in Bereitschaft zu halten. Die Etappen in New York und Las Palmas wurden in Betrieb gesetzt und bereiteten die Entsendung von Kohlendampfern vor, während Köhler am 2. August aus Havanna erfuhr, daß der englische Panzerkreuzer “Berwick“ den Hafen abgeblendet verlassen hatte. Den 3. August über wurden dessen Funksignale aufmerksam verfolgt, um notfalls ausweichen zu können, doch erst am 4. August, 20.00h, erfuhr Köhler über einen amerikanischen Sender defintiv vom Kriegseintritt Englands.[158]

Der Ernstfall war eingetreten, und damit begann der zweite Aufgabenkomplex der überseeischen Stationäre: Kreuzerkrieg gegen die zivile Schiffahrt des Gegners. Logistisch unterstützt wurde der Kreuzer durch die Etappen Nordamerika (New York), Westindien (Havanna), Brasilien (Rio de Janeiro) und Westafrika (Las Palmas) sowie den Nebenstellen St. Thomas, Para, Bahia, Santos, Pernambuco, Montevideo, Punta Arenas, Teneriffa, Madeira, Horta (Azoren) und Lome (Togo), die hauptsächlich mit der Beschaffung von Kohlen und Nachrichtenmaterial betraut waren.

Schon am 6. August 1914 geriet die “Karlsruhe“ nördlich der Bahamas in Gefechtsberührung mit H.M.S "Bristol", entkam jedoch aufgrund ihrer extrem hohen Geschwindigkeit - zu diesem Zeitpunkt war der turbinengetriebene *german crack cruiser* auf dem Atlantik das schnellste Kriegsschiff seiner Klasse.

Nachdem Köhler bis Anfang November 1914 auf dem Dampfertrack La Plata-Europa vor Brasilien 17 Schiffe versenkt und damit die englische Südamerikaschiffahrt in erhebliche Turbulenzen versetzt hatte, beabsichtigte der Kapitän Beschießungen von Fort de France/Martinique und Bridgetown/Barbados. Dazu sollte es nicht kommen: Am 4. November 1914 zerriß vermutlich eine Heizölexplosion das Schiff 300 sm östlich von Trinidad in zwei Teile. Das schnell sinkende

[158] Marine-Archiv (Hg.): Der Krieg zur See 1914-1918. Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Bd. 2, S. 222-37.

Vorschiff riß den größten Teil der Besatzung einschließlich Köhlers in die Tiefe.[159]

Trotz der aufsehenerregenden Interventionen in Haiti 1872, 1897 und 1902, in der deutschen Marinegeschichte als Musterbeispiele der Überseetätigkeit der Kaiserlichen Marine betrachtet, wirkten sich diese nicht negativ auf die gegenseitigen Handelsbeziehungen aus.

Der Grund liegt in der dominierenden ökonomischen Position einiger Dutzend deutscher Residenten im haitianischen Außenhandel und der Gesellschaftsstruktur der Republik, deren Eliten in der Regel hemmungslos mit ausländischen Kapitalgebern zum persönlichen Vorteil paktierten. Die Masse der Bevölkerung im Inland blieb davon unberührt und lebte größtenteils in Subsistenzwirtschaft. Die Frage, ob externe oder interne Faktoren für die ökonomische Unterentwicklung und damit auch der politischen Situation Haitis verantwortlich sind, ist nicht abgeschlossen. Zwar stellte die Tilgung der alten französische Schuld von 1825 das ganze Jahrhundert über eine extreme finanzielle Belastung dar, andererseits ist unbestritten, daß

1. die in den siebziger und achziger Jahren des 19. Jahrhunderts erfolgten Anleihen in Europa freiwillig erfolgten und nicht innovativ angelegt wurden, sondern in die Taschen der Regierungschefs und der mit ihnen verbündeten Cliquen oder Familien wanderten. Lundahl bezeichnet dieses Phänomen als "räuberischen Staat" *(predatory state)*, der die Hauptschuld an der Unterentwicklung trug,[160]
2. entzog der aufwendige Militärapparat, hauptsächlich zur Unterdrückung der Opposition unterhalten, beträchtliche Ressourcen,
3. konnten Ausländer gemäß der Verfassung kein Eigentum erwerben, was Investitionen bremste,
4. waren die instabilen innenpolitischen Verhältnisse generell nicht dazu angetan, ausländische Investoren anzulocken,
5. fehlten seit der Staatsgründung Facharbeiter und befähigte Bauern, die über den Subsistenzbereich hinaus produzieren konnten,
6. blieb das Bildungswesen bewußt auf die (mulattischen) städtischen Schichten beschränkt.[161]

Die Häufigkeit ausländischer Interventionen hing nicht zuletzt von der geostrategischen Lage ab. Im Gegensatz zu Ciudad Guatemala, Caracas oder Bogota

---

[159] Da sich der Kreuzer im Gefechtszustand befand und daher die Schotten geschlossen waren, schwamm das Achterschiff noch eine halbe Stunde, so daß noch 146 Männer durch den Begleitdampfer "Rio Negro" gerettet werden konnten und auf ihm durch die englische Blockade nach Deutschland gelangten. Dem Admiralstab gelang die Geheimhaltung des Untergangs bis März 1915, so daß diverse englische Seestreitkräfte noch monatelang durch die Suche nach dem Phantomschiff gebunden wurden. Der Kreuzerkrieg auf der Ost- bzw. Westamerikanischen Station war seit 1904 immer detaillierter vorbereitet worden; siehe hierzu: Admiralstab der Marine, betreffend Vorarbeiten und Ausführungsbestimmungen zu den Operationsbefehlen für die amerikanischen Stationen 1899-1914, sieben Bde.; BAMA RM 5/5889-5895.

[160] Mats Lundahl: The Haitian Economy. Man, Land and Markets, London 1983, S. 53, zitiert nach Bernecker, Haiti, S. 108.

[161] Bernecker, Haiti, S. 108.

lagen der Präsidentenpalast und die Kasernen von Port-au-Prince praktisch vor der Nase fremder Schiffsgeschütze, was optimale Bedingungen zur Ausübung von maritimen Machtmitteln waren, die es den ausländischen Residenten erleichterten, auch wegen Bagatellen wie der Lüders-Affäre Marineeinheiten anzufordern. Außerdem war Haiti für amerikanische, französische und englische Westindien-Stationäre aufgrund der Nähe der Flottenstützpunkte Guantánamo, Kingston und Fort de France in weniger als 24 Stunden zu erreichen. Doch auch die übrigen Küstenstädte Haitis bildeten lokale Zentren, die sich von See aus leicht kontrollieren ließen. Daher spielte auch die haitianische Marine eine hervorragende Rolle in den Bürgerkriegen, was am deutlichsten durch die Versenkung der "Crête à Pierrot" zum Ausdruck kommt. Für St. Domingo und Kuba galten (mehr oder weniger) die gleichen Bedingungen, was alle drei Staaten, völlig unabhängig von der innenpolitischen Situation, in eine wesentlich schlechtere Position wie die zentralamerikanischen Staaten brachte. Nicht zufällig sollten ein Jahrzehnt nach der Okkupation *Hispaniolas* die Bergwälder Nicaraguas mit dem Guerillaheer Augusto C. Sandinos eine Art Prä-Vietnam der USA werden - hundert Kilometer von der Küste entfernt verlor auch der imposanteste Dreadnought seine Schrecken.

Diese Bedingungen erleichterten den deutschen Residenten und teilweise auch den Diplomaten, die Stationäre der Amerikanischen Station für ihre Zwecke zu instrumentalisieren, allerdings erst nach dem Ende der Ära Bismarck - bezeichnend dafür ist die Skepsis, mit der Konsul Wöltge aus Jacmel 1889 den Kanzler um die Entsendung eines Kriegsschiffs bat. Aus der Debatte um den deutsch-kolumbianischen Handelsvertrag wird deutlich, daß Bismarck, der 1871 noch wortgewaltig den Schutz der Deutschen in Übersee guthieß,[162] am Ende seiner Regierungszeit klargeworden war, daß deutsche Residenten auf billige Art und Weise versuchten, die Risiken ihrer Tätigkeit auf das Reich abzuwälzen, was er schärfstens ablehnte.[163]

In der Wahrnehmung der deutschen Stationäre spielte Haiti trotz der häufigen Anwesenheit der Schiffe keine große Rolle, vergleicht man die Berichterstattung mit einem Land gleicher Größe und gleichem ökonomischen Einfluß deutscher Residenten wie Guatemala. Durchgehend ist der fatalistische Tenor der baldigen Übernahme der Finanzkontrolle durch eine ausländische Macht, wobei alle Kommandanten keinem Zweifel unterlagen, daß es sich hierbei nur um die USA handeln konnte. Vorschläge, diesen Einfluß in irgendeiner Form zu konterkarieren, existierten nicht. Die nahezu völlige Ausblendung der deutschen Kolonie ist mehr als ungewöhnlich. In diesen Kontext gehört die Äußerung Kapitän Mauves

[162] Der Friede und die deutsche Marine; in: Preußische Jahrbücher, Bd. 27, Berlin 1871, S. 338-46, hier S. 345.
[163] Böhm, S. 47-51.

von 1910, Port au Prince nicht durch Schulschiffe anlaufen zu lassen, obwohl keine navigatorischen oder gesundheitlichen Bedenken wie zum Beispiel in Guayaquil bestanden, das während der gesamten Kaiserzeit nur zweimal durch deutsche Kriegsschiffe angelaufen wurde, was von der kleinen, aber ökonomisch einflußreichen deutschen Kolonie Ecuadors sehr bedauert wurde.[164] Abgesehen davon, daß Mauve den Aufenthalt in Haiti offenbar schon in Hinsicht auf Ausbildungszwecke für Zeitverschwendung hielt, ist die hiermit verbundene Reduzierung des "Flagge zeigens" gerade in dieser Krisenzone ein Indiz dafür, daß der Kapitän die deutsche Kolonie für wenig unterstützenswert hielt. Auch scheinen die Feierlichkeiten für die Besatzung der "Bremen" im August 1909 so ungewöhnlich gewesen zu sein, daß Minister Wever sie ausdrücklich für erwähnenswert hielt. Angesichts des Reichtums der deutschen Kolonie ist dies ebenfalls sehr ungewöhnlich, da die Besatzungen der Stationäre selbst in ärmeren Kolonien tagelang eingeladen wurden und oftmals die Besuchsprogramme gar nicht bewältigt werden konnten. Hopman wies seinerzeit schon auf die zum Teil wenig legalen Verflechtungen der deutschen Kolonie mit den einheimischen Eliten hin, nach dem Krieg wurde er in seinen Memoiren deutlicher:

> Daß dieses ideale Staatengebilde nicht schon längst eingegangen war, lag an dem unerschöpflichen Reichtum seiner von Ausländern, meist Amerikanern, Deutschen und Engländern, betriebenen Wirtschaft. Diese waren ziemlich skrupellos und unterstützten, finanzierten und schmierten die Parteien je nach ihren Geschäften ..."[165]

In der Berichterstattung erscheinen selbst bei Hopman, der immer um eine möglichst objektive Schilderung bemüht war, einige rassistische Äußerungen. Erstaunlich ist hier wiederum, daß diese diskriminierenden Bezeichnungen erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts Eingang in die Berichte finden und vorher sowohl in Konsularberichten, im diplomatischen Schriftverkehr als auch der Marineberichterstattung fehlen.[166] Thieles Bericht in der Lüders-Affäre ist völlig sach-

---

[164] S.M.S. "Bremen", Stiller Ozean v. 03.11.1910; BAMA RM 5/v. 5409. Die Länderakte Ecuador wurde erst 1908 angelegt, der Besuch des Kreuzers blieb der einzige seiner Art. Er hielt sich aufgrund der berüchtigten Gesundheitsverhältnisse (Beulenpest- und Gelbfiebergefahr) nur zwei Tage im Hafen auf und ankerte wegen der nächtlichen Moskitogefahr außerhalb der Stadt. Siebzehn Jahre zuvor hatte mit S.M.S. "Geier" zum letztenmal ein deutsches Kriegsschiff Guayaquil angelaufen, das den Hafen wegen einer Epidemie schon nach einer Stunde wieder verließ. Die zahlenmäßig sehr kleine deutsche Kolonie mit 30 männlichen Residenten verfügte nach Goette über beträchtlichen ökonomischen Einfluß, hielt sich politisch jedoch völlig zurück, um nicht ihre Position zu gefährden.

[165] Hopman, S. 350f.

[166] So beschreibt der Bremer Konsul Carl Steenken in Port-au-Prince 1865 relativ ausführlich einen Aufstand gegen Präsident Geffrard, enthält sich allerdings jeden diskrimierenden Kommentars; Steenken an Bürgermeister Smidt v. 23.06.1865; StAB 2-C.14.a.2.a. Dies gilt generell für die Berichterstattung dieser Zeit; eindeutiger Schwerpunkt der Schreiben sind Wirtschafts- und Schiffahrtsverhältnisse.

lich abgefaßt, was auch für Berichte der Minister Graf Luxburg und Graf Schwerin von 1896/97 gilt.[167]

Es stellt sich jedoch die Frage, ob sich bei der späteren Diskriminierung die Berichte der Marineoffiziere von deutschen Presseartikeln oder gar "Haiti-Experten" unterscheiden. 1902 bezeichnete die "Illustrirte Zeitung" anläßlich der Versenkung der "Crête" Anténor Firmin als einen "sehr gebildeten, jedoch von sich selbst sehr eingenommenen Neger", beschränkt sich sonst jedoch die Darstellung der Fakten.[168] Äußerst hämisch dagegen ist ein Artikel der "Frankfurter Zeitung" von 1907 über die "Seemacht Haiti". Danach hatte Haiti Interesse an der Teilnahme an einer Flottenparade in den USA angemeldet, ein "Nigger-Admiral" sei bereits ernannt und könne im Ernstfall nicht ignoriert werden, da bei dem herrschenden Wahlkampf die Republikaner auf das "schwarze Votum" Rücksicht nehmen müßten. Sehr neutral dagegen ist der Brief eines deutschen Residenten aus Port-au-Prince formuliert, der 1903 im "Export" veröffentlicht wurde, dafür allerdings eine deutsche Beteiligung an einer allgemeinen Finanzkontrolle forderte.[169]

Die gleiche Zeitschrift berichtete 1914 über den Lichtbildervortrag eines Dr. Rudolf Lütgens auf einer Tagung der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin. Lütgens hatte im Auftrag der Hamburger Geographischen Gesellschaft 1913/14 mehrere Monate lang das Land bereist und dabei insbesondere den wenig bekannten Nordwesten erforscht. Obwohl er auch die seit 1865 bekannte Schauergeschichte von Menschenopfern kolportierte, hielt er das Reisen auch in abgelegenen Gegenden für völlig ungefährlich; allerdings waren nach seiner Erfahrung zur Bestechung Rum und Tabak unerläßliche Begleiter. Lütgens hatte insbesondere Kupfervorkommen erkundet, die bisher noch nicht ausgebeutet worden waren, er hielt aber auch die Landwirtschaft für entwicklungsfähig. Sein Resümee unterscheidet sich in keiner Weise von den militärpolitischen Berichten der Marine:

"Der freie Bewohner Haitis kann die Schätze seines Landes nicht selbst verwalten. Was aber aus Haiti durch Kulturarbeit werden könnte, zeigt das benachbarte Jamaica. Haitis Zustand beweist, daß der Neger aus sich selbst nicht entwicklungsfähig ist, er hat dort sogar die schon geschaffenen Kulturelemente zerstört."[170]

---

[167] So Luxburg über den Regierungsantritt Simon Sams; Port au Prince v. 02.04.1896 an Hohenlohe-Schillingsfürst; StAB 3-A.3.H.1. No. 40, und sehr ausführlich Schwerin über eine schwere Finanzkrise 1897 v. 03.02. u. 30.07.1897; StAB 3-A.3.H.1.No.41.

[168] Illustrirte Zeitung Nr. 3090 v. 18.09.1902, S. 425.

[169] Finanzwirtschaft in Haiti; in: Export, Jg. 1903, Nr. 44, S. 588.

[170] Aus wissenschaftlichen Gesellschaften. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin; in: Export, Jg. 1914, Nr. 14, S. 309.

Man kann davon ausgehen, daß Lütgens der erste deutsche Wissenschaftler war, der Haiti vor 1914 bereiste. Im Gegensatz zu den Marineoffizieren, die sich in der Regel nur wenige Tage in den Küstenstädten, hauptsächlich der Hauptstadt, aufhielten, verfügte er über ungleich mehr Zeit für Beobachtungen. Trotzdem unterscheidet sich sein Gesamturteil nicht von dem der Kommandanten, d.h. daß der Informationsgehalt dieser Berichte zu ihrer Zeit verhältnismäßig hoch war, und, wie auch zweimal von ihren Verfassern selbst eingestanden, nur oberflächlich sein konnte. Der Randvermerk Wilhelms II. zu Adelungs Bericht vom Februar 1914 zeigt jedoch deutlich, wie ernst der Kaiser die militärpolitischen Berichte als Informationsquelle nahm. Auf ihrem ureigensten Gebiet, der Marine, waren auch die Analysen am scharfsinnigsten - nichts beweist dies besser als Hopmans Beurteilung zum Ankauf des italienischen Kreuzers, der prompt sein vorausgesehenes Ende fand.

Trotz der augenscheinlichen Unfähigkeit der haitianischen Marine, mit komplexer Technik umzugehen, ließ sich Eckermann 1902 nicht dazu verführen, Admiral Killick aufgrund gängiger Vorurteile zu unterschätzen. Überhaupt verzichtet der in der "Marine-Rundschau" veröffentlichte Artikel über die Versenkung des "Crête" auf jeden hämischen Seitenhieb auf den toten Gegner:

"Killick hat in Erfüllung seines Schwures einen ehrenvollen Tod gefunden. Seine Handlungsweise verdient Achtung."[171]

Typisch allerdings war auch die in Zentralamerika, vor allem in Guatemala zu beobachtetende Unterschätzung der Armee. So kurios sich auch deren Erscheinungsbild aufgrund fehlender formaler Disziplin und skurriler "Kostümierung" gestaltete, die Hopman von einer Multi- statt Uniform sprechen ließ, gestaltete, war hier die Anlegung eines europäischen Maßstabs unangebracht, da die Truppen nicht zum Krieg gegen die Nachbarrepublik St. Domingo, sondern nur zur Unterdrückung innenpolitischer Gegner diente.[172] Bis zur Okkupation 1915 wurde nie eine ausländische Militärdelegation engagiert. Dies war möglicherweise eine bewußte Taktik der "schwarzen Generale", um die Bildung einer elitären technokratischen Konkurrenz schon im Ansatz zu verhindern, was sie sich aufgrund der außenpolitischen Konstellation erlauben konnten, da keine militärische Konfrontation mit dem einzigen Nachbarn zu erwarten war. Tatsächlich wurde erst 1941 eine Militärakademie eingerichtet - als letzte ihrer Art in ganz Lateinamerika. Diese These ist so abwegig nicht: Als der "schwarze" François "Papa Doc" Duvalier 1959 die Herrschaft antrat, sah er in der mulattisch kontrollierten Armee seinen schärfsten innenpolitischen Gegner. Deren Einfluß wurde durch die neuge-

[171] MR, Die Vernichtung des Rebellenkreuzers...
[172] English, S. 275.

schaffene *Securite National* (die sogenannten *Tontons Macoute*) konterkariert; diese war mit 15.000 Mitgliedern dreimal so stark wie die Armee. Alle schweren Waffen kamen unter Kontrolle der Präsidentengarde, die Duvalier direkt unterstand. Der größte Teil der Armeemunition wurde im Palast gelagert. English vergleicht die "präfaschistischen" *Tontons Macoute* nicht zu Unrecht mit den Parteiarmeen des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die sich durch absolute Loyalität gegen ihre Präsidenten auszeichneten.[173] Tatsächlich gab es während der Herrschaft der "schwarzen Generale" von 1879 bis 1915 nicht einen einzigen Militärputsch. Ihre Gegner waren immer gezwungen, Gegenarmeen aufzustellen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die kaiserlichen Kommandanten (immer im Rahmen ihrer beschränkten Möglichkeiten) zumindest um eine objektive Schilderung der Lage in Haiti bemüht waren, wenn sich auch individuelle Interessen und Vorlieben widerspiegeln. Bei Hopman zeigt sich deutlich die Erfahrung, die er während seiner Tätigkeit 1904 als Marineattaché bei der russischen Flotte in Ostasien gesammelt hatte

Völlig abwegig ist das Szenario von einer beabsichtigten Okkupation der Republik durch die deutsche Marine im März 1913, wie sie Munro vermutet.[174] Abgesehen von logistischen Gründen war die Kaiserliche Marine hierzu in Westindien nicht in der Lage, ohne aus der Heimat oder Ostasien Kräfte abzuziehen, was völlig ausgeschlossen war. Eine Einmischung in innerhaitianische Verhältnisse wurde nicht einmal angedacht, die Übernahme der Republik durch die USA für unabwendbar gehalten. Die Zusammenarbeit mit den fremden Seebefehlshabern verlief ohnehin reibungslos, was sich bis in den privaten Bereich fortsetzte, so bei Kontakten zwischen der "Karlsruhe" und der "South Carolina" im Juli 1914:

> "Auf dem amerikanischen Schiff war seit kurzem das Alkoholverbot durchgeführt worden, das auf das allerschärfste gehandhabt wurde. Gerade die älteren Offiziere machten auch durchaus keinen Hehl aus ihrer Abneigung gegen das Verbot. Es stammte vom Sekretär der Marine, der es als Angehöriger irgend eines Enthaltsamkeitsverbandes erlassen konnte ...In den Abendstunden kamen die amerikanischen Herren gerne zu uns herüber, das schmerzlich entbehrte Glas Whisky und Soda oder auch zwei bei uns zu trinken ... Daß auch die amerikanischen Matrosen nur zu gern zu uns an Bord kamen, um bei unserer Kantine vorzusprechen, bedarf keiner Erwähnung."[175]

Zwar gab es Variationen in der Entschiedenheit des Auftretens, doch scheint dies gerade bei den Amerikanern zum einen auf unklare Vorgaben aus Washington, zum anderen auf die Persönlichkeit der einzelnen Kommandanten zurückzufüh-

---

[173] Ebd.

[174] Dana G. Munro: Intervention and Dollar Diplomacy in the Caribbean 1900-1921, Princeton 1964, S. 333; zitiert nach Bernecker, Haiti, S. 124. Ganz offensichtlich liegt bei Munro ein Irrtum über den Zeitpunkt der Landung vor und meint die Landungskommandos der "Vineta" und"Bremen" im Januar/Februar 1914.

[175] Studt, S. 17.

ren zu sein. Bis zum Juli 1914 kam es trotz der teilweise angespannten politischen Großwetterlage, auch bedingt durch die Situation in Mexiko, nicht ansatzweise zu Reibereien.

10.3. *Policing the tropics*: St. Domingo 1899-1914

In der Dominikanischen Republik sahen deutsche Blätter schon 1904 in den chronischen Unruhen die Grundlage für eine nicht mehr allzu ferne Intervention :

"Onkel Sam, der große Schutzmann der westlichen Hemisphäre, wird dem ´Revoluzzen´ ein Ziel setzen. Es soll dem braven Bürger von Santo Domingo nicht mehr vergönnt sein, an einem und demselben Tage unter drei oder vier verschiedenen Regierungen zu leben. Amerikas Geduld ist erschöpft und wenn nächstens nach Europa gekabelt wird, die Vereinigten Staaten hätten die Oberaufsicht über diesen interessanten Staat übernommen, so darf sich niemand wundern."[176]

Am 26. Juli 1899 wurde mit der Ermordung des "schwarzen Generals" Ulises Heureaux eine zwölfjährige Stabilitätsphase beendet, die dem Opfer nicht ganz zu Unrecht den Beinamen *El Pacificador* verschafft hatte. Durch wechselseitige Machtbeteiligung der "blauen" (nationalen) und "roten" (liberalen) Partei, zeitweisen (formellen) Rückzug aus der Politik und Bestechungen politischer Gegner war ein größerer Bürgerkrieg vermieden worden. Allerdings wurden Akteure, die sich ihrer Korrumpierung widersetzten, schlicht umgebracht.

Der Preis war eine bis dahin beispiellose Korruption, deren Folgen seine Nachfolger trafen. Zwar wurden während seiner Amtszeit erste Eisenbahn- und Telegrafenlinien konstruiert und das Schul- und Militärwesen modernisiert, doch unzweifelhaft waren der größte Teil der dazu notwendigen ausländischen Anleihen in seine bzw. die Tasche seiner Familie gewandert.[177] Nach Gert J. Oostindie hatte sich "der Unterschied zwischen seinem Geldbeutel und den Staatsfinanzen" verwischt.[178]

Schon wenige Monate nach Heureaux´ Tod konstatierte Kapitän z.S. v. Basse bei einem Besuch des Schiffsjungenschulschiffs "Nixe" eine Sehnsucht der fremden Kaufleute nach der früheren Stabilität. Aufgrund der katastrophalen Finanzlage wurde von den Fremden allgemein eine tiefe und langandauernde Krise

[176] Frankfurter Zeitung v. 25.02.1904.
[177] Logan, S. 52-53.
[178] Gert J. Oostindie: Die Karibik 1820-1900, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, S. 729-66, hier S. 744.

erwartet, die nicht ohne Gewalttätigkeiten abgehen konnte.[179] Ungewöhnlich war die überaus positive Begutachtung des dominikanischen Militärs durch Basse, die in einem scharfen Kontrast zu den Berichten aus der Nachbarrepublik Haiti, aber auch anderen lateinamerikanischen Staaten, steht. Danach zeichneten sich die Soldaten durch gute Bekleidung und "Haltung" aus. Bei einem Besuch des Forts Homenajo registrierte Basse den guten Zustand der Bestückung und deren fachmännische Wartung. In einem Gespräch mit Präsident Isidro Jiménez hoffte dieser auf verstärkten deutschen Kapitaleinsatz in der Republik, doch machte kurze Zeit später Konsularverwalter Heinsen in Puerto Plata dem Kommandanten deutlich, daß die USA sowohl ökonomisch wie politisch beabsichtigten, "festen Fuß" in der Republik zu fassen. Unbeabsichtigt wurde Basse noch in einer "prophylaktischen" Reklamation involviert:

"Der deutsche Konsul *v. Krosigk* theilte mir mit, daß die Ankunft E.M.S. "*Nixe*" insofern in eine besonders günstige Zeit gefallen sei, als wahrscheinlich dadurch die von der dominikanischen Regierung in Aussicht genommene Aufhebung des Hypothekenwechsels, durch welche eine deutsche Firma *Hohlt & Co.* schwer geschädigt werden würde nicht zur Ausführung gelangt sei."[180]

Wie 1914 in Haiti geschah dieser informelle Druck ohne irgendeine vorherige Absprache, sondern ging allein von der Initiative des Konsuls aus. Ob in diesem Fall das erhoffte Ergebnis eintrat, ist nicht bekannt, da sich die "Nixe" nur wenige Tage in dominikanischen Gewässern aufhielt. Wenigstens hatten die Schiffsjungen die Gelegenheit, durch Vermittlung des Konsuls zur Erholung und Bildung eine Bootsfahrt zu einer großen Zuckerrohrplantage am Ozama-Fluß zu unternehmen.[181]

Die befürchteten Unruhen in Folge von Heureaux Tod blieben nicht aus. Abgesehen von einer stabilen Phase 1906-11 unter Ramón Cáceres, dessen Präsidentschaft durch seine Ermordung beendet wurde, befand sich das Land in einem beinahe chronischen Zustand der Rebellion; wie Logan fatalistisch formulierte:

"Once more, virtual chaos followed Caesar."[182]

Selbst die alten politischen Parteibegriffe lösten sich auf. Politik wurde vollständig personalisiert, nachdem im April 1902 Vizepräsident *Horacio* Vásquez seinen

---

[179] S.M.S. "Nixe", Karaibische See v. 15.12.1899; BAMA RM 5/2994. Basse machte gleich zu Beginn seines Berichts darauf aufmerksam, daß sich seine Angaben aufgrund der kurzen Aufenthaltsdauer hauptsächlich auf Berichte des Konsuls und der deutschen Residenten stützten.

[180] Ebd.

[181] Ebd.

[182] Ebd., S. 53. Cáceres wurde durch seine eigene Vergangenheit eingeholt, da er das Mordkommando gegen Heureux angeführt hatte.

Chef Jiménez aus dem Amt putschte, vermutlich, weil ersterer nicht mit dessen allzu amerikafreundlicher Politik einverstanden war.[183] Zwei Parteien bildeten sich heraus, die sich um die beiden Politiker gruppierten: *jimenistas* und *horacistas*. Eine Ausnahme bildete General Woss y Gil, der im April 1903 gegen Vásquez mit den gleichen Argumenten putschte wie dieser im Jahr zuvor gegen Jiménez. Die Folge war, daß beide Parteien zu seinem Sturz ansetzten.

Die damit verbundenen Unruhen bewegten die Ministerresidentur in Port-au-Prince, der St. Domingo unterstand, "Gazelle" unter Fregattenkapitän Heinrich Saß (1859-1941) und "Panther" des ostamerikanischen Kreuzergeschwaders anzufordern. Zum Schutz von Konsul v. Krosigk setzte Saß in St. Domingo eine sechsköpfige Wache an Land. Die Regierung kontrollierte nur die Hauptstadt, den Rest des Landes beherrschte schon General Carlos F. Morales, ein *horacista*, dem sich für den Zeitraum der Revolution die *jimenistas* angeschlossen hatten. Die Lage in der Hauptstadt war schon so kritisch, daß Saß nicht einmal den Landessalut feuern lassen konnte, da die Hafenforts alle Geschütze bereits in Richtung Umland gedreht hatten und nicht antworten konnten. Trotzdem war die Regierung voll zum Widerstand entschlossen.[184]

Ein kleinerer diplomatischer Konflikt ergab sich nun durch das Eintreffen des HAPAG-Dampfers "Athen" mit einer Ladung für die nördlichen Häfen San Pedro de Macoris und Puerto Plata, die bereits den Rebellen unterstanden. Außenminister Galvan lehnte eine Entladung ab, da diese nur der Gegenpartei nutzen konnte. Das Problem für die HAPAG bestand allerdings darin, daß die "Athen" im Gegenzug an beiden Orten Zucker laden sollte. Es bestand die Möglichkeit, daß diese leicht verderbliche Ware umgehend an die Amerikaner weiterverkauft werden würde, die wie die Franzosen die Blockade der Häfen nie anerkannt hatten. Während Krosigk ganz offensichtlich zur Meinung der Regierung tendierte, hielt Saß diese Beschränkung für eine inakzeptable Benachteiligung des deutschen Handels. Die Blockade bestand nicht einmal mehr theoretisch, da die Regierung die Kanonenboote "Independencia" und "El Presidente" bereits zurückgezogen hatte. Überhaupt war nach Meinung von Saß bei den ständigen Revolutionen in St. Domingo bei einer Anerkennung der Blockaden ein regulärer Handel völlig ausgeschlossen. Immerhin besaß der Kapitän das schlagende Argument, daß die "Athen" vom dominikanischen Konsul in Hamburg bzw. Le Havre ordnungsgemäß deklariert worden war.

---

[183] Logan, S. 52.

[184] S.M.S. "Gazelle", Sanchez/St. Domingo v. 16.11.1903; BAMA RM 5/5434. In der Dominikanischen Republik gab es bis 1916 lediglich deutsche Konsuln, die der Ministerresidentur in Port-au-Prince unterstanden. Diese Tatsache unterstreicht die geringe wirtschaftliche und politische Bedeutung der Republik für den deutschen Handel.

Während "Panther" vor der Hauptstadt zurückblieb, geleitete "Gazelle" am 10. November die "Athen" nach San Pedro de Macoris, da Saß an Ort und Stelle entscheiden wollte, ob der Dampfer gelöscht werden sollte oder nicht. Darüber hinaus beabsichtigte er, sich persönlich von den Folgen des Bombardements zu überzeugen, das die "Independencia" dort verübt hatte. In Macoris wohnten auch einige deutsche Familien, und bislang war noch keine Meldung nach der Beschießung in die Hauptstadt gelangt. Die Befürchtungen waren unbegründet, da das Kanonenboot - absichtlich oder nicht - kein Haus getroffen hatte. Die "Athen" konnte nach einer Beratung mit dem Vertreter der HAPAG gelöscht werden, da die Bevölkerung unter Lebensmittelmangel litt, und die Zölle weiterhin an die Regierung gezahlt wurden. Aus Kostengründen ließ Saß die "Athen" allein weiter nach Puerto Plata dampfen, da französische und amerikanische Schiffe auch ohne Begleitung ein- und ausliefen.[185]

Nach "Panther" und "Gazelle" traf am 24. November 1903 mit dem Stationär "Falke" unter Korvettenkapitän Behncke das dritte deutsche Kriegsschiff vor St. Domingo ein; ein völlig überflüssiges Aufgebot, da außerdem noch die italienische "Liguria", das holländische Panzerschiff "de Ruyter", U.S.S. "Newport" und der französische Kreuzer "Jurien de la Graviére" vor der Hauptstadt ankerten. "Falke" löste die Konsularwache von "Gazelle" ab, doch verließen alle fremden Kriegsschiffe die Republik schon am 27. November 1903, da Woss y Gil die Aussichtslosigkeit seiner Situation einsah und zurücktrat. Er wurde zusammen mit dem Finanzminister auf Vermittlung des deutschen und amerikanischen Konsuls von Behncke aufgenommen und auf "Falke" ins puertoricanische Exil transportiert. Da beide gültige Pässe der neuen provisorischen Regierung besaßen, galt die Mitnahme nicht als Asylgewährung.[186]

1905 übernahmen die USA die Zollkontrolle der Republik, 1907 wurde diese in einem weiteren Vertrag modifiziert. Dem US-Präsidenten stand damit das Recht zu, den dominikanischen Chef der Zollbehörde zu ernennen. Damit erhoffte die Regierung Roosevelt, drei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen:

1. Verhinderung der Einmischung einer europäischen Macht zur eigenen Schuldentilgung und damit einer möglichen (informellen) Übernahme der Republik
2. Regelmäßiger Abtrag der gigantischen Schuldenlast aus dem 19. Jahrhundert

---

[185] Ebd.

[186] S.M.S. "Falke" an Kommando Kreuzerdivision, St. Thomas v. 29.11.1903; BAMA RM 5/5434. Angesichts der Tatsache, daß die Rebellen vor der Hauptstadt laut "Gazelle" nur über 2.000 Mann und drei Kanonen verfügten, erscheint dieser internationale Flottenaufmarsch völlig unverständlich, aber offenbar waren die Entsendungen der unterschiedlichen Seemächte untereinander in keiner Weise koordiniert, so daß dieses Zusammentreffen eher zufällig zustande kam.

3. Stabilisierung der dominikanischen Politik[187]

Obwohl Logan durchaus antideutsche Motive hinter dieser Übernahme vermutet, steht dem die Tatsache entgegen, daß die deutschen Finanzinteressen in St. Domingo weitaus geringer waren als in Haiti, die amerikanischen dagegen wesentlich höher.[188] Er setzt daher den Beginn der US-Kontrolle nicht mit der militärischen Besetzung der Republik 1916 an, sondern mit der Zollübernahme 1905.

Trotz der amerikanischen Befürchtungen vor einer "deutschen Gefahr" nahm sich die Tätigkeit der Marine in dominikanischen Gewässern sehr bescheiden aus. Erst elf Jahre später, im Juni 1914, kam es während der Revolution gegen Präsident José Bordas zu einer größeren Aktivität der Kaiserlichen Marine in der Republik.

Der General hatte eigenmächtig seine Amtszeit verlängert und entgegen der Verfassung keine Mitglieder der Gegenpartei an der Regierung beteiligt. Die Rebellion ging von General Desiderio Arias, einem traditionellen *caudillo* in Puerto Plata aus, das umgehend von der "Independencia" und einem zum Kanonenboot umgebauten Küstendampfer blockiert wurde.[189] Der Präsident selbst schloß mit ca. 1.000 Soldaten die Stadt vom Landweg her ein. Aufgrund der gestörten Telegrafenverbindung zwischen St. Domingo und der deutschen Ministerresidentur in Port-au-Prince bat Dr. Perl Fregattenkapitän Retzmann dringend, Puerto Plata anzulaufen, wo die "Straßburg" am 2. Juni 1914 eintraf.[190]

Das erste, was Retzmann auffiel, war das ungewöhnlich massive Flottenaufgebot der Amerikaner, das in keinem Verhältnis zur Lage stand. Im Hafen selbst lagen das Linienschif "South Carolina", der Panzerkreuzer "Washington" und das Kanonenboot "Machias". Aus dem erstaunlich offen geführten F.T.-Verkehr (Funktelegrafen) der Amerikaner konnte der Fregattenkapitän entnehmen, daß in der Hauptstadt noch das Kanonenboot "Marietta" und in San Pedro de Macoris die "Castine" ankerten. Im knapp 500 km entfernten kubanischen Stützpunkt Guantánamo lagen der Dreadnought "Wyoming" und das Kanonenboot "Wheeling" in Bereitschaft, die in weniger als 24 Stunden vor Puerto Plata aufkreuzen konnten. Zusammen mit dem gigantischen Flottenaufgebot vor Mexiko war damit

---

[187] Logan, S. 54; Langley, S. 117f.

[188] Logan, S. 54.

[189] Arias war prinzipiell gegen jedes politisches oder ökonomisches Zugeständnis an die USA. Nach der Besetzung St. Domingos 1916 leistete er kurzfristig bewaffneten Widerstand gegen die Okkupationsstreitkräfte, mußte aber dieses aussichtslose Unterfangen aufgeben; Langley, S. 142-48.

[190] S.M.S. "Straßburg", Kingston v. 16.06.1914; BAMA RM 5/5435. Schon sieben Jahre zuvor hatte ein amerikanischer Seeoffizier dem deutschen Gesandten in Washington über den strapaziösen Dienst auf den Einheiten vor St. Domingo berichtet, der sich, bedingt durch das Klima und fehlenden Landurlaub, beträchtlich auf Gesundheitszustand und Disziplin auswirkte; Sternburg an Reichskanzler Bülow v. 20.08.1906, in Kopie an Admiralstab v. 26.09.1906; BAMA RM 5/5434.

offenbar die Grenze der amerikanischen Personaldecke erreicht. Die Besatzung der "Washington" war schon mit einigen hundert Strafgefangenen aus sogenannten *detention camps* aufgefüllt worden.[191]

Da die Regierungskanonenboote den Hafen ohne vorherige Warnung bombardiert hatten, war bereits am 1. Mai 1914 U.S.S. "Petrel" erschienen, um den Schutz für Amerikaner, Engländer und Franzosen zu übernehmen. Da sich die Fremden jedoch weigerten, die Stadt zu verlassen, zwang ihr Kommandant beide Parteien unter Androhung von Feuereröffnung, auf den Einsatz von Artillerie im Kampf um die Stadt zu verzichten und verbat sich weitere Beschießungen seiner Beiboote:

"I also find it my duty to inform you that several bullets from your lines fell close to the Motor launch of this vessel today while she was lying near the custom house landing with the U.S. flag flying at a time when no general engagement was in progress. I am convinced that this occured without your intention or knowledge and I am giving you this information in order that you may caution your forces to respect the flag of the United States.

It is not my intention to interfere in any way with the progress of your military operations and I shall be careful to keep my ship and her boats out of the line of fire, but it will be necessary for me to communicate with the shore frequently and I must demand that the lives of my men be not exposed to danger."[192]

Erstaunlicherweise erkannten die Amerikaner die Blockade des Hafens an, was nach Retzmann aber ihre Zolleinkünfte nicht schmälerte, da der Handel auf andere Häfen umgeleitet wurde. Andererseits unterliefen amerikanische Bananendampfer ganz ungeniert die Blockade vor der nur wenige Kilometer entfernten Plantage Sosúa. Zufällig bekam Retzmann Einblick in die Instruktion des State Departments für den ältesten Kommandanten in St. Domingo. Danach sah sich die U.S.-Regierung gezwungen, in den Distrikten, in denen die Zollämter durch Unruhen lahmgelegt worden waren, "energische“ Mittel einzusetzen, "scharfe“ Mittel dagegen sollten nicht zur Anwendung kommen, da man auf einen "ehrenwerten und aufrechten Bürger" als Präsidentschaftskandidat hoffte, der dem Land die notwendigen Reformen und Gesetze geben möge. Diese Formulierungen hielt Retzmann für mehr als vage:

"Bemerkenswert ist die phrasenreiche Sprache dieser Instruktion ohne klare Befehle. Die Regierung will zwar die Zustände nicht länger dulden, bindet aber zugleich dem Kommandanten die Hände, indem sie ihm die Anwendung schärferer Mittel untersagt. *Bordas*, welcher nur darauf bedacht war, sich bis Ende Juni zu halten und deshalb alle Verhandlungen in die Länge zu ziehen suchte, war natürlich mit bloßer Ermahnung nicht zur Nachgiebigkeit zu bewegen. Den Schaden trägt das Ansehen der Vereinigten Staaten."[193]

---

[191] Ebd.

[192] Commander U.S. Navy Graham, Commanding U.S.S. Petrel, to President Jose Bordas-Valdez, Commander in Chief, Dominican Forces in the Field, v. 01.05.1914 (in Kopie als Anlage); BAMA RM 5/5435.

[193] Ebd.

Nach Angaben des deutschen Konsulatsverwesers Heinsen waren sowohl er selbst als auch andere deutsche Residenten durch Requierungen der Regierungstruppen, wie z.B. die Beschlagnahme von Vieh, schwer geschädigt worden. Die HAPAG-Dampfer "Sardinia", "Spreewald" und "Parthia" mußten entweder fluchtartig den Hafen verlassen oder wurden durch die blockierenden Kanonenboote am 25. April und 6. Mai 1914 am Einlaufen gehindert.

Diese Maßnahmen Bordas erschien Retzmann völlig inakzeptabel, da die Reichsregierung die Blockade nicht anerkannte. Passives Verhalten seitens des Kreuzers konnte seiner Meinung nach als Schwäche ausgelegt werden. Vor allem ging es Retzmann um die Rettung der "Sardinia"-Ladung im Wert von 200.000 Mark, die ungeschützt im Hafen lagerte und auf ihren Abtransport wartete. Da Bordas ganz offensichtlich die Verhandlungen verschleppte, forderte der Kapitän auf eigene Faust am 11. Juni 1914 telegrafisch bei der HAPAG in St. Thomas einen Dampfer an. Hintergrund dieser Verzögerungstaktik war die Absicht des Präsidenten, die zu erwartenden Ausfuhrzölle nicht in die Hände der revolutionären Stadtbehörden fallen zu lassen.

Retzmann kam nun die Nachlässigkeit des "Independencia"-Kommandanten gelegen, die zeitweise ihren Posten vor dem Hafen verließ. Daher gelang es am 13. Juni 1914 der aus St. Thomas eintreffenden "Mecklenburg", unbemerkt in den Hafen zu schlüpfen, was der Kapitän nicht zu Unrecht als Ineffektivität der Blockade auslegen konnte. Um Übergriffe jeglicher Art zu unterbinden, legte er ein bewaffnetes Boot neben den Dampfer. Als die Dampfpinaß erneut von Unbekannten unter Feuer genommen wurde (Retzmann dahinter aber Bordas Truppen vermutete, die den Verkehr mit dem Land so gut wie möglich behinderten), regte sich energischer Widerstand:

"Außerdem schickte ich die mit Maschinengewehr armierte Dampfpinnaß in den Hafen zur Verfügung des Navigationsoffiziers, den ich mit der dortigen Leitung beauftragte. Ich gab ihm den Befehl, im Falle auf den Dampfer oder die Boote geschossen würde, das Feuer zum Schweigen zu bringen. Bald nach dem Einlaufen des Dampfers wurde aus einem Busch westlich des Hafens am Strande mit Gewehren geschossen, sodaß die Geschosse dicht bei der Dampfpinnaß einschlugen, die letztere ging nun gegen den westlichen Strand vor und feuerte 80 Schuß in Richtung des beobacheten Feuers auf 5 und 6 hm. Das Feuern hörte danach auf, dieser und die früheren Zwischenfälle, wobei von derselben Stelle aus gefeuert worden war, konnten damit als abgetan gelten."[194]

Noch am Tag des Einlaufens der "Mecklenburg" erschien an Bord des Kreuzers eine Verhandlungskommission des Präsidenten, die sich aus einem General (von Retzmann in Anführungszeichen gesetzt), einem Dolmetscher und Rechtsbeistand sowie einem Seeoffizier der "Independencia" zusammensetzte. Bei den Gesprächen zeigte sich Retzmann als sachlicher, aber auch hartnäckiger Ver-

[194] Ebd.

handlungspartner, der in seinen Positionen keinen Zollbreit zurückwich.[195] Insbesondere versuchten die Abgesandten, den Kapitän zu bewegen, die $2.000 Hafengebühren der "Mecklenburg" nicht an die revolutionären Ortsbehörden auszahlen zu lassen. Retzmann lehnte dies unter Hinweis auf die Zuständigkeit der HAPAG ab, garantierte aber schriftlich, daß der Dampfer nichts anlanden würde, wozu zwei Offiziere des Kreuzers auf die "Mecklenburg" abkommandiert worden waren. Bordas Ansinnen, einen Offizier der "Independencia" die Kontrolle auf dem Dampfer ausüben zu lassen, um dadurch die Revolutionäre "moralisch" zu beeindrucken, wurde abgelehnt. Vergeblich versuchte die Abordnung auch, Retzmann zur Anerkennung der Blockade zu bewegen:

"Ob nunmehr, da das widerrechtlich festgehaltene Gut verladen sei und eine Fristverletzung weiterhin nicht mehr in Frage kommen könne, die Blockade anerkannt werde.
Aufzählung der Verstöße gegen das internationale Recht.
Vom Sprecher der Abordnung alle zugegeben.
Von Blockade könne außerdem nicht mehr die Rede sein, da das Kanonenboot am 11. ziemlich den ganzen Tag und am 13. früh bei Ankunft des amerikanischen Postdampfers ´*Algonquin*´ und des H.A.P.A.G.-Dampfers ´*Mecklenburg*´ ebenfalls nicht auf Blockadestellung und aus Sicht gewesen sei.
Dies ist den Abgeordneten sichtlich peinlich, sie scheinen über den letzten Punkt sich gegenseitig Vorwürfe zu machen."[196]

Da auch am Verhandlungstag entgegen Bordas´ Erklärungen Boote der "Straßburg" beschossen worden waren, forderte Retzmann erneut eine Einstellung des Feuers. Nach anfänglichem Leugnen gaben die Abgesandten zu, daß nur ihre Truppen dafür in Frage kommen konnten und sicherten eine Einstellung bis zum Auslaufen der "Mecklenburg" zu.[197]

Noch am gleichen Tag geleitete der Kreuzer den HAPAG-Dampfer aus dem Hafen. Mit dem letzten Rest Kohlen traf die "Straßburg" in Kingston ein, wo es zwar wegen des vorherigen Aufenthalts in Südamerika Reibereien mit den Quarantänebehörden gab, der Empfang beim Gouverneur aber "wie immer äußerst freundlich" verlief. Vom 21.-27. Juni 1914 lag sie wieder in Puerto Plata, wo Retzmann erfuhr, daß die Regierungskanonenboote erneut die Stadt beschossen hatten. Zur Abschreckung hatte Captain Russel auf der "South Carolina", die gefechtsklar noch immer vor dem Hafen lag, Bordas die Beschlagnahme seiner Kriegsfahrzeuge angedroht. Wie sich nun nachträglich herausstellte, war die Verschonung der Stadt durch die Kanonenboote eine Bedingung der Amerikaner zur Anerkennung der Blockade gewesen. Als Bordas am 26. Juni 1914 wieder mit Artillerie in die Stadt schießen ließ, hißte die "Machias" plötzlich die Toppflaggen:

---

[195] S.M.S. "Straßburg", Bericht über das Zusammentreffen mit Abgesandten von Bordas, Puerto Plata v. 13.06.1914; BAMA RM 5/5434.
[196] Ebd.
[197] Ebd.

"Nachdem das Kanonenboot mehrere Einzelschüsse und 3 Salven zu 3 Schuß gefeuert hatte, welche sämtlich zu hoch gingen, stellte es das Feuer wieder ein. In seiner Meldung nahm Kapitän *Russell* das Verdienst für sich in Anspruch, das Feuer zum Schweigen (silenced) gebracht zu haben. Die unerwartete Energie der Amerikaner erklärt sich daraus, daß es ihnen nach allen Vorgängen peinlich sein mußte, sich diese erneute Herausforderung des Bordas in Gegenwart Euer Majestät Schiff ´*Strassburg*´ bieten zu lassen, um so mehr als sie bereits seit einer Woche wegen einer armierten Dampfyacht (dem domin. Kanonenboot, d. Verf.) gefechtsklar lagen."[198]

Typisch für Retzmanns konsequente Denkweise ist seine negative Beurteilung der Feuereröffnung: Entweder sei zuviel oder zuwenig geschossen worden. Das Ergebnis war allerdings im amerikanischen Sinn erfolgreich, da Bordas die Bombardierung einstellte. Logan sah in der Intervention der "Machias" die entscheidende Wende im Bürgerkrieg, der am 27. August 1914 mit dem Sturz des Präsidenten endete.[199]

Ganz offensichtlich war die Schlacht um Puerto Plata die entscheidende Wendemarke im Bürgerkrieg, da es der Regierungspartei nicht gelang, die zentrale Position der Rebellen zu erobern. Das Ende von Bordas zeichnete sich noch während der Anwesenheit der "Straßburg" in dominikanischen Gewässern ab, als der Kreuzer am 8. Juli 1914 vor San Pedro de Macoris erschien. Die Stadt, deren Handel von deutschen Kaufleuten dominiert wurde, lag bereits unter Belagerung der Opposition. Da der HAPAG-Dampfer "Präsident" Munition für die Regierungstruppen angelandet hatte, wodurch die Gegenpartei Verluste erlitt, drohten diese, die Stadt abzubrennen. Retzmann blieb noch bis zum 12. Juli, um bei einem Sturmangriff notfalls eine Besatzung ins deutsche Konsulat legen zu können, erhielt dann aber die Order zur Heimreise über Port-au-Prince, wogegen er keine Bedenken hegte, da sich die Revolutionäre bereits auf die Hauptstadt konzentrierten und dort ein amerikanisches Kanonenboot notfalls die Fremden schützen konnte.[200] Dem Kreuzer gelang noch in der Nacht zum 1. August 1914 bei abgeblendeter Fahrt die Passage des Ärmelkanals und traf abends in Wilhelmshaven ein.

Im Vergleich zu Haiti war die Präsenz der Marine in St. Domingo marginal, obwohl sich die Republik seit Heureaux´ Tod 1899 (mit Ausnahme der Regierung Cáceres) in einem permanenten Bürgerkrieg befand und kaum eine Regierung ihre reguläre Amtszeit überlebte. Trotzdem waren die deutschen Interessen nur in bescheidenem Umfang gefährdet.

Erstaunlich naiv mutet daher die Haltung der Hamburger Firma F.M. Wolff an, die im Tabakgeschäft mit Puerto Plata stand. In der zweiten Maihälfte 1914 war ihr Repräsentant in Santiago de los Caballeros, ein W. Schulze, in das ca. 50 km

---

198 S.M.S. "Straßburg", Karaibisches Meer v. 05.07.1914; BAMA RM 5/5435.
199 Logan, S. 59.
200 S.M.S. "Straßburg", Nordsee v. 01.08.1914; BAMA RM 5/5435.

nördlich liegende Puerto Plata aufgebrochen, um bei Geschäftspartnern eine Unterschlagung zu untersuchen. Da die Eisenbahnlinie und andere Verkehrswege durch Regierungstruppen gesperrt waren, schlug sich Schulze über Bergpfade und mittels Bestechungen in den Hafen durch:

"Hier in Puerto Plata geht es unglaublich her. Von einem Hügel aus wird beständig auf die Stadt geschossen, und die Mauser-Kugeln gehen durch die hiesigen Häuser durch 3 Zimmer durch und sind schon viele Leute dabei umgekommen, selbst Frauen und Kinder. Irgend etwas geschäftlich zu arreglieren ist ausgeschlossen ... Ich muß mich an den Häusern entlangdrücken und über die Straßenübergänge schnell springen, da die Kerls vom Hügel aus auf irgend welche Lebewesen schießen ...

Ob dieser Brief abgehen kann, ist mir noch schleierhaft. Ich kann in Puerto Plata unmöglich bleiben und muß auch offen gestehen, daß ich eine ähnliche Reise nicht gerne noch einmal machen möchte, da es unterwegs viel zu gefährlich ist."[201]

Unmittelbar nach Eintreffen des Briefes forderte Wolff in einer Eingabe den Senat auf, in Berlin entsprechende Gegenmaßnahmen anzuregen. Die "unglaublichen" Zustände in der Republik würden, wie schon früher in Haiti, dringend die Anwesenheit eines Kreuzers oder Schulschiffs erfordern, da die Amerikaner offenbar in Mexiko gebunden seien, und außer den "Staaten in Deutschland" niemand Interesse am Schutz der Fremden hätte. Ein energisches Eingreifen des Reiches sei notwendig, um die investierten Millionen deutschen Kapitals zu retten.[202] Ganz offensichtlich wußte Wolff weder etwas von dem amerikanischen Aufgebot im Hafen noch von der Entsendung der "Straßburg". Die Annahme, daß ein deutscher Kreuzer ausreichen könnte, die Unruhen zu beenden, erscheint völlig realitätsfremd (wie die Annahme, das in St. Domingo investierte deutsche Kapital sei ebenso hoch wie in Haiti). Andererseits ist aufschlußreich, daß Wolff mit keinem Wort auf die amerikanische Konkurrenz eingeht, geschweige eine Übernahme der Republik durch die USA befürchtet.[203]

Eine Einmischung in innerdominikanische Verhältnisse hat weder 1903/04 noch 1914 stattgefunden. Sowohl Saß wie Retzmann hielten sich in bezug auf die Blockaden an völkerrechtliche Normen. Daß die "Independencia" ihre Blokkadeposition freiwillig verließ und damit die Blockade praktisch außer Kraft setzte, wurde offenbar auch von den Regierungsvertretern als Fehler angesehen. Die Feuererwiderung durch das Beiboot der "Straßburg" war gerechtfertigt, da klare Absprachen mit der Regierung gebrochen worden waren. Allerdings ist zu vermuten, daß es sich bei den Schießereien um eigenmächtiges Handeln von untergeordneten Instanzen handelte.

---

[201] W. Schulze, Puerto Plata v. 21.05.1914, an F.M. Wolff; StAH-132-1 I 1630.

[202] F.M. Wolff an die Senatskommission für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten v. 02.06.1914; ebd.

[203] Das Schreiben wurde vom Senat offenbar nicht weitergeleitet; womöglich, weil inzwischen die Anwesenheit der "Straßburg" bekannt geworden sein dürfte.

Ob dagegen, wie von Retzmann propagiert, die deutschen Interessen ohne sein Eingreifen wirklich "erheblich geschädigt" worden wären, bleibt fraglich. Allerdings erkannte er recht scharfsinnig, daß eine spätere Reklamation z.B. wegen der Ladung der "Sardinia" angesichts der chronischen Finanzknappheit der Republik völlig aussichtslos gewesen wäre, da noch nicht einmal die Entschädigungsforderungen aus dem letzten Bürgerkrieg erfüllt worden waren. Somit rettete Retzmann vermutlich der HAPAG die nicht unbeträchtliche "Sardinia"-Ladung. Auffällig dabei ist, daß die HAPAG bzw. ihr örtlicher Vertreter den Kapitän nicht dazu aufgefordert hatte, sondern diese Initiative offensichtlich von ihm selbst ausging wie auch auffällt, daß der deutsche Konsularverwalter Heinsen in den Verhandlungen mit Bordas keine Rolle spielte. Retzmann hat offensichtlich von vornherein das Heft in die Hand genommen. Seine größte Sorge war, durch Passivität das deutsche Ansehen zu schädigen. Eine Einmischung in den Bürgerkrieg fand nicht statt. Trotz seines forschen Vorgehens in der "Sardinia"-Angelegenheit war Retzmann strikt darauf bedacht, der Regierung keinen Vorwand für eine angebliche Begünstigung der Revolutionäre zu liefern und verzichtete daher auf eine Einfuhr der "Spreewald"-Ladung aus St. Thomas, obwohl ihm nach seiner Interpretation der Blockade dies auch faktisch möglich gewesen wäre.[204]

Aufschlußreich ist auch die Zusammenarbeit mit den amerikanischen Streitkräften. Als die "Panther" im Januar 1904 vor Puerto Plata operierte, hatte U.S.S. "Detroit" vor ihrer Ankunft einem HAPAG-Dampfer Unterstützung angeboten, als dieser in den offiziell blockierten Hafen einlief. Weder bei seinem Aufenthalt Ende November 1903 noch im Januar 1904 äußerte Korvettenkapitän Jantzen in irgendeiner Form Kritik an den Amerikanern. Das gleiche gilt für Saß 1903 und Koch 1904. Retzmann beklagte lediglich die Inaktivität der U.S. Navy, sah die Verantwortung darin jedoch bei der politischen Führung in Washington. Wie Captain Russell hielt er die Blockade des Hafens lediglich für eine Schädigung des neutralen Handels. Militärisch machte sie scheinbar keinen Sinn, doch ist klar zu erkennen, daß Bordas die Rebellen durch ein Abschneiden der Zollkontrolle finanziell austrocknen wollte.

Das Ende der Republik sah Retzmann in einer baldigen Übernahme durch die USA voraus. Eine Rettung der dabei bedrohten deutschen Interessen, die nicht durch Zolleinnahmen garantiert wurden, sah er recht nüchtern in einer "baldigen Verständigung" mit den USA.[205]

---

[204] “Straßburg“ v. 16.06.1914.
[205] Ebd.

11. Venezuela 1871-1903

11.1. Die Marine in Venezuela 1871-1899. Die *Revolución Restauradora* von Cipriano Castro

Nach dem Amtsantritt von Präsident Guzmán Blanco 1870 reduzierte sich die Aktivität deutscher Kriegsschiffe in den Jahren von 1871-1899 auf die üblichen Besuche im Rahmen des Stationsdienstes in Puerto Cabello und La Guayra.

Bei einem dieser Besuche ereignete sich am 3. Januar 1877 in Puerto Cabello ein skurriler Zwischenfall, der bezeichnend für die unzulänglichen zeitgenössischen Kommunikationsmöglichkeiten war. Als ein Boot der auf Reede ankernden S.M.S. "Victoria" in völliger Dunkelheit das Hafenfort passierte, wurde es plötzlich beschossen. Vorher hatte der Bootsführer Geräusche wahrgenommen, die er für einen Gesang hielt. Tatsächlich handelte es sich, wie sich später herausstellte, um einen Anruf vom Fort. Entgegen der Hafenordnung führte das Fahrzeug keine Laterne, so daß sich die venezolanischen Wachposten korrekt verhalten hatten. Korvettenkapitän Donner schob die Verantwortung für diesen Zwischenfall auf den aus Bremen stammenden Konsul Sievers, der die Schiffsführung nicht über diese Bestimmung aufgeklärt hatte.[1]

Knapp zwei Jahre später, im Januar 1879, herrschte in Puerto Cabello Bürgerkrieg: Das regierungstreue Fort Libertador beschoß die eigentliche Stadt, die von den Revolutionstruppen General Cedeños gehalten wurde, einem informellen "Statthalter" Guzmáns.[2] Daraufhin requirierte der Gesandte in Caracas, Stammann, auf Bitten von Sievers das in der Karibik kreuzende Schulschiff "Nymphe" für einen Besuch der Stadt, um eine Beschädigung deutschen Eigentums zu verhindern, warnte aber gleichzeitig vor einer Einmischung in den Bürgerkrieg.[3]

Dieser Hinweis war unnötig, da Korvettenkapitän Victor Sattig (1843-83) von sich aus um strengste Neutralität bemüht war. Auf Wunsch von Sievers vermittelte er in dem Konflikt, indem er am 14. Januar 1879 eine aus beiden Parteien

---

[1] Commando S.M.S. "Victoria", Sabanilla v. 09.03.1877; BArch. R 901-22548.

[2] Die Wahlen im März 1877 hatte Guzmáns Gefolgsmann, General Francisco L. Alcántara, gewonnen, der jedoch eine überraschend selbständige Politik betrieb und sich nicht als die erwartete Marionette Guzmáns erwies, während dieser als bevollmächtigter Minister in Paris residierte. Alcántara verstarb unerwartet am 30.11.1878; angeblich wurde er vergiftet. Als dessen Bruder, General Valera, die Präsidentschaft übernahm, initiierte General Cedeno, Gouverneur des Staates Caracobo, die *Revolución revindicadora* (von revindicar=zurückfordern) gegen Varela mit dem Ziel der Wiedereinsetzung Guzmáns, der im Februar aus Europa zurückkehrte und im März die provisorische Präsidentschaft bis zu den Neuwahlen 1882 übernahm; García López/Rico Sánchez, S. 74-78.

[3] Stammann an Korvettenkapitän Sattig v. 10.01.1879; StAB 3 -A.3.V.Nr. 22.

[4] Commando S.M.S. "Nymphe" an Stammann, La Guayra v. 14.01.1879; BAMA RM 1/v. 2398. Unterstreichung im Original.

bestehende Kommission mit neun Vertretern von Puerto Cabello nach La Guayra transportierte, nachdem seine Bedenken wegen einer Neutralitätsverletzung ausgeräumt waren:

"Die mir vom Konsul vorgelegten und Euer Hochwohlgeboren bereits bekannten Dokumente gaben mir schließlich die Ueberzeugung, daß es sich in der That um den Frieden des Landes und somit ganz wesentlich um unsere Interessen hier an der Küste handelte; da beide unterhandelnden Parteien sich gleichmäßig dahin erklärten, daß durch die schnelle Beförderung der Commission nach *La Guayra* die Aussicht auf Herbeiführung eines Friedens gewinnen würde, die angesehenen Europäer in *Puerto Cabello* ihr Einverständnis mit dieser Ansicht protokollarisch bezeugt hatten, alle Theile auch versicherten, daß damit niemals auf nur ein Schein der Einmischung in die inneren Verhältnisse des Landes herbeigeführt werden könnte und schließlich der Kaiserliche Konsul die Bitte als Beamter des Reichs befürwortete, so gab ich endlich meine Zustimmung."[4]

Vorher hatte sich Sattig sogar geweigert, offiziellen Kontakt zu General Cedeño, dem Anführer der Revolutionstruppen, aufzunehmen, da seine Partei nicht als kriegführende Macht anerkannt war. In einer informellen Unterredung betonte der Kapitän ausdrücklich, daß ihn das "Parteigetriebe" Venezuelas nicht interessiere, solange nicht deutsches Leben und Eigentum durch Kriegshandlungen bedroht werden seien. Es stellte sich jedoch heraus, daß es bis dato zu keinerlei Übergriffen gekommen war, wenn auch der Konsul dies gerade für die Endphase der Auseinandersetzungen befürchtete. Auffällig ist lediglich, daß die "Nymphe" das einzige ausländische Kriegsschiff vor der Küste war, worüber allerdings in der deutschen Kolonie "große Freude" herrschte.[5] Stammann beharrte daher auch gegenüber dem AA auf eine weitere Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe bis zum Ende des Bürgerkriegs:

"Das deutsche Ansehen gewinnt unleugbar durch das abermalige Erscheinen unserer Kriegsflagge und die allgemeine Angst unserer Landsleute und der übrigen Fremden dürfte einer ruhigeren Auffassung der Dinge allmälig weichen, welche ich auf jegliche Art und Weise zu fördern mich bemühe."[6]

Offenbar hielten andere auswärtige Mächte diesen Schutz jedoch gar nicht für erforderlich. Erst Ende Januar 1879 erschien vor der Ostküste eine französische Korvette, die sich aber vom Zentrum des Bürgerkriegs fernhielt. Inzwischen hatte der reguläre Stationär, die Panzerkorvette "Hansa" unter Kapitän Heusner die "Nymphe" abgelöst. Als die Truppen Cedeños am 9. Februar 1879 in Caracas einzogen, ritt Heusner in die Hauptstadt, um vom deutschen Geschäftsträger zu erfahren, ob die "Hansa" in Venezuela noch weiter benötigt werde. Der Minister hielt eine weitere Anwesenheit nicht für erforderlich, da der neue Präsident

[5] Ebd.
[6] Stammann an Bülow v. 14.01.1879; StAB 3-A.3.V.Nr. 22.

Guzmán in Kürze in der Hauptstadt erwartet wurde. Dies war dem Kapitän nicht unlieb, denn inzwischen machte sich auf der "Hansa" nicht nur die unangenehme schwere Dünung auf der Reede bemerkbar, die jede Ausbildung an Bord verhinderte, sondern darüber hinaus auch die mangelnde Verpflegung. Überdies hatte der Panzer der Korvette bereits starken Rost angesetzt und mußte dringend in einem Hafen überholt werden, wofür St. Anna auf Curaçao vorgesehen wurde.[7]

In den darauffolgenden zwanzig Jahren reduzierte sich die Aktivität der deutschen Marine in Venezuela auf die üblichen Besuche. In der Regel handelte es sich hierbei nur um Schulschiffe auf der üblichen Ausbildungsreise in Westindien. Entgegen der Annahme von Herwig und Fiebig-v. Haase zeichnete sich die Periode des *Guzmanato* von 1870-1889 durch relative politische Stabilität aus,[8] doch konnte der Modernisierungsprozeß, dem Guzmán Venezuela unterzogen hatte, die Vierteilung des nationalen Wirtschaftsraums nicht beenden. Noch immer waren im Westen die Anden und Zulia, im Norden Valencia, Caracas und die Häfen, im Osten Bermudez und Carupano und im Südosten der Orinoco quasi autonome Zonen, die untereinander wenig oder gar nicht in Verbindung standen.[9]

1888 verließ Guzmán als einer der wohlhabendsten Männer Lateinamerikas Venezuela für immer, um in Paris zu leben, woraufhin sein System des *Cesarismo Democrático* unter den schwachen Nachfolgern Crespo (1892-97) und Andrade (1897-99) implodierte. Dieses Machtvakuum nutzte der liberale Lokalpolitiker Cipriano Castro (1858-1924) aus dem westlichen Bundesstaat Táchira, um von Kolumbien aus mit einigen Dutzend Männern die sogenannte *Revolución Restaurado* zu initiieren. Nach seinem Sieg Ende 1899 drehte Castro mit der Wiedereinführung der föderalen Verfassung von 1864 das Rad der Zeit um beinahe vierzig Jahre zurück und sorgte für ein Wiederaufleben des *caudillismo*, das erst mit dem Tod seines Nachfolgers Juan Vicente Gómez (1857-1935) ein Ende finden sollte.[10]

---

[7] Commando S.M.S. "Hansa", Port au Prince v. 10.03.1879; BAMA RM 1/v. 2398. Für die beinahe 400 Mann starke Besatzung der Panzerkorvette konnte in Venezuela nicht die übliche Bordverpflegung wie Bohnen, Erbsen und Backpflaumen aufgetrieben werden. Da alle übrigen Bedarfsartikel (außer Kaffee) importiert wurden und dementsprechend extrem kostspielig waren, außerdem die ständige Dünung einen Aufenthalt vor Venezuela wenig angenehm machte, empfahl Heusner, die Küste nur kurzfristig anzulaufen. Da weder Puerto Cabello noch La Guayra als Ausrüstungshafen zu gebrauchen waren, schlug Heusner das Schottegatt, den Hafen von St. Anna/Curaçao vor.

[8] Fiebig, S. 966f., Herwig, Germany´s Vision, S. 81.

[9] Hans Joachim König: Ecuador, Venezuela und Kolumbien, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 2, S. 578-618, hier S. 615.

[10] Ebd., S. 618.

Unter Cipriano Castro kam es in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen zu einer extremen Konfrontation, die in der deutsch-englisch-italienischen Venezuelablockade 1902/03 ihren Höhepunkt fand. Nach der Beschießung der Takuforts in der Peiho-Mündung am 17. Juni 1900 durch das Kanonenboot "Iltis" war dieser Vorgang wie kein anderer ein sichtbares Beispiel für deutsche Kanonenbootpolitik bis 1914. Doch folgt man Cables Annahme, daß diese Politik militärische Operationen in Friedenszeiten ausmacht, bewegte sich die Venezuelablockade hart an der Grenze zum Kriegszustand, denn nachträglich genehmigte der Kaiser die Blockadezeit analog zu den Kolonialkriegen als Kriegsdienstzeit:

"Ich bestimme:
1. Die Blockade, welche in der Zeit vom 20. Dezember 1902 bis zum 21. Februar 1903 gegen Venezuela stattgefunden hat, gilt ... als ein Feldzug.
2. Für die Betheiligung an der Blockade, sofern sie mindestens einen Monat betragen hat, ist den zur Besatzung ... gehörenden Offizieren, Beamten und Mannschaften ein Kriegsjahr - und zwar das Jahr 1903 - anzurechnen."[11]

Obwohl auch international spektakulär und monatelang Thema Nummer eins in der deutschen und amerikanischen Presse, sind diese Vorgänge auch deutschen Historikern nicht unbedingt geläufig. Allerdings liegen seit 1986 die parallel erschienenen Werke von Fiebig-v. Haase und Herwig vor. Beide handeln die Blokkade und ihre Vorgeschichte relativ kurz ab, obwohl die damit verbundenen militärischen Ereignisse gerade in Venezuela, aber auch international Aufsehen erregten. Während Fiebig den Konflikt in den Kontext deutsch-amerikanischer Beziehungen einbettet und die Blockade als Produkt imperialistischer Machenschaften sieht, begreift Herwig sie genuin als Teil der deutsch-venezolanischen Beziehungen. Er sieht die Verantwortung für die Eskalation durchaus nicht einseitig bei den Großmächten Deutschland und England, gemäß seiner These, daß Imperialismus keine "Einbahnstraße" war.[12] Es überrascht daher nicht, daß seine Arbeit aus einer Studie hervorgeht, die bereits Jahre zuvor in Venezuela veröffentlicht worden war.[13]

Herwigs Ansatz ist deshalb aufschlußreich, weil er die innervenezolanischen Ursachen für die Blockade auf Grundlage weitergehender Untersuchungen ana-

[11] Wilhelm II. an Reichskanzler Bülow v. 04.01.1904; BAMA RM 2/2008.
[12] Herwig, Germany´s Vision, S. 11.
[13] Holger H. Herwig: Alemania y el bloqueo internacional de Venezuela 1902/03, Caracas 1977 (spanisch-englisch). Allerdings fehlt auch weiterhin eine eingehende Untersuchung der Aktivität der deutschen Einheiten vor Venezuela von 1900 bis 1903.

lysiert.[14] Und wenn er nach dem menschlichen Faktor mit seinen irrationalen Motiven in der wilhelminischen Außenpolitik fragt, so gilt dies erst recht für das Regime Cipriano Castros. An verächtlichen Benennungen für den erklärten Bewunderer Napoleons und Simon Bolivars von Diplomaten und der zeitgenössischen ausländischen Presse fehlte es nicht. Die Chicagoer "Daily Tribune" sah ihn als "the international outlaw" schlechthin;[15] Herwig als "the greatest international nuisance of the twentieth century",[16] die "New York Daily Tribune" als "notorious troubler of the peace of the world".[17] Der deutsche Gesandte Pilgrim-Baltazzi hielt ihn schlicht für größenwahnsinnig, einer seiner Nachfolger, v. Seckendorff, verglich ihn mit dem Upas-Baum, dessen Geruch ein tödliches Gift überträgt, und der amerikanische Konsul in Maracaibo, Eugene H. Plumacher, titulierte ihn als "mountain trash" - als Hinterwäldler der amerikanischen Südstaaten.[18]

Auch venezolanische Historiker beurteilen selbst in einem Abstand von beinahe 90 Jahren die Regierungszeit Castros äußerst kritisch. Izard sieht auf der Haben-Seite dieser Epoche lediglich einige öffentliche Bauten, das Nationaltheater, Bibliotheken und die Akademie der Schönen Künste. Auf der Gegenseite stehe ein "Übermaß" an Anwendung von Folter, Pressezensur, Spitzeln und hemmungslose Korruption. Nach seiner Darstellung sank Castros Ansehen im Inland weiter, doch ist diese Ansicht umstritten (s.u.). Seine Kompromißlosigkeit auch gegenüber früheren Gefolgsleuten führte im November 1908 dazu, daß Vizepräsident Gómez einen Europaaufenthalt seines Chefs zu dessen Sturz nutzte. Die Freude über Castros Fall sollte zumindestens in Venezuela nicht lange anhalten, da Gómez eine der brutalsten und langwierigsten Diktaturen Lateinamerikas überhaupt errichtete, die er mit Hilfe von sieben Verfassungsänderungen, einem ausgeklügelten Nachrichten- und Spitzelsystem sowie modernster Waffentechnik absicherte. Der erklärte Bewunderer Wilhelms II. überlebte sowohl das Ende des 1. Weltkriegs, in dem das Land als einer der wenigen Staaten Lateinamerikas neutral geblieben war, als auch jeden Putschversuch.[19]

---

[14] Er stützt sich hierbei hauptsächlich auf die Dissertation von William M. Sullivan: The Rise of Despotism in Venezuela: Cipriano Castro, 1899-1908, University of New Mexiko 1974.

[15] Herwig, Germany´s Vision, S. 13. So die Chicago Daily Tribune v. 10.04.1909, zitiert nach: J. Fred Rippy/Clyde E. Hewitt: Cipriano Castro, "Man without a Country", in: American Historical Review, 55 (10/1949), S. 36-53, hier S. 51.

[16] Herwig, Germany´s Vision, S. 86.

[17] Zitiert nach: Rippy/Hewitt, S. 53.

[18] Zitiert nach: Herwig, Germany´s Vision, S. 86.

[19] Miquel Izard. Venezuela (Aus dem Spanischen übersetzt von Walther L. Bernecker), in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 3, S. 659-701, hier S. 663-67. In einen der spektakulärsten Umsturzversuche wurde 1929 auch das Deutsche Reich verwickelt, als der Putschistengeneral Delgado Chalbaud den Hamburger Dampfer "Falke" nicht nur für einen Waffentransport, sondern auch für ein Filibusterunternehmen gegen den Hafen

Eine Erklärung für das im wahrsten Sinne des Wortes undiplomatische Verhalten Castros liegt möglicherweise tatsächlich in seiner Herkunft aus einer Provinz, in der persönliche und politische Auseinandersetzungen mangels funktionierender staatlicher Instanzen mit der Waffe in der Hand ausgetragen wurden. Bis zu seinem zwanzigsten Lebensjahr soll Castro bereits sechs Gegner in Duellen erschossen und selbst schwere Messerverletzungen überlebt haben.[20] Alle Quellen bescheinigen ihm auch später große persönliche Risikobereitschaft. Castros *Andinos* aus Táchira lösten mit Hilfe ihrer Miliztruppen die seit der Kolonialzeit ununterbrochen herrschende Oligarchie in Caracas ab:

"The men of the mountains, the Andinos, descended to the plains to impose order on Venezuela. They were largely alien to the family groupings of central and eastern Venezuela and possessed no links with the local and regional oligarchies outside the mountains. The Andinos displaced and dominated those elements that had so long controlled national political life and had plundered the relative abundance of the Andean area."[21]

Herwig lehnt zu Recht ökonomische Gründe für den deutschen "Imperialismus" in Lateinamerika ab und konstatiert ein Geflecht aus emotionalen und irrationalen Faktoren wie Stolz, Prestige, nationale Ehre, "showing the flag" und den simplen Wunsch, Teil einer "Weltordnung" zu sein. Als Träger dieser Politik vermutet er "first and foremost" die deutschen Marineoffiziere auf den Überseestationen, die mit ihren ständigen Wünschen nach Kohlenstationen und Marinestützpunkten in der Karibik den Admiralstab, das Kanzleramt, das AA, das Marinekabinett und den Hof bombadiert hätten. Ziel sei die (Teil)Kontrolle des zukünftigen Panama-Kanals gewesen und die Funktionalisierung der Auslandsdeutschen als Träger eines "informellen Imperialismus".[22] Herwig sieht darin einen primitiven Sozialdarwinismus, wie ihn Kanya-Forstner für den französischen Imperialismus im Westsudan angenommen hat, deren Träger auch das Militär und weniger die

---

von Puerto Sucre charterte. Siehe hierzu Spezialakte "Falke", StAH - I 373-5 I A 1930. Der Waffentransport war als Filmexpedition getarnt worden. Als sich die Besatzung der "Falke" weigerte, an dem Unternehmen gegen Puerto Sucre teilzunehmen, wurde sie unter Anwendung des Seerechts unter dem Vorwurf der versuchten Meuterei dazu gezwungen. Wie sich später herausstellte, hatte Gómez´ Nachrichtendienst den Invasionsplan rechtzeitig in Erfahrung gebracht - nur durch einen Zufall entkam der Dampfer seiner Versenkung durch die Luftwaffe des Diktators.

[20] Nach einer englischen Zeitung in den Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg v. 18.02.1902.

[21] Robert L. Gilmore: Caudillism and Militarism in Venezuela, 1810-1910, Athens/Ohio 1964, S. 119.

[22] Herwig, Germany´s Vision, S. 242.

Regierung gewesen sei.[23] Allerdings hätte gerade die deutsche Politik in Venezuela 1902/03 “the very real limits of gunboat diplomacy“ aufgezeigt.[24]

So sehr dieser letzteren Annahme zuzustimmen ist (s.u.), so sehr stellt sich doch die Frage, ob tatsächlich die Kommandanten der Auslandskreuzer für das Venezuela-Desaster verantwortlich sind. Daher soll anhand von drei Operationen deutscher Einheiten vor der Blockade überprüft werden, ob tatsächlich die Stationäre als die treibende Kraft hinter der Intervention in Frage kommen – oder nicht doch in erster Linie deutsche Residenten und Kapitalanleger, die durch zwar verständliche, aber kurzsichtige Reklamationen, unterstützt von einer lärmenden deutschen Presse, ein hartes Durchgreifen forderten.

Bei diesen Operationen handelt es sich um die Wahrung deutscher Interessen in der Schlacht um Puerto Cabello 1899, wo Castro mit Hilfe seiner Marine den entscheidenden Sieg der *Revolución Restauradora* errrang, eine Reklamation zur Eintreibung von Schulden aus dem Bürgerkrieg im August 1900 in der Küstenstadt Barcelona sowie den Schutz deutscher Interessen im Orinocogebiet im Oktober 1902 während der Gegenrevolution zum Sturz Castros, der *Revolución Libertadora*.

11.2. Kapitän Ehrlich in der Schlacht um Puerto Cabello 1899

Im Oktober 1899 hatte Castro die Regierungstruppen von Präsident Andrade soweit eingekreist, daß sein Sieg unmittelbar bevor zu stehen schien. Da Puerto Cabello als einer der wichtigsten Ausfuhrhäfen des Landes immer noch durch die Regierung gehalten wurde, erschien Anfang des Monats das auf einer der üblichen Ausbildungsreisen in der Karibik kreuzende Schulschiff “Nixe“ unter Kapitän z.S. Basse auf Reede, um die deutschen Interessen zu schützen. Andrade war bereits auf dem Kanonenboot “Bolivar“ ins Exil nach Curaçao gegangen und hatte die Amtsgeschäfte Vizepräsident Rodriguez übergeben.[25]

Basse blieb knapp vier Wochen im Hafen, da unklar war, welche Haltung der Ortskommandant, ein General Paredes, in der zugespitzten politischen Lage einnehmen würde. Basse fand den General nicht unsympathisch und hielt ihn für

[23] A.S. Kanya-Forstner: The Conquest of the Western Sudan: A Study in French Military Imperialism, Cambridge 1969.
[24] Herwig, Germany´s Vision, S. 244.
[25] S.M.S. “Nixe“, La Guayra v. 09.11.1899; BAMA RM 3/2994.

eine “militärische“ Figur, der nach seiner Meinung aber unter “kreolischer“ Selbstüberschätzung litt. Worauf diese Selbstüberschätzung zurückzuführen war, ist unerheblich. Jedenfalls schien der General in der Folgezeit einem völligen Realitätsverlust zu unterliegen, der damit begann, daß er die von Castro abgesandte Verhandlungskommission für die Übergabe der Stadt einfach verhaften ließ.

Ende Oktober 1899 überschlugen sich die Ereignisse. Am 24. Oktober übernahm Castro in Caracas die Regierungsgewalt, am 26. Oktober erklärte sich General “Mocho“ Hernandez, ein konservativer “blauer“ Veteran des Bürgerkriegs von 1870 und bisheriger Mitkämpfer Castros, selbst zum Präsidentschaftskandidaten. Paredes dachte nicht an Übergabe und richtete die Stadt für eine Verteidigung ein. Basse traf mit den Kommandanten von H.M.S. “Pearl“ und des holländischen Kanonenboots “Sommelsdijk“ Abmachungen, um eine Beschießung der Stadt sowohl durch Castros Kriegsschiffe, die täglich erwartet wurden, als auch durch die Forts vor der Stadt durch Paredes zu verhindern. Den deutschen Residenten bot Basse Unterkunft auf der “Nixe“ an.

Doch noch vor dem Angriff Castros wurde die “Nixe“ am 4. November 1899 durch S.M.S. “Stosch“ unter Kapitän z.S. Alfred Ehrlich (1854-1926) abgelöst. Wenige Tage später gab es auf politischer Ebene eine echte Überraschung. Völlig unerwartet erklärte sich Paredes selbst zum Präsidentschaftskandidaten, wodurch jede Hoffnung auf eine friedliche Übergabe der Stadt zunichte gemacht wurde.[26]

Castro blieb keine andere Wahl als die gewaltsame Einnahme des Hafens, da Paredes weiterhin jede Verhandlung blockierte. Am 12. November 1899 erfolgte ein kombinierter Angriff von See und von der Landseite. Die ausländischen Kommandanten, unter ihnen auch der Kapitän der inzwischen eingetroffenen U.S.S. “Detroit“, hatten am Tag zuvor im amerikanischen Konsulat beschlossen, den Kampfplatz zu räumen:

> “Sodann kamen die Kommandanten darin überein, dass den Schiffen des Generals Castro, welcher de facto die Regierungsgewalt innehat, Beschränkungen bei einer etwaigen Beschiessung der Forts nicht auferlegt werden könnten. Es wurde ferner beschlossen, vom 11. Morgens 6h an klar zu liegen, um in See zu gehen und den angreifenden Schiffen des Generals Castro Platz zu machen. Der Kommandant der ´Sommelsdijk´ und ich erklärten ferner, dass wir nach wie vor ein Schießen der Forts auf die Stadt seitens Paredes nicht dulden könnten.“[27]

[26] S.M.S. “Stosch“, Puerto Cabello v. 19.11.1899; BAMA RM 3/2994.
[27] Ebd.

Die Kanonenboote “Bolivar“ und “Crespo“ eröffneten das Feuer auf die Forts, und es entspann sich ein wilder Feuerwechsel, der allerdings ohne Folgen blieb, da die Forts nicht trafen, und die Granaten der Schiffe den meterdicken Fortmauern nichts anhaben konnten. Plötzlich erschien gegen 12.00h ein Boot bei der vor der Stadt ankernden “Stosch“ mit einer Nachricht des deutschen Konsuls, der von Ehrlich sofort Maßnahmen gegen die Kanonenboote forderte, da in der Nähe des Konsulats Granaten eingeschlagen waren. Der Kapitän rief sofort alle ausländischen Kommandanten, auch den Kapitän der inzwischen eingetroffenen französischen “Trude“ zusammen. Wieder wurde einmütig ein Eingreifen gegen die Schiffe Castros abgelehnt. Am Abend ergaben sich die Forts, und die Stadt wurde durch die Truppen von der Landseite her besetzt. Sie zeigten sich “überraschend“ diszipliniert: Plünderungen blieben aus. Amerikaner und Holländer verließen daher schon am nächsten Tag den Hafen, und Ehrlich garantierte für den Fall von Ausschreitungen den Schutz amerikanischer Staatsbürger. Ehrlichs Ablösung, Kapitän z.S. Ludwig (v.) Schröder (1854-1933) auf S.M.S. “Moltke“, hielt sich nur vier Tage im Hafen auf, da der neue Ortskommandant weitgehende Sicherheitsgarantien sowohl für die deutschen Residenten als auch die Besatzung der “Moltke“ gab, die darauf hin sogar Landurlaub erhielt.[28]

Doch noch vor seiner Abfahrt erfuhr Schröder am 23. November durch einen Brief des deutschen Gesandten von einer wohl äußerst ungewöhnlichen Beschwerde deutscher Residenten in Übersee gegenüber einem Kommandanten der Kriegsmarine:

“Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, König von Preussen.
Allerdurchlauchtigster, Grossmächtigster Kaiser
Allergnädigster Kaiser und Herr!
Die unterzeichneten, Mitglieder der deutschen Kolonie in Puerto Cabello, und deutsche Staatsangehörige, wenden sich vertrauensvoll an den Gerechtigkeitssinn Euerer Majestät, indem wir über die Handlungsweise des Kommandanten S.M.S. Stosch, Herrn Fregatten-Kapitän Ehrlich, Beschwerde erheben.
Derselbe hat unserer Ansicht nach das Ansehen der deutschen Flagge schwer geschädigt, indem er gestattet hat, dass die offene Stadt vier Stunden lang unter seinen Augen bombardirt ward, ohne auch nur zu versuchen, durch Einsetzen seiner Autorität dem Feuer Einhalten zu thun ...“[29]

Durch seine Untätigkeit hatte Ehrlich nach Ansicht der Residenten das Ansehen der deutschen Flagge geschädigt und deutsches Kapital dem Risiko einer Beschießung ausgesetzt, indem er sich dem Vorschlag des englischen Kommandanten angeschlossen hatte, der im Hafen so gut wie keine Interessen vertreten

[28] Schröder wurde 1912 als Vizeadmiral pensioniert, führte aber von November 1914 bis Dezember 1918 als Kommandierender Admiral die Marinedivision Flandern.
[29] Eingabe von 30 deutschen Residenten, Puerto Cabello v. 16.11.1899; ebd.

mußte.[30] Die Eingabe war immediat abgesandt worden war, ohne daß der deutsche Minister in Caracas informiert oder der kommissarische deutsche Konsul im Hafen, Thiede, Schröder davon benachrichtigt hatte. Schröder hielt den Vorgang für so wichtig, daß er nach Bekanntwerden des Vorgangs mehrere Residenten ins deutsche Konsulat bestellte, sich eine Kopie der Eingabe geben ließ und Befragungen durchführte.

In dem darauf folgenden Sonderbericht warf er den deutschen Residenten "maßlose Übertreibungen" vor.[31] Zuerst einmal stellte Schröder klar, daß der Hafen im völkerrechtlichen Sinn nicht als offene Stadt, sondern wegen der Forts und der angelegten Orts- und Feldbefestigungen als Festung anzusehen sei. Die Einwohner hatten daher mit dem Einsatz aller "Mittel der Kriegführung" gegen diesen "Herd des Widerstandes gegen die Staatsgewalt" rechnen müssen. Außerdem stellte Schröder fest, daß den Residenten die Evakuierung an Bord der "Stosch" angeboten worden war, womit er die Hauptaufgabe des Schiffs als erfüllt sah:

"Ein Schutz baufälliger Häuser, alten Inventariengerümpels und des Inhaltes der Krämerläden durch S.M.S. Stosch konnte doch wohl erst in zweiter Linie in Frage kommen."[32]

Die Behauptung, daß durch die Beschießung der Forts versehentlich zahlreiche deutsche Häuser "schwer beschädigt" worden seien, wies Schröder als "dreiste Unwahrheit" zurück, die man Seiner Majestät niemals hätte präsentieren dürfen. Tatsächlich waren lediglich Gebäudeschäden (hauptsächlich Dachziegel) in Höhe von rund eintausend Francs entstanden. Der Kapitän wies die Antragsteller in einer Versammlung im Konsulat auf ihr Fehlverhalten hin und kritisierte insbesondere den Beschwerdeweg ohne Einschaltung des Ministers. Als Hintergrund dieser Eingabe sah Schröder die schlechte Geschäftslage und die auftretende amerikanische Konkurrenz, die die Antragsteller wohl allgemein "nervös" werden ließe. Bemerkenswert ist auch sein Hinweis darauf, daß ein militärisches Eingreifen der Kreuzerfregatte langfristig gesehen für die Handelsbeziehungen wesentlich schädlicher gewesen wäre. Zwar hätten die deutschen Untertanen nicht mehr Schutz als Amerikaner, Engländer, Franzosen und Holländer erhalten, aber eben auch nicht weniger. Offenbar hatten sie durch das energische Auftreten

[30] Anlage zur Eingabe, ebd. Captain Goodrich auf H.M.S. "Pearl" war der älteste Kommandant im Hafen; er war daher auch nach internationalen Bräuchen federführend bei gemeinsamen Operationen.
[31] Bericht, betreffend Beschwerde der Deutschen in Puerto Cabello, S.M.S. "Moltke", La Guaira v. 28.11.1899; ebd.
[32] Ebd.

Basses mehr von Ehrlich erwartet, aber schließlich hatte sich die Gesamtlage durch das Erscheinen des Angriffsheers völlig verändert und damit auch die politische Situation.[33]

11.3. Die Hass-Reklamation in Barcelona 1900

Der neue "starke Mann" Venezuelas war kein politisches Leichtgewicht. Das meinte auch acht Monate später Kapitän Hermann da Fonseca-Wollheim (1851-1938) zu erkennen, als die "Vineta" La Guayra anlief. Allerdings ist sein Urteil ausgewogener und schwelgt nicht in den blutrünstigen Details der späteren Presseartikel:

> "General Castro ist von kleiner unansehnlicher Figur, aber mit energischen und intelligenten Gesichtszügen; von Hause aus einfacher Kaffeeplantagenbesitzer in den Anden, hat er es verstanden bei der Bevölkerung jener Berge, den sogenannten Andinos, sich einen solchen Anhang und Einfluss zu erwerben, der es ihm ermöglichte, den früheren Präsidenten der Republik (Andrade) zu stürzen. Gerade die Unterstützung dieser Andinos, welche in ganz Venezuela als schneidige und tapfere Soldaten gelten, und bei denen er unter dem Namen ´Unser kleiner Corporal´ (Capo chico) sich ausserordentlicher Beliebtheit erfreut, lassen es wahrscheinlich erscheinen, dass seine Regierung, obwohl er selbst nicht zu einer der vornehmen Familien der Hauptstadt gehört, von längerer Dauer sein wird."[34]

Der selbsternannte *General en Jefe de los Ejercitos y Jefe Supremo de la Republica*, wie Castro sich seinerzeit nannte (die Präsidentenwahlen hatten noch nicht stattgefunden), machte auf den Kapitän einen überraschend guten Eindruck. Durch die offenbar wiederhergestellte öffentliche Sicherheit begann der Handel wieder aufzuleben und der Beamten- und Militärapparat wurde regelmäßig besoldet. Erstmals war das Heer einheitlich uniformiert, indem es dunkelblaue Drillichuniformen französischen Stils erhielt. Ein großer Teil der Soldaten, vor allem die Offiziere, stammten aus Castros heimatlichem Andengebiet und galten als zuverlässig, und zumindestens die Truppen in Caracas machten auf Fonseca einen "ganz guten" Eindruck. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern hatte sich Castro bisher nicht selbst bereichert, daher war die Bevölkerung nach Ansicht Fonsecas im allgemeinen zufrieden. Allerdings wurde dem Staatschef eine "zu stark ausgesprochene Neigung für das weibliche Geschlecht" sowie "Mangel an

---

[33] Ebd.

[34] "Vineta", La Guayra v. 17.08.1900; BAMA RM 3/2995.

Würde und richtigem Benehmen“ konstatiert: Auf einem Ballfest des Kreuzers schwang der General nur das Tanzbein und ließ den deutschen Minister, Fonseca und seine Offiziere links liegen, entschuldigte sich jedoch dafür später in “höflicher Weise“ mit der Begründung, keinerlei Fremdsprache zu beherrschen. Das Verhältnis zwischen den deutschen Handelshäusern und Castro schien dem Kapitän trotz der wachsenden und härter werdenden amerikanischen Konkurrenz gut zu sein.[35]

Mitte August lief der Große Kreuzer die Hafenstadt Barcelona (250 km östlich von La Guayra) an, wo der deutsche Staatsangehörige Rudolph Hass, Angestellter einer venezolanischen Firma, eine Reklamation gegen die dortigen Behörden gestellt hatte. Fonseca hatte den deutschen Konsul von La Guayra, Lentz, als Dolmetscher an Bord genommen. Der ganze Vorgang war mit der Ministerresidentur abgesprochen. Hass war beim letzten Aufstand von einem General Marcano zwecks “Gelderpressung gegen jegliches Völkerrecht“ in Haft genommen worden.

Der neue Gouverneur des Bundesstaates, General Ibarra, lehnte eine Vorladung des Täters ab, da Marcano inzwischen aus dem Staatsdienst ausgeschieden war und als Privatperson nicht seiner Befehlsgewalt unterstand. Fonseca deutete an, daß derartige Vorkommnisse beim Bekanntwerden in Berlin einen “peinlichen Eindruck“ hervorrufen würden und signalisierte für diesen Fall eine harte Haltung. Doch ließ sich der Gouverneur nicht bluffen und verwies unter Bedauern auf die Zuständigkeit des Außenministeriums.

Als sich der Kapitän kurze Zeit später wieder einschiffen wollte, suchte ihn Ibarra überraschend “privat“ auf und teilte ihm vertraulich mit, daß Freunde des Marcano diesen gebeten hätten, sich in der Angelegenheit zu stellen. Der Gouverneur rechnete aufgrund bestimmter Anzeichen mit einem Eintreffen des Ex-Generals noch am gleichen Tage bis 16.00h. Der Termin verstrich, ohne daß Marcano erschien. Durch einen Boten ließ Fonseca dem Gouverneur bestellen, daß er noch bis zum nächsten Mittag auf Marcano warten würde. Fonseca vermutete eine Intrige:

“Wie weit alle diese Aussagen auf Wahrheit beruhen, lasse ich unentschieden, wahrscheinlich ist wohl, dass sich Ibarra von Caracas Verhaltensmassregeln eingeholt hat; im Uebrigen machte derselbe einen ganz ehrenwerthen Eindruck, spricht etwas englisch und deutsch und ist jedenfalls nicht mit den vielen sonstigen hier herumlaufenden Generalen über einen Kamm zu scheren.“[36]

[35] Ebd.
[36] Ebd.

Da Fonseca keine weitergehenden Instruktionen vor allem hinsichtlich der Anwendung militärischer Maßnahmen besaß, verließ er Barcelona am nächsten Tag unverrichteter Dinge. Erst Wochen später, Anfang Oktober 1900, erfuhr der Kapitän durch den deutschen Minister, daß sein Besuch unerwarteten Erfolg gehabt hatte.[37]

Danach müssen Ibarra wegen der Frist Bedenken gekommen sein. Er telegrafierte nach Caracas, daß der Kapitän ein Ultimatum gestellt hätte, nach dessen Ablauf Barcelona "bombardiert" werden sollte. Der eilig ins Außenministerium einberufene deutsche Minister versicherte, daß keinesfalls die Absicht vorliege, Zwang anzuwenden und sicherte die Benachrichtigung des Kapitäns zu. Diese Depesche hat Fonseca nie erreicht. Die Folge war, daß die Regierung umgehend die geforderte Summe von 1.000 Bolivar an Hass erstattete, der das Geld der Marine für wohltätige Zwecke zur Verfügung stellte und später dem Schiff spendete. Das Mißverständnis erschien Fonseca unverständlich, da Ibarra ja relativ gut deutsch verstand und außerdem der Konsul als Übersetzer fungiert hatte.

Am 2. September 1900 lag der Kreuzer erneut in La Guayra, wo auch Castro mit seiner Ehefrau und allen Ministern zu einem Bordfest eingeladen wurde. Besonders interessierte sich der neue Präsident für die Geschütztürme des Großen Kreuzers, aber auch für sämtliche vorgeführten Übungen, wobei das Gewehrexerzieren bei allen Besuchern angeblich "lebhafte Ausrufe der Bewunderung" hervorrief. Möglicherweise war dies ein Grund dafür, warum sowohl Castro als auch später Gómez mit großer Hartnäckigkeit deutsche Militärmissionen anforderten.[38]

11.4. Die Orinocofahrt von S.M.S. "Panther" im Oktober 1902

Im Juli 1902 entsandte der Kaiser nach Klagen Hamburger Firmen die "Panther" auf den Orinoco, da sich in Ciudad Bolivar eine große deutsche Handelskolonie befand. Das frühere Angostura lag gut 350 km von der Mündung des Oricinoco-Deltas entfernt und war bereits seit Mai 1902 durch die Regierungsblockade des Deltas von der Verbindung zur Küste abgeschnitten. Die Stadt selbst wurde von den Rebellen unter Matos beherrscht, jedoch kontrollierten Castros Truppen die alte spanische Festung Los Castillos, gut 150 km flußaufwärts, und verhinderten dadurch jeglichen Kontakt zur Außenwelt.

---

[37] S.M.S. "Vineta", Karibisches Meer v. 06.10.1900; BAMA RM 3/2995.

Doch bevor die “Panther“ unter Eckermann den Orinoco anlaufen konnte, wurde das Kanonenboot wegen der “Markomannia“-Affäre nach Haiti abberufen, wodurch sich der Einsatz auf dem Strom um beinahe zwei Monate verschob. Erst Ende September konnte die “Panther“ Kingston anlaufen. Dort hörte Eckermann “gerüchteweise“, daß die venezolanische Regierung das Orinoco-Delta gesperrt und Ciudad Bolivar von zwei Kanonenbooten Castros beschossen worden war. Da die Zeitungen in Kingston veraltet waren, und auch der dortige Konsul Schiller weder Informationen noch Instruktionen für das Kanonenboot besaß, forderte der Korvettenkapitän telegrafisch von Pilgrim in Caracas eine Lagebeurteilung für den Zielhafen Port of Spain/Trinidad an. Doch als die “Panther“ dort am 5. Oktober 1902 eintraf, war die vorliegende Depesche des Ministers nicht besonders aufschlußreich. Aus den wenigen Zeilen war lediglich zu entnehmen, daß in Caracas das Ende Castros vorausgesehen werde, das Kanonenboot Ciudad Bolivar anlaufen, eventuell Post nach Port of Spain oder La Guayra transportieren und notfalls auch englische Untertanen schützen sollte.[39]

Völlig unklar war für Eckermann nun, ob die Reichsregierung die Blockade anerkannt hatte oder nicht. Er nahm daher Kontakt zur zufällig im Hafen liegenden “Bolivar“ auf, die zu den Blockadestreitkräften gehörte. Überraschend erschien deren Kommandant selbst an Bord der “Panther“. Kapitän Fossa, italienischer Herkunft und mit einer Deutschen verheiratet, machte auf Eckermann einen “aufgeklärten Eindruck“ mit “gefälligen Umgangsformen“. Fossa bestätigte sowohl die Beschießung Ciudad Bolivars als auch die Blockade, hielt diese aber selbst nicht für effektiv, da sich mit zwei Schiffen das gut 350 Kilometer breite Delta gar nicht überwachen ließ.

Hintergrund der Reklamation für die “Panther“ war, daß der venezolanische Konsul Figueredo in Port of Spain, zuständig für Klarierung von ausländischen Schiffen in das Delta, der deutschen Pedernales-Asphaltgesellschaft den Abtransport von Asphalt mit eigenen Schonern nicht gestattete.[40] Die Ursache meinte Eckermann bald herausgefunden zu haben: Figueredo war angeblich mit einer Prostituierten verheiratet und wurde von der besseren Gesellschaft in Port of Spain abgelehnt, wofür er sich durch verschiedene Schikanen revanchierte.[41] Nach seiner Rückkehr aus Ciudad Bolivar vermutete er noch andere Interessen des Konsuls: Gegen eine Gebühr von $60.00 erteilte Figueredo sowohl in- wie

---

[38] Siehe hierzu ausführlich: Herwig, Germany´s Vision, S. 120-24.
[39] S.M.S. “Panther“, Port of Spain v. 16.10.1902; BAMA RM 3/2995.
[40] Die Pedernales-Mine, in der Asphalt ähnlich wie beim Pitch-Lake auf Trinidad flüssig an die Erdoberfläche trat, lag am Eingang des Rio Pedernales im nördlichen Orinoco-Delta, ca. 100 Kilometer südlich von Port of Spain.
[41] “Panther“ v. 16.10.1902.

ausländischen Schiffen Passierscheine mit Begleitschreiben für die blockierenden Kanonenboote. Die meisten Schiffe waren Viehtransporter, die aus dem Delta Schlachtvieh für Port of Spain anlieferten; pro Stück Vieh verlangte der Konsul zusätzlich $2.00 Gebühr. Da die Regierungszollstelle am Orinoco durch die Rebellen aufgehoben worden war, beanspruchte der Konsul die Gelder für seine Dienststelle – Eckermann ging wohl nicht zu Unrecht davon aus, daß die Beträge nicht an die venezolanische Regierung, sondern in die Tasche des Konsuls wanderten. Denn als der Kommandant der "Bolivar" bei einer Vermittlung dem Konsul vorschlug, die drei Schoner für $200.00 passieren zu lassen, lehnte Figueredo ab, da er offenbar befürchtete, von der Gesellschaft, die im Besitz einer Regierungskonzession war, bei Castro denunziert zu werden.[42] Eckermann war die ganze Situation völlig unverständlich, da die Belästigungen der Gesellschaft "jeder rechtlichen Grundlage" entbehrten und fragte rhetorisch, warum die Kaiserliche Mission in Caracas die Regierung nicht zum Einschreiten gegen die Willkür des Konsuls veranlaßte, zumal sich schon seit Monaten zwei deutsche Kriegsschiffe an der venezolanischen Küste aufhielten.[43]

Fossa sicherte Eckermann zu, eine Transportbegleitung durch die "Panther" und einen Besuch Ciudad Bolivars nicht zu behindern, soweit keine Kriegskonterbande ins Delta transportiert werde. Er gab dem Korvettenkapitän sogar einen Begleitbrief für General Zapata mit, der die Festung Los Castillos und damit die Schlüsselstellung der Regierung am Orinoco kommandierte:

> "Als ich ihm bedeutete, dass ein deutsches Kriegsschiff eine Belästigung kaum zu befürchten habe und sich jedenfalls nicht bieten lassen würde, meinte er, so ein Indianergeneral sei manchmal unberechenbar und man dürfe bei ihm die Kenntnis internationaler Kriegssitten nicht voraussetzen."[44]

Fossa selbst hielt die vorangegangene Beschießung der offenen Stadt Ciudad Bolivar durch die Kanonenboote für unrechtmäßig, erklärte aber, daß es für einen Seeoffizier unmöglich sei, sich Befehlen der Regierung zu widersetzen, eine Haltung, die Eckermann kommentarlos akzeptierte.

Als "Panther" am Morgen des 7. Oktober 1902 Port of Spain verließ, hatte sie neben 55 Postsäcken aus Europa, die sich in den letzten fünf Monaten angesammelt hatten, auch drei deutsche Passagiere an Bord. Als die "Panther" den Fluß hoch dampfte, fand sie an den Ufern nur leere Dörfer vor, deren Bewohner das deutsche Schiff offenbar für ein Regierungskanonenboot gehalten hatten und

---

[42] S.M.S. "Panther", Port of Spain v. 20.10.1902; BAMA RM 3/3290.
[43] "Panther" v. 16.10.1902.
[44] Ebd.

in den Dschungel geflüchtet waren. Als Eckermann vor Los Castillos ankern ließ, erschien prompt ein kleiner Regierungsdampfer, dessen Kommandant ihn aufforderte, unter die (Krupp)Kanonen der Festung zu verlegen. Eckermann lehnte dieses Ansinnen unter Hinweis auf internationale Gebräuche energisch ab. Der Kapitän des Dampfers versicherte daraufhin, daß der Weiterfahrt nichts im Wege stünde. Die Besatzung der Festung litt unter Lebensmittelmangel und Krankheiten, einige Soldaten waren bereits verhungert.

Am Abend des 9. Oktober 1902 traf das Kanonenboot in Ciudad Bolivar ein, wo es von allen europäischen Residenten begeistert empfangen wurde. Eine Reklamation lag jedoch nicht vor, so daß Eckermann ärgerlich konstatierte, daß Pilgrim ihn wohl nur für den Posttransport benutzt habe. Die Stadt war fest in der Hand der Revolutionstruppen, wobei Eckermann jeden offiziellen Kontakt mit deren Behörden vermied. Der deutsche Konsul, ein Engländer namens Brockmann, Angestellter des Hauses Blohm, schien zur Revolutionspartei ein sehr gutes Verhältnis zu haben. Zwar gab Eckermann zu, daß die hiesigen Konsuln unter den ständig wechselnden Revolutionsregierungen stets in einer “schwierigen Lage“ sein würde, hielt es aber für eine große “Taktlosigkeit“, daß zu einem Bierabend sogar der Gegenpräsident und Revolutionsgeneral eingeladen worden waren. Er hielt die Einrichtung eines Berufskonsulats, zumindest aber die Ablösung des Konsuls für dringend notwendig, da dieser gegenüber den Behörden aufgrund seiner eigenen Interessen niemals energisch auftreten konnte.

Zwei Tage später, am 9. Oktober 1902, trat das Kanonenboot den Rückweg an. Als Passagiere fuhren diesmal eine Bremer Familie namens Franzius mitsamt einem drei Monate alten Baby mit, die bereits seit sechs Monaten aus dem Innern Kolumbiens auf dem Weg nach Deutschland war und durch die Blockade in der Stadt festsaß. Obwohl auch zahlreiche Venezolaner Eckermann um Mitnahme ersucht hatten, lehnte er jeglichen Transport ab, da er nicht in den Verdacht geraten wollte, für die Rebellen Botengänger zu befördern. Auf dem Rückweg nahm der Korvettenkapitän in den kleinen Ortschaften St. Felix und Barrancas Kontakt zu dortigen Residenten auf, doch hielten diese die Anwesenheit des Schiffs für überflüssig.

Beim Eintreffen in Port of Spain lag schließlich eine Antwort aus Berlin vor. Da die Reichsregierung die Blockade nicht anerkannte, beschloß Eckermann, nun die Transportbegleitung für die drei Schoner der Asphaltgesellschaft zu übernehmen, zumal S.M.S. “Stosch“ im Hafen lag, und ihr Kommandant die Rückbegleitung der Segler zusicherte.

Am frühen Morgen des 18. Oktober 1902 traf sich das Kanonenboot mit den drei Fahrzeugen vor der Mündung des Rio Pedernales. Während die “Panther“ aufgrund ihres Tiefgangs die Barre nicht überwinden konnte, begleitete ihr Dampfboot die Schoner bis zur Asphaltmine. Erst am nächsten Tag konnte das Schiff nach ausgiebigen Lotungen selbst über die Barre gehen. Bei der Rückkehr protestierte Konsul Figueredo gegen die Begleitung, doch Eckermann bestätigte lediglich seine Eingaben und ließ sich auf keine Verhandlungen ein, zumal alle anderen Schiffe gegen entsprechende Schmiergelder das Delta befahren konnten.

In Port of Spain wurde die Lage Castros im Gegensatz zur Meinung von Pilgrim wesentlich positiver eingeschätzt, was Eckermann verwirrte:

> “In diesem Lande der Gerüchte und Uebertreibungen und infolge der mangelhaften Verbindungen ist es jedenfalls sehr schwer, sich ein richtiges Bild über die militärische und politische Lage zu machen.“[45]

Damit war die Reklamation abgeschlossen. Die Reise nach Ciudad Bolivar hatte sich als überflüssig erwiesen. Die damit verbundenen Belastungen gingen auch an der Besatzung, vor allem am Maschinen- und Heizerpersonal, nicht spurlos vorüber. Bei Temperaturen von 48-58°C in den Maschinenräumen waren bei beinahe ununterbrochener Dampffahrt gut 7.500 sm zurückgelegt worden, wobei aufgrund der Konstruktion des Bootes ein Kessel beinahe ständig in Reinigung stand, wodurch eine übermäßige Anstrengung des Personals entstanden war: Die Männer hatten durchschnittlich sechs Pfund abgenommen und zeigten trotz Extraverpflegung ein “schlechtes Aussehen“.

Das Kanonenboot ging nun nach Havanna, wo das seit der Beschießung der “Crête à Pierrot“ defekte Heckgeschütz repariert werden konnte. Das sollte sich als notwendig erweisen, denn die Eskalation um die venezolanische Schuldenkrise strebte seit Wochen einem Höhepunkt zu: der internationalen Blockade.

11.5. Die Vorbereitungen der internationalen Blockade

Der Urheber auf deutscher Seite für die Eskalation der deutsch-venezolanischen Beziehungen war die deutsche Venezuela-Eisenbahngesellschaft und die hinter ihr stehenden Banken, allen voran die Disconto-Bank, die die chronisch zah-

[45] “Panther“ v. 20.10.1902.

lungsunfähigen Regierungen Crespo und Andrade mit ihren Zinsforderungen belagerten.

Im scharfen Gegensatz hierzu standen bis Mitte 1902 die seit Jahrzehnten im Land tätigen Hamburger Handelshäuser, die durch den Bahnbau ab 1888 zwischen zwei Stühle geraten waren: Einmal litten sie unter den hohen Frachtraten der Bahn, zum anderen sahen sie sich gezwungen, der Regierung immer wieder neue Kredite zu liefern, um eine mögliche Übernahme der Finanzkontrolle in Venezuela durch das Reich zu verhindern, da dies die Banken begünstigt hätte. Offenbar aufgrund von Informationen der Hanseaten bezeichnete schon Korvettenkapitän Jacobsen, der sich 1898 mit der "Geier" auf dem Weg nach Guatemala befand, die Bahn "als verfehlte Spekulation", die nicht "den allgemeinen deutschen Interessen" diene. Dieser Meinung schlossen sich später Büchsel und der Admiralstabsoffizier Hebbinghaus an, weil hier offensichtlich auf Kosten des Handels Bankinteressen durchgesetzt werden sollten. Obwohl Jacobsens Rapport im AA als "ausgesprochen auffälliger Bericht" eingestuft wurde, setzte dieses schon zu dieser Zeit auf eine Konfrontation, möglicherweise, weil wegen eines marginalen Vorfalls die deutschen Handelshäuser beim Kaiser in Mißkredit geraten waren. Während Minister Schmidt-Leda bis 1900 noch versuchte, möglichst neutral alle deutschen Interessen zu vertreten, arbeitete sein (interimistischer) Nachfolger Pilgrim-Baltazzi unter klarer Bevorzugung der Bahninteressen eindeutig auf eine Intervention hin.[46]

Im Sommer 1901 kam das AA zu der ernüchternden Erkenntnis, daß alle diplomatischen Bemühungen um die Regelung der deutschen Reklamationen, die vor allem durch die Schäden des Bürgerkriegs 1898/99 massiv zugenommen hatten, an Castros hartnäckigem Widerstand gescheitert waren. Dies wurde besonders durch ein Dekret Castros vom Januar 1901 deutlich, indem

1. alle ausländischen Forderungen, die vor seiner Machtergreifung im Oktober 1899 entstanden waren, anulliert wurden. Bereits anerkannte Forderungen sollten nur noch durch öffentliche Schuldverschreibungen beglichen werden

2. die Prüfung und Anerkennung ausländischer Schuldverschreibungen nur noch venezolanischen Gerichten überlassen wurde.[47]

Alle Bemühungen zur Rücknahme des Dekrets scheiterten, bis schließlich Schmidt-Leda abberufen wurde. Die Disconto-Bank sah zeitweise die Lage als

---

[46] Zitiert nach: Fiebig-v. Hase, S. 85-87. 1892 hatte sich Konsul Behrens, Vertreter des Hauses Blohm in Caracas, geweigert, eine Dankadresse an den deutschen Minister zu unterzeichnen, der sich massiv für die Bahnlinie ausgesprochen hatte. Daraufhin wurde Behrens auf Veranlassung des Kaisers abgelöst.

[47] Ebd., S. 850.

derart verfahren an, daß sie versuchte, ihr Venezuela-Paket an amerikanische Unternehmen abzustoßen. Außerdem bedrohte der neue Bürgerkrieg die deutschen Interessen, und Kolumbien und Venezuela steuerten aufgrund gegenseitiger Unterstützung der jeweiligen Revolutionsparteien auf einen Krieg zu. Als der Verkauf der Disconto-Bank scheiterte, forderte auch Pilgrim eine radikale Lösung des Problems: die Einrichtung einer Finanzkontrolle über Venezuela. Der Minister suggerierte dem AA, daß auch der größte Teil der Bevölkerung eine geregelte Finanzverwaltung wie in Ägypten begrüßen würde.[48] Nach seiner Auffassung gab es von seiten der anderen ausländischen Vertreter dagegen keinen Widerspruch. Aufgrund seines starken Engagements in der venezolanischen Wirtschaft sollte das Reich in dieser Frage die Führung übernehmen.

Als sich unter den deutschen Residenten der Eindruck einer aktiveren deutschen Außenpolitik durchsetzte, sprang auch der bisher sehr zurückhaltende hanseatische Handel auf den scheinbar abfahrenden Zug auf und intervenierte bei Pilgrim. Selbst das Hamburger Haus Blohm, seit über 70 Jahren im Venezuelahandel tätig und bislang hartnäckiger Gegner jeder Gewaltpolitik, sah sich außerstande zurückzustehen und forderte unter dem Druck der Konkurrenz die Finanzkontrolle bzw. zumindestens die Besetzung aller Zollhäuser.[49]

Doch obwohl auch Teile der heimischen Presse eine Intervention befürworteten (notfalls unter Mißachtung der Monroe-Doktrin), obwohl in China nach dem Ende des Boxeraufstands starke deutsche See- und Landstreitkräfte frei geworden waren, obwohl der Admiralstab unter Diederichs (noch) und auch der Kanzler zur Stärkung der deutschen Exportwirtschaft zum Losschlagen bereit waren, scheiterten die Interventionspläne für 1902.

Das RMA unter Tirpitz lehnte eine Intervention aus Kostengründen und aus Sorge vor einem Konflikt mit den USA (bei ungenügender Flottenstärke) grundsätzlich ab, da der Admiral zu diesem Zeitpunkt in England den Hauptgegner der Bülowschen "Weltpolitik" sah.[50] Der Kaiser selbst war unschlüssig und schwankend. Grundsätzlich bestand die Frage einer Kriegs- oder Friedensblockade. Bei einer Kriegsblockade plante der Admiralstab den Einsatz von acht Kreuzern, fünf Depeschenbooten und einem aus Marine- und Reichstruppen gemischten 6.000 Mann starken Expeditionskorps unter Leitung des OKM mit dem Ziel der Besetzung von Caracas. Gegen eine Kriegsblockade sprachen verfassungsrechtliche Gründe - wegen eines international zweitrangigen Staates wollte der Kaiser nicht

---

[48] Diese Haltung zumindestens von Teilen der (oppositionellen) venezolanischen Eliten ist nicht so unwahrscheinlich, da die Finanzkontrolle möglicherweise Castros Sturz ermöglicht hätte.

[49] Fiebig-v. Hase, S. 850f.

die Zustimmung des Bundesrates einholen müssen. Außerdem bestand die Gefahr, im Blockadefall neutrale Schiffe mit Gewalt von der venezolanischen Küste fernhalten zu müssen.[51]

Allerdings wurde die Tirpitzsche Vermeidungsstrategie in dem Moment unwirksam, als Großbritannien seine Beteiligung anmeldete. Dadurch konnten die Blokkadekosten verteilt und englische Stützpunkte in Westindien, allen voran Port of Spain, benutzt werden. Außerdem sank das Risiko einer Konfrontation mit den USA durch den Zusammenschluß der beiden europäischen Großmächte beträchtlich. Unter diesen Bedingungen war der Admiralstab zum Handeln bereit.

Inwieweit die englische Anfrage vom Januar 1902 zu einer möglichen Zusammenarbeit tatsächlich als ernste Anregung zu sehen ist, war in der bisherigen Forschung stark umstritten.[52] Allerdings spricht alles für diese These, da England einen guten Grund besaß: Es fürchtete einen deutschen Alleingang, der zwangsläufig zu einer Bevorzugung der deutschen Ansprüche führen mußte. In diesen Kontext gehört auch eine Anfrage des englischen Botschafters beim AA im März 1902 nach einer gemeinsamen deutsch-englisch-französischen Flottendemonstration an der Pazifikküste Guatemalas, um die Regierung Estrada Cabrera zur Schuldenregulierung zu zwingen.[53] Dafür spricht ebenfalls das Verhalten Italiens, das sich buchstäblich im letzten Augenblick der Blockade anschloß in der Hoffnung, seine Schuldenanteile zu sichern.

Trotzdem scheiterten diese Planungen im Januar 1902. Einerseits wollte der Kaiser wegen des seit langem geplanten Amerikabesuchs Prinz Heinrichs eine Konfrontation mit den Vereinigten Staaten vermeiden. Weiterhin mißtraute er – vorerst - den englischen Zusagen. Aber auch militärstrategische Gründe verhinderten das Unternehmen, da wegen der jahreszeitlich bedingten klimatischen Verhältnisse (Regenzeit) in Venezuela eine Intervention ausgeschlossen war. Damit war der nächste Termin für eine Intervention vorgegeben: die nächste Trockenperiode von November 1902 bis April 1903.[54]

Bülow nutzte die Zwischenzeit für Kontakte nach England und ermächtigte am 17. Juli 1902 den deutschen Botschafter in London, konkrete Verhandlungen mit der als deutschfreundlich geltenden Regierung Balfour aufzunehmen. Hauptar-

---

[50] Ebd., S. 878.
[51] Ebd., S. 872.
[52] Ebd., S. 875f.
[53] Richthofen an Chef Admiralstab v. 06.04.1902 mit der Bitte um Vorbereitungen für eine Flottendemonstration. Diese fand nicht statt; erst 1903 besuchten Einheiten des Ostamerikanischen Kreuzerdivision kurzfristig Puerto Barrios an Ostküste Guatemalas, wobei aber offensichtlich kein Zusammenhang mit diesem Ersuchen bestand; BAMA RM 5/6019.
[54] Fiebig-v. Hase, S. 879.

gument war die Halbierung der Blockadekosten, um die Bedenken Tirpitz´ zu zerstreuen, zum anderen schien das gemeinsame Handeln von zwei europäischen Großmächten die sicherste Garantie, um eine Konfrontation mit den USA vermeiden, was besonders wichtig für die Zustimmung des zögernden Kaisers war.[55] Da aber eine Zusammenarbeit mit dem Reich in der englischen Öffentlichkeit stark umstritten war, dauerte es bis Anfang Dezember, bis mit Balfour eine Einigung erzielt werden konnte. Ziel der Zwangsmaßnahmen war eine Anerkennung der deutschen Reklamationen aus den Bürgerkriegen 1898-1900 und der englischen Schiffsreklamationen.[56] Während die deutsche Seite für eine Friedensblockade plädierte, lehnten die Engländer sie aus völkerrechtlichen Bedenken ab und propagierten statt dessen die Kriegsblockade.[57] Obwohl zuerst skeptisch, gaben Bülow und der Kaiser nach und bewegten am 16. Dezember 1902 den Bundesrat zur Erklärung des Kriegszustands. Anfang Dezember bekundete Italien sein Interesse an einer Teilnahme und trat noch am 15. Dezember (einen Tag vor der Blockadeerklärung) mehr oder weniger gegen den Willen Balfours und Bülows der Blockade bei, spielte aber weder politisch noch militärisch eine Rolle.[58]

Letztlich war die Entscheidung zugunsten der Blockade ein Amalgam aus innen- und außenpolitischen Gründen. Durch die Guatemala- und Haitireklamationen stand Bülow generell wegen der Überseeinteressen unter Druck.[59] Durch ein Zusammengehen mit England schien eine engere Anbindung möglich zu werden, zumal der Regierungsantritt des deutschfreundlichen Lord Balfour Hoffnungen weckte, die Isolation in Europa zu überwinden. Der Kaiser stimmte schließlich zu, nachdem Bülow alle Bedenken wegen der Verletzung der Monroe-Doktrin ausgeräumt hatte.[60] Allerdings konstatierten selbst amerikanische Beobachter, daß die Reichsleitung in der Venezuela-Frage sehr vorsichtig operierte – der Druck kam von informellen Kräften, welche die Südamerika-Frage thematisierten. Die Alldeutschen forderten den “Platz an der Sonne“ in Südamerika, und Kolonialenthusiasten wie der Göttinger Professor Wagner sahen die Zukunft des Reichs im Südwesten des Globus und nicht im Fernen Osten. Selbst regierungsfreundliche

---

[55] Ebd., S. 992.

[56] Castros Marine hatte mehrere englische Handelsschiffe beschlagnahmt, die des Schmuggels mit den Revolutionären bezichtigt wurden. Außerdem hatte die “Ban Righ“-Affäre den Präsidenten bewogen, jegliche englische Forderung nach Wiedergutmachung abzulehnen.

[57] Im Gegensatz zur Friedensblockade ermöglichte die Kriegsblockade auch den Ausschluß neutraler Schiffe.

[58] Fiebig, S. 1001.

[59] Ebd., S. 990f.

[60] Ebd., S. 993.

Blätter wie der “Grenzbote“ forderten “Zufluchts- und Kohlenstationen“ in Gegenden, die noch nicht formell kontrolliert wurden – in Lateinamerika eben.[61]

Dem Admiralstab unter Büchsel, der voll auf Tirpitzscher Linie lag, kamen zwischenzeitlich ernsthafte militärische Bedenken. Büchsel und Hebbinghaus glaubten nicht an den Erfolg einer Friedensblockade, sondern sahen gleich ein ganzes Bündel von Schwierigkeiten auf die Marine zukommen:

1. Eine mögliche Ineffizienz der Blockade, bei der das Reich “sein Gesicht verlieren“ könnte
2. Probleme mit Neutralen, die versuchen konnten, die Blockade zu unterlaufen, vor allem die USA
3. Mögliche Ausschreitungen gegen Deutsche im Inland, ohne deren Schutz garantieren zu können
4. Im Extremfall eine internationale Eskalation bis hin zum Krieg mit den USA[62]

Noch vor seiner Ablösung im Juni 1902 hatte Kommodore Stiege der “Vineta“ einen Marsch auf Caracas vorgeschlagen, falls die Blockade und die Besetzung der Zollhäuser versagen würde, ein Vorgehen, das Büchsel und Hebbinghaus schon vorher erwogen hatten. Ein erfolgloser Rückzug würde das Ansehen des Reiches in Lateinamerika schwer schädigen. Diese Bedenken trug Büchsel dem Kaiser am 31. Juli und abermals am 4. November 1902 vor. Da Bülow jedoch hartnäckig auf seinen Vorstellungen beharrte, wurden im Admiralstab in Erwartung eines Krieges gegen die USA Operationspläne vorangetrieben, doch blieben dies Schubladenprojekte, wenn auch für den Ernstfall.

So sehr Wilhelm II. ein gemeinsames Vorgehen mit England aus außenpolitischen Gründen begrüßte, teilte er die Bedenken des Admiralstabs bezüglich der erfolgreichen Durchführung einer Friedensblockade. Büchsel machte daher klar, daß die Marine nur für eine sachgerechte Durchführung, nicht aber für einen Erfolg der Blockade die Verantwortung übernehmen könne. Die Verantwortung für das Venezuela-Abenteuer trugen daher nach Fiebig ausschließlich Bülow und das AA:

“Damit wurde noch einmal deutlich gemacht, daß es nicht der Kaiser und die Marine waren, die das Kaiserreich in das Venezuela-Abenteuer stürzten, sondern die Verantwortung für das Unternehmen ausschließlich Bülow und das Auswärtige Amt trugen.“[63]

Bülow war durch die Teilnahme Englands in bezug auf die USA beruhigt, da nun zwei europäische Großmächte gemeinsam in der Karibik operierten. Äußerungen Roosevelts zur Monroe-Doktrin wurden nicht ernst genommen, wozu allerdings

---

[61] Ebd., S. 989.
[62] Ebd., S. 995.

seine Formulierung beitrug, daß er gegen Polizeiaktionen gegen lateinamerikanische Staaten keine Bedenken habe. Die amerikanische Presse hingegen sah ernste Konflikte für diesen Fall voraus. Fiebig sieht darin rückblickend eine einmalige Gelegenheit für das Reich:

"Noch nie war die internationale Konstellation einer Demonstration der deutschen Stärke im lateinamerikanischen Raum so sehr entgegengekommen wie jetzt."[64]

Für die internationale Konstellation mag das gelten, für das "Flaggezeigen" nicht: Die Kreuzfahrt des Reichsgeschwaders durch die Karibik exakt 30 Jahre zuvor war in jedem Fall eine massivere Machtdemonstration gewesen. Dies war den Zeitgenossen 1902 wohl kaum noch in Erinnerung - geschweige den späteren Historikern.

Auf venezolanischer Seite verstärkte Castro den Konflikt im Januar 1901 durch sein völkerrechtlich inakzeptables Dekret. Allerdings sah sich der Präsident zu dieser einschneidenden Maßnahme durch den innenpolitischen Widerstand gezwungen, den er durch sein rigoroses Ausschalten von Gegnern, auch ehemaligen Weggefährten, selbst erzeugt hatte, wie auch durch die Kriegsfolgen und Verschuldungen der vorangegangenen Wirren seit 1892. In dem Irrglauben, die Revolution allein zum Sieg geführt zu haben, bootete er alle Mitkonkurrenten aus, was umgehend die *Revolución Libertadora* in Gang setzte, hinter der traditionelle *caudillos*, liberale und konservative Politiker sowie die Vertreter ausländischer Interessen und Wucherer standen. Ihr Anführer war nicht von ungefähr ein Bankier, Manuel Antonio Matos, Schwiegersohn des verstorbenen Guzmán. Castro dagegen stützte sich auf die Armee, die in den Jahren des *Guzmanato* ein klägliches Schattendasein geführt hatte und unter seiner Herrschaft den Beginn einer Professionalisierung erlebte, die sich endgültig jedoch erst unter Goméz ab 1910 durchsetzen sollte.[65] Bis Ende 1902 hatte Castro 30.000 deutsche Mausergewehre, teilweise neuester Konstruktion, aus Deutschland erworben, wodurch seine Truppen den Rebellen deutlich überlegen waren.[66]

Angesichts der strategischen Lage baute Castro auch die Marine weiter aus.[67] Wie schon in den Bürgerkriegen von 1860-70 versuchte die Gegenpartei, von Trinidad oder Curaçao aus Nachschub über den Seeweg nach Venezuela zu transportieren. Zusätzlich bediente sie sich moderner Seekriegstechnik: Unter

---

[63] Ebd., S. 997.
[64] Ebd., S. 1003.
[65] Izard, S. 663-64, Herwig, Germany´s Vision, S. 118.
[66] Fiebig-v. Hase, S. 969.
[67] English, S. 447, 453.

Vermittlung der anticastristischen kolumbianischen Regierung wurde in England die “Ban Righ“ angekauft, die als Filibusterdampfer “Libertador“ bzw. “Bolivar“ Castros Marine Paroli bieten sollte.[68]

Im Sommer 1901 sah sich die Opposition aufgrund der außenpolitischen Konstellationen stark genug, die Revolution in Gang zu setzen. Castro hatte sich nicht nur mit Deutschland, hauptsächlich wegen der Schulden der Diskontogesellschaft, sondern auch mit den USA wegen der Asphaltausbeutung überworfen. Matos setzte dabei auch auf konkrete materielle Unterstützung durch den amerikanischen Asphalttrust und die Diskontogesellschaft, ja sogar auf einen Teil der hanseatischen Kaufmannschaft, die sich ihrer klassischen Neutralität entledigte. Die Hoffnungen der deutschen Diplomatie und inzwischen auch der Kommandanten der in der Karibik operierenden Kreuzer “Vineta“, “Falke“ und “Gazelle“ auf einen schnellen Sieg Matos täuschten jedoch.[69] Obwohl die militärischen Erfolge seiner Gegner bis Mitte Juni 1902 seinen Einflußbereich auf die Hauptstadt und den Küstenstreifen beschränkt hatten, dachte er nicht an Aufgabe. Noch Wochen später ging der deutsche Minister Pilgrim-Baltazzi von einem Sieg der Rebellen aus.

Doch Castro drehte den Spieß um und ließ von allen ausländischen Kaufleuten, vornehmlich deutschen Residenten, Gelder für Waffenkäufe und Truppenaushebungen eintreiben. Die Händler erhielten dafür wertlose Schuldverschreibungen, doch waren Reichsregierung und Marine machtlos, da sich Castro hauptsächlich bei Kaufleuten im Inland bediente. Diese Hilflosigkeit mußte man sich in Berlin eingestehen. Ebenso sinnlos war der Versuch, der geschäftstüchtigen Hamburger Waffenfirma Kugelmann die Ausfuhrgenehmigung nach Venezuela zu verweigern, die Waffenmaterial ohne Bestätigung der Regierung ausführen ließ. Das Material traf schon Anfang August 1902 ein, und im Oktober erlitten Matos Truppen vor Victoria die entscheidende Niederlage. Wenn sich die Kämpfe auch noch bis zum April 1903 hinzogen - Matos hatte sich unmittelbar danach nach Trinidad abgesetzt.[70]

---

[68] Nach Auskunft des deutschen Marineattachés in London, der sich auf einen “gut unterrichteten Gewährsmann“ stützte, war der Dampfer in England angekauft und auch durch Verstärkungen zum Kriegsdampfer umgebaut worden, erhielt aber von der britischen Regierung keine Erlaubnis zur Aufnahme von Kriegsmaterial, obwohl der kolumbianische Gesandte sich in einer Untersuchung zu einem offiziellen Ankauf bekannt hatte. Daraufhin ging der Dampfer nach Antwerpen, wo er mit Geschützen und Munition ausgerüstet wurde. Die Gelder für den Kauf stammten angeblich sowohl von der kolumbianischen Regierung wie dem Rebellenführer Matos; Coerper an Tirpitz, London v. 11.04.1902; BAMA RM 5/5397.

[69] Fiebig-v. Hase, S. 973.

[70] Ebd., S. 975.

Zusätzlich wurde Castros Politik durch einen außenpolitischen Faktor begünstigt. Obwohl der amerikanischen Regierung wegen des Asphaltstreits ein Sturz des "politischen Abenteurers", gegen den sich Matos als seriöser Geschäftsmann präsentieren konnte, eigentlich hätte willkommen sein müssen, verzichtete sie auf jede aktive Beteiligung an seinem Sturz. Ganz im Gegenteil bildete der amerikanische Minister ein Gegengewicht zu den involvierten europäischen Mächten, wenn Castro auch trotz aller Bemühungen keine festen Zusagen auf Unterstützung erhalten sollte. Die amerikanische Politik beschränkte sich auf die diplomatische Neutralisierung des deutschen Einflusses bei einem minimalen militärischen Aufwand. Die reine Anwesenheit zweier Kreuzer genügte, sowohl Castro wie auch die Revolutionstruppen von Ausschreitungen in den Hafenstädten abzuhalten, die den deutschen Kreuzern einen Grund zum Eingreifen gegeben hätten. Dahinter stand die Befürchtung, deutsche Landungstruppen könnten generell das amerikanische Prestige beschädigen oder vor allem in La Guayra Castro den Nachschub abschneiden.

11.6. Die Durchführung der Blockade

Da die eigentliche Blockade in der bisherigen Literatur praktisch nicht beschrieben wurde, und selbst Boelcke (zu Unrecht) von "unbedeutenden kriegerischen Ereignissen" ausgeht, soll an dieser Stelle eine Übersicht über die Ereignisse gegeben werden.[71]

Trotz der technologischen Überlegenheit der Blockademächte war von vornherein klar, daß von seiten der Blockademächte gegenüber Castro Vorsicht angebracht war, der nicht zu Unrecht als unberechenbarer Draufgänger galt. Eine aufschlußreiche Quelle über die Blockade ist eine ungewöhnliche Dokumentation der Operationen, die offenbar 1908 auf Anordnung des Marinekabinetts durch den Führer der Blockadekräfte, Kapitän z.S. Georg Scheder (1853-1938), angefertigt worden war.[72]

---

[71] Boelcke, S. 114. Erstaunlicherweise wurde auch in der Marine-Rundschau, in der sich zahlreiche Artikel zu weitaus unbedeuterenden zeitgenössischen Interventionen in Übersee finden, kein Artikel über die Blockade veröffentlicht.

[72] Es handelt sich um eine mehrhundertseitige, mit zahlreichen Skizzen, Zeichnungen und Photos ausgestattete Zusammenfassung für das Marinekabinett: Ausarbeitung zur Venezuela-Blockade durch den ehemaligen Kommodore der Kreuzerdivision, Scheder; BAMA RM 2/1866. Zum Zeitpunkt der Erstellung war der Konteradmiral bereits seit zwei Jahren aus dem Dienst ausgeschieden; Scheder war vom 16.12.1902 bis 15.11.1903

Eine größere Landoperation war zwar schon frühzeitig angedacht, aber schließlich verworfen worden. Vor allem war ein Angriff auf Caracas ausgeschlossen, da die Bahnlinie durch eine mühelos zu sperrende Schlucht führte. Eine Umgehung war ausgeschlossen. Im Gegensatz zu den üblichen Berichten über das soldatische "Gesindel", wie es in der deutschen Presse kolportiert wurde, hielt sich Scheder lieber an Beobachtungen der Art von Fonseca: Der venezolanische Soldat, vor allem die "stark mit Indianerblut vermischten" Andinos, sei bei "tüchtigen Führern" durchaus tapfer. Nach Informationen des Admiralstabs besaß die Armee an Artillerie 42 Kruppsche Feld- und Berggeschütze sowie 30 Feldgeschütze und Mitrailleusen französischer und amerikanischer Herkunft, dazu 30.000 Mausergewehre und 9.000 Remingtons. Die Marine bildete keine selbständige Streitkraft, sondern war unter einem General Ibarra direkt dem Kriegsministerium unterstellt. Insgesamt verfügte Castro über neun Kriegsfahrzeuge und mehrere Zollkutter und Schoner:

1. Kbt. "Bolivar" (ex spanisch "Galicia"), Bj. 1891, 631 t, 12 sm, 6 Geschütze
2. Kbt. "Restaurador" (ex U.S. Privatyacht "Atlanta"), Bj. 1883, 750 t, 15 sm., 5 Geschütze
3. Kbt. "Miranda", Bj. 1895, 200 t, 8 sm, 2 Geschütze
4. Kbt. "General Crespo" (ex spanisch "Diego Velásquez"), Bj. ?, 161 t, 8 sm, 2 Geschütze
5. Kbt. "Totumo", Bj. ?, 120 t, 8 sm, 2 Geschütze
6. armierter Dampfer "Zumbador", Bj. ?, 137 t, 10 sm, 3 Geschütze
7. Torpedoboot "Margarita", Bj. ?, 120 t, 22 sm, 1 Dynamitgeschütz[73]
8. Transportdampfer "Zamora", Bj. 1874, Verdrängung ?, 10 sm, unbewaffnet
9. Zolldampfer "23 de Mayo", Bj. ?, 36 t, 8 sm, 1 Geschütz.[74]

Die Schiffe galten durch monatelangen Gebrauch im Bürgerkrieg gegen Matos als abgenutzt und stark verschmutzt, da größere Wartungsarbeiten nur in Havanna oder Port of Spain vorgenommen werden konnten. Zum Teil hatten auf den Einheiten ausländische Söldner angeheuert, die auf holländischen, französischen und italienischen Kriegsschiffen gedient hatten. Das technische Personal

---

Divisionschef der sogenannten Ostamerikanischen Kreuzerdivision, die offiziell vom Tage seiner Ernennung bis zum 15.03.1905 bestand. Der Zweck der Ausarbeitung ist unklar; da sie noch mit handschriftlichen Vermerken und Korrekturen versehen ist, wurde sie niemals in Reinschrift gebracht. Nach Scheders Angaben wurden folgende Quellen verwandt: Die Akten des Admiralstabs, das Buch „Venezuela" des Admiralstabs, das Werk von Prof. Dr. Wilhelm Sievers: „Venezuela und die deutschen Interessen", Jahrbücher der deutschen Armee und Marine, Jg. 1901, das Archiv für Post und Telegraphie 1903, das Werk von Korvettenkapitän Titus Türk: „45 Tage an Bord des Kreuzers ´Restaurador´, der Sanitätsbericht über die Kaiserliche Marine 1902/03, zahlreiche im Privatbesitz befindliche Tagebücher, Zeitungsausschnitte pp., das englische Blaubuch über die Blockade vom Februar 1903 sowie das Werk „The West Indian Pilot".

[73] Dynamitgeschütz: pneumatische Kanone, die Dynamit-Torpedos mit Hilfe von Druckluft verschoß. Zum erstenmal wurde diese Technik 1888 auf dem amerikanischen Dynamitkreuzer U.S.S. "Vesuvius" installiert; nach seinem Mißerfolg im Spanisch-Amerikanischen Krieg 1898 aufgrund mangelnder Treffsicherheit wurden die Versuche eingestellt.

[74] Scheder, Bl. 8.

bestand (wie in Haiti oder Brasilien) zum Teil aus Amerikanern und Engländern.[75] Die Küstenbefestigungen, d.h. die Forts El Vigia in La Guayra, Libertador und Vigia in Puerto Cabello und San Carlos am Eingang zur Lagune vor Maracaibo (Bahia de Tablazo), galten als veraltet und lediglich mit unbrauchbaren altertümlichen Vorderladern bestückt. Da allerdings bekannt war, daß sich wegen mangelnder Logistik ein Teil der modernen Feldgeschütze gar nicht im Feld befand, sondern in den Forts gelagert wurde, mußte mit ihrem dortigen Einsatz gerechnet werden.[76] Eine Art "schwarzes Loch" in der Aufklärung war das westliche Operationsgebiet um den wichtigen Ausfuhrhafen Maracaibo – das letzte deutsche Kriegsschiff, das diese Gewässer besucht hatte, war 33 Jahre zuvor die "Meteor" unter Knorr gewesen. Weder über die komplizierten Fahrwasserverhältnisse im Golf von Venezuela noch die Bewaffnung des Forts San Carlos lagen auch nur halbwegs sichere Informationen vor.

Als Kommodore Scheder am 20. November 1902 das entscheidende Telegramm zur Vorbereitung der Blockade bzw. die Besetzung der Zollhäuser erhielt, richtete er auf Curaçao eine Etappe bzw. Nachrichtenzentrale ein. Zuarbeitende Nachrichtenstellen wurden in Maracaibo, Puerto Cabello, La Guayra und Caracas etabliert. Die Berichterstatter waren in der Regel als zuverlässig angesehene deutsche Residenten, deren Aufgabe es war, Aufenthalt und Bewegungen der venezolanischen Kriegsschiffe sowie "alle wichtigen Vorgänge" weiterzugeben. Zur Etappe gehörte ebenfalls eine Verwaltungsstelle, die für Kohlen und Ausrüstung sorgte.

Mit der englischen Blockadeleitung unter Vizeadmiral Sir Archibald L. Douglas, dem Chef der Nordamerika- und Westindien-Station, wurde ein telegrafischer Geheimkode, mit den Blockadeschiffen besondere Nachterkennungszeichen vereinbart. Die Kommunikation der Schiffe untereinander fand aber ausschließlich durch optische Signalübermittlungen statt, da die Funktelegrafie auf Schiffen noch nicht eingeführt worden war. Lediglich das Flaggschiff der Westindienstation, der Panzerkreuzer H.M.S. "Ariadne", verfügte über eine F.T.-Station und konnte damit Kontakt zu den Kabelstationen in Kingston und Port of Spain halten.[77] Die Verbindung mit weit auseinandergezogenen Einheiten konnte nur durch Depeschenschiffe, zuerst "Panther", dann "Stosch", gewährleistet werden. Auf jedem Schiff befand sich auf Vermittlung Pilgrim-Baltazzis ein Dolmetscher,

---

[75] Ebd., Bl. 20.
[76] Ebd., Bl. 8.
[77] Roger Willock: Gunboat Diplomacy. Operations of the North America and West Indies Squadron 1875-1915, Part II, in: American Neptune, XXVIII (1968), S. 85-112, hier S. 98. Die Reichweite der damaligen Schiffstelegrafie betrug nur wenige hundert Kilometer.

da zwar auf den Schiffen spanischsprachige Marineangehörige vorhanden waren, die jedoch nicht den venezolanischen Dialekt beherrschten.[78]

Bis Mitte November 1902 hatte sich die militärische Situation dahingehend entwickelt, daß die deutschen Schiffe zur Beschlagnahme der venezolanischen Fahrzeuge vorbereitet waren, während die englischen Schiffe sich noch im Routinedienst auf den Bermudas aufhielten.[79] Allerdings war schon bekannt, daß die Engländer nicht von Curaçao aus, sondern von ihren eigenen Stützpunkten in Port of Spain und Port Castries/St. Lucia aus operieren würden. Ebenso rechnete Scheder damals mit dem Eingreifen der Italiener, da der geschützte Kreuzer "Giovanni Bausan" bereits vor Venezuela operierte, und das Eintreffen des Panzerkreuzers "Carlo Alberto" und des Kreuzers "Elba" täglich erwartet wurde.[80]

Am 29. November 1902 erhielt Scheder Kenntnis von dem gestellten Ultimatum. Das genaue Übergabedatum war noch nicht bekannt. Im Fall der Ablehnung sollte er zusammen mit den Engländern die Beschlagnahme der Fahrzeuge durchführen. Ein Schiff sollte in jedem Fall in La Guayra liegen, um notfalls den deutschen und englischen Geschäftsträger an Bord zu nehmen.

Die Engländer nahmen diese Vorgänge offenbar nicht sonderlich ernst, denn erst am 4. Dezember 1902 erschien mit H.M.S. "Indefatigable" unter Captain Grogan eine Vorauseinheit, um Scheder zu kontaktieren. Wie sich herausstellte, hatten die übrigen Schiffe auf den Bermudas bereits mit dem Docken begonnen, ein Zeichen dafür, daß die Royal Navy mit dem Blockadeeinsatz zumindest nicht in den nächsten Wochen gerechnet hatte.

Grogan und Scheder suchten die beiden Geschäftsträger in Caracas am 5. Dezember auf. Sie kamen überein, das Ultimatum am 7. Dezember zu übergeben, gleichzeitig wurde für den darauffolgenden Tag die Einschiffung der beiden Minister in La Guayra verabredet, da "einer Persönlichkeit wie Castro das Schlimmste zuzutrauen" sei und ihre persönliche Sicherheit möglicherweise nicht mehr gewährleistet war. Bis zum Nachmittag des 9. Dezember 1902 sollte auf die Beantwortung des Ultimatums geantwortet werden.

Die beiden Ultimaten wurden wie geplant am Nachmittag des 7. Dezember übergeben. Die deutsche Forderung belief sich auf 1.718.815,67 Bolivares. Eine Frist wurde nicht gestellt, ebenso keine Konsequenzen angedroht. Während sich

---

[78] Scheder, Bl. 33. Auf Curaçao befand sich auch die einzige überseeische Telegrafenstation, auf die das Kreuzergeschwader rechnen konnte, sobald die Blockade verkündet war.

[79] Nach Scheder hielten sich die englischen Stationäre in der "heißen Jahreszeit", d.h. von April bis Oktober, im Nordatlantik zum Fischereischutz auf, um dann im (europäischen) Spätherbst auf den Bermudas überholt zu werden.

[80] Ebd., Bl. 35f.

die beiden Geschäftsträger am nächsten Tag auf die Schiffe begaben, nahm die venezolanische Presse und Öffentlichkeit das Ultimatum erstaunlich gelassen auf. Der amerikanische Minister übernahm die Vertretung der deutschen und englischen Interessen.

Mit der Einschiffung Pilgrims auf der "Vineta" trat auf den deutschen Schiffen die Kriegswachrolle in Kraft. Der Verkehr mit dem Land wurde auf das Notwendigste beschränkt und mit dem Konsul ein Notsignal für den Fall von Übergriffen auf deutsche Residenten vereinbart.

Obwohl die Sequestration (Beschlagnahme) der venezolanischen Kriegsfahrzeuge schon in früheren Überlegungen an erster Stelle gestanden hatte, war ihr Aufenthaltsort trotz aller nachrichtendienstlicher Tätigkeit teilweise unbekannt. Die venezolanischen Einheiten operierten meist nachts, und da die Inlandstelegraphen zeitweise ausfielen, konnte ihr Standort von den deutschen Agenten nicht immer gemeldet werden. Sicher war lediglich, daß am Kai in La Guayra "Crespo", "Totumo", der Dampfer "Ossun" und aufgeschleppt das Torpedoboot "Margarita" lagen. Scheder erteilte noch am gleichen Tag zwei Sonderbefehle: Die "Gazelle" sollte nach Osten (Guanta und Carupano), die "Falke" nach Westen (Vela de Coro) aufklären und eventuell Fahrzeuge "an der Flucht hindern". Falls Castro das Ultimatum ablehnen sollte, war ihre Beschlagnahme vorgesehen. "Panther" diente als Verbindungsfahrzeug. Insbesondere hatte es Scheder auf das größte und am besten bewaffnete Schiff, die "Restaurador", abgesehen.[81]

Als am 9. Dezember 1902, 15.00 h, Scheder durch Pilgrim die Nachricht erhielt, daß Castro das Ultimatum unbeantwortet ließ, traten die Schiffe in La Guayra in Aktion. Inzwischen war auch die *assault group* des englischen Westindiengeschwaders vor der Küste eingetroffen. Gegenüber diesem Aufgebot wirkte das deutsche Geschwader mit "Vineta", "Gazelle", "Falke", "Panther" und den "schwimmenden Gymnasien" "Stosch" und "Charlotte" (beide Etappe Curaçao) marginal: Voran der Panzerkreuzer H.M.S. "Ariadne" mit Admiral Douglas, gefolgt von den vier Großen Kreuzern H.M.S. "Charybdis", "Indefatigable", "Tribune" und "Retribution", den drei Kleinen Kreuzern "Pallas", "Alert" und "Fantome", dem Kanonenboot H.M.S. "Columbine" und den beiden Torpedobootszerstörern "Quail" und "Rocket", die aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit hauptsächlich als Depeschenboote dienten. Insgesamt waren auf den englischen Schiffen 2.420 Seeleute und *Royal Marines* eingeschifft. Hierbei ist zu beachten, daß es sich bei den Einheiten der Royal Navy sämtlich um Schiffe handelte, die ganz regulär die Station besetzten; Douglas blieben sogar noch einige ältere Einheiten, um die

[81] Ebd., Bl. 43-45.

Basis auf Bermuda zu besetzen und in Halifax den Fischereischutz notdürftig aufrechtzuerhalten.[82] Angesichts dieses Aufgebots fiel die Überrumplung von Castros Flotte in La Guayra nicht schwer:

"Die Beschlagnahme der venezolanischen Kriegsschiffe vollzog sich in der verabredeten Weise ... Auf Signal von ´Vineta´ setzten 4 Uhr 45´ nachmittags gleichzeitig alle armierten Boote von den Schiffen ab. Hierbei stellte ´Vineta´ 2 Dampfpinassen und 2 Kutter, ´Panther´ 1 Dampfpinasse und 1 Jolle, ´Retribution´ 1 Dampfboot und 1 Kutter; ´Panther´ dampfte in den Hafen, um die Boote zu decken. Die Venezolaner wurden überrascht, die Schiffe besetzt, die wenigen an Bord befindlichen Mannschaften an Land geschickt und die Flaggen niedergeholt."[83]

Während die Engländer das Torpedoboot "Margarita" durch Sprengung unbrauchbar machten, wurden "Crespo", "Ossun" und "Totumo" vom Kai abgeschleppt. Die immer noch vor Trinidad liegende "Bolivar" wurde von englischen Einheiten beschlagnahmt.

Nun geschah, was in der amerikanischen *yellow press* mit einem Aufschrei als Versenkung der venezolanischen Kriegsflotte bezeichnet werden sollte und schlagartig die Stimmungslage in den USA zuungunsten Deutschlands veränderte.

"Crespo" und "Totumo" erwiesen sich aufgrund völliger Verwahrlosung praktisch als seeuntüchtig; auf "Crespo" fehlte sogar ein gebrauchstüchtiger Anker, so daß das Boot am Heck der "Vineta" festmachen mußte. Trotzdem hielt Scheder es für möglich, die Schiffe in Curaçao zu reparieren und als Hilfsfahrzeuge in der Blockade einzusetzen. Noch in der Nacht wurden beide Schiffe trotz der ständigen Dünung und schlechten Sichtverhältnisse von "Panther" in Schlepp genommen, als am nächsten Morgen der deutsche Konsul Lentz in Guayra ein Hilfssignal setzte: "Bin in Gefahr, bitte um Hilfe". Da Scheder die "Panther" zur Deckung einer Landungsabteilung der "Vineta" benötigte, sah er keine andere Möglichkeit als die Versenkung der beiden Fahrzeuge, da sie nirgendwo sicher aufliegen konnten. Beide Boote wurden nördlich des Hafens durch Sprengpatronen versenkt.[84]

Während Scheder in La Guayra operierte, hatte die "Gazelle" gemäß ihrem Sonderauftrag die östliche Küste abgesucht und im Hafen von Guanta die "Restaurador" entdeckt. Als das Kanonenboot am 10. Dezember 1902 Anstalten zum Auslaufen machte, wurde ihrem Kommandanten Ramón Chalbaud mitgeteilt, daß

---

[82] Willock, S. 98.
[83] Scheder, Bl. 47.
[84] Ebd., Bl. 50. Das Landungskommando nahm den Konsul in seinem Haus auf und begleitete ihn an Bord der "Vineta". "Durch besonnenes und energisches Auftreten" gelang

aufgrund der “zugespitzten Lage zwischen den beiden Nationen“ ein Verlassen des Hafens ausgeschlossen sei. Chaulbaud lehnte dieses Ansinnen am nächsten Morgen ab - zu spät: Zwei Stunden später erschien die “Vineta“ und teilte der “Gazelle“ die “Ablehnung“ (d.h., Nichtbeantwortung) des Ultimatums mit.

Daraufhin setzte der Kreuzer seine Beiboote aus, um das Kanonenboot zu kapern; ein kritischer Moment, wie sich Kapitänleutnant Titus Türk (1868-1952) in seinen Aufzeichnungen erinnerte:

“Auf das Kommando des Führers: ´Den “Restaurador“ entern, marsch, marsch!´ brachen sie zugleich hinter dem nach Land zuliegenden Heck hervor, und erfolgte ein Wettrudern, wie Schreiber dieses es kaum je besser erlebt. Das war Jedem klar: je schneller du da bist, um so mehr Chance, nicht über den Haufen geschossen zu werden. Der ´Restaurador´ lag unter ´Klar Schiff´ mit besetzten Geschützen – ferner auch, daß innerhalb 100 Meter vom feindlichen Schiff ab die ´Gazelle´ uns nur noch wenig helfen konnte...

Wie üblich in kritischen Momenten versagte auch hier der Dampfpinnaß das Anlegemanöver, da der Steurer in das Maschinenrohr dauernd seine Ruderlage hineinschrie. Es gelang aber dem Führer, im Vorbeisausen auf das Backbord=Fallreepspodest zu springen und einen Augenblick später stand er mit schußbereiter Mauserpistole vor dem erstaunten Kommandanten, der mit seinen Offizieren, scheinbar Anweisungen erteilend, sich auf dem Backbord=Verdeck befand. Den internationalen Freundschaftsworten *´hands up´* folgten alle bereitwilligst, nur der Kommandant stotterte verblüfft: *´it was to quick*!`“ [85]

Während die Besatzung schnell an Land geschafft wurde, blieb Kommandant Chalbaud als Geisel an Bord, bis das Schiff vollständig durchsucht worden war. Wie sich herausstellte, war die Pulverkammer für eine Explosion präpariert worden. Chalbaud gab später gegenüber dem Dolmetscher zu, einen Feuerüberfall auf die “Gazelle“ geplant zu haben, um dann das Kanonenboot selbst zu versenken. Das plötzliche Erscheinen der “Vineta“ und der überraschende Angriff der Boote hatten diesen Plan jedoch scheitern lassen.

Die völlig verwahrloste “Restaurador“ wurde schon Stunden später unter Reichskriegsflagge und Kommando von Türk in den Blockadedienst übernommen, wobei die Mannschaft vorerst an Deck bleiben mußte, da der Bordarzt der “Gazelle“ ein Betreten der inneren Schiffsräume aus guten Gründen untersagt hatte:

“Der ´Restaurador´ war bei der Übernahme in einem so gänzlich verkommenen Zustand, daß sich der Schmutz und die Unordnung an Bord kaum beschreiben lassen ...

Der geradezu infernalische Geruch an Bord rührte daher, daß die sämtlichen Rohre der fünf Wasserklosetts dicht verstopft, die Klosetts und selbst eine Badewanne bis oben hin mit bereits eingetrocknetem Kot gefüllt waren; danach hatten die Venezolaner die

---

es dem Führer der Abteilung auf dem Rückweg, ein Gefecht mit venezolanischen Truppen zu vermeiden, die eine Brücke blockierten.

[85] Titus Türk: 75 Tage an Bord des Kreuzers “Restaurador“, 2. Aufl. Lübeck 1905, S. 7f.

Waschbecken, einzelne Schubladen in ihren Kammern, in der Kombüse selbst ein Aufwaschbecken als Klosett benutzt und den Inhalt darin gelassen."[86]

Dabei war die 74 Meter lange ehemalige Luxusjacht "At(a)lanta" mit modernster Technik und jedwedem Komfort wie Dampfheizung, Eismaschinen und Kühlräumen versehen und mit feinsten Holz-, Kupfer- und Spiegelglasarbeiten ausgeschmückt - "eigentlich jeder Schreibtisch, jedes Büfett ein Kunstwerk". Da sich Maschinen und Artillerie in einem reparablen Zustand befanden, wurde das Boot über Weihnachten und Sylvester 1902 in Port of Spain mit großzügiger englischer Hilfe generalüberholt und nahm am 14. Januar 1903 vor dem Hafen Tucucas den Blockadedienst auf, um vor allem den Schmuggelhandel zu unterbinden.

Hier zeigte sich aber auch das Provisorische dieser Indienststellung: Die Kessel konnten nur gut 40% des ursprünglichen Dampfdrucks aushalten, was eine extreme Geschwindigkeitsreduzierung zur Folge hatte. In der schweren Dünung vor der venezolanischen Küste traten aufgrund der schweren Bewaffnung, die die Stabilität des Schiffs stark beeinflußte, schwere Schäden auf. Sogar der Kompaß wurde aus seiner Verankerung gerissen, wodurch die Navigation in dem unsicheren und unbekannten Gewässer "ungemein erschwert" wurde. Noch riskanter war ein Bruch des Hauptdampfrohrs am 16. Februar 1903. Während an Land Truppenbewegungen stattfanden und scheinbar Boote für einen Angriff auf die "Restaurador" vorbereitet wurde, dümpelte das Schiff hilflos vor der Küste. Hilfe vom Flaggschiff zu erlangen war äußerst kompliziert. Der Versuch dazu demonstriert deutlich die Kommunikationsbedingungen an der Küste:

"Der Plan, unser schwerstes Boot, ein Brandungsboot, mit Takelage zu versehen, wurde wegen der steifen östlichen Brise, gegen die aufzukreuzen war, bald fallen gelassen. Dagegen wurde beschlossen, den neu an Bord gekommenen I. Offizier, Oberleutnant zur See Rosenberg, mit 12 ausgesucht kräftigen Leuten, Proviant und Waffen, nach Eintritt der Abendstille am Abend des 17. nach Porto Cabello rudern zu lassen. Wir rechneten aus, daß er mit einem Umweg unter Land längs pullend bei 3 Meilen Fahrt über den Grund in ca. 16 Stunden, also noch vor Eintritt der Haupttageshitze, hätte dort sein können. Glücklicherweise bekamen wir gerade noch vor seiner immerhin riskanten Seefahrt an diesem Abend vermittelst des Scheinwerfers und des oben erwähnten Sitzkissens Signalverbindung mit der ´Vineta´ und konnten der unseren Kummer mitteilen." [87]

Auf der Rückfahrt nach Puerto Cabello am 18. Februar 1903 geriet das Kanonenboot noch in Seenot, da es in der Dünung wieder schwer arbeitete und leck-

[86] Ebd., S. 14.

[87] Ebd., S. 25. Von der "Vineta", die 38 sm entfernt vor Puerto Cabello stand, konnten aufgrund des bewölkten Himmels Lichtsignale empfangen werden, während sich umgekehrt am Standort der "Restaurador" aufgrund klarer Luft die Signale nicht genügend

schlug. Die Lenzpumpen konnten das Wasser nicht halten, Leckwasser schlug in die Feuerungen und sorgte für rapiden Abfall des Dampfdrucks. Wie sich herausstellte, waren die Pumpen defekt: Statt Wasser abzusaugen, pumpten sie das Schiff voll. Mühsam mußte der Einbruch mit Eimern ausgeschöpft werden. Fünf Tage später wurde das Kanonenboot außer Dienst gestellt und an die venezolanische Regierung zurückgegeben

Nach der Eröffnung der Blockade am 9. Dezember 1902 wurden die Spannungen zwischen den Blockademächten und der Regierung Castro durch den "Topaze"-Zwischenfall in Puerto Cabello weiter angeheizt. Der britische Dampfer "Topaze" lag bei Verkündung der Blockade noch im Hafen, wodurch seine Besatzung das Opfer einer wütenden Volksmenge wurde, die sich an ihr schadlos hielt. Die Männer wurden durch die Straßen geschleppt und schließlich auf den beiden Forts inhaftiert; die englische Flagge auf dem Dampfer niedergeholt. Daraufhin beschlossen die Engländer eine Straf- bzw. Befreiungsaktion für den 13. Dezember 1902 durch H.M.S. "Charybdis", zu der die "Vineta" hinzugezogen wurde. Die Ortsbehörden wurden ultimativ aufgefordert, bis 17.00 h eine Entschuldigung für die Beleidigung der Flagge abzugeben. Zusätzlich wurde eine schriftliche Erklärung darüber verlangt, daß deutsche und englische Untertanen in Zukunft nicht mehr belästigt werden sollten. Für den Fall der Ablehnung wurde eine Bombardierung der Forts Libertador und Vigia angedroht, wofür sich schon ein Signalmaat der "Charybdis" auf "Vineta" eingeschifft hatte, um notfalls die Kommunikation zwischen den Schiffen zu gewährleisten.

Statt einer Antwort wurde beobachtet, wie am Strand zwischen Häusern und Gärten drei moderne Feldgeschütze aufgefahren wurden. Die Behörden wurden sofort davor gewarnt, das Feuer eröffnen zu lassen, da in diesem Fall nicht nur die Forts, sondern auch das Zollhaus zerstört werden würde, woraufhin die Kanonen zurückgezogen wurden. Da bis 17.00 h keine Reaktion eintraf, eröffneten die beiden Schiffe auf eine Entfernung von 25-30 Hektometern das Feuer. Insgesamt wurden in 20 Minuten beinahe 1.300 Granaten zum größten Teil leichten Kalibers (Maschinenkanonen) verfeuert, doch war Scheder mit dem Ergebnis alles andere als zufrieden. Der schon vorher konstatierte "außerordentlich widerstandsfähige Eindruck" der bis zu fünf Meter dicken Mauern aus der Kolonialzeit bestätigte sich:

---

gegen den Nachthimmel abzeichneten. Das zitierte Sitzkissen ersetzte die fehlende Metallblende vor dem Signalscheinwerfer!

"Bei der großen Munitionsmenge, die verfeuert worden ist, muß die Wirkung als eine verhältnismäßig geringe bezeichnet werden, jedenfalls haben die alten Steinmauern des Forts eine Widerstandskraft gezeigt, die das erwartete Maß weit übertroffen hat."[88]

Die Venezolaner erwiderten nur zögernd und wirkungslos das Feuer. Erst später sollte sich herausstellen, daß die Schiffe nicht von den Forts aus, sondern von dahinter aufgestellter Artillerie beschossen worden waren, was aufgrund der Sand- und Staubwolken, die die Einschläge der Schiffe auf den Forts hervorriefen, nicht beobachtet werden konnte. Unmittelbar danach besetzten Landungskommandos das Fort Libertador, das von seiner Besatzung verlassen worden war. Sie trafen in den Katakomben auf inhaftierte "Verbrecher", angeblich dem "Abschaum der Menschheit", und politische Gefangene, die dort in "einem Schmutz und Gestank, der sich nicht beschreiben läßt", vegetiert hatten:

"Und in diesen Gefängnissen hatten oft jahrelang angesehene und gebildete Männer geschmachtet, deren einziges Vergehen darin bestand, dass sie politische Gegner des allmächtigen Castro waren!"[89]

In der Nacht zum 14. Dezember 1902 wurde das Fort durch eine deutsch-englische Abteilung bewacht. Am folgenden Tag wurden die dort lagernden umfangreichen Dynamitvorräte gesammelt, zur Explosion gebracht und das Innere des Forts "dem Erdboden gleich" gemacht - während sich die Außenmauern weiterhin unbeeindruckt zeigten. Den venezolanischen Behörden wurde die weitere Besetzung der Forts untersagt, vorhandene Artillerie, auch moderne Kruppsche Feldkanonen, zerstört oder beschlagnahmt.

Scheder zeigte sich mit dem Ergebnis der Kanonade sehr zufrieden, da die bisherigen "bombastischen Redewendungen" in der venezolanischen Presse durch eine "kleinliche Stimmung" abgelöst wurde:

"So gross auch unser Unwille sei, müssen wir uns doch als gebildetes und zivilisiertes Volk betragen und besonders im gegenwärtigen Augenblick, in dem die beiden mächtigsten Nationen Europas sich wie richtige Wilde benehmen...

Aber ich versichere Euch, dass das Vaterland gerettet werden wird; denn über den Menschen und den Mächtigen der Erde thront der Schöpfer, der alles sieht, alles lenkt und der uns in diesem schicksalsschweren Augenblick nicht im Stiche lassen wird, da das Recht und die Gerechtigkeit auf unserer Seite sind! Und ich, der noch nie gezittert hat vor der Gefahr, schwöre Euch, dass ich meine Pflicht tun werde, meine ganze Pflicht, und dass ich gern mein Leben für die Ehre und für die Würde der Nation hingebe.

Von Neuem rate ich Euch die grösste Vorsicht, die grösste Klugheit, die grösste Vorsicht an ..."[90]

---

[88] Scheder, Bl. 87.

[89] Ebd., Bl. 94.

[90] Castro in einer Proklamation vom 18.12.1902; zitiert nach: Scheder, Bl. 96.

Tatsächlich verließ sich Castro weniger auf spirituellen Beistand als auf Washington und die öffentliche Meinung in den Staaten, ein Kalkül, das im Februar 1903 aufgehen sollte. Die Zerstörung der Forts und die Beschlagnahme der Kriegsschiffe war für Castro zwar unangenehm, da er sie nicht für eine Konfrontation mit den Blockademächten, sondern gegen Matos brauchte, dieser aber war zu diesem Zeitpunkt schon im Exil. Im Inland schlug Castro parallel zur Blockade die restlichen Revolutionstruppen nieder. Er führte praktisch einen Zweifrontenkrieg, bei dem die Blockademächte eine eher untergeordnete Rolle spielten.

Einen "Siedepunkt" der Mißstimmung in den USA gegen das Reich macht Fiebig nach den Ereignissen des 21. Januar 1903 vor Maracaibo aus und konstatiert zu Recht, daß niemand anders als Kommodore Scheder für diese Eskalation verantwortlich war.[91] Ebenso aufschlußreich ist allerdings, daß Herwig die Beschießung des Forts San Carlos durch die "Vineta" gar nicht erwähnt, da sie in den Verhandlungen um die Beendigung der Blockade keine Rolle spielte.[92] Was war tatsächlich geschehen?

Der eigentliche Anlaß für den Zwischenfall entstand durch ein groteskes Mißverständnis, das aber bei den katastrophalen Kommunikationsbedingungen verständlich wird.

Die Blockade von Maracaibo durch "Panther" stieß von vornherein auf Schwierigkeiten, die in den komplizierten navigatorischen und hydrographischen Bedingungen im Golf von Venezuela bzw. dem Eingang zur Lagune von Maracaibo (Bahia de Tablazo) lagen.[93] Tatsächlich besaß die Kaiserliche Marine zu diesem Zeitpunkt nicht ein einziges Kanonenboot, das in der Lage gewesen wäre, die Barre am Eingang zur Lagune zu überwinden, auf der selbst die Dampfer der regelmäßig verkehrenden amerikanischen "Red D-Line" mit ihren nur 9,5 Fuß Tiefgang gelegentlich festkamen. Wie "Panther" schon auf einer Erprobungsfahrt im Dezember 1902 festgestellt hatte, wechselte der Eingang zur Lagune ständig die Tiefe. Ohne Lotsen war eine Einfahrt ausgeschlossen. Hinzu kam in der Zeit von November bis Mai der Nordostpassat, der ständig für einen Seegang von Stärke 6-8 sorgte, so daß "Panther" nicht einmal ohne Risiko seine Beiboote aussetzen konnte. Der lose Sandgrund bot wenig Halt zum Ankern, so daß oftmals in die offene See abgedreht werden mußte. Hinzu trat hierbei neben den "heftigen Bewegungen" des Schiffs eine extreme Hitze, die die Blockade "außergewöhnlich anstrengend" gestaltete. Ein weiteres Manko waren Kommunikati-

---

[91] Fiebig-v. Hase, S. 1059.

[92] Herwig, Germany´s Vision, S. 101f. Die eigentliche Blockade handelt der Autor auf zwei Seiten ab, ohne auf die militärischen Operationen einzugehen.

[93] Maracaibo wird durch die ca. 40km breite Lagune vom Golf getrennt.

onsschwierigkeiten mit dem Flaggschiff, das in der Regel vor Puerto Cabello oder La Guayra, mehrere hundert Kilometer entfernt, operierte, und der Etappe auf Curaçao. Geschickterweise hatte sich der Präsident des Bundesstaats Zulia, Guillermo Aranguren, ein naher Verwandter Castros, nicht auf einen Handel mit den Blockademächten eingelassen, die vorgeschlagen hatten, gegen die Aufrechterhaltung der Postzufuhr nach Maracaibo telegrafische Nachrichten von und nach Curaçao zu "Falke" oder "Panther" durchzulassen.[94] Dadurch waren die Blockadekräfte gegenüber den venezolanischen Behörden in Maracaibo und dem Fort erheblich benachteiligt.

Zusätzlich war die Atmosphäre zu den Ortsbehörden durch ein wenig geschicktes, aber durch Scheder abgesichertes Verfahren von Beginn der Blockade an vergiftet. Die "Falke" hatte einem Blockadebrecher, dem Schoner "Victoria", zur Verhinderung weiterer Aktivitäten den Großmast abgesägt, nur war der Segler allein mit Hilfe des Fockmastes bis nach Maracaibo gelangt, wo sich sofort eine äußerst aggressive Stimmung gegen die lokalen deutschen Residenten entwickelte. Hinzu kam, daß das Kanonenboot "Miranda" als einziges venezolanisches Kriegsfahrzeug der Beschlagnahme entkommen war, da es sich aufgrund seines geringen Tiefgangs über die Barre hinweg in Sicherheit bringen konnte. Zu Recht vermuteten die Venezolaner einen geplanten Handstreich gegen das Boot, nur waren auch für "Panther" nach Einschätzung Eckermanns "Unternehmungen gegen dasselbe völlig aussichtslos".[95]

Der Eingang zur Lagune wurde durch das Fort San Carlos auf der gleichnamigen Insel gesperrt. "Falke" hatte bei Beobachtungen im Dezember 1902 festgestellt, daß die Festung mit meterdicken, aber "scheinbar" weichen Mauern aus Korallenstein bestand und mit sechs modernen und gut in Stand gehaltenen Feldgeschützen ausgerüstet war; die Besatzung betrug rund 200 Mann, die mit ihren Familien in einer Militärkolonie hinter dem Fort wohnten. Allerdings meldete Anfang Januar 1903 ein deutscher Spion in Maracaibo, daß die Armierung entfernt und in die Hafenstadt gebracht worden sei; Beobachtungen der "Falke" schienen diesen Bericht zu bestätigen. Diese Meldung führte nun am 17. Januar zu einer zwar verständlichen, aber riskanten Entscheidung Korvettenkapitän Ekkermanns:

"´Panther´ war ausserhalb der Barre von Maracaibo zu Anker liegend, durch hohen Seegang in den letzten drei Nächten gezwungen, Anker auf zu gehen um die Nacht in See zu kreuzen. Im Interesse sparsamen Kohlenverbrauchs und Schonung der Mannschaft be-

[94] Von Maracaibo aus bestand eine Kabelverbindung nach Caracas-Curaçao-Nordamerika/Übersee.
[95] Scheder, Bl. 120-23.

absichtigte ich, am 17. d. Mts. den Ankerplatz nach innerhalb der Barre zu verlegen. ´Panther´ lichtete zu dem Zweck um 12,45 Uhr N. die Anker und ging über die Barre. Als die Barre und die Insel Bajo Seso passiert war, eröffnete um 1,35 Uhr das Fort San Carlos gänzlich unerwartet auf etwa 35 hm. ein ziemlich lebhaftes Geschützfeuer auf ´Panther´. Der zweite Schuß schlug ca. 100 m. vor ´Panther´ mit guter Seitenrichtung ins Wasser ein. Es ist anzunehmen, dass das Fort San Carlos in dem Glauben gehandelt hat, ´Panther´ wolle das Fort angreifen."[96]

Nun beging Eckermann einen zweiten Fehler: Anstatt sich kampflos zurückzuziehen, eröffnete er trotz eines vorangegangenen mündlichen Befehls Scheders das Feuer auf die Festung, obwohl klar war, daß angesichts des geringen Kalibers der "Panther"-Geschütze kein Erfolg zu erwarten war. Der Korvettenkapitän meinte jedoch, bei den Venezolanern den Eindruck einer schmählichen Flucht vermeiden zu müssen.[97] Zusätzlich befand sich das Boot in einer navigatorisch äußerst ungünstigen Situation - eingeengt in einem nur 2-300m breitem "Kanal" zwischen der Insel und einer vorgelagerten, unsichtbaren Sandbank. Weder lag eine Karte vor, noch war ein Lotse an Bord; außerdem herrschte starke Strömung. Diese Faktoren erlaubten Eckermann nur den Einsatz des Buggeschützes. Er ließ auf 35-30 hm das Feuer eröffnen, doch beendete eine Störung das Vorhaben nach 48 Schuß. "Panther" drehte nun auf der Stelle, um das Heckgeschütz zum Einsatz zu bringen, mußte aber nach 15 Schuß aufgeben, da nun die Strandung auf der Sandbank drohte. Das Boot ging über die Barre zurück, und Eckermann verzichtete auf einen neuen Angriff, da nun – scheinbar - die "Ehre der Flagge" gewährleistet war. Einen erneuten Beschuß hielt er für sinnlos, da zwar Treffer beobachtet wurden, aber unklar war, ob überhaupt ein Schaden eingetreten war. Außerdem hatte Eckermann auch politische Bedenken, das Gefecht weiterzuführen, da er aufgrund seines letzten Aufenthalts in Curaçao annahm, daß die Regierung Castro bereit war, nachzugeben.[98] "Panther" selbst war nicht getroffen worden.

Aus Sicht des Forts San Carlos hatte sich die Aktion etwas anders dargestellt:

"Ein mächtiges Kriegsschiff kommt heran, mit 22 Kanonen armiert, am Topp das dunkle Banner der Enkel des Attila; es ist der `Panther´, es ist Deutschland, das voll Hochmut daher dampft, um mit seiner Stärke vor den Waffen Venezuelas zu prahlen.

Wird er Erfolg haben? Nein, denn die Verteidiger des Forts sind die Nachkommen Bolivars, sie kennen ihre Pflicht und ihre Tapferkeit entspricht der Größe der Gefahr!

... Der ´Panther´, langsam vorwärts dampfend, speit Ströme von Eisen auf die Festung. Jetzt trifft ihn am Bug ein Geschoß aus der Festung; das war der Stein Davids! Das Schiff erbebt und hält in seiner Fahrt inne! Ein weiteres Geschoß durchschlägt den Panzer, verwundet eine Anzahl, auf seinem Wege alles zertrümmernd. Der Deutsche

[96] Auszug aus einem Bericht Eckermanns, in: Scheder, Bl. 125.

[97] Der Befehl war für den Fall der Wegnahme der "Miranda" erteilt worden, wie Eckermann selbst zugibt. Scheder hatte offenbar erkannt, daß eine aussichtslose Beschießung nur kontraproduktiv sein konnte; ebd., Bl. 126.

[98] Ebd., B. 127.

sieht seinen sicheren Untergang vor Augen, erklärt sich für besiegt und zieht sich über den Achtersteven zurück ... Triumpfgeschrei ertönt auf den Wällen der Festung und stolz, von der Siegesgöttin hochgehalten, flattert das ruhmreiche Banner des Vaterlandes!“[99]

Zwar neigte der Schreiber dieser blumigen Zeilen zur Übertreibung, aber das Resultat ging per Kabel innerhalb von Stunden um die Welt. So wurde auch der “Frankfurter Zeitung“ aus New York gemeldet, daß sich bei einem Kampf zwischen der Festung und dem Kanonenboot an Bord des “Panther“ mehrere Explosionen ereignet und den Tod zweier Besatzungsmitglieder verursacht hätten. Nach Angaben von General Jorge Bello, dem Kommandeur von San Carlos, war das Kanonenboot zum Rückzug gezwungen worden. Aber auch den amerikanischen Kommentatoren war unbekannt, warum die “Panther“ über die Barre gegangen war. die Venezolaner selbst vermuteten eine Attacke auf die “Miranda“.[100] Zwar wurde die Meldung in Deutschland mit Skepsis aufgenommen, allerdings lag auch am nächsten Tag in Berlin noch keine amtliche Stellungnahme vor. Die deutsche Presse blieb auf die ausländische Berichterstattung angewiesen.

An diesem Tag, dem 21. Januar 1903, wurde allerdings bekannt, daß die “Vineta“ nach San Carlos abgegangen war.[101] In Venezuela nahm man an, daß der Kaiser auf Revanche sann:

“Doch die Niederlage des ´Panther´ macht den hochmütigen Herrscher in Berlin wütend und der Nachkomme der Welser, ohne daran zu denken, daß man sich in einem Waffenstillstand befindet und in Washington konferiert, befiehlt, auf den Kampfplatz zurückzukehren.“[102]

Hier irrte das venezolanische Blatt: Die Idee einer Strafaktion gegen die Festung stammte allein von Scheder, der seinem obersten Kriegsherrn nach dem Beschuß nur noch kurz und bündig das Vollzugstelegramm schickte:

“... Habe, da venezolanische Regierung Verhalten ´Panther´ als Erfolg proklamierte und um sofortige Strafe für Angriff folgen zu lassen mit ´Vineta´ am 21. Fort San Carlos bombardiert und zerstört.“[103]

Tatsächlich hatte Scheder am Morgen des 21. Januar San Carlos erreicht. Da der Große Kreuzer erheblichen Tiefgang hatte, mußte er gut 70 Hektometer vor der Insel Anker werfen. Während die seitlich stehende “Panther“ als Artilleriebe-

---

[99] Schilderung eines angeblichen Augenzeugen des Gefechts in der venezolanischen Zeitung “Colaborador Andino“, zitiert nach: Scheder, Bl. 143.
[100] Zitiert nach den Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg v. 20.01.1903.
[101] Ebd. v. 21.01.1903.
[102] Colaborador Andino; Scheder Bl. 145.

obachter fungierte, begann der Kommodore ein wahres Scheibenschießen auf die Festung, bei dem bis zu ein Meter durchmessende Mauerbrocken in die Luft geworfen wurden. Die Detonationen hüllten das Fort schnell in Rauch- und Staubwolken, während General Bello offenbar aufgrund des zu großen Abstands auf eine Feuererwiderung verzichtete. Die Ursache des Rauchs wurde bald klar: Die hinter dem Fort liegende Militärkolonie mit den Wohnhütten der Soldaten und ihrer Angehörigen war in Brand geraten. Um 11.45h wurden mehrere schwere Explosionen gehört. Das Fort geriet in Brand, vermutlich waren Munitionsvorräte getroffen worden. Eine Viertelstunde später ließ Scheder das Feuer einstellen, nachdem der Abzug von Soldaten beobachtet worden war. Als sie nach einer Stunde zurückkehrten, begann "Vineta" erneut mit dem Bombardement, das um 15.00h endgültig eingestellt werden mußte, da Ebbe eintrat und die "Vineta" festzukommen drohte. Obwohl das Fort nicht besichtigt werden konnte, ging Scheder von schweren Zerstörungen aus, da selbst in die Außenmauer eine drei Meter breite Bresche geschlagen war. Spätere venezolanische Presseberichte bestätigten diese Annahme; die Angaben über die Opfer schwankte allerdings erheblich zwischen neun Verwundeten und zwölf Toten.[104]

Da in dem Vollzugstelegramm vom 23. Januar 1903 aus Curaçao zum erstenmal überhaupt auf das Gefecht vom 17. Januar hingewiesen wurde, ist anzunehmen, daß Berlin von Seiten des Geschwaderchefs praktisch eine Woche lang nicht über den Vorfall informiert war.[105] Der Grund dafür könnte darin liegen, daß Scheder selbst erst am 21. Januar vor San Carlos durch sein persönliches Zusammentreffen mit Eckermann die konkreten Umstände des Zwischenfalls erfuhr und daher erst bei seiner Rückkehr nach Curaçao das Telegramm absetzen konnte. Offenbar wollte er sich erst umfassend über die Hintergründe der Beschießung informieren. Das hatte für ihn außerdem den Vorteil, ohne Direktiven aus Berlin handeln zu können. Ob das Ergebnis ein anderes gewesen wäre, ist die Frage – sowohl Admiralstabschef Büchsel als auch das AA hielten eine Zerstörung des Forts als Genugtuung für den Angriff für gerechtfertigt.[106]

Die Beschießung von San Carlos wirbelte sowohl in Venezuela selbst wie in den USA, England und Deutschland viel Staub auf und Scheder hatte allen Grund, sich noch Jahre später in seiner Ausarbeitung für die damalige Rückendeckung durch Staatssekretär Richthofen zu bedanken, der im Reichstag die Aktion der Kreuzerdivision unter Hinweis auf die Wiederherstellung der Flagge-

---

[103] Auszug aus dem Telegramm v. 23.01.1903, zitiert nach Scheder, Bl. 143.
[104] Auszug aus dem Gefechtsbericht, Scheder, Bl. 136f.
[105] Siehe auch Fiebig-v. Hase, S. 1059.
[106] Ebd.

nehre verteidigt hatte.[107] Denn Scheders Paukenschlag rief in den USA sowohl in der politischen wie militärischen Führung eine wahre Germanophobie hervor. Als der neue Botschafter Speck von Sternburg am 31. Januar 1903 in den USA eintraf, lag selbst in gemäßigten konservativen Kreisen eine Stimmung wie kurz vor einem Kriegsausbruch in der Luft, und auch die britische Regierung geriet von der Opposition und der Presse immer mehr unter Druck.[108]

Um so nüchterner beurteilte Castro die Lage. Danach sollte der Vorfall, konkret ausgelöst durch eine falsche Lagebeurteilung Eckermanns, nicht überbewertet werden. Hinter den Kulissen liefen längst Verhandlungen über die Beendigung der Blockade. Schlüsselfigur war der amerikanische Minister in Caracas, Herbert W. Bowen. Schon drei Wochen später, am 13. Februar 1903, erklärte sich Castro in den Washingtoner Protokollen bereit, sofort 140.000 Bs. und in fünf monatlichen Raten 1.578.815 Bs. an das Reich zu zahlen. Dreiundsiebzig Einzelklagen deutscher Residenten wurden an den Internationalen Gerichtshof in Den Haag überwiesen, der schließlich zwei von 7.4 Millionen Bs. Schadensersatzforderungen zugestand. Die letzten Zahlungen leistete die Regierung Castro im Juli 1907.

Eine entscheidende Rolle bei der Beilegung der Krise sollte auch die Firma Blohm spielen, die im allerletzten Moment, am 11. Dezember 1902, von der Blockade absprang. Schon sechs Tage zuvor, noch vor dem Ultimatum, hatte Blohm Castro eine Summe von zwei Millionen Bolivars angeboten, um die drükkendsten deutschen Forderungen zu begleichen. Ihre Argumente wogen schwer: Das Land sei praktisch zahlungsunfähig, ein Schutz der Deutschen im Hinterland nicht gesichert und damit Castros Gnade oder Ungnade ausgeliefert. Die Blokkade käme lediglich englischen Schmugglern zu Hilfe, während deutschen Handelshäusern das Wasser abgegraben werden würde. Gegen Castro mit Gewalt vorzugehen, sei unsinnig. Doch stieß Georg Blohms Vorstoß sowohl bei der Handelskammer Hamburg, dem Senat als auch dem Hanseatischen Gesandten Klügmann in Berlin auf Ablehnung. Die Firma setzte daraufhin auf Vermittlung und finanzierte die Mission des amerikanischen Ministers Bowen.[109] Das sollte sich langfristig auszahlen.

---

[107] Scheder, Bl. 141.
[108] Fiebig, S. 1060-64.
[109] Herweg, Germany´s Vision, S. 102.

11.7. Ergebnisse. Das totale Scheitern der Kanonenbootpolitik in Venezuela

Die Venezuela-Blockade wirkt aus europäischer Sicht auf den ersten Blick spektakulär. In einem breiteren Kontext der turbulenten venezolanischen Außenpolitik von 1870 bis 1908 gesehen, relativiert sich diese Sicht erheblich.

So waren die diplomatischen Beziehungen zu Großbritannien und den Niederlanden von 1873 bis 1897 in der Regel unterbrochen, zu Frankreich in den Jahren 1881, 1895 und 1906 bis 1912. Auch war das Deutsche Reich bei weitem nicht der einzige Gläubiger, sondern auch die USA, Belgien, Frankreich, die Niederlande, Spanien, Mexiko, Schweden, Norwegen und Italien. Das Bürgerkriegskarussell von 1892 bis 1902 heizte die Verschuldung weiter an: 437 militärische Zusammenstöße verursachten in diesen zehn Jahren bei gut 2,5 Mill. Einwohnern 20.000 Todesopfer und kosteten rund 680 Mill. Bolivars. Dadurch stieg die nationale Verschuldung um 100% auf 200 Mill. Bolivars. In dieser Zeit wurden 80% des Viehbestandes durch die Bürgerkriegsarmeen als Lebendproviant aufgebraucht.[110] Am Ende des Jahrhunderts befand sich das Land in einer tiefgreifenden Finanzkrise. Insgesamt war Venezuela mit 208 Mill. Bolivars durch auswärtige Anleihen, Reklamationen aus den Bürgerkriegen und inneren Verpflichtungen verschuldet.

In dieses finanzielle Chaos stieß nun ausgerechnet der exzentrische Cipriano Castro. So undiplomatisch Castro in der Form operierte, gelang es ihm gerade in der Blockade, die Großmächte äußerst geschickt für seine eigenen Interessen zu instrumentalisieren, wie drei Jahre später die "Frankfurter Zeitung" zugeben mußte:

> "Sehr überraschend kommt die Nachricht, daß General Cipriano Castro die Präsidentschaft von Venezuela niedergelegt habe. Man fragt sich, welche neue Teufelei der kreolische Diktator da im Schilde führen möge ...
>
> Ueber Castro kann man ohne Mühe sehr viel Nachteiliges sagen. Doch muß man ihm zugestehen, daß er auf seine Weise ein Kerl ist. Wie dieser Wilde mit großen Reichen umspringt, wie er zu einer Zeit, wo alle Großmächte vor Herrn Roosevelt Männchen machen, die Washingtoner Herren ungestraft reizt und ärgert, das zeugt wenigstens von Courage."[111]

Auch Tirpitz, der der Blockade in seinen Memoiren nur wenige Zeilen widmete und amerikanische Befürchtungen nach territorialem Gebietsgewinn sowohl für die Philippinen 1898 als auch in Venezuela 1902/03 für "baren Unsinn" hielt, sah in dem "etwas räuberhaften Präsidenten" den Verantwortlichen für die deutsch-

---

[110] Ebd., S. 81.

[111] Frankfurter Zeitung v. 14.04.1906.

englisch-italienische Strafaktion.[112] Das gleiche gilt für Bülow, der den Präsidenten in seinen Erinnerungen als "ungewöhnlich üblen Burschen" tituliert.[113] Und die Frage stellt sich zu Recht. Denn nach Herwig gab es in der Frage der Schuldenregulierung durchaus außenpolitischen Spielraum für den Diktator:

"The slightest effort by Castro to meet Venezuela´s financial obligations would probably have calmed the situation in 1902. Unfortunately, the President grew confident in his self-assumed role as defender of the Americas against Europe and probably counted on the United States to enforce the letter of the Monroe Doctrine against Berlin and London."[114]

Castro hatte mit der Blockade hoch gepokert, doch letztlich ging das Unternehmen aus in der Art des Hornberger Schießens: Venezuela erklärte sich zur Zahlung bereit, nur um sich die Mittel auf dem einen oder anderen Weg von ausländischen Residenten wiederzuholen. Insbesondere sollte die deutsche Kolonie darunter leiden. Mit zwei Ausnahmen: der Firma Blohm und der Eisenbahngesellschaft. Beiden Unternehmen gelang es bis 1914 wenigstens, ihren status quo zu erhalten (s.u.).

Aus Castros Sicht war die Blockade anfänglich von sekundärer Bedeutung, woraus sich die überraschend kühle Reaktion im Land auf das Ultimatum erklärt. Die Forderungen der Blockademächte richteten sich allerdings auch nicht speziell gegen die Regierung Castros, den ausländische Beobachter wie Pilgrim bereits im Juni und noch im September 1902 für politisch erledigt hielten. Tatsächlich hatten sich alle europäischen Minister und Regierungen die Verhandlungen mit Castros Nachfolger Matos leichter vorgestellt. Vorrangiges Ziel des Diktators war die Niederschlagung der Rebellenarmee. Warum er die Eskalation auf die Spitze trieb, ist unklar und läßt sich wohl nur aus seiner extremen Persönlichkeit erklären.

Daß Castro auch kein Sympathisant der USA war, sondern sie nur als Joker für die Verhandlungen mit den Blockademächten benutzte, sollten amerikanische Politiker schon zwei Jahre später bedauern: 1905 gab der amerikanische Unterstaatssekretär Loomis gegenüber dem deutschen Botschafter in Washington unumwunden zu, daß die Unterstützung Castros bzw. die Vermittlung während der Blockade ein Fehler war. Konsul Plumacher formulierte es schärfer:

"We made a hell of a mess of it when we interfered with the Blockade Powers."[115]

---

[112] Alfred von Tirpitz: Erinnerungen, Leipzig 1919, S. 159.
[113] Bernhard Fürst v. Bülow. Denkwürdigkeiten, 1. Bd. Vom Staatssekretariat bis zur Marokkokrise herausgegeben von Franz von Stockhammern, Berlin 1930, S. 557.
[114] Herwig, Germany´s Vision, S. 94f.
[115] Plumacher in einem Brief v. 27.07.1905; zitiert nach ebd., S. 104.

Denn der Präsident besorgte sich die benötigten Gelder durch eine sofortige dreißigprozentige Importsteuer und erhebliche Abgaben auf die Hauptausfuhrgüter, was alle ausländischen Firmen traf – auch französische und amerikanische Niederlassungen, und vor allem Unternehmen, die seinen ehemaligen Gegner Matos unterstützt hatten. Herwig geht in Anlehnung an Sullivan wohl nicht zu Unrecht soweit, die Blockade gar als eine "künstliche Stütze" des Regimes zu sehen, die Castro erst die Möglichkeit gab, sich als Volksheld und Bewahrer der nationalen Einheit zu stilisieren.[116]

Im Endergebnis wurde der deutsche Einfluß in Venezuela bis 1914 zwar nicht eliminiert, aber kräftig zurückgestutzt. Einzige Ausnahme bildete das alteingesessene Haus Blohm, das sich immer gegen eine Blockade ausgesprochen und sich nur unter dem Druck der anderen Firmen entschlossen hatte, kurzfristig dieses Vorgehen zu unterstützen; andere Firmen konnten immerhin ihre Position halten. Die Orinoco-Asphaltgesellschaft, der Eckermann nach seiner Transportbegleitung noch eine blühende Zukunft vorausgesagt hatte, ging in amerikanische Hände über, französische Firmen kauften eine Fleischverpackungsfabrik am unteren Orinoco auf, und während die Große Venezuela-Eisenbahngesellschaft keinen zusätzlichen Meter Gleis verlegte, expandierten die englischen Linien. Englische Firmen betrieben in Caracas die Straßenbahn und das Telefonsystem. Vor allem gelang es aber den Amerikanern, in den expandierenden Maschinenimport einzudrängen, indem sie billiger lieferten und umfangreiche Serviceleistungen anboten.

Es erstaunt daher nicht, daß Minister Adolf v. Prollius 1912 ein eher düsteres Bild der deutschen Unternehmen im Land zeichnete, obwohl Präsident Gómez in den letzten vier Jahren für "Ruhe und Ordnung" in Politik und Wirtschaft gesorgt hatte und die letzten Schulden aus den Washingtoner Protokollen abzahlte. Obgleich Caracas nach Meinung des Ministers dringend ein europäisches Bankhaus benötigte, hatte nicht eine einzige deutsche Bank eine Filiale im Land eröffnet, um die "schlummernden Schätze" Venezuelas zu heben, während Blohm und die Große Venezuela-Eisenbahn passiv blieben und auf Besitzstandswahrung abzielten.[117] Woran es schlicht mangelte, war investitionswilliges und risikobereites deutsches Kapital.

So kann man als Endergebnis der Blockade nur ein Fiasko konstatieren. Der Einsatz militärischer Zwangsmittel führte kurzfristig zu einem begrenzten Erfolg, langfristig jedoch ins Abseits. Allerdings beweist das Verhalten deutscher Banken

---

[116] In Anlehnung an Sullivan, Rise of Despotism; ebd.

[117] Prollius an Bethmann Hollweg v. 29.06.1912, zitiert nach: Herwig, Germany´s Vision, S. 105.

und Unternehmen auch, daß sie an einer “informellen“ ökonomischen Durchdringung Venezuelas kein echtes Interesse besaßen, sondern dieses Feld der amerikanischen, aber auch englischen Konkurrenz überließen.

Welche Haltung nahm nun die deutsche Marine in der Blockade ein?

Scheder als Führer der deutschen Blockadestreitkräfte ging in völliger Anlehnung an Bülow davon aus, daß die Reklamation keinen anderen Hintergrund als den Schutz des deutschen Ansehens hatte. Das gleiche galt für die Duldung der Repressalien durch die USA und die Interessen Englands. Völlig klar erkannte auch der Kommodore, daß die Bedrohung Venezuelas durch die Blockademächte Castro zumindest anfänglich zweitrangig war:

> “Es ist nicht anzunehmen, dass die venezolanische Regierung von diesen Verhandlungen (zwischen England und dem Reich, d. Verf.) nichts erfahren haben sollte. Es scheint, daß sie durch die eigenen inneren Angelegenheiten besonders in Anspruch genommen wurde. Ausserdem war man in Caracas gegen ähnliche Vorgänge längst abgestumpft.“[118]

Scheders Vorgänger Stiege vertrat eine harte Linie gegenüber dem venezolanischen Diktator und forderte “den Einsatz aller Mittel gegen Castro, um die “Hartnäckigkeit der venezolanischen Regierung zu brechen“,[119] ebenso wie der Kommandant der “Gazelle“, Graf von Oriola. Es stellt sich allerdings die Frage, ob amerikanische oder englische Kommandeure anders gehandelt hätten. Wie die “Topaze“-Affäre deutlich zeigt, waren die Engländer bei Beleidigung der Flagge oder bei Übergriffen auf Besatzungsmitglieder englischer Handelsschiffe wenig zimperlich, genauso wie Scheder Anfang Oktober 1902 ein Landungskommando in La Guayra aussetzte, um zwei von venezolanischen Behörden festgenommene Maate freizusetzen. Das gleiche gilt für ein Landungskommando von “Falke“ in Carupano im Mai 1902 und die Aufnahme von Flüchtlingen.

Das umsichtige Vorgehen von Kapitän Ehrlich 1899 in Puerto Cabello und die Haltung von Kapitän Schultz gegenüber der dortigen deutschen Kolonie in der Frage der Beschwerde gegen Ehrlich machen deutlich, daß von einem aggressiven Militarismus keine Rede sein kann. Aber auch Fonseca in Barcelona und Eckermann auf dem Orinoco gingen äußerst vorsichtig im Rahmen ihrer Reklamationen vor. Eckermann ist ernsthaft bemüht, keine der beiden Bürgerkriegsparteien zu bevorzugen. Überhaupt zeigt sein Einsatz noch einmal deutlich, daß die wünschenswerte Kommunikation mit der zivilen und militärischen Füh-

---

[118] Scheder, Bl. 24.

[119] Kapitän z.S. Stiege, der die “Vineta“ von November 1901 bis Juni 1902 kommandierte (krankheitshalber abgelöst), in einer Denkschrift über die Friedensblockade, im Auszug ohne Datum abgedruckt bei Scheder, Bl. 28f.

rung in Deutschland bzw. mit den Diplomaten vor Ort trotz des weltweiten Einsatzes von Kabelverbindungen noch längst nicht gewährleistet war. So operierte der Korvettenkapitän mit völlig unklaren Vorgaben seitens des deutschen Ministers in einer diplomatischen und politischen Grauzone mitten in einem Bürgerkrieg, wo letztlich ihm allein die Verantwortung für seinen Einsatz oblag. Wenn David F. Long für die amerikanische Marine schon 1883 eine Zeitenwende sieht, in der durch die Anbindung an das weltweite Telegrafennetz die Verantwortlichkeiten zwischen Diplomatie und Militär klarer geregelt werden konnten, so ist dies eben nur relativ zu sehen. Letztlich ermöglichte erst die Einführung der Funktelegraphie auf den Schiffen die ständige Kommunikation mit der diplomatischen Führung. Doch sollte die Kaiserliche Marine hiervon nicht mehr profitieren: Selbst im Mexikanischen Bürgerkrieg 1913/14, als die deutschen Kreuzer über entsprechende Einrichtungen verfügten, führten technische Mängel doch wieder dazu, daß wichtige Entscheidungen erneut von den Kommandanten vor Ort getroffen werden mußten. Eine klare Federführung bei Reklamationen oder spontan entstehenden Notlagen (wie in Mexiko) von seiten der Diplomatie blieb somit bis zum Ende der deutschen Überseepräsenz aus.

Herwig bezeichnet die Besuche von deutschen Schulschiffen 1890-99 als “feverish activity“ und direkte Folge des “dropping the pilot“ 1890: “Venezuela thus became a principal training ground for future German admirals“.[120] Diese auf den ersten Blick schlüssig wirkende These löst sich jedoch auf, wenn man bedenkt, daß diese Besuche nicht speziell Venezuela galten, sondern genauso Haiti, Kuba (sei es als spanische Kolonie oder amerikanisches Protektorat) und den englischen und dänischen Besitzungen in Westindien. Wie bereits nachgewiesen wurde, handelte es sich um routinemäßige Ausbildungsfahrten, wie sie seit spätestens der Gründung des Norddeutschen Bundes jährlich abgehalten wurden – schon der 16jährige Seekadett Alfred Tirpitz machte 1865/66 auf dem Schulschiff “Niobe“ eine Westindienreise mit.[121] Immer wieder zeigt sich (so auch Friedrich Katz, s.u.), daß nicht in Rechnung gestellt wird, daß schon seit Jahrzehnten regelmäßig die lateinamerikanischen Gewässer patroulliert wurden. Diese Stationierungen gehen direkt zurück auf die Denkschrift von Prinz Adalbert, stammen also nicht aus der Zeit des Wilhelminismus oder der “Weltpolitik“, sondern der 48er Revolution.

Daß bei der Durchführung der Aufgaben, wie z.B. der Beschlagnahme der venezolanischen Kriegsfahrzeuge, schnell und konsequent gehandelt wurde,

---

[120] Herwig, Germany´s Vision, S. 145.

[121] Franz Uhle-Wettler: Alfred von Tirpitz in seiner Zeit, Berlin-Hamburg-Bonn 1998, S. 27.

könnte als Anzeichen einer ausgesprochen militanten Aggressivität interpretiert werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, wie gerade der Vorfall mit der "Restaurador" deutlich macht, daß trotz der vergleichsweise primitiven Mittel der venezolanischer Streitkräfte äußerste Vor- und Umsicht angebracht war. Der größte Fehler von deutscher Seite aus wäre gewesen, aufgrund oftmals kolportierter Vor- und Fehlurteile den Gegner zu unterschätzen. Diesem Irrtum unterlag auch Fonseca nicht, als er 1900 den neuen Streitkräften teilweise durchaus Qualität bescheinigte. Türk hatte klar erkannt, daß der kritischste Moment bei der Besetzung der Kriegsfahrzeuge in der Übersetzung der Enterkommandos auf die Venezolaner lag, in dem die Boote schutzlos dem feindlichen Feuer ausgesetzt waren. Nur durch zügiges Handeln war das Risiko in dieser Phase auf ein Minimum zu reduzieren. Die von Kapitän Chalbaud geäußerte Absicht, Widerstand zu leisten, ist durchaus ernst zu nehmen, wie wohl kaum besser die Vorgänge um die Beschießung der "Panther" am 17. Januar 1903 vor San Carlos zeigen: Eckermann hatte nicht mit einer Wiederbewaffnung des Forts gerechnet – daß "Panther" nicht getroffen wurde, war eher ein Zufall. Falls das Kanonenboot in den gefährlichen Sandbänken durch einen Schaden gestrandet wäre, hätte dies das deutsche Ansehen in ganz Lateinamerika schwer geschädigt; insofern war auch die Feuereröffnung auf das Fort ein vermeidbares Risiko.

Scheders Alleingang zur Revanche hatte kurzfristig eine Erhitzung der internationalen politischen Lage zur Folge, doch besaß der Kommodore sowohl die Rückendeckung des AA als auch des Kaisers: Er blieb noch bis November 1903 Chef des ostamerikanischen Kreuzergeschwaders. Zwar wäre ein solches Vorgehen unter Bismarck nach dem "Fall Werner" 1873 völlig ausgeschlossen gewesen, aber Scheder kann nicht für die Fehler auf höchster politischer Ebene verantwortlich gemacht werden. Und der größte Fehler war die Blockade selbst.

In gewisser Weise bildete das Ostamerikanische Kreuzergeschwader einen Höhepunkt der maritimen Präsenz des Reiches auf der Amerikanischen Station nach der Eisenstuck-Affäre. Aus "wichtigen Gründen" blieb das Geschwader auch nach der Blockade zusammen.[122] Nachdem "Vineta", "Gazelle", "Panther" und "Falke" in Halifax, Newport News und Bermuda im Mai 1903 routinemäßig überholt worden waren, besuchten die ersten drei Einheiten ausgiebig kanadische Gewässer, während "Falke" die eigentliche Station besetzt hielt. Erst im Oktober trafen die Schiffe wieder in St. Thomas zusammen. Von Dezember 1903

[122] Was diese wichtigen Gründe waren, wurde in der Akte nicht weiter erläutert: Die Tätigkeit des ostamerikanischen Kreuzergeschwaders im Winterhalbjahr 1903/04; BAMA RM 38/v. 175. Der 265 Seiten umfassende Bericht ist eine mit Fotos und Postkarten versehene Zusammenfassung der Reiseberichte über die besuchten Häfen.

bis Mai 1904 unternahm das Geschwader mit Ausnahme der “Falke“ unter Scheders Ablösung, Kapitän z.S. Schröder eine karibische Kreuzfahrt, bei dem u.a. New Orleans und Veracruz sowie insgesamt 52 Häfen in Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Kolumbien, Venezuela, den Antillen und Haiti besucht wurden. “Falke“ besuchte Brasilien, Argentinien und Chile und verblieb bis Januar 1907 auf der Westamerikanischen Station, um dann ohne Ablösung nach Deutschland zurückzukehren.

Im Mai 1904 wurde das Geschwader de facto, aber nicht formell aufgelöst. Die Einheiten bekamen Einzelaufträge: “Gazelle“ wurde durch den neuen Stationär “Bremen“ abgelöst, während “Panther“ nach Südamerika segelte und bei dieser Gelegenheit den seit Jahrzehnten gehegten Wunsch deutscher Diplomaten erfüllte, auf dem Rio de la Plata und Rio Paraguay “Flagge zu zeigen“. Sie blieb bis Juli 1907 mit “Bremen“ auf der Ostamerikanischen Station, um dann ohne Ersatz auf die Westafrikanische Station (Duala) kommandiert zu werden, wo das Boot mit Reparaturunterbrechungen in Deutschland von Juli 1907 bis April 1914 stationiert war. In den Kontext dieser Tätigkeit gehört auch der “Panthersprung nach Agadir“ im Juli 1911.

Somit blieb “Bremen“ nach dem Verlassen von “Falke“ und “Panther“ bis Ende 1913 der einzige deutsche Stationär auf der gesamten Amerikanischen Station bis zum Ausbruch der zweiten Phase des Mexikanischen Bürgerkriegs. Damit war die militärische Präsenz des Reiches in Lateinamerika (in Relation zu seinen ökonomischen Aktivitäten) ausgerechnet zum Zeitpunkt der maritimen deutschen Hochrüstung auf das niedrigste Niveau seit 1867 abgeglitten.

Das Flaggschiff der Division, die “Vineta“, besuchte im Sommer 1904 noch Brasilien, wurde dann aber im Oktober angeblich wegen dem im Januar ausgebrochenen Hereroaufstand nach Deutsch-Südwestafrika detachiert, wo außerdem das russische Ostasien-Geschwader unter Admiral Ro• estvenskij erwartet wurde.[123] Schröder hielt sich vier Wochen in angolanischen Gewässern auf, was von den portugiesischen Kolonialbehörden trotz der Anwesenheit der eigenen *Divisiao naval do Atlantica Sul* in (Sao Paulo do) Loanda mit mehreren Kreuzern und Kanonenbooten als Bedrohung aufgefaßt wurde:

“Die Abgeschlossenheit der Provinz Angola vom Weltverkehr begünstigte die Entstehung der albernsten Gerüchte. Da sich niemand bereit findet, die Telegrammkosten zu bezahlen, so veröffentlicht die englische Kabelgesellschaft keinerlei Depeschen, selbst die portugiesischen Behörden haben keine Ahnung von dem, was augenblicklich in der Welt vorgeht ...

[123] Das Geschwader befand sich wegen des russisch-japanischen Krieges auf dem Weg nach Ostasien und kohlte später in der deutschen Lüderitzbucht.

Obwohl die Behörden sehr liebenswürdig und zuvorkommend waren, so konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Besuch Euer Majestät Schiff Vineta mit ängstlichem Mißtrauen betrachtet wurde. Sicherlich haben die Portugiesen geglaubt, dass mit dem Besuch des grossen Kreuzers ein ganz besonderer geheimer Zweck verbunden sei.“[124]

Obwohl Schröder in seinem Bericht keinen Hinweis darauf gibt, lag der Hintergrund der Entsendung offensichtlich in den vermuteten Waffenlieferungen über angolanisches Gebiet an die Hereros.[125] Typisch ist, daß Schröder zwar eingehend über die militärpolitischen Verhältnisse in der Kolonie berichtet, aber seine Sorge dem geringen Ausbildungsstand des Kreuzers, v.a. in der Artillerie, galt.[126] Das russische Geschwader verpaßte Schröder um einige Tage – es hatte am 8. Dezember 1904 in der Großen Fish-Bay (Bahia de Tigres) gekohlt und ging anschließend nach Lüderitzbucht.

Im Mai 1905 lief die “Vineta“ nach fünfjährigem Aufenthalt in Westindien wieder in Wilhelmshaven ein, wo die Kreuzerdivision offiziell aufgelöst wurde. Damit hatte auch formal die größte Kraftanstrengung des Reiches, in Lateinamerika dauerhaft “die Flagge“ zu zeigen, ein unspektakuläres Ende gefunden.

Wenn Herwig nun konstatiert, “that nothing smacks more of classical imperialism than the dispatch of military advisors“,[127] dann muß die Politik des Reichs in Venezuela als äußerst zurückhaltend bezeichnet werden. Beharrlich wurden immer neue Versuche Castros und später Gómez´ nach deutschen Militärmissionen in Berlin zurückgewiesen. Dabei war der Bürgerkrieg 1902/03 insofern eine Wende in der venezolanischen Geschichte, als daß hier zum erstenmal reguläre Streitkräfte einen Sieg über eine Parteiarmee errungen hatten – und die Kontrolle über die “Wehrhoheit“ nie mehr aus der Hand geben sollten.[128] Diese Entwicklung wurde in Berlin offenbar nicht verstanden. Man orientierte sich weiterhin an den auf den ersten Blick haarsträubend wirkenden Berichten in der Art der Militärliste von 1897: Eingetragen waren 12.529 Soldaten und Offiziere, davon 1.496 Generale und 33 Generale “en chef“ – im aktiven Dienst standen jedoch nur 595 Soldaten und Offiziere.[129] Bis zu diesem Zeitpunkt diente die Armee

[124] Kommando der Kreuzerdivision, Südatlantik v. 11.01.1905; BAMA RM 3/3017.
[125] Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Bd. 6, S. 34. Klar ist, das die Entsendung des Kreuzers nicht der direkten Bekämpfung der Hereros diente, da bereits ein Expeditionskorps in der Kolonie eingetroffen und selbst der Westafrika-Stationär “Habicht“ nach Duala zurückgekehrt war.
[126] Da die “Vineta“ allein fuhr, gab es praktisch keinen “Partner“, der eine Schießscheibe schleppen konnte, d.h., daß das Schießen auf bewegliche Ziele nicht trainiert werden konnte.
[127] Ebd., S. 110.
[128] Gilmore, S. 66f.
[129] Ebd.

schlicht als Versorgungsanstalt für lokale *caudillos* und ihre politisch-militärische Klientel.

Fonsecas Bericht von 1900 und Scheders Ausarbeitung, die beide den venezolanischen Streitkräften durchaus ein gewisses Potential zubilligten, konnten in Berlin offenbar keinen Meinungsumschwung in Gang setzen. Direkt nach seinem Sieg über Matos 1903 etablierte Castro in Caracas eine Militärakademie als Grundlage für ein professionelles Militärwesen mit klar definierten Laufbahnen, die die ständige Besetzung von Posten mit Seiteneinsteigern der Bürgerkriegsarmeen ausschloß. Gilmore sieht darin einen wichtigen Beitrag zur Eliminierung des *caudillismo* in Venezuela überhaupt.[130] Die Ablehnung von deutscher Seite, so 1908, hatte offenbar nur teilweise politische Gründe. Angeblich gefährdete eine Militärmission bei Castros Konfrontationspolitik auch gegen die USA die guten Beziehungen mit Washington. Nach Gómez´ Machtübernahme entfiel dieses Argument, doch wurden weiterhin alle venezolanischen Bemühungen konsequent blockiert.

Tatsächlich sollten keine deutschen Offiziere mit sozial und "rassisch" minderwertigen Offizieren in Kontakt treten. Da der Militärdienst in Venezuela nach Angaben des deutschen Ministers als minderwertig galt (was nicht zu bezweifeln ist), rekrutierte sich das Personal oftmals aus den unteren Gesellschaftsschichten, also "ungebildeten Farbigen".[131]

Schließlich engagierte Gómez eine chilenische Mission, die nach deutschem Muster ausbildete. Als sie gewisse Anfangserfolge verzeichnete und die Elitetruppen in Caracas mit der soeben eingeführten deutschen feldgrauen Uniform ausgerüstet wurden, schlug die Stimmung bei Prollius um. Plötzlich wurde jede noch so kleine Ausweitung des deutschen Einflusses begrüßt, und er schlug, wenn auch spät, die Ausbildung von venezolanischen Offizieren in Berlin vor. Das Kriegsministerium lehnte jedoch brüsk ab unter dem Hinweis, sich angesichts der europäischen Lage keine weiteren Belastungen leisten zu können.[132]

Völlig unabhängig von den ständigen Fehlschlägen in Berlin füllte Castro seine Arsenale weiterhin eifrig mit Waffen aus dem Reich. Kurz vor seinem Sturz 1908 beabsichtigte er, über die Berliner Fa. Georg Grotstück (s. Kapitel 10.2.) zwei alte deutsche Kreuzer zu kaufen, nachdem er deren Angebot über ausrangierte ausländische Kriegsschiffe abgelehnt hatte. Allerdings riet das AA vom Verkauf gegenüber dem RMA ab, da Castro wegen erneuter Probleme der Schuldentilgung

---

[130] Ebd., S. 155-58.
[131] Prollius an Bethmann Hollweg v. 04.12.1911; zitiert bei Herwig, Germany´s vision, S. 124.
[132] Ebd., S. 126.

in Konflikt mit den USA und den Niederlanden geraten war - bei einem Verkauf sah das Amt das Verhältnis zu den Staaten gefährdet. Völlig in das Reich der Phantasie gehörten allerdings englische Pressemeldungen nach Castros Sturz, nach denen der Ex-Diktator in Deutschland sechs Kriegsschiffe und 50.000 Gewehre angekauft hatte.[133]

Diese Gerüchte sind eher ein Beweis dafür, wie gefürchtet der "Löwe der Anden" auch nach seiner Entmachtung war. Als er im März 1909, von Bordeaux kommend, auf dem Postdampfer "Guadeloupe" in Westindien erschien, setzten die USA zu seiner Beschattung zwei Panzerkreuzer und ein Kanonenboot ein. Amerikanische Diplomaten in London, Paris, Den Haag, Kopenhagen, Bogota und Panama rieten den dortigen Regierungen, dem Outlaw keine Möglichkeit zu geben, von ihrem Gebiet aus oder mit Hilfe ihrer Schiffahrtslinien einen Coup in Venezuela zu erlauben. Castros "Rückkehr von Elba" endete auf Martinique in einer Schmierenkomödie. Die französischen Kolonialbehörden verwiesen den angeblich erkrankten Ex-Präsidenten des Landes, der sich weigerte, auf dem Postdampfer "Versailles" die Insel zu verlassen. Schließlich wurde er im Pyjama auf einer Trage an Bord transportiert. Danach unternahm Castro keinen weiteren Versuch eines Comeback. Er starb am 4. Dezember 1924 in einem schäbigen kleinen Haus in einem Slum der puertoricanischen Hauptstadt San Juan, nachdem sein umfangreiches Vermögen aufgebraucht war. Die "New York Times" verfuhr selbst mit dem toten *caudillo* wenig milde:

"Such was the Andean cattle thief who put his country in his pocket and drank champagne as he laughed at the foreign offices."[134]

[133] Ebd., S. 135. Offenbar handelte es sich bei den Angeboten um die Schiffe vornehmlich italienischer Herkunft, die im gleichen Zeitraum Haiti angeboten wurden (s. Kapitel 10.2.).
[134] New York Times v. 14.12.1924; zitiert nach: Rippy/Hewitt., S. 52.

12. Der Mexikanische Bürgerkrieg 1913-14. Die Reise der Detachierten Division nach Westafrika und Südamerika 1913/14

12.1. Preußisch-deutsche Reklamationen in Mexiko bis zur *pax porfiriana*

Nachdem im Mai 1853 in Cartagena die geplante Reise des preußischen Überseegeschwaders nach Mexiko aus logistischen Gründen abgebrochen wurde, dauerte es weitere fünf Jahre, bis mit dem Schulschiff “Gefion“ zum erstenmal ein preußisches Kriegsschiff vor dem größten mexikanischen Hafen Veracruz erschien. Erst nach der Reichsgründung besuchte erneut eine preußisch-deutsche Einheit die mexikanische Ostküste.

Allerdings sollte ein anderes “deutsches“ Kriegsschiff vorher noch eine ungewöhnliche Mission in Mexiko wahrnehmen. 1867 lief die durch ihre Weltumseglung bekannt gewordene S.M.S. “Novara“ Veracruz an, doch stand ihr Aufenthalt in keinem Zusammenhang mit irgendeiner Form von Kanonenbootpolitik: Sie transportierte die Leiche Kaiser Maximilians I. von Mexiko in seine österreichische Heimat zurück.

Der Bruder Kaiser Franz Josephs I. und frühere Oberkommandierende der österreich-ungarischen Kriegsmarine hatte das “mexikanische Abenteuer“ Napoleons III. mit seinem Leben bezahlt. 1861 wurde im Schatten des amerikanischen Bürgerkrieges die sogenannte “Mexikanische Expedition“ von England, Frankreich und Spanien gegen die liberale Regierung von Benito Juárez initiiert. Ursprünglich zur Eintreibung von mexikanischen Auslandsschulden gedacht, verwandelte sie sich nach dem Ausstieg Englands und Spaniens 1862 in ein rein französisches Unternehmen mit dem Ziel der Etablierung einer von Frankreich abhängigen Monarchie. In Erzherzog Maximilian fand Napoleon den Monarchen, in der mexikanischen konservativen Elite den Unterbau für dieses Unternehmen.[1] Im Mai 1864 landete der Bruder Kaiser Franz Josephs I. als Maximilian I. von Mexiko unter dem Schutz französischer Truppen in Veracruz.

Der Bürgerkrieg zwischen den Liberalen und den Konservativen unter Kaiser Maximilian wirkte sich verheerend auf den Handel aus. Zwar zogen die französischen Okkupationstruppen im Frühjahr 1867 ab, doch blieb der Verkehr zwischen den Einzelstaaten und der Hauptstadt oftmals durch Kriegshandlungen unterbrochen. So sah sich der preußische Konsul an der mexikanischen Westküste in Mazatlán/Sinaloa gezwungen, direkt mit Berlin unter Umgehung des Ministerresidenten in Mexiko Kontakt aufzunehmen:

"Charakteristisch für Mexico und seine Zustände ist das *factum*, daß heute der beste Gouverneur des Landes ein Räuber-Hauptmann, *Lazada* in *Tepic*, ist. Er hat sich neutral erklärt, und während der Bürgerkrieg das Land verwüstet, ist Friede in seiner Provinz und blüht Handel und Industrie ...

Das deutsche Eigenthum an dieser Küste beträgt Millionen und verdient eine ernste Beachtung der königlichen Regierung. - Bis jetzt sind wir ohne allen Schutz gewesen, hoffen aber die günstige Wendung der Verhältnisse in unserem Vaterlande werde auch für uns zum Segen gereichen. Nirgends würde ein Kriegsschiff von größerem, unmittelbarerem Nutzen sein, als grade hier und haben wir schmerzlich empfunden, daß die ´Vineta´ auf ihrer Reise nach Honolulu nicht auch in diesen Gewässern die königliche Flagge zeigte und den Mexicanern den ernsten Beweis gab, daß auch für uns eine kräftige Regierung wacht."[2]

Ganz so dramatisch war die Lage allerdings nicht, da der amerikanische Admiral Thatcher dem Konsulat die Präsenz der U.S. Navy für die nächsten Monate zugesagt hatte. Trotzdem bat der Konsul gleich um die ständige Stationierung eines preußischen Schiffes. Bismarck sah sich vor allem aus Prestigegründen genötigt, zum Schutz "deutscher Interessen" die preußische Flagge in Mexiko zu zeigen, da er es für "nicht angemessen" hielt, daß der Konsul allein auf den Schutz einer fremden Flagge angewiesen war. Roon lehnte aufgrund der europäischen Lage eine derartige Reise ab, hielt aber die Entsendung zweier Korvetten der Mittelmeerstation an die mexikanische Ostküste für möglich.[3]

Diese Bestrebungen kulminierten einige Monate später in der Entsendung S.M.S. "Augusta", doch bevor die Korvette in der Karibik eintraf, war der Bürgerkrieg bereits beendet - Maximilian endete am 19. Juni 1867 vor einem Standgericht in Querétaro. Dem Führer des Erschießungskommandos, einem jungen Korporal namens Aureliano Blanquet, sollte 47 Jahre später ein ähnliches Schicksal erspart bleiben, obwohl nun auch er zu den Verlierern eines Bürgerkriegs gehören sollte. Er beendete seine Laufbahn als Kriegsminister ausgerechnet an Bord des deutschen Stationskreuzers "Dresden" – als Exilant auf dem Weg nach Jamaika.

Die Einrichtung der Westindischen Station des Norddeutschen Bundes rief auch unter den deutschen Residenten in Mexiko "Sensation" hervor.[4] Ministerresident v. Schlözer hielt allerdings auch den Besuch der abgelegenen Westküste für unbedingt notwendig, um neben Engländern und Amerikanern "Flagge zu zeigen". Konsul Bartning in Mazatlán wies nicht ganz uneigennützig darauf hin, daß die fremden Kriegsschiffe ab und an Contanten gegen die übliche Trans-

---

[1] Walther L. Bernecker/Raymond Th. Buve: Mexiko 1821-1900, in: Handbuch Lateinamerika, Bd. 2, S. 498-556, hier S. 512.

[2] Kgl. Preußisches Konsulat zu Mazatlán v. 23.04.1867 an Bismarck; BAMA RM 1/v. 2386.

[3] Bismarck an Roon v. 30.06.1867; ebd.

[4] Ministerresident v. Schlözer an Bismarck, Mexiko v. 28.02.1870; BAMA RM 1/v. 2388.

porttaxe nach San Franzisko und Panama beförderten.[5] So sehr der Konsul die reine Anwesenheit der Schiffe aus Prestigegründen auch begrüßte – aus seiner anti-interventionistischen Haltung machte er keinen Hehl:

"Auf eine bewaffnete Intervention (:Protection:), wie sie namentlich englische Schiffe häufig an dieser Küste ausgeübt haben durch Blokade eines Hafens, Drohung mit Beschießung desselben u.s.w., lege ich offen gesagt, wenig Gewicht; das sind Gewaltmaßregeln, die selten zum Vortheil der zu vertheidigenden Sache ausschlagen. Dagegen hat die moralische Seite dieser Frage eine hohe Bedeutung. Denn es ist nothwendig, den Mexicanern *ad oculos* zu demonstriren, welche Stellung der Norddeutsche Bund einnimmt, und ihnen zu zeigen, daß derselbe so gut, wie England und Frankreich über Kriegsschiffe disponiren kann."[6]

Bartning sah sogar die Möglichkeit, indirekt das deutsche Prestige zu stärken. Da die mexikanischen Behörden von Engländern und Amerikanern in der Regel *en canaille* behandelt wurden, konnte seiner Meinung nach ein höflicher Umgang seitens der norddeutschen Kommandanten "einen überaus vortheilhaften" Eindruck hervorrufen.

Allerdings sah Schlözer auch die Schattenseite eines Westküstenbesuchs: Die immensen Kosten einer Kap Hoorn-Umschiffung. Er hoffte allerdings auf einen finanziellen Ausgleich durch den Transport von Contanten. Zusätzlich sah der Minister in den Kriegsschiffen auch eine Art maritimes Bewachungsgewerbe: Da seit einiger Zeit das mexikanische Silber für China nicht mehr über Veracruz-London, sondern über die neue "Silberstraße" Mazatlán/Colima-San Francisco transportiert wurde, schien die Aufnahme der reichen Conducten (Silberkarawanen) an den beiden Küstenplätzen geeignet, die Sicherung auch deutschen Einheiten zu überlassen.[7]

Daß trotz des formalen Endes des Mexikanischen Bürgerkriegs die *República restauradora* unter Juárez noch lange keine innenpolitische Stabilität gewährleistete, demonstrierte eine klassische Filibusteraktion im Stil William Walkers, von der Konsul Bartning wenige Monate später direkt betroffen wurde.[8]

Danach hatte General Placido Vega, der unter dem Schutz von Gouverneur Lazada in Tepic agierte, in San Franzisko eine "Anzahl von Abenteurern aller Nationen" angeheuert und auf dem unter salvadorianischer Flagge segelnden

---

[5] Contánt (Kontante): aus dem Italienischen; bezeichnet Barzahlungen bzw. ausländische Münzen, die nicht als Zahlungsmittel, sondern als Ware gehandelt werden; in diesem Fall mexikanische Silberdollars.

[6] Zitiert bei Schlözer.

[7] Ebd.

[8] Bartning an Bundeskanzler Bismarck, Mazatlan v. 07.06.1870, in Kopie an den preußischen Gesandten Magnus in Hamburg; StAB 2-M.6.b.4.x. Zur innenpolitischen Lage nach Maximilians Tod siehe: Hans Werner Tobler: Die mexikanische Revolution. Gesellschaftlicher Wandel und politischer Umbruch 1876-1914, Frankfurt a.M. 1984, S. 40.

Dampfboot “Forward“ nach Tepic geschafft.[9] Im Hafen von San Blas wurde das Schiff mit Artillerie und anderen Waffen ausgerüstet. Lazada herrschte praktisch unabhängig von der Regierung Juárez und plante einen Einmarsch in den sich nördlich von Tepic anschließenden Staat Sinaloa.

Die scheinbar wilden Gerüchte um eine “freibeuterische Expedition“ des Dampfers bestätigten sich am 6. Juni 1870: Die Filibuster hatten den Haupthafen des Staates Sonora, Guaymas, überfallen, geplündert und gebrandschatzt; die geraubten Waren wurden auf zwei von der “Forward“ geschleppten Schonern abtransportiert. Bei diesem “unerhörten Raubzug“ entstand der deutschen Firma Melchers ein Schaden in Höhe von $40.000-50.000, die daraufhin den Konsul um Intervention bat. Bartning suchte umgehend Captain William W. Low der Sloop U.S.S. “Mohican“ in Mazatlán auf. Der Kapitän hielt den Überfall für einen eindeutigen Fall von Piraterie und lief noch am gleichen Tag aus, um die “Forward“ aufzubringen, was Bartning für sehr aussichtsreich hielt, da der Dampfer mit den beiden Segelschiffen im Schlepp sehr unbeweglich war.[10]

Eine Woche später wurde die “Forward“ in einem Flußlauf vor San Blas gesichtet. Da die “Mohican“ aufgrund ihres Tiefgangs nicht einlaufen konnte, setzte sie sechs Boote mit einem Enterkommando aus, das das Schiff nahmen. Doch befand sich die Mehrzahl der Piraten bereits an Land und nahm das Kommando mit Geschützen unter Feuer, wobei ein Unteroffizier starb und drei Matrosen verletzt wurden. Aufgrund ihrer Unterlegenheit blieb den Amerikanern keine andere Wahl, als die “Forward“ in Brand zu setzen und mit den Booten zu flüchten. Der Vorfall erregte in den USA beträchtliches Aufsehen, da er erneut die Hilflosigkeit einer lateinamerikanischen Regierung gegenüber Filibustern demonstriert hatte.[11]

Trotz dieses Zwischenfalls forderte Bartning nicht explizit die Anwesenheit eines norddeutschen Kriegsschiffs. Tatsächlich sollte es noch acht Jahre dauern, bis im Rahmen der Eisenstuck-Affäre "Elisabeth" und "Leipzig" im Februar bzw. Mai 1878 wenigstens Acapulco anliefen. Erst 35 Jahre später, zur Jahreswende 1905/06, erschien mit S.M.S. “Falke“ zum erstenmal der reguläre Stationskreuzer der Westamerikanischen Station vor Mazatlán.

Dies blieb bis zum Ausbruch der zweiten Phase des mexikanischen Bürgerkriegs 1913 die einzige maritime Präsenz des deutschen Reiches an der gut 2.500 km langen Küste. Zwar gab es immer wieder Bemühungen um einen Be-

---

[9] Bei der “Forward“ handelte es sich um ein ehemaliges Kanonenboot der U.S. Navy; Long, Gold Braid, S. 345.

[10] Barning an Bismarck v. 07.06.1870.

[11] Long, Gold Braid, S. 345.

such der Westküste, doch scheiterten diese aus verschiedenen Gründen. 1887 bat Ministerresident Waecker-Gotter den Reichskanzler um einen Besuch der Laguna de Terminos (200 km südwestlich von Campeche/Yucatán), um wegen der schlechten Behandlung deutscher Schiffer durch die Lokalbehörden Flagge zu zeigen. Doch lehnte der Chef der Admiralität Generalleutnant v. Caprivi dies unter Hinweis auf den zu großen Tiefgang der für Westindien vorgesehenen "Ariadne" ab, die die Barre vor der Lagune nicht überqueren konnte. Einen Besuch der Westküste schloß der General aus Mangel an Schiffen in "absehbarer Zeit" aus.[12] Bezeichnenderweise lehnte Waecker-Gotter einen Besuch von Veracruz ab, da dazu "keine dienstliche Notwendigkeit" bestand. Offenbar ging es allein um eine Präsenz gegenüber den Lokalbehörden in Campeche, auf die der Ministerresident über die Zentralregierung nicht einmal indirekt Druck ausüben konnte.

12.2. Mexiko unter der *pax porfiriana*. Die Revolution von 1910/11. Der Huerta-Putsch 1913

Mexiko war bis 1914 nach Argentinien, Brasilien und Chile der wichtigste deutsche Handelspartner in Lateinamerika. Angesichts dieser Tatsache ist die geringe Präsenz der Kaiserlichen Marine in mexikanischen Gewässern auffällig, zumal Veracruz als der größte Ausfuhrhafen im unmittelbaren Einzugsbereich der westindischen Stationäre lag. Trotzdem wurde der Hafen zwischen 1895 und 1907 lediglich viermal aufgesucht, während La Guayra oder Port-au-Prince im gleichen Zeitraum dreiundzwanzig bzw. achtzehnmal angelaufen wurden.[13] Anfang Februar 1904 besuchte die ostamerikanische Kreuzerdivision mit "Vineta", "Gazelle" und "Falke" Veracruz, während "Panther" Tampico anlief. Kommodore Schröder sah den Aufenthalt sehr positiv für die deutsch-mexikanischen Beziehungen und hoffte dabei auf einen zukünftigen amerikanisch-mexikanischen Ge-

[12] Ministerresident Waecker-Gotter an Bismarck, Ciudad Mexiko v. 13.04.1887, Bismarck an Caprivi v. 12. Mai, Caprivi an Bismarck v. 17. Mai 1887; BAMA RM 1/v. 2399. Tatsächlich sollte es bis 1893 dauern, bis mit S.M.S. "Marie" die Westamerikanische Station überhaupt wieder besetzt wurde, wenn auch nur kurzfristig. Aus logistischen Gründen unterblieb ein Besuch Zentralamerikas und Mexikos.

[13] Übersicht über die von S.M. Schiffen ausgeführten Besuche in den Häfen der ostamerikanischen Station; BAMA RM 5/6013. Die Liste enthält sämtliche Hafenstädte Nord-, Mittel- und Südamerikas mit den Namen und der Besuchszeit der Schiffe. Sie wurde aufgrund der Stationsakten erstellt und daher auch von den Verfassern nicht als vollständig angesehen.

gensatz.[14] Bei zwei Aufenthalten von S.M.S. "Bremen" 1905 und 1909 suchten die Kommandanten ebenfalls die Hauptstadt auf und wurden von Präsident Porfirio Díaz (1830-1915) empfangen. Als Korvettenkapitän Behncke im Juni 1905 mit S.M.S. “Falke“ Manzanillo und Mazatlán besuchte, stellte er fest, daß dies im bedeutendsten Ausfuhrhafen der mexikanischen Westküste der erste Aufenthalt eines deutschen Kriegsschiffs seit 20 Jahren war, in Manzanillo überhaupt der erste. Auf das Anlaufen von La Paz und San Blas mußte aufgrund von Zeitmangel verzichtet werden, da der Kreuzer einen Werfttermin in San Francisco hatte.[15]

Für diese geringe Präsenz gab es zwei Gründe. Im Gegensatz zu den ABC-Staaten existierte in Mexiko nie eine größere deutsche Kolonie. 1910 lebten im Land unter 15 Mill. Einwohnern lediglich 2.500 deutsche Residenten, davon ein Drittel allein in der Hauptstadt. Unabhängig davon betrug der Wert der deutschen Kapitalien ca. 41 Mill. Pesos, d.h. ca. 83 Mill. Mark,[16] nach anderen Angaben ca. 400 Mill. Mark.[17] Die Masse der deutschen Residenten war im Handel tätig; 1899 war Veracruz "ein völlig deutscher Handelsplatz",[18] und elf Jahre später kamen 13% aller mexikanischen Importe aus Deutschland.[19] Doch trotz verschiedener Einwanderungsprogramme seit 1870, vor allem zur Hebung der Landwirtschaft, war der Anteil von Ausländern an der Gesamtbevölkerung verschwindend gering.[20]

Neben der geographischen Abgelegenheit der Westküste ist der entscheidende Grund für die beinahe völlige Abwesenheit der deutschen Marine die Tatsache, daß bis zum Ende der Regierung Díaz (erste Amtszeit 1877-80, zweite Periode 1884-1911) nicht eine einzige Reklamation ausgeführt wurde, in der die Marine involviert war. Die Politik der Regierung war ausgesprochen ausländerfreundlich. Damit verbunden war eine beinahe dreißigjährige innenpolitische Stabilität des Landes, die nach den Verheerungen der Bürgerkriege der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dem Krieg gegen Frankreich bzw. Kaiser Maximilian von allen Schichten der Bevölkerung dringend erwünscht wurde. Díaz kam dabei zugute, daß er das Banditenproblem, entstanden durch die massiven Heeres-Entlassun-

---

[14] Kommando der Kreuzerdivision, Kingston v. 26.02.1904; BAMA RM 3/3018.
[15] S.M.S. “Falke“, Stiller Ozean v. 14.06.1905; ebd.
[16] Friedrich Katz: The Secret War in Mexico. Europe, the United States, and the Mexican Revolution, Chicago 1981, S. 72.
[17] Die Deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern. Zusammengestellt im Reichs=Marine=Amt, Berlin ca. 1899, S. 22-33. Dieser Betrag ergibt sich offenbar aus der Summe sämtlicher Kapitalanlagen einschließlich von Krediten.
[18] Hartmut Fröschle: Die Deutschen in Lateinamerika, Tübingen 1979, S. 507.
[19] Katz, Secret War, S. 59.
[20] Ebd., S. 488.

gen nach 1867, durch die Aufstellung einer Gendamerie, den sogenannten *rurales*, löste. In diese Truppe wurden wiederum Banditen, die den Kampf aufgaben, integriert. Ähnlich pragmatisch verfuhr der Präsident in der Anwendung früherer liberaler Reformgesetze, die auf schärfste Ablehnung seitens der Kirche, aber auch weiter Teile der gläubigen Bauernbevölkerung stieß. Um die (städtischen) Liberalen nicht zu provozieren, blieb z.B. die staatliche Schulpflicht bestehen, allerdings verzichtete Díaz auf eine zwangsweise Anwendung, so daß in den ländlichen Bereichen die Erziehung in der Hand der Kirche blieb.[21]

Obwohl Díaz seine erste Amtsperiode einem Putsch verdankte, verließ er sich nie auf die Armee, die bis 1910 auf 18.000 Mann verkleinert wurde und damit relativ gesehen eine der kleinsten Lateinamerikas war.[22] Zusätzlich wurden die Milizen der Bundesstaaten und dörfliche Einwohnerwehren, ohnehin nur Fußvolk für rebellierende Gouverneure der Einzelstaaten, aufgelöst. Doch selbst die *rurales* umfaßten nur 3.000 Mann; eine verschwindend geringe Anzahl für ein Land von der fünffachen Größe Preußens zur Kaiserzeit. 1890 gelang ihm mit der Zustimmung des Parlaments zur unbegrenzten Wiederwahl der entscheidende Durchbruch zur autokratischen Herrschaft.

Trotzdem war das Porfiriat bei weitem nicht so monolithisch, wie Zeitgenossen und die ältere Literatur es sahen. Die wohl bedeutendste Fähigkeit Díaz´ bestand darin, bei Konflikten zwischen rivalisierenden Fraktionen auf regionaler und nationaler Ebene als Zentralist zu vermitteln, wobei die Gouverneure der Bundesstaaten in steigendem Maße in seine Abhängigkeit gerieten. Dadurch wiederum verlor das Parlament zunehmend die Kontrolle über die Exekutive, schließlich diente es nur noch der fortgesetzten Machtausübung Díaz und seiner Protegés. Um unliebsame Konkurrenten von vornherein gar nicht aufkommen zu lassen, verzichtete er auf eine Modernisierung der Armee und die Bildung einer effektiven Regierungspartei.[23]

Doch ab 1900 begann die unübersehbare Erosion des "System Díaz". Durch den von ihm praktisch erst geschaffenen Nationalstaat verloren die bisher peripheren Gebiete des Nordens und Südens zunehmend ihre Autonomie. Die wirtschaftliche Entwicklung unter Beibehaltung oligarchischer Herrschaftsstrukturen erzeugte soziale Ungleichheit. Verschärft wurde diese Krise ab 1907 durch eine Rezession in den USA, dem wichtigsten Handelspartner Mexikos. Gegen die neuen Krisenherde versagte Diaz´ bisherige Taktik des "teile und herrsche", un-

---

[21] Bernecker/Buve, S. 535.
[22] So unterhielt das Nachbarland Guatemala in der Epoche Estrada Cabreras 1898-1918 knapp 15.000 Mann bei lediglich einer Million Einwohner.
[23] Bernecker/Buve, S. 538.

terstützt durch moderne Kommunikationsmittel (Eisenbahn und Telegraphie) und die *rurales*. Hinzu kam das zunehmende Alter des Präsidenten in einem System, das zu Recht als personalistisch-autokratisch bezeichnet werden kann, und in dem ein Nachfolger nicht in Sicht war.[24] Die Systemkrise wurde durch zahlreiche Faktoren bestimmt: das Auseinanderdriften der Ober- und Mittelschicht, scharfe Konflikte innerhalb der Elite durch die sogenannten *científicos*, der Abbau traditioneller Patronage- und Klientelbeziehungen zwischen ländlicher Ober- und Unterschicht, die fehlende Institutionalisierung des Systems bei gleichzeitiger Bildung von Oppositionsbewegungen auf nationaler Ebene.[25] Entscheidend waren jedoch Spannungen in der porfiristischen Elite selbst, wo sich eine regionale, vor allem in den nördlichen Staaten Sonora und Chihuahua etablierte "nationale Bourgoisie" und die "kosmopolitischen" *científicos* der Hauptstadt, bedingungslose Modernisierer und Kapitalisierer des Landes mit ausländischer Unterstützung, unversöhnlich gegenüberstanden.[26]

Obwohl sich diese Krise seit Jahren abzeichnete, wurde sie bei den Zentenarfeiern im September 1910 weder vom deutschen Botschafter Dr. Bünz noch von Kapitän z.S. Schaumann des Schulschiffs "Freya" registriert. Eher unfreiwillig zog Bünz bei einer Audienz ("Hofhaltung ist die einzig richtige Beschreibung") eine historische Parallele:

> "Ich gebe diese Beschreibung in der Annahme, dass es interessieren könnte zu erfahren, wie wenig ein offizieller Empfang bei dem Präsidenten der Republik den Charakter einer republikanischen Regierungsform trägt. Unwillkürlich wenden sich die Gedanken dem tragischen Geschick des Kaisers Maximilian und seiner unglücklichen Gemahlin zu, die einst an dieser Stelle sich eines kurzen Glanzes erfreuten und deren prächtiges goldenes und silbernes Tafel- und Teegerät in dem anstossenden prächtigen Speisesaale, mit dem Stempel der Republik versehen, die Tafel ziert. Sic transit gloria mundi!"[27]

In Bünz Sonderbericht über den Verlauf der Feierlichkeiten findet keine Anmerkung zur Staatskrise oder gar einer drohenden Rebellion, wenn auch seiner Meinung nach der Charakter der Festlichkeiten deutlich auf eine Demonstration innerer Stabilität hinauslief.

Schaumann enthielt sich politischer Kommentare und konzentrierte sich völlig auf die militärischen Verhältnisse. Sein Eindruck war wenig positiv: Gegenüber den Besatzungen der brasilianischen und argentinischen Schulschiffe, die an der großen ausländischen Militärparade am 16. September 1910 teilnahmen, fiel das

---

[24] Werner Tobler: Mexiko, in: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. 3, Stuttgart 1992, S. 257-363, hier S. 266.
[25] Ebd.
[26] Ebd., S. 267.
[27] Bünz an Bethmann Hollweg v. 20.10.1910; BAMA RM 5/5806.

Personal der mexikanischen Marine deutlich ab. Mannschaften und Offiziere der Armee, mit Ausnahme der Leibgarde und einiger hauptstädtischer Truppen, machten aufgrund ihrer Herkunft und Ausbildung einen völlig unprofessionellen Eindruck; die Soldaten bestanden zum größten Teil aus Zwangsrekrutierten und ehemaligen Kriminellen.[28]

Führungspositionen in Verwaltung und Militär waren durch Zeitgenossen des Präsidenten besetzt, die mit ihm fünfzig Jahre zuvor als Guerilleros gegen Kaiser Maximilian gekämpft hatten.[29] Díaz bezahlte die Loyalität der Armee mit mangelnder militärischen Effektivität, die sich fatal auf sein politisches Schicksal auswirken sollte.

Im Gegensatz zu den europäischen Revolutionen 1789 bis 1920 handelte es sich beim Mexikanischen Bürgerkrieg 1910-20 tatsächlich um einen Krieg, der durch umfangreiche militärische Operationen und nicht durch die putschistische Übernahme einer Hauptstadt entschieden wurde. Entscheidender Faktor waren die nördlichen und südlichen Revolutionsarmeen, die sich weitgehend verselbständigten und in denen die Beziehungen zwischen der Truppe und ihren Führern schließlich eine größere Bedeutung zukam als die zum Teil recht verschwommenen ideologischen Ziele. Doch traten diese Prozesse erst in der zweiten Revolutionsphase 1913/14 auf, in der vor allem Vertreter der ländlichen und städtischen Mittelschicht wie selbständige Kleinhändler und -bauern, Angestellte und Schullehrer das Offizierkorps der Revolutionäre bildeten. Deren sozialer Aufstieg sollte das tatsächliche Ende der alten Armee bedeuten.[30] Nach der Revolution stellten sie bis in die dreißiger Jahre die politische Elite des Landes: Von 370 Angehörigen der Führungsebene der Jahre 1917-40 hatten während der Revolution 55 zivile Funktionen ausgeübt – 315 aber stammten aus dem Militärapparat.[31]

Grundsätzlich lassen sich vier Phasen in der mexikanischen Revolution von 1910-20 unterscheiden:

1. Die maderistische Erhebung von 1910/11. Sie endete mit dem Sturz Díaz´ und der Übernahme der Präsidentschaft durch Francisco I. Madero bis 1913
1. Dem Putsch General Huertas, der mit der Ermordung Maderos endetete. Huertas Präsidentschaft löste den Bürgerkrieg von 1913/14 aus, in dem nördliche und südli-

[28] Kommando S.M.S. „Freya“, Charleston v. 30.09.1910; BAMA RM 5/5806. An den Feierlichkeiten in Ciudad Mexiko nahm eine Landungskompagnie des Kreuzers mit ca. 100 Seekadetten, Matrosen und Heizern teil.

[29] Hans Werner Tobler: Die mexikanische Revolution. Gesellschaftlicher Wandel und politischer Umbruch, 1876-1940, Frankfurt a.M. 1984, S. 156.

[30] Ebd., S. 202.

[31] Ebd., S. 451.

che Revolutionstruppen die porfiristisch-huertistische Zentrale bekämpften, der mit dem Exil Huertas endete
2. Die Spaltung der Revolutionsbewegung und der Sieg der sogenannten Konstitutionalisten über die Konventionisten 1915/16
3. Dem Sieg der Konstitutionalisten, der Verabschiedung der Verfassung von 1917 und die Regierung Venustiano Carranza 1917-20[32]

Die deutsche Marine trat nur in der zweiten Phase in Erscheinung, da in der ersten keine deutschen Interessen bedroht waren. Der Fall Huertas und seine Einschiffung auf S.M.S. "Dresden" am Abend des 20. Juli 1914 beendete die zweite Phase und fiel beinahe mit dem Kriegsausbruch in Europa zusammen. Von November 1913 bis Ende Juli 1914 operierte der vom in Ostasien stationiertem Kreuzergeschwader entsandte Kreuzer "Nürnberg" (Ablösung "Leipzig") an der West-, der reguläre Stationär "Bremen" (Ablösung "Dresden") an der Ostküste.

Nach dem Sturz Díaz´, der aufgrund des völligen Versagens der Armee weitaus schneller eintrat, als das Gros der politischen Beobachter erwartet hatte, installierte der "nationale Bourgois" Francisco I. Madero kaum etwas anderes als ein "Porfiriat ohne Porfirio".

Maderos Haltung ist von Zeitgenossen als weltfremd bezeichnet worden, doch lag in der Erhaltung der alten Armee, des Justizapparats und der Verwaltung Kalkül: Weder die *científicos* noch die Maderisten waren an einer sozialen Revolution interessiert.[33] Die Zugeständnisse des Establishments an den politischen Seiteneinsteiger täuschten den im Oktober 1911 gewählten Madero, der im wahrsten Sinne des Wortes zwischen drei Stühlen saß: Während im Norden ein Teil seiner Anhänger politische Reformen forderte, wurden diese in der Hauptstadt durch die *científicos* blockiert, und im Süden begannen die Bauern um Emiliano Zapata eine "echte" Revolution in Gang zu setzen, indem sie am 25. November 1911 im sogenannten Plan von Ayala die Rückgabe von früherem Bauernland forderten und damit generell die bestehenden Eigentumsverhältnisse in Frage stellten.

Als sowohl im Norden wie im Süden die Rebellion in militärische Aktionen umschlug, blieb Madero nichts anderes übrig, als die alte Armee einzusetzen, ohne zu ahnen, daß er sich damit selbst sein Grab schaufelte. Im Norden zerschlug General Victoriano Huerta die Rebellen des Maderisten Orozco, der sich von seinem Führer losgesagt hatte, im Süden führte General Juvencio Robles mit der Taktik der "verbrannten Erde" und der Einrichtung von Konzentrationslagern nach spanischem (Kuba 1896-98) und britischem Vorbild (Südafrika 1900-02) einen brutalen Feldzug gegen die Zapatisten.

---

[32] Tobler, Handbuch, S. 274.

[33] Siehe hierzu insbesondere: Katz, Secret War, S. 113.

Schließlich wandte sich Maderos Idealismus gegen ihn selbst: Demokratisierung und Pressefreiheit kamen vorzugsweise seinen hauptstädtischen Gegnern zugute, die Parlament und Zeitungen kontrollierten und hemmungslose Attacken gegen ihn ritten. Schließlich spaltete sich seine eigene Partei, von der ein Teil mit den *científicos* sympathisierte, während die sogenannten *renovadores* weitergehende Reformen forderten. Für die einen zu konservativ, für die anderen zu reformistisch, sannen zusätzlich Teile des Offizierskorps auf Rache für die Niederlage von 1911. Nach Tobler entstand eine Atmosphäre, in der der Ruf nach dem starken Mann, *el hombre fuerte*, beständig zunahm.[34]

Maderos Schicksal war besiegelt, als US-Botschafter Henry Lane Wilson zusammen mit Huerta und dem Neffen von Porfirio Díaz, Felix Díaz, ein Komplott zum Sturz Maderos schmiedete. Ziel war die Etablierung einer handlungsfähigen Regierung. Felix Díaz hatte zusammen mit dem früheren Kriegsminister Bernardo Reyes, einer durchaus populären Figur, 1911/12 zwei dilettantische Militärverschwörungen gegen Madero inszeniert. Beide saßen seit dieser Zeit im Militärgefängnis. Offenbar mit Wissen von Präsident Taft und Außenminister Knox inszenierte Wilson eine Schmierenkomödie: Während Reyes und Díaz durch aufständische Truppen aus dem Gefängnis befreit wurden, beauftragte Madero Huerta mit dem Schutz der Hauptstadt. Während der sogenannten *decena trágica* in der zweiten und dritten Februarwoche 1913, in der vorzugsweise Zivilisten den Kämpfen zum Opfer fielen, verbündeten sich Díaz und Huerta (Reyes war gefallen) und stürzten mit Unterstützung Wilsons Madero am 18. Februar 1913. Vier Tage später wurde er unter dem Vorwand der Verlegung in ein anderes Gefängnis aus seiner Zelle geholt und trotz aller Warnungen des deutschen Gesandten Hintze an Huerta exekutiert.[35]

Die Startbedingungen des Usurpators schienen optimal, doch hatten sowohl Botschafter Wilson als auch Huerta nicht den Wahlsieg Woodrow Wilsons in den USA einkalkuliert. Präsident Wilson trat sein Amt an, bevor die alte Administration den neuen mexikanischen Präsidenten anerkennen konnte. Dieser Fall sollte auch nie eintreten, denn Wilson hielt Huerta nicht zu Unrecht schlicht für einen Mörder. Doch war es nicht nur die persönliche Ablehnung des Amerikaners gegenüber dem Diktator, die die Anerkennung verhinderte: Wilson wollte eine echte Wende in der mexikanischen Geschichte, eine Erziehung des mexikanischen Volkes, seine “Zivilisierung“, aber keine Intervention. Die Folge davon war die sogenannte Politik des “watchful waiting“. Henry Lane Wilson wurde von seinem Posten abgezogen. Er selbst war bis zuletzt überzeugt davon, daß die nun fol-

[34] Tobler, Mexikanische Revolution, S. 191f, 278.

genden Konflikte zwischen den beiden Staaten nur aus der Nichtanerkennung Huertas resultierten. Während Huerta von mehreren europäischen Staaten wie Großbritannien und dem Deutschen Reich anerkannt wurde, gelang es dem bedeutendsten Widersacher Huertas in Mexiko, dem Maderisten Venustiano Carranza, die USA als Gegengewicht aufzubauen. Zwar wurde ihm die diplomatische Anerkennung verweigert, dafür ein amerikanisches Waffeneinfuhrverbot nach Mexiko aufgehoben.[36] Eine Intervention lehnte Wilson allerdings ab, sondern wartete (vergeblich) auf einen kapitalen völkerrechtlichen Fehler Huertas, der ihm einen Vorwand zum Eingreifen gegeben hätte.[37]

Die Ermordung Maderos hatte massiven Widerstand sowohl im Norden als auch im Süden gegen die neue Regierung ausgelöst. Die zweite Phase der Revolution ab März 1913 sollte weitaus größere militärische Dimensionen annehmen und tiefgreifendere politische und soziale Folgen haben als der maderistische Aufstand. Den Widerstand im Norden organisierte Carranza, Gouverneur von Coahuila, ein typischer Vertreter der maderistischen "nationalbourgoisen" Führungsschicht. Er rief am 26. März 1913 im sogenannten Plan von Guadeloupe die "Konstitutionalistische Armee" aus, der sich Teile der Bundesarmee anschlossen.[38] Trotzdem war Carranza nicht der militärische Führer des nördlichen Aufstandes. Es bildeten sich im Norden strukturell sehr verschiedene Armeen aus: die Konstitutionalistische Armee unter der Führung des späteren Präsidenten Alvaro Obregón (*División del Noroeste*) in Sonora, die *División del Norte* unter Francisco "Pancho" Villa in Chihuahua und die *División del Noreste* unter Pablo González in Coahuila.[39] Die Zapatisten im Süden, die einen Waffenstillstand mit Huerta ablehnten, konnten trotz brutalster Terrormaßnahmen nicht zur Kapitulation gezwungen werden und formierten sich nach ihrer Vertreibung aus Morelos in Guerrero neu. Zapata gelang es, auch Rebellen in anderen Staaten unter seinem Oberkommando zu vereinen, doch behielten die Zapatisten immer ihren Guerilla-Charakter bei, während die nördlichen Verbände in kurzer Zeit modernste Militärtechnik übernahmen, zu denen sogar neun Flugzeuge gehörten,

---

35 Katz, Secret War, S. 109-11.
36 Langley, S. 83-84.
37 Ebd., S. 87.
38 Tobler, Mexikanische Revolution, S. 204. Den Begriff des Konstitutionalismus begründete Carranza damit, daß er der höchste Repräsentant der verfassungsmäßigen Ordnung innerhalb der Anti-Huerta-Opposition war.
39 Obregón (1880-1928) wurde einer der wichtigsten Führer der mexikanischen Revolution und am 17. Juli 1928 vor Antritt einer zweiten Präsidentschaftsperiode ermordet. Villa wurde im Juli 1923 unter dubiosen Umständen ermordet, González ordnete die Ermordung Zapatas am 10. April 1919 an, wurde aber später selbst ins Exil geschickt.

die vorzugsweise von amerikanischen Söldnern geflogen wurden.[40] Damit war der Mexikanische Bürgerkrieg nach dem italienisch-türkischem Krieg 1911/12 in Libyen der zweite bewaffnete Konflikt, in dem die neue "Wunderwaffe" des jungen Jahrhunderts zur Anwendung kam.

Am erfolgreichsten im Kampf gegen Huerta ging die *División del Noroeste* unter Obregón vor, dem es schon im April 1913 gelang, weitgehend die Kontrolle über den zweitgrößten, wenn auch kaum besiedelten Bundesstaat Sonora herzustellen. Lediglich die Hafenstadt Guaymas blieb noch in der Hand der Regierung. Hier erfolgte auch der erste Einsatz der Kaiserlichen Marine. Zu den Wahlen im November 1913 forderte Hintze sowohl für die West- wie die Ostküste deutsche Kriegsschiffe zum Schutz der Residenten an.

12.3. S.M.S. "Nürnberg" und "Leipzig" an der Westküste

Am 16. Oktober 1913 wurde S.M.S. "Nürnberg" in Yokohama vom Kreuzergeschwader abgeordnet, um zum Schutz der deutschen Residenten an der Westküste Mexikos zu operieren. Sie traf Anfang November vor Mazatlán unter Kapitän z.S. Hermann Mörsberger (1872-1940) ein, der am 20. Dezember 1913 von Kapitän z.S. Karl Schönberg (1872-1914) abgelöst wurde. Das Operationsgebiet erstreckte sich auf die Küstenlinie der fünf nordwestlichen Staaten Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco und Colima.

Trotz seiner Fläche von knapp 200.000 Quadratkilometern war Sonora mit 221.000 Einwohnern extrem dünn besiedelt. Die politische Situation war im wahrsten Sinne des Wortes zwiespältig, da es seit dem Putsch Huertas zwei Staatsregierungen gab.

Beim Ausbruch von Huertas Staatsstreich regierte in der Hauptstadt Hermosillo der maderistische Gouverneur José Maria Maytorena. Als er von vornherein eine Anerkennung der Putschisten ablehnte, ernannte Huerta einen Oberst Francisco García zum Gouverneur, der in Guaymas seinen Regierungssitz aufschlug, wo die Konstitutionalisten durch Verwandtschaft und Vermögen zahlreiche Sympathisanten besaßen.[41] Maytorena, Vertreter des zivilen Flügels der Maderisten, zog sich nach Meinungsverschiedenheiten mit dem Militärflügel um General

[40] Tobler, Mexikanische Revolution, S. 229; English, S. 317.
[41] "Nürnberg", Mazatlan v. 14.02.1914; BAMA RM 5/5824.

Obregón in die USA zurück und überließ die Staatsgeschäfte dem Interimsgouverneur General Ignacio L. Pesqueira.[42]

Eine entscheidende Verstärkung ihrer militärischen Kräfte gelang den Konstitutionalisten durch die Mobilisierung von knapp achttausend sogenannten “wilden“ Yaquis unter der Zusicherung der Rückgabe enteigneter Ländereien. Die Mitglieder des Stamms, der nie völlig der Regierungskontrolle unterworfen worden war, galten als gute, wenn auch “wilde“ und “grausame“ Soldaten, was Schönberg an einer Episode beispielhaft schilderte, die ihm von “einwandfreien Leuten“ bestätigt worden war:

> “Vor einigen Jahren wollten die beiden, gerade erwachsenen, Töchter eines mexikanischen Grossgrundbesitzers von Guaymas nach der väterlichen Besitzung in der Sierra Madre zurückkehren. Ihre Begleitung bestand aus dem Bräutigam der Einen (Schweden), 20 eigenen Vaqueros (= Cowboys) und 200 Soldaten, alle wohlbewaffnet. Die Karawane wurde von den Yaquis überfallen, die Soldaten (die zu der Zeit die Weisung gehabt haben sollen, nichts ernstliches gegen diesen Stamm zu unternehmen) liefen davon. Die Vaqueros und der Schwede verteidigten sich, solange sie eine Patrone im Gürtel hatten (die letzte des Schweden soll der Braut gegolten haben), dann sind die Überlebenden mit Lassos gefangen und aufs Fürchterlichste zu Tode gemartert worden; die Einzelheiten eignen sich nicht zur Wiedergabe.“ (RV Wilhelms II.: Karl May!)[43]

Für den Fall einer Einnahme Guaymas durch die Yaquis sah Schönberg erhebliche Gefahren für die fremden Residenten voraus, da sich der jahrhundertealte Haß der Indianer gegen alle Weißen richten konnte – eine Haltung, die nach Meinung des Kapitäns aufgrund ihrer brutalen Unterdrückung durchaus gerechtfertigt war. Er hoffte daher auf eine rechtzeitige Evakuierung der Deutschen auf Schiffe oder einige Golf-Inseln, da sonst der Einsatz eines geschlossenen Landungskorps unumgänglich schien. Für diesen Fall rechnete er nicht nur mit schweren Verlusten, sondern eventuell sogar mit der Vernichtung der Abteilung, eine Aussicht, die Wilhelm II. wenig gefiel (RV: na, na!) und zu dem Kommentar veranlaßte, daß in einer derart angespannten Situation “eben doppelt achtsam“ operiert werden müsse.

Guaymas und Mazatlán waren seit Mai 1913 eingeschlossen. Trotz schwerer Niederlagen der Regierungstruppen wurde der Sieg nicht durch die Konstitutionalisten ausgenutzt. Schönberg nahm aufgrund verschiedener Quellen an, daß das Kommando der Rebellen einen Anmarsch der verbündeten Yaquis in die Stadt verhindern wollten, in der angeblich 90% der Einwohner zu den Maderisten tendierten. Der Führer der Indianer, Bule, war unter eigenartigen Umständen erschossen worden – angeblich von den verbündeten Maderisten.

---

[42] Tobler, S. 211.

[43] “Nürnberg“ v. 14.02.1914.

In dem sich südlich an Sonora anschließenden Bundesstaat Sinaloa (ca 70.000 Quadratkilometer und ca. 300.000 Einwohner, Hauptstadt Culiacan) erhielten die Rebellen vor allem über die Eisenbahn Unterstützung aus Sonora. Bis Ende Juli kontrollierten sie bereits den gesamten Staat mit Ausnahme Mazatláns. Ein letzter Versuch der Regierung, Sinaloa zurückzuerobern, scheiterte im August 1913. Finanziert wurde der Krieg in Sinaloa von seiten der Regierung durch erhebliche Zwangsanleihen sowie Steuer- und Abgabenerhöhungen, so daß ausschließlich die Oberschicht Mazatláns die Kriegskosten zu tragen hatte.[44]

Praktisch wurden Sonora und Sinaloa bereits Ende 1913 vollständig von den Konstitutionalisten beherrscht. Allerdings wurde der Seeweg von Guaymas bis Manzanillo/Colima durch die Regierungskanonenboote “Tampico“, “Morelos“ und “General Guerrero“ kontrolliert, die nicht nur jede Seezufuhr für die Rebellen abschnitten, sondern auch direkt in die Kämpfe um die Hafenstädte eingriffen.

Mazatlán war mit diversen Verteidigungsmitteln ausgebaut und wurde durch 2.400 Mann Truppen besetzt, doch stellte FK Mörsberger Mitte Dezember fest, daß die eigenen Soldaten der Regierung mehr Sorgen bereiteten als der Gegner, da die Besoldung der Truppen nicht gesichert war. Am 23. November 1913 war General Rodriguez nach Aufgabe der Provinzhauptstadt Culiacan mit tausend Mann in der Hafenstadt eingetroffen und übernahm die Verteidigung. Da bereits zwei Banken wegen der ständigen Geldforderungen der Regierung ihre Filialen geschlossen hatten und die Staatsbank von Sinaloa nicht mehr über Bargeld verfügte, wurden Zwangsanleihen bei einheimischen und ausländischen Geschäftsleuten betrieben, wogegen diese bei ihren Vertretern protestierten. Ein Versuch, die “Nürnberg“ oder die U.S.-Navy zu involvieren, unterblieb jedoch. Über die allgemeine Lage der Regierung war Mörsberger schlecht informiert, da die Eisenbahn- und Telegraphenverbindung ins Landesinnere abgebrochen war.[45]

In seinem zweiten Bericht aus Mexiko gab Mörsberger eine eindrucksvolle Schilderung des Charakters des Bürgerkrieges, als er die Verteidigungsstellungen in Mazatlán inspizierte. Auffällig ist hierbei der eklatante Widerspruch zwischen der Anwendung modernster Technik und einer an europäischen Maßstäben gemessen völlig dilettantischen Organisation und Taktik.

Die Verteidigungsanlagen vor der Stadt wurden mit elektrisch geladenen Drahtverhauen, modernen Schnellfeuergeschützen und sogar fahrbaren Scheinwerfern gesichert, doch war ihre Aufstellung unzweckmäßig. Vor allem nachts gelang es wegen mangelndem Postendienst den Rebellen immer wieder, Kom-

---

44 “Nürnberg“, Mazatlan v. 21.02.1914; BAMA RM 5/5824.

mandounternehmen durchzuführen. Am 12. November überfielen sie das Eisenbahndepot und entwendeten alle Lokomotiven. Bis auf die *rurales* machten die Offiziere einen leidlich guten, die Mannschaften einen "schwächlichen und schlaffen" Eindruck, was der Kapitän zum Teil auf die Ungewohntheit des heißen Küstenklimas schob, da die Truppen aus dem Hochland stammten. Eine Uniformierung war praktisch nicht vorhanden. Die tägliche Löhnung der Mannschaften von 1 ½ Pesos (2,40 M) war im Verhältnis zum Reichsheer recht großzügig, allerdings mußte davon die Verpflegung bestritten werden, die von den begleitenden Frauen und Kindern sichergestellt wurde. Im Gefecht sorgten die Frauen für den Munitionstransport und gingen sowohl hier wie bei der Gefangennahme das gleiche Risiko ein wie die Männer. Mörsberger kam zu dem Schluß, daß die Stadt aufgrund ihrer vorzüglichen Lage bei dem entsprechenden Willen "ohne Mühe" gehalten werden konnte, doch sah er in der unregelmäßigen Besoldung der Truppen das größte Problem der Verteidiger.[46]

Ergänzt wurden diese Angaben durch einen ausführlichen Bericht Schönbergers im März 1914, wobei er von "unhaltbaren Zuständen" in der Armee sprach. Die in den westlichen Provinzen ausgehobenen Truppen bestanden ausschließlich aus zwangsrekrutierten Indianern, politischen Häftlingen und Kriegsgefangenen. Damit verbunden waren Erpressung und die Begleichung persönlicher Rechnungen, indem von den Behörden unliebsame Elemente in die Armee abgeschoben wurden. Die Folge waren Desertionen bei der ersten Gelegenheit, was einigen Offizieren durchaus gelegen kam, da sie die Löhnung für die Deserteure einstrichen. Das gleiche geschah zum Teil bei Gefallenen, weshalb die Verluste immer zu niedrig angegeben wurden. Eine Ausbildung fand praktisch nicht statt; nur "ganz besonders eifrige Kommandeure" ließen von 06.00h-08.00h einfache Marschübungen vornehmen, ansonsten erfolgte lediglich eine Abendmusterung. Der größte Teil der Offiziere bestand aus beförderten Mannschaftsgraden und politischen Günstlingen. Das Ergebnis war nach Meinung des Kapitäns verheerend:

> "Zieht man weiter noch den mexikanischen Volkscharakter überhaupt (Misstrauen, Selbstüberschätzung, Prahlerei, Unzuverlässigkeit, Genusssucht, Neigung zur politischen Intrige, Mangel an Energie) in Betracht und bedenkt man, dass der Trunk von Mescal-Schnaps ein verbreitetes Laster der unteren Volksschichten ist, so kann man sich einen Begriff machen, von dem Geist, der im Federalheer zur Zeit herrscht."[47]

Besser schätzte Schönberg die Verhältnisse auf den Kanonenbooten ein. Mannschaften wie Offiziere unterschieden sich sowohl in Uniformierung wie Ausbil-

---

45 "Nürnberg" v. 03.12.1913; BAMA RM 5/5823.
46 "Nürnberg", San Blas v. 17.11.1913; ebd.

dung “vorteilhaft“ von den Landtruppen und machten einen professionellen Eindruck, die Matrosen stammten von der Westküste und galten als gute Seeleute. Die Geschütze waren allerdings durch ständige Benutzung und mangelnde Wartung bis zur Unbrauchbarkeit ausgeschossen. Der generelle Charakter des Bürgerkriegs lag zwischen Stellungs- und Kleinkrieg:

“Man liegt sich Monate lang in festen Stellungen gegenüber und arbeitet mit Handstreichen, wobei Führer, wie Soldaten, mangels richtiger Ausbildung, durch den von ihren spanischen oder indianischen Vorfahren ererbten kriegerischen Instinkt geleitet werden. Die Art der Kriegführung ist eine überaus grausame.“[48]

Die Gesamtzahl der Deutschen an der Westküste, zumindest in den Krisenzonen Guaymas, Mazatlán und San Blas-Tepic/Nayarit umfaßte kaum hundert Personen. In den beiden großen Hafenstädten lebten hauptsächlich Händler, während in Nayarit höchstens drei Dutzend deutsche Plantagen- und Farmverwalter auf den Haziendas Miramar, El Llano, Chapultita, Cora, Palapita und Ixtapa zwischen der Hauptstadt Tepic und dem kleinen Hafen von San Blas ihrer Tätigkeit nachgingen. Miramar lag in der Nähe von San Blas direkt an der Küste und verfügte über einen Telefonanschluß, durch den Kontakt zum deutschen Konsul in das vierzig Kilometer entfernte Tepic gehalten werden konnte, auch wenn die Konstitutionalisten zwischen den Städten operierten und ab und an die Telegraphenleitungen zerstörten. Durch dieses noch recht unorthodoxe Medium war sogar ein indirekter Kontakt mit Ciudad Mexiko möglich, da die Rebellen eigentümlicherweise die weiter im Inland liegenden Telegraphenleitungen nicht unterbrachen.

Während sich der Schutz der Deutschen vor eher hypothetischen Übergriffen der Föderalregierung in den Hafenstädten relativ unproblematisch gestaltete, war die “Nürnberg“ gegenüber Requisitionen der Rebellen auf den abgelegenen Haciendas völlig machtlos - was niemand besser wußte als ihre Bewohner. Als der überängstliche Konsul im Dezember 1913 den Kreuzer erneut anforderte, da bei Überfällen auf die Farmen Geld, Waffen, Reittiere und Vieh requiriert worden waren, verweigerten die Geschädigten die Räumung. Allerdings requirierten die Konstitutionalisten auf ausländischen Farmen nur gegen Quittung, und teilweise wurden Waren sogar mit selbstgeprägten Münzen aus reinem Silber bezahlt. Entscheidend für den Verbleib sowohl deutscher wie amerikanischer Hacenderos war wohl, daß es nie zu Ausschreitungen gekommen war; Mörsberger vermutete hinter diesem zurückhaltenden Vorgehen eine Absprache zwischen dem kom-

---

47 “Nürnberg“, Mazatlan v. 01.03.1914; BAMA RM 5/5824.

48 Ebd.

mandieren U.S.-Admiral Cowles und den Rebellenführern, doch ist dies reine Spekulation. Tatsächlich war die Lage in Tepic entgegen der dramatischen Schilderung des Konsuls ruhig. Da inzwischen Verstärkung für die Regierungstruppen eingetroffen war, glaubten die deutschen Residenten an eine Stabilisierung der Lage, doch hier wie in Mazatlán besaßen die Truppenführer kaum Mittel zur Besoldung ihrer Männer. Als am 12. Dezember 1913 erneut 38 Rebellen auf Cora erschienen, und Waffen und Pferde beschlagnahmten, zeigte sich die Hilflosigkeit des Kreuzers mehr als deutlich:

"Ich habe die Hacienda Cora besucht und mit den dortigen Deutschen gesprochen. Es lässt sich gegen diese Requisition der Aufständischen nichts machen. Ein Widerstand der Bewohner würde nur zur Folge haben, dass die Aufständischen in grösserer Zahl wieder kommen und dann ohne Schonung vorgehen."[49]

Immerhin gab sich Konsul Hildebrand der Hoffnung hin, daß die Quittungen später einmal eingelöst werden konnten – diese optimistische Haltung wollte der Kapitän allerdings nicht teilen. Sie hatten schon zu diesem Zeitpunkt durch die Unterbrechung des Handels, den Arbeitermangel und die Geldknappheit erhebliche Verluste erlitten.

Trotz der Kämpfe fühlten sich die zwölf deutschen Familien in Tepic und Umgebung nicht gefährdet und wollten erst bei Gefahr für Leib und Leben nach San Blas ziehen. Für diesen Fall bat der Konsul um die Anwesenheit der "Nürnberg".[50]

Sowenig wie die ausländischen Residenten in ihrer Existenz bedroht wurden, sowenig war die Wirtschaft in Nayarit durch den Bürgerkrieg beeinträchtigt. Die gut zwölfhundert Kilometer lange Bahnlinie von Tepic bis zum mexikanisch-amerikanischen Grenzübergang Nogales wurde von den Rebellen in Betrieb gehalten. Teilweise wurde selbst Post der US-Kriegsschiffe auf ihren Militärzügen transportiert. Tatsächlich waren die Rebellen an der weiteren Vermarktung der Produkte aus Sonora und Sinaloa in den USA interessiert, um ihre Militärkasse aufzubessern. Im von der Regierung kontrollierten Hafen von Topolobampo wurden sogar weiterhin Silbererze aus dem Landesinnern verladen, nur daß die Rebellen einen Ausfuhrzoll erhoben. Von hier aus wurde selbst das eingeschlossene Guaymas mit Grundnahrungsmitteln versorgt - gegen eine entsprechende Zollabgabe zugunsten der Rebellen. Der Gouverneur im eingeschlossenen Mazatlán dagegen untersagte die Einfuhr, vermutlich um die Rebellen nicht noch indirekt zu unterstützen. In Guaymas, das bereits seit acht Monaten eingeschlos-

[49] "Nürnberg", Manzanillo v. 19.12.1913; BAMA RM 5/5823.
[50] "Nürnberg", Mazatlan v. 03.12.1913; ebd.

sen war, erhob der Gouverneur zur Finanzierung der Truppen auch von Ausländern eine fünfprozentige Zwangsanleihe von jeder Firma und jedem Grundstück. Der dortige deutsche Konsul protestierte zwar gegen diese Verletzung des Handelsvertrags bei Hintze, unterließ aber den Versuch, Mörsberger zu involvieren.

Im Gegensatz zu Guatemala mit seiner geschlossenen deutschen Kolonie sah Mörsberg einen deutlichen "Kulturverfall" unter den deutschen Residenten der Westküste. Die Ursache lag nach seiner Meinung weniger in der ausländischen Konkurrenz als in den mexikanischen Ehefrauen, die er für einen Mangel an "vaterländischer Gesinnung" verantwortlich machte. Langfristig sah er das Deutschtum trotz seiner "ausnahmslos hervorragenden Stellung" als gefährdet an:

"Die meisten der Frauen beherrschen die Sprache ihres Mannes nicht, können auch die Tiefe des deutschen Gemütes nicht erfassen und ziehen ihre Familie ganz in die Oberflächlichkeit des mexikanischen Lebens hinein... Deutsch ist dann oft nur der Name und eine Vorliebe für Bier. Sie haben die guten Eigenschaften des Deutschen verloren, ohne die des Mexikaners dafür zu gewinnen..."[51]

Eine Art Heilmittel dagegen sah der Kapitän in der dauernden Besetzung der Westamerikanischen Station – entweder durch die ständige Anwesenheit der "Nürnberg" oder durch Besuche von der Ostasiatischen Station. Er plädierte aus praktischen Gründen für die erste Lösung, um die Küste planmäßig vermessen zu können. Auch konnte sich der Stationär auf diese Weise besser mit den lokalen militärpolitischen Gegebenheiten vertraut machen. Dagegen sprachen allerdings mangelnde militärische Übungsmöglichkeiten, Wartungsprobleme, hohe Lebensmittelkosten und sehr beschränkte Urlaubsmöglichkeiten der Besatzung; auf den amerikanischen Schiffen wurde schon ein Aufenthalt von drei bis vier Monaten an der Westküste als "große Härte" angesehen. Diese Hindernisse ließen sich nach seiner Meinung überwinden, wenn das "bisherige vorzügliche Verhältnis" zu den mexikanischen und amerikanischen Behörden erhalten blieb. Aus "politischen und gesundheitlichen" Gründen schlug er San Francisco als logistische Basis vor. Die ständige Besetzung der Station schien ihm auch nach Ende des Bürgerkrieges handelspolitisch notwendig:

"Tritt aber wirklich Ruhe ein, so wird meines Erachtens ein schnelles Aufblühen des Landes folgen, da das internationale Grosskapital auf die ungeheuren und vielseitigen Entwicklungsmöglichkeiten Mexiko´s aufmerksam geworden ist.

Es ist dann aber geboten, dass Deutschland sich einen entsprechenden Teil der zu erwartenden Handelsgewinne sichert, dazu ist es aber nötig, dass die Flagge dauernd gezeigt wird.

---

51 Ebd.

Auf meiner Ausreise habe ich ferner erfahren, wie dringend erwünscht es ist, dass ein deutsches Kriegsschiff sich in den mittelamerikanischen Häfen öfters zeigt. Noch sind dort die deutschen Handelshäuser an erster Stelle, aber schon macht sich ein Zurückweichen gegenüber den Amerikanern bemerkbar."[52]

Am 20. Dezember 1913 übernahm der über Panama angereiste Schönberger den Kreuzer. Da der Kapitän über relativ gute Spanischkentnisse verfügte, intensivierte sich die Berichterstattung erheblich, da er die verschiedensten schriftlichen und bildlichen Quellen sammelte und in Anlagen den Berichten beifügte. Er zeigte echtes Interesse an Land und Leuten, sah aber auch die Beschränktheit seiner Informationsmöglichkeiten:

"Wirklich zuverlässige Nachrichten sind von wilden Gerüchten schwer zu unterscheiden, auch wird bei den Revolutionen in Ländern wie Mexiko die Tragik oft zur Komik und umgekehrt. Welche Partei herrscht, scheint ziemlich gleichgültig zu sein; gefährlich, ja oft verderblich, sind nur die Übergänge. Die amerikanische Regierung übt zweifellos einen großen Einfluss auf die Rebellen (Constitutionalisten) aus. Jedoch ist der natürlich ein beschränkter und es erscheint dringend notwendig erwünscht, dass zur Zeit der Einnahme der umkämpften Plätze, Kriegsschiffe anwesend sind. Welche Zeitpunkte hierfür in Frage kommen, wird sich schwer beurteilen lassen, da es sich nicht um systematische Kriegsführung sondern um Handstreiche handelt."[53]

Ab Januar 1914 entwickelte sich die Lage immer kritischer, da der Handel zum völligen Stillstand gekommen war. Schönberg sah daher eine schnelle, aber unwahrscheinliche Einnahme von Mazatlán und Guaymas durch die Rebellen als günstigste Lösung an, da dann das Hinterland als Absatzgebiet geöffnet werden konnte. Allerdings war eine völlige Beendigung des Bürgerkrieges auch dann unabdingbar, da die mexikanischen Konsuln im Ausland keine Schiffe in die "Rebellenhäfen" abfertigen würden.

Für den Fall von Plünderungen beim Einzug der Rebellen legte sich der Kapitän eine ungewöhnliche Zurückhaltung auf. Notfalls sei es für die deutschen Häuser vorteilhafter, Schäden hinzunehmen, als sich von dem Kreuzer schützen zu lassen, "da dies von den Mexikanern beider Parteien sicher als schwere Kränkung empfunden und jahrelang unvergessen bleiben würde"; bei einem Eingreifen sei "größte Vorsicht geboten".[54] Mexikaner der verschiedensten Seiten schätzten seiner Meinung nach die bisherige Unparteilichkeit der Deutschen.

Im krassen Gegensatz dazu stand Commander Magruder auf U.S.S. "Raleigh", nach Schönberg "eine Draufgängernatur". Für den Fall von Plünderungen hatte Magruder ein energisches Vorgehen durch ein Landungskommando angekündigt, doch waren die Amerikaner hier in einer komfortablen Position, da sie keine

---

52 Ebd.

53 "Nürnberg", Mazatlan v. 26.12.1913; ebd.

54 Ebd.

Rücksicht auf große Geschäftsinteressen amerikanischer Residenten nehmen mußten.

Vor der mexikanischen Westküste patrouillierten beim Eintreffen der "Nürnberg" bereits seit Monaten Einheiten der amerikanischen Pazifikflotte unter Konteradmiral Cowles auf U.S.S. "California".

Das Verhältnis zur U.S. Navy war ausgezeichnet. Die telegrafische Nachrichtenübermittlung zur Großfunkstation in San Diego war in "zuvorkommenster Weise" geregelt. Zwischen den Offiziers- und Unteroffiziersmessen fanden ständige Kontakte statt. Der Kommandant des Panzerkreuzers "Pittsburgh" lud die Mannschaften der "Nürnberg" zu einer "kinemathographischen" Vorstellung ein – erstaunt hatte Schönberg registriert, daß alle großen Kreuzer der Pazifikflotte bereits mit Filmprojektoren ausgerüstet waren. Diese Kontakte schätzte der Kapitän hoch ein wie das Verhältnis zur kleinen deutschen Kolonie in Mazatlán, wo der dortige Konsul Unger über gute Kontakte zu den Lokalbehörden verfügte.[55]

Zeitweise legte der Admiral dem Kapitän gegenüber eine bemerkenswerte Offenheit an den Tag. So berichtete er von einem Treffen mit der Rebellenführung in Culiacan, wo er mit seinem gesamten Stab eingeladen war. Die Rebellenführer machten auf Cowles einen "sehr guten Eindruck". Seiner Meinung nach waren Fremde im Aufstandsgebiet, sofern unbewaffnet, völlig sicher; im übrigen rechnete er für März/April 1914 mit dem Kriegsende. Gegen die Kriegssteuern auf beiden Seiten gegenüber ausländischen Residenten sah er trotz des massiven maritimen Aufgebots keine Möglichkeit der Abhilfe. Eine Aufnahme Mexikos in die Vereinigten Staaten hielt er ebenso für ausgeschlossen wie die Gründung von Kolonien.

Die Angaben des Admirals hielt Schönberg für glaubwürdig, da seine (nie benannten) Quellen zu den gleichen Ergebnissen kamen. Über die unterschiedlichen politischen Haltungen machte sich Schönberg keine Illusionen:

> "Ich sagte Admiral Cowles, dass ich natürlich politisch anders stände als er, da Huerta von unserer Regierung anerkannt sei, dass ich aber bei dem gemeinsamen Ziele, die Fremden zu schützen, stets gern mit ihm zusammenarbeiten würde und jeder Anregung seinerseits in dieser Beziehung stets folgen würde.
>
> Ich glaube, dass es für meine Stellung von Vorteil wäre, wenn in irgend einer Weise von massgebender Stelle der Dank für dieses amerikanische Entgegenkommen und die Freude über das kameradschaftliche Zusammenarbeiten ausgesprochen würde."[56]

Der Admiral informierte Schönberg weiterhin in bemerkenswert offener Form über seine politischen Ziele. Da Cowles bereits seine Versetzung als *commander*

---

[55] Ebd.
[56] Ebd.

in chief auf die Ostasiatische Station erhalten hatte und auf seine Ablösung durch Admiral Howard wartete, versuchte er die Rebellen zu bewegen, Guaymas und Mazatlan einzunehmen, da er dies als beste Lösung für die fremden Kaufleute ansah. Hierbei handelte es sich ganz offen um eine Intervention in die mexikanische Innenpolitik, die weit über den Schutz amerikanischer und fremder Staatsbürger hinaus ging. Seine bisherige positive Ansicht über die Rebellen schien allerdings gelitten zu haben. Aber auch Cowles sah keine Lösungsmöglichkeit, wie die Konstitutionalisten mit ihren schwachen Verbänden die Städte einnehmen könnten. Später verschärfte sich allerdings die Kritik des Admirals an den Rebellen. Da ihnen angeblich starke Männer fehlten, sei Huerta möglicherweise doch der "rechte Mann für Mexiko", mit dem man möglicherweise zu einem Kompromiß kommen müsse.[57]

Trotz der Offenheit von Cowles führten die Amerikaner Geheimoperationen durch, die dem Kapitän nicht verborgen blieben. So wurden in Topolobampo von U.S.S. "Raleigh" Waffen für die Rebellen ausgeladen, und Schönberg nahm an, daß vor allem über diesen Hafen der Kontakt zu den Rebellen gehalten wurde. Zeitweise geriet auch Schönberg von seiten regierungstreuer Blätter in den Verdacht, die Rebellen zu unterstützen. Nach dem "Heraldo de Occidente" aus Mazatlan vom 27. Januar 1914 hatte der Kapitän angeblich die Rebellen in Hermosillo im Auftrag der Reichsregierung aufgesucht. Der Kapitän verzichtete auf einen Widerruf, bezeichnete aber "maßgebenden Leuten" gegenüber die Notiz als "törichte Lüge".

Im Januar 1914 unternahm er mit dem Kommandanten des Panzerkreuzers "Maryland", Commander Andrews, eine Eisenbahnfahrt direkt an die Front im Vorort Empalme/Guaymas, wobei er Gelegenheit hatte, die Stellungen der Verteidiger zu inspizieren. Der Ort selbst wurde durch einen Panzerzug mit Geschützen und Schießscharten verteidigt. Überall waren Spuren der Kämpfe zu sehen, allerdings war der größte Teil der Einschüsse durch das "wilde Feuern" der Kanonenboote "Morelos" und "Tampico" entstanden.[58]

Schönbergs Interesse beschränkte sich nicht nur auf die Vorgänge in Mexiko, sondern richtete sich auch auf amerikanische Marineeinrichtungen. Ein Beispiel dafür ist der Bericht über die Lazaretteinrichtungen von U.S.S. "Pittsburgh" durch den Schiffsarzt der "Nürnberg", Marine-Stabsarzt Agena. Agena fand die Räumlichkeiten "mustergültig" und mit modernsten Sterilisationsapparaten und Operationseinrichtungen "sehr gut eingerichtet". An Bord befanden sich sowohl ein Chirurg als auch ein Internist. Eine Blinddarmoperation an einem Besatzungsmit-

---

57 "Nürnberg" v. 14.02.1914; BAMA RM 5/5824.

glied des Kreuzers wurde “gut, ruhig und sachgemäß unter Anwendung sämtlicher modernen Vorsichtsmassregeln“ ausgeführt.[59] Überhaupt waren die amerikanischen Schiffe wesentlich besser auf den Einsatz in Tropengebieten vorbereitet als die deutschen Auslandskreuzer, was sich vor allem in ausreichenden Kühl- und Gefrieranlagen zeigte: Innerhalb des ersten Halbjahrs gab es an Bord der “Nürnberg“ aufgrund mangelnder Kühleinrichtungen zwei größere Lebensmittelvergiftungen, einmal durch verdorbenen Fisch und einmal durch Konserven. Sie forderten ein Todesopfer.

Ende Februar 1914 trafen erneut die beiden englischen Stationäre der amerikanischen Westküste, die Kanonenboote H.M.S.S. “Algerine“ und “Shearwater“ unter Captain Corbett im Golf ein, da die “Tampico“ zu den Konstitutionalisten übergelaufen war. Es wurden nun Übergriffe auf die neutrale und mexikanische Handelsschiffahrt befürchtet. Corbett schlug Schönberger und dem neuen Chef des amerikanischen Geschwaders, Admiral Howard, ein gemeinsames Vorgehen gegen das Schiff vor, doch lehnte Schönberger dies ab, da das Reich an der Westküste keine Interessen verfolgte. Ein Einsatz kam nur “im dringendsten Notfall“ wie der Gefährdung von Leben und Eigentum deutscher Residenten in Frage, was Howard und Corbett akzeptierten. Bei dieser Gelegenheit machte er weiterhin deutlich, daß er in einer Landung das letzte Mittel sah, da diese immer eine Beleidigung des Landes beinhaltete. Obwohl Corbett nach Meinung des Kapitäns ein sehr auffälliges Interesse an den Absichten der fremden Seemächte an den Tag legte, gestaltete sich die Zusammenarbeit mit den Engländern so unkompliziert wie mit den Amerikanern, was sich in gegenseitigen Besuchen von Offizieren wie Mannschaften und sogar gemeinsamen Gesangsabenden äußerte. Allerdings kam es bei Landgängen amerikanischer und englischer Matrosen aufgrund übermäßigen Alkoholgenusses häufig zu Zwischenfällen mit mexikanischen Behörden und Zivilisten, so daß die englischen Besatzungen später Landgangsverbot erhielten. Diese Probleme traten mit der “Nürnberg“-Besatzung offenbar nicht auf (RV: bravo!).[60]

Eine Seemacht, die bisher noch nie politisch an amerikanischen Küsten tätig geworden war, erschien am 25. Dezember 1913 in Gestalt des japanischen Panzerkreuzers “Idzumo“ unter Kommandant Moriyama, dem früheren Militärattaché in Paris. Der Besuch erregte in ganz Lateinamerika beträchtliches Aufsehen und

---

58 “Nürnberg“, Golf von Californien v. 10.01.1914; ebd.

59 Ebd.

60 “Nürnberg“, Mazatlan v. 06.03.1914. Schon beim Amapala-Zwischenfall 1910 in Honduras war Goette (S.M.S. “Bremen“) die hohe Desertionsquote an Bord H.M.S. “Algerine“ aufgefallen, der in Kalifornien 30% der Besatzung abhanden gekommen und daher kaum noch einsatzfähig war.

stieß auch auf großes Interesse seitens Wilhelms II.[61] An Bord befand sich außerdem ein Beamter des japanischen Auswärtigen Amtes (RV: “armes Schiff!“), dem, wie sich später herausstellte, der Panzerkreuzer unmittelbar unterstand. Auf dem diplomatischen Parkett bewegte sich der Kapitän Moriyama noch etwas unsicher: Als der Föderal-Gouverneur bei einem Empfang versehentlich ein Glas Sekt verschüttete, eiferte ihm der Kapitän in dem Glauben nach, es handle sich hierbei um eine mexikanische Sitte. Für eine klare Trennung der Kompetenzen an Bord der “Idzumo“ sprach, daß er über die Lage in Mexiko offensichtlich kaum informiert war - bei der Ankunft hatte er ohne jeden Grund ein Landungskommando vorbereitet. Beeindruckt war Schönberg allerdings von der “unübertroffenen Disziplin“ der Japaner, die er bei einem Ringkampf beobachtete.[62] Obwohl zur “Idzumo“ nicht ein so enger Kontakt gepflegt wurde wie zur U.S. Navy übernahm Moriyama später öfter den Schutz deutscher Residenten bei Abwesenheit der “Nürnberg“, vor allem ihrem Ablösungstransport nach Panama im Juni 1914.

Vom November 1913 bis zum 20. April 1914 verlief der Dienst der “Nürnberg“ in völliger Routine, die ab und an durch falsche Alarme des Konsuls in Tepic unterbrochen wurde. Als die “Tampico“ Ende Februar 1914 zu den Rebellen überlief und damit die maritime Kontrolle der Westküste gefährdete, erschien unmittelbar darauf der Präsident der mexikanischen Schiffahrtsgesellschaft Martinez an Bord und bat Schönberg in einer vertraulichen Unterredung um eine Intervention. Martinez, ein angeblich unpolitischer, tatsächlich aber überzeugter Anhänger Huertas, versuchte den deutschen Kreuzer für die Regierung zu engagieren, indem er Möglichkeit andeutete, die “Tampico“ zum Piraten zu erklären. Schönberg lehnte diesen plumpen Versuch, der an den “Markomannia“-Zwischenfall 1902 in Haiti erinnerte, strikt ab.

Aufgrund der ruhigen Lage konnte Schönberger im März 1914 sogar eine Einladung Hintzes zu einem mehrtätigen Aufenthalt in Ciudad Mexiko annehmen. Nach außen hin wirkte die Stadt wie im Frieden, doch ließ sich der Kapitän von dem schönen Schein nicht täuschen:

“Die Soldaten sind hier besser bekleidet und gleichmässiger bewaffnet, als die Generäle der Westküste.

Unter der scheinbar glänzenden Oberfläche aber wohnt das Grauen. Am Tage meiner Ankunft verschwand der Gouverneur des Federaldistrikts. Er hatte Huerta Vorstellungen gemacht. Er soll sofort abgeführt, erschossen, mit Petroleum übergossen und verbrannt worden sein.“[63]

---

[61] “Nürnberg“, Guaymas v. 07.01.1914; BAMA RM 5/5824. Zur japanischen Politik in dieser Phase des Bürgerkrieges siehe: Katz, Secret War, S. 64-80. Der Aufenthalt der “Idzumo“ findet bei ihm allerdings keine Erwähnung.

[62] Ebd.

[63] “Nürnberg“ v. 06.03.1914.

Ein deutliches Anzeichen für die Krise des Huerta-Regimes sah Schönberg in einer für europäische Verhältnisse grotesken "Militarisierung" des Behördenapparates, die nur das Ziel hatte, die Beamten zwecks besserer Disziplinierung unter das Militärstrafrecht zu stellen, oder "sie besser verschwinden zu lassen":

"So sind nicht nur alle Minister sondern auch alle parlamentarischen Führer mit militärischem Rang ausgestattet, selbst der Führer der mächtigen katholischen Partei (etwa unserem Centrum entsprechend) hat sich bequemen müssen, das Danaergeschenk eines Oberstleutnantspatentes anzunehmen und ist damit politisch ziemlich unschädlich gemacht.

Es diene zur Vervollständigung des Gesamtbildes, zu erwähnen, dass Huerta´s Haarkünstler Lieutenant ist und zwei Angestellte eines deutschen Uniformschneiders, die 45 bezw. 55 Pesos Monatslohn erhalten, Oberstleutnantspatente besitzen."[64]

Hintze sah offenbar den Fall von Guaymas und Mazatlán voraus und bat Schönberg, auf Kosten des AA ein Schiff für etwaige Flüchtlingen bereitzustellen, woraufhin der Kapitän nach seiner Rückkehr den Dampfer "Mazatlan" charterte.

Tatsächlich nahm der Druck auf die Regierungstruppen zu. Bereits im Februar hatten die Rebellen erneut die deutsche Hazienda Ixtapa überfallen und geplündert. Zur "moralischen Unterstützung" der Residenten ankerte die "Nürnberg" am 1. April 1914 in der Nähe der Hazienda und Schönberg stattete mit mehreren Offizieren den Bewohnern einen Besuch ab.

Eine Woche später lief der Kreuzer Topolobampo an und besichtigte das Wrack der "Tampico". Sie hatte bei einem Gefecht mit den Regierungskanonenbooten "Morelos" und "General Guerrero" fünf Treffer erhalten und zu sinken begonnen, was durch ein Aufsetzen in den Hafengewässern verhindert werden konnte. Wenige Stunden vor der Ankunft der "Nürnberg" war ein Doppeldecker von Obregóns Division über der Stadt erschienen und hatte die Regierungsschiffe vergeblich bombardiert, da die Bomben aus 3.000 Meter Höhe abgeworfen worden waren.[65]

In Guaymas war die Stimmung unter den Deutschen wie in Mazatlán sehr gedrückt, doch hoffte Schönberg auf eine Motivierung durch die Ankündigung, daß die Westamerikanische Station weiterhin besetzt werden würde. Die Regierungsbehörden hatten zwischenzeitlich versucht, eine neue Zwangsanleihe zu erheben, doch konnten die Residenten diese Maßnahme durch einen Verweis auf den Handelsvertrag verhindern. Daraufhin brachte der Gouverneur 500.000 Pesos ohne Deckung in Umlauf. Durch die Requierungen der Regierung vor allem von Lebensmitteln verzichteten die Händler auf ihre Einfuhr, was katastrophale Preissteigerungen zur Folge hatte. Schönbergs Skepsis gegenüber dem Huerta-

64 Ebd.

Regime wuchs ständig, zumal von der Hauptstadt aus abgesandte Summen für die Rückzahlung der ersten Zwangsanleihen noch nicht ausgezahlt worden waren:

"Die Zeitungen verkünden natürlich den Ruhm des neuen Gouverneurs; man muss unwillkürlich an den Schluss eines Kindermärchens denken ´und leben hinfort herrlich und in Freuden!´, doch ist man auch versucht frei danach fortzufahren: ´und wenn sie Huerta nicht hat erschiessen und verbrennen lassen, so stehlen sie heute noch! ´...
... Wer das Geld gestohlen hat, wird wohl nie festgestellt werden, wieder kommt es sicher nicht."[66]

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf im Laufe des 21. April an der Westküste die Nachricht von der Okkupation Veracruz durch Admiral Fletcher ein. Auch in Sonora und Sinaloa schien plötzlich ein Zweckbündnis zwischen Konstitutionalisten und dem Huerta-Regime möglich. Unter der nun herrschenden amerikafeindlichen Atmosphäre litten in erster Linie amerikanische Residenten, die in keiner Weise von der Wilson-Administration auf diesen Zwischenfall vorbereitet worden waren und sich unversehens in einem Hexenkessel wiederfanden, zumal die Lage durch den weiteren Aufmarsch der Rebellen vor den beiden großen Hafenstädten immer komplizierter wurde.

Wegen der drohenden Kriegsgefahr zwischen Mexiko und den USA hoben die lokalen Regierungsbehörden die *Guardia Nacional* (Landsturm) zum Kampf gegen die Amerikaner unter der Zusicherung aus, sie nicht gegen die Rebellen einzusetzen. Dadurch verschärfte sich das Verhältnis zwischen den Mexikanern und der U.S. Navy erheblich.

Angesichts dieser Lage schlug Schönberg den Engländern und Japanern vor, gemeinsam als Neutrale den Schutz der Fremden zu übernehmen, was Moriyama annahm. In der Nacht vom 21./22. April 1914 erschien der amerikanische Konsul Philipps an Bord und konsultierte den Kapitän. Er war erst jetzt durch ein chiffriertes Telegramm aufgefordert worden, alle Ausländer einschließlich der amerikanischen Residenten zum Verlassen des Landes zu bewegen. Schönberg befürchtete bei Bekanntwerden dieser Nachricht eine Panik und riet zum Abwarten, sicherte aber ein Transportschiff zu, da die Kapazität zur Aufnahme von Flüchtlingen an Bord des Kreuzers sehr begrenzt war.

Da der alte Konsul Möller aufgrund fortgeschrittener Debilität praktisch dienstunfähig war, rief Schönberg per Funk die "Mazatlan" nach Guaymas und sicherte sich vertraglich von der Firma Martinez die Bereitstellung der Kohlenhulk "Prinz Waldemar" für den Kriegsfall bzw. den Einmarsch der Rebellen zu. Er erklärte

---

65 "Nürnberg", Guaymas v. 14.04.1914; BAMA RM 5/5825.
66 Ebd.

beide Fahrzeuge für deutsches Eigentum, wogegen weder von amerikanischer noch mexikanischer Seite Protest erhoben wurde.

Noch am gleichen Tag drohte der offene Konflikt: Plötzlich schlug die neben S.M.S. "Nürnberg" ankernde "New Orleans" Klarschiff zum Gefecht an. Am Ufer waren ca. 700 Soldaten aufmarschiert und hatten angeblich das Feuer auf den Amerikaner eröffnet. Schönberg gelang es, Commander Irwin von diesem Vorhaben abzubringen; offenbar handelte es sich nur um eine Übung. Daraufhin verlegte Irwin vorsichtshalber auf die Außenreede, um eine Konfrontation zu vermeiden.[67]

Die amerikanischen Großstationen behinderten dagegen jetzt aktiv den Funkverkehr der "Nürnberg", was sich allerdings nicht auf das Verhältnis zu den amerikanischen Kommandanten auswirkte. Am 22. April 1914 begab sich der Kapitän in Zivil an Land, um sich persönlich einen Überblick zu verschaffen. Schönberg befürchtete nichts mehr als prodeutsche Demonstrationen seitens der Mexikaner, was zu einer Verschlechterung des Verhältnisses mit den USA führen konnte.

Es gelang ihm, den Gouverneur angesichts der brodelnden Stimmung in der Stadt zu energischem Durchgreifen zu bewegen. Der Kapitän blieb mit mehreren Offizieren über Nacht an Land und kontrollierte selbst in der Stadt die Sicherheitsmaßnahmen der Behörden. Commander Irwin bedankte sich für Schönbergs Einsatz mit einem Telegramm an Admiral Howard, doch bat der Kapitän ironisch, daß er doch lieber die Funkspruchstillen eingehalten wisse. Am nächsten Tag traf die "Mazatlan" ein, zusätzlich sicherte sich Schönberg zwei Hafendampfer als Verkehrsboote:

> "Mit dem Eintreffen dieser Fahrzeuge, stieg die Beliebtheit E.M.S. `Nürnberg´ in etwas beängstigender Weise und sehr schwer war es, den Mexikanern den Begriff der strengen Neutralität klar zu machen."[68]

Angesichts der ansteigenden kriegerischen Stimmung schlug der Kapitän dem Gouverneur, dem amerikanischen Konsul und Commander Bradshaw vor, den Schutz der Fremden der "Nürnberg" zu überlassen und vor allem alle Amerikaner vorsorglich auf die "Mazatlan" zu evakuieren. Daraufhin wurden am 25. April 1914 insgesamt 92 amerikanische Staatsbürger an Bord des Dampfers genommen. Keine Stunde zu früh: Am gleichen Tag erhielt Commander Irwin vom amerikanischen Außenministerium den Befehl, die Konsulate aufzulösen, wodurch die Residenten ohne jeden diplomatischen Schutz gewesen wären. Schönberg hatte mit seiner pessimistischen Lagebeurteilung recht behalten, und die beiden

---

[67] "Nürnberg", Guaymas v. 26.04.1914; ebd.

U.S.-Kommandanten bedankten sich formell für die Umsicht des Kapitäns und die Aufnahme der Flüchtlinge.[69]

Die “Mazatlan“ ging schon am nächsten Tag, dem 23. April, nach San Diego in See. Alle Fremden, mit Ausnahme der Franzosen, stellten sich nun unter deutschen Schutz. Das Verhältnis zu den Amerikanern war jetzt ausgezeichnet; allerdings wurde immer noch mit einem Kriegsausbruch gerechnet und Bradshaw teilte Schönberg vertraulich mit, daß er in diesem Fall sofort das Regierungskanonenboot “Guerrero“ versenken würde. Daraufhin ließ der Kapitän die Fluchtschiffe außerhalb möglicher Feuerlinien vor Anker gehen.[70]

Am 3. Mai 1914 ankerte der Kreuzer vor Mazatlan. Hier hatten die Amerikaner zwischenzeitlich das Linienschiff “California“, den Kreuzer “Albany“, ein Versorgungsschiff und vier Zerstörer versammelt – einziger potentieller Gegner war die gestrandete “Morelos“, die am nächsten Tag auch noch von den Rebellen von der Landseite unter Feuer genommen wurde.[71] Admiral Howard bedankte sich noch einmal für die Evakuierung der Flüchtlinge, die er schon nach Washington gemeldet hatte, und reklamierte sogar eine minderwertige Kohlenladung für Schönberg. Er schloß einen amerikanischen Angriff auf Guaymas und Mazatlán aus, hielt aber eine Einnahme durch die Konstitutionalisten für wünschenswert, vor allem wegen der ökonomischen Situation der fremden Kaufleute. Schönberg stimmte zwar zu, erklärte aber ausdrücklich, daß eine Einmischung seinerseits in politische Fragen ausgeschlossen sei, sicherte Howard dennoch weiterhin jede Hilfe bei einer Vermittlung zu.[72] Während der Abwesenheit der “Nürnberg“ in Mazatlán hatte die “Idzumo“ alle Vorbereitungen für eine Evakuierung der deutschen Residenten getroffen.

Der Sturm auf die Stadt schien nun kurz bevor zu stehen. General Obregón hatte seinen Einzug bereits für den 6. Mai 1914 angekündigt, was jedoch nicht geschah. Stattdessen nahmen die Rebellen die hilflose “Morelos“ stundenlang unter Feuer, während der deutsche Kreuzer das Gefecht in einem Abstand von 1.500 m beobachtete.

Am 6. Mai bombardierte auch hier der Doppeldecker der Konstitutionalisten die Stadt, wobei Kinder, Frauen “und andere harmlose Leute“ getötet wurden, unter anderem der französische Konsularagent. Schönberg veranlaßte zusammen mit

---

[68] Ebd.
[69] Ebd.
[70] “Nürnberg“, Golf von Californien v. 02.05.1914; ebd.
[71] Wie Schönberg später in Erfahrung brachte, war das Kanonenboot durch einen deutschstämmigen Maschinisten, der mit den Rebellen sympathisierte, bewußt auf die Untiefe manövriert worden.
[72] “Nürnberg“, Mazatlan v. 11.05.1914; ebd.

Konsul Unger sofort eine Protestnote über Admiral Howard. Ein General Iturbe entschuldigte sich umgehend und schloß eine Wiederholung derartiger Pannen aus.

Von Iturbe erfuhren die Seebefehlshaber weiterhin, daß die Föderal-Besatzung von Acaponeta/Nayarit komplett übergelaufen war und die Konstitutionalisten nun ganz Tepic kontrollierten. Daraufhin brach Schönberg sofort nach Miramar auf.

Auf dem Weg traf die "Nürnberg" auf den englischen Dampfer "Cetriana" mit Flüchtlingen aus Manzanillo. Dabei stellte sich heraus, daß der Gouverneur von Colima, Delgadillo, entgegen aller Absprachen versucht hatte, den Dampfer vorher in Brand zu setzen – offenbar, um England gegen Amerika aufzuhetzen. Die Regierungsblätter behaupteten, daß U.S.S. "Raleigh" das Schiff in Brand geschossen habe. Als auf die fliehenden Mannschaften des amerikanischen Seglers "Geneva" mehrmals von den *Federales* geschossen wurde, trafen einige Kugeln auch die "Cetriana". Der Vertreter des deutschen Konsuls in Manzanillo war kopflos geflohen, woraufhin ein Fritz Kaiser sich selbst in aller Eile zum Konsul ernannt hatte und "tatkräftig und umsichtig" vielen Amerikanern das Leben rettete. Auslöser für die Unruhen war auch hier die Okkupation von Veracruz, die Delgadillo zum Anlaß nahm, alle Fremden für 48 Stunden außerhalb des Gesetzes zu stellen – die damit vogelfrei waren. Immerhin hatte dieses völkerrechtswidrige Verhalten keine Opfer gefunden.

In Miramar gelang erneut ein telefonischer Kontakt mit Konsul Hildebrand in Tepic. Zwar hatten die Rebellen erneut deutsche Haciendas überfallen, aber wie schon zuvor war niemand persönlich zu Schaden gekommen. In Tepic war Hildebrand bei einer anti-amerikanischen Demonstration versehentlich durch Steinwürfe leicht verletzt worden. Da Schönberg aufgrund neuer Meldungen glaubte, unbedingt nach Mazatlán zurückkehren zu müssen, bat der Konsul um ein amerikanisches Schiff vor Miramar-San Blas, das Howard auch umgehend entsandte.

In Mazatlán ging der Angriff der Rebellen weiter, die den im Hafen liegenden Regierungsdampfer "Korrigan II" unter Feuer nahmen. Dieser verlegte daraufhin zwischen "Nürnberg" und "Idzumo", wodurch beide Schiffe gefährdet wurden. Schönberg konnte die Rebellen über Howard zum Einstellen des Feuers bewegen. Die "Morelos" wurde von den Rebellen in Brand gesetzt und brannte völlig aus.[73]

Obwohl die Stadt scheinbar kurz vor dem Fall stand, wurde die Schwäche der Verteidiger nicht ausgenutzt. Nach einem weiteren Angriff des Flugzeugs, der

[73] Ebd.

allerdings keinen Schaden anrichtete, war die Besatzung der Eisenbahnstation kopflos geflüchtet. Nach Meinung Schönbergs wäre eine Besetzung dieser Schlüsselstellung durch die Rebellen jederzeit möglich gewesen, unterblieb jedoch aus unbekannten Gründen. Teilweise waren Truppen auch wieder abgezogen worden, um andere Kampfgebiete zu verstärken; Mitte Mai bestand die Belagerungsmannschaft aus knapp 700 Indianern "mit Bogen, Pfeil und Federschmuck".

Rätselhaft blieb Schönberg auch das zum Teil widersprüchliche Verhalten der Amerikaner:

"Was die Ursachen dieses Benehmen sind, lässt sich mit Sicherheit nicht sagen, zunächst sicher oft die geradezu beschämende Abhängigkeit von dem Marinedepartement in Washington, das seinerseits recht wechselvoll nach der Congresspfeife tanzt, dann aber glaube ich Ursache zu haben anzunehmen, dass auf der "California" ein "secret service man" sich befindet und grossen Einfluss ausübt. Die Skrupellosigkeit derartiger Leute dürfte genügsam bekannt sein, mir wurden gelegentlich glaubhafte Beispiele gegeben, die eher in das Zeitalter Machiavelli´s als in die Jetztzeit passen."[74]

Zwar gehört der angebliche Geheimagent in das Reich der Phantasie, doch waren diese hilflosen Erklärungen angesichts der eigentümlichen Entscheidungen Admiral Howards nicht verwunderlich. Da die "Nürnberg" zum Mannschaftswechsel nach Panama ging und damit für gut drei Wochen das Operationsgebiet nicht besetzen konnte, bot Howard die Unterbringung eventueller deutscher Flüchtlinge auf seinem Flaggschiff an. Im Gegensatz dazu brach er Absprachen mit Schönberg und Moriyama, gemeinsam Offiziere zu den Rebellen zu entsenden. Besonders ärgerlich war die mangelhafte Funkverbindung mit der Station San Diego, die oftmals deutsche und japanische Nachrichten verschleppte. Als am 18. Mai 1914 zwei amerikanische Offiziere die Rebellen aufsuchten, ohne "Nürnberg" und "Idzumo" zu benachrichtigen, verzichteten beide Kommandanten auf eine weitere Teilnahme an derartigen Missionen. Trotzdem hatten die Amerikaner schon vorher einen Kontakt zwischen Schönberg und den Konstitutionalisten hergestellt, wobei diese glaubhaft versicherten, Deutsche und deren Eigentum zu schützen.

Da Tepic angeblich von den Rebellen eingenommen worden sein sollte, machte sich die "Nürnberg" umgehend auf den Weg nach Miramar und San Blas. Tatsächlich hatten die Rebellen den Ort eingenommen und die Regierungstruppen vertrieben. Nach Angaben von Hildebrand waren 200 Gefangene sofort erschossen worden. Am 20. Mai 1914 erschien General Obregón selbst und erklärte dem Konsul, der sich für die Gefangenen verwandt hatte, daß er "aus Prinzip" alle Föderaloffiziere erschießen lasse, da sie sich nur wieder an neuen Put-

[74] "Nürnberg", Stiller Ozean v. 01.06.1914; BAMA RM 5/5826.

schen und Revolutionen beteiligen würden. Auch San Blas war nun in den Händen der Rebellen und somit der ganze Bundesstaat Nayarit. Deutsche waren nicht geschädigt worden, und Obregón hatte dem Konsul gegenüber jeden Schutz der Residenten zugesagt. Trotzdem besuchten Schönberg und einige Offiziere alle deutschen Pflanzungen. Ob aber die Gegend durch die Anwesenheit des deutschen Kreuzers als sicher bezeichnet werden konnte, ist fraglich. Die Sicherheit fremden Eigentums hing völlig vom Verhalten der Rebellen ab. Offenbar überschätzte hier Schönberg seine Rolle ganz erheblich. Immerhin sah er ein, daß er praktisch keine Möglichkeiten besaß, auf die Rebellen Druck auszuüben.[75]

Auf dem Weg nach Panama besuchte der Kapitän auch Manzanillo, das noch immer durch die Regierung gehalten wurde. Dort traf er den selbsternannten Konsul Kaiser, "einen bescheidenen, ruhigen und angenehmen" Mann, dessen umsichtiges Verhalten bei den Unruhen nach der Besetzung von Veracruz zahlreichen Amerikanern das Leben rettete, indem er gegenüber den Föderalbeamten schlicht erklärt hatte:

"Ich vertrete das Deutsche Reich, und wenn ihr wehrlose Flüchtlinge hinschlachtet, so werde ich dafür sorgen, dass Ihr zur Verantwortung gezogen werdet."[76]

Commander Magruder der "Raleigh" schlug Schönberg vor, für Kaiser eine Ordensdekoration zu erwirken; ein Wunsch, dem sich der Kapitän gerne anschloß. Positiv war den Amerikanern auch der deutsche Konsul in Colima, Vogel, aufgefallen, der zwar bei den Unruhen nicht eingegriffen, sich aber im Rahmen seiner Möglichkeiten ausgiebig um amerikanische Residenten gekümmert hatte.

Am 26. Mai 1914 erreichte die "Nürnberg" Acapulco. Deutsche Interessen waren nicht gefährdet. Lediglich eine "Bande" Zapatas hatte eine deutsche Hazienda von der Außenwelt abgeschnitten.

In Salina Cruz traf der Kreuzer den japanischen Dampfer "Seyo Maru" an, der Waffen und Munition für die Regierung anlieferte, obwohl die im Hafen liegende U.S.S. "Albany" den Befehl hatte, die Landung zu verhindern.

In Panama übernahm die "Nürnberg" die Ablösung, die in Colon angelandet wurde und die Landenge mit der Eisenbahn überquerte. Schönberg kehrte umgehend nach Mexiko zurück, um die Amtsgeschäfte an S.M.S. "Leipzig" unter Fregattenkapitän Johannes Siegfried Haun (1872-1914) zu übergeben. Die

[75] Ebd.
[76] Ebd.

Übergabe fand am 9. Juli 1914 in Mazatlán statt, dann machte sich die “Nürnberg“ auf den Rückweg nach Tsingtau.

Während der Abwesenheit der “Nürnberg“ war Admiral Howard in Guaymas die Vermittlung eines Waffenstillstands zwischen beiden Parteien gelungen. Am 16. Juli 1914 wurde die “Leipzig“ Zeuge des Auszugs der Föderalen, die auf vier Dampfern mit drei Segelschiffen im Schlepp die Stadt “in kläglichster Verfassung“ verließen. Obwohl alles für eine Evakuierung der deutschen Residenten vorgesehen war, fühlten sich diese sicher und lehnten eine Einschiffung an Bord des Kreuzers ab. Der Konsul verzichtete sogar auf eine Schutzwache vor dem Konsulat.

Am frühen Morgen des 18. Juli 1914 zogen die siegreichen Konstitutionalisten unter Führung von General Salvador Alvarado, einem 35jährigen Apotheker aus Guaymas, in die Hafenstadt ein. Der General machte auf Haun einen “energischen und klugen“ Eindruck. Er ließ sich auf der “Leipzig“ im Beisein seines Artilleriechefs, einem Deutschen namens Mahler, der bei den Zieten-Husaren in Rathenow/Brandenburg seinen Wehrdienst geleistet haben wollte, Geschütze vorführen. Dabei kritisierte Alvarado scharf seine amerikanischen und französischen Geschütze und versprach die Reorganisierung der mexikanischen Armee nach deutschem Muster.

Der Machtwechsel war für die Deutschen in Guaymas ohne jede Beeinträchtigung verlaufen. Ein Ende der unruhigen Verhältnisse sah Haun allerdings nicht, denn schon am 20. Juli 1914 zog Alvarado mit 3.000 Mann in den Norden Sonoras, um einen Aufstand der Yaquis zu bekämpfen.[77]

Aufgrund der schlechten Nachrichtenverbindungen erfuhr der Kapitän erst am 31. Juli von der zugespitzten Lage in Europa. Den August über hielt sich der Kreuzer in den neutralen Gewässern Mexikos und der USA auf, um sich dann an der südamerikanischen Westküste dem aus Ostasien eintreffenden Kreuzergeschwader unter Graf Spee anzuschließen. Wie die “Nürnberg“ nahm die “Leipzig“ am 1. November am Gefecht vor Coronel teil, wo auf der Gegenseite Admiral Cradock mit H.M.S. “Good Hope“ sank; derselbe Cradock, der monatelang mit Seebohm und Köhler vor Veracruz zusammengearbeitet hatte und dem Kaiser noch herzliche Glückwünsche zum Geburtstag 1914 übermitteln ließ (s.u.).

Beide Schiffe sanken am 8. Dezember 1914 in der Falklandschlacht mitsamt 642 Mann Besatzung einschließlich Schönberg und Haun. Von der “Leipzig“ retteten britische Kriegsschiffe achtzehn, von der “Nürnberg“ sieben Mann. Der

[77] “Leipzig“, In See v. 23.07.1914; ebd.

Untergang der “Nürnberg“ diente als Vorlage für eines der bekanntesten Propagandabilder des 1. Weltkriegs: “Der letzte Mann“ von Prof. Wilhelm Bordt.

Der “kluge und energische“ General und Ex-Apotheker Alvarado dagegen sollte tatsächlich seine angekündigte Karriere machen. Allerdings verdankte er seine spätere Popularität weniger militärischen Siegen als sozialpolitischen Erfolgen: 1916 schaffte er als “Revolutionär von oben“ in Yucatán die Schuldknechtschaft über die Indianer ab – eine der wenigen sozialrevolutionären Maßnahmen, die während des Bürgerkrieges ergriffen wurden.[78]

12.4. Die Operationen vor Tampico und Veracruz: S.M.S. “Bremen“ und “Dresden“

Im Bereich der Nordostküste mit den strategisch wichtigen Häfen Veracruz und Tampico operierte gegen Huerta die *División del Noreste* unter General Pablo González. In beiden Städten befanden sich im Gegensatz zur Westküste größere deutsche Kolonien mit erheblichen Immobilien und Anlagen der HAPAG.

Während Veracruz über einen ausgezeichneten Hafen auch für Tiefwasserschiffe verfügte, lag Tampico am relativ flachen Rio Panuco kilometerweit im Inland, so daß nur relativ flachgehende Kriegsschiffe direkt im Hafen ankern konnten; ein Umstand, der bei den zahlreichen Evakuierungen der ausländischen Gemeinden während des Bürgerkriegs eine nicht unwesentliche Rolle spielte.

Das erste deutsche Kriegsschiff, das nach dem Huerta-Putsch die Ostküste anlief, war im Juni 1913 der Stationär “Bremen“ unter Seebohm, die gerade erst von einer längeren Tour an der Ostküste Südamerikas zurückgekehrt war. In Veracruz traf er ein amerikanisches Geschwader unter Admiral Beatty mit den Linienschiffen U.S.S. “Minnesota“ und “Idaho“, das sowohl hier wie in Tampico den Schutz der Fremden übernommen hatte. Für den Fall von Unruhen war mit den fremden Konsuln die Einrichtung neutraler Zonen abgesprochen worden.

Huerta galt sowohl bei den Amerikanern wie auch dem deutschen Konsul und den deutschen Residenten in der Hafenstadt als korrupt. Über seine politischen Qualitäten waren die Meinungen geteilt. Für die einen ein Trunkenbold, bescheinigten ihm andere als einzigem mexikanischen Politiker das Format, der gegenläufigen Strömungen Herr zu werden. Selbst dem ermordeten Madero wurden keine Sympathien entgegengebracht: Er habe allen vor allem den “unteren Volksklassen“ Versprechungen gemacht, die “unmöglich erfüllt werden konnten“.

[78] Tobler, Mexikanische Revolution, S. 520 u. 534.

Seebohm schloß sich diesen Auffassungen bedingungslos an: "Ein gänzlich unfähiger Phantast".

Noch schien Huerta fest im Sattel zu sitzen, aber Seebohm sah für die Novemberwahlen 1913 eine schwere Krise voraus. Der deutsche Konsul in Veracruz hielt gar die Ablösung ganzer Provinzen wie bei Texas 1836 möglich, da die allgemeine Unsicherheit und die endlosen Kämpfe die nördlichen Staaten in die Hände der USA treiben könnten.[79] Die "Bremen" blieb nur einige Tage in dem Hafen und trat Ende Juni 1913 die Heimfahrt nach Europa an. Doch sollten Seebohm und der Kreuzer Mexiko noch einmal wiedersehen.

Tatsächlich hatte Hintze für die Wahlen ein Schiff angefordert. Da die "Bremen" nicht verfügbar war, wurde wie schon in Haiti das Schulschiff "Hertha" nach Veracruz entsandt, das sich seit Mitte August 1913 auf einer der routinemäßigen Ausbildungsfahrten in Westindien befand. Als sie am 21. Oktober 1913 eintraf, war die Lage in der Stadt völlig ruhig. Auf Aufforderung Hintzes reiste Kapitän z.S. Rohardt in Begleitung von zwei Offizieren in die Hauptstadt, wo er am 28. Oktober in einer Audienz von Huerta empfangen wurde. In seinem Bericht äußerte sich Rohardt sehr neutral über den Präsidenten, allerdings war ihm dessen Vorliebe für alkoholische Getränke aufgefallen. Die wenigen Offiziere, mit denen er zusammentraf, machten auf ihn keinen professionellen Eindruck. Einzige Ausnahmen waren der Chef der *rurales* und der Leiter der Militärschule in Coyoacau. Aufgrund der "außerordentlich komplizierten" politischen Lage sah sich der Kapitän völlig außerstande, darüber irgendeinen Kommentar abzugeben. Die mexikanische Armee hielt er aufgrund ihres "Preßsystems" für minderwertig, während die Carranzisten nach den Angaben einiger deutscher Residenten sowohl gut ausgerüstet waren als auch über disziplinierte Truppen verfügten. Die deutschen Residenten äußerten sich ihm gegenüber sehr negativ über die deutsche Wirtschaft bzw. die Banken, die sich bei der Erschließung mexikanischer Rohstoffe sehr zurückhaltend gezeigt hätten. Nach Einführung einer Finanzkontrolle, die von seinen Gesprächspartnern in nicht allzu ferner Zukunft erwartet wurde, sahen diese die Möglichkeit, "gewaltige Gewinne" machen zu können. Offenbar stand die deutsche Kolonie voll hinter Hintze, den Rohardt ebenfalls für sehr kompetent hielt. Am 31. Oktober 1913 erschien die "Bremen" zur Ablösung, doch blieb die "Hertha" noch bis zum 12. November im Hafen, bevor sie die normale Ausbildungsfahrt durch Westindien fortsetzen konnte.[80]

Die "Bremen" hatte sich bereits auf der Heimfahrt nach Deutschland befunden, als sie auf den Kapverden nach Westindien zurückbeordert wurde, da die Ablö-

[79] "Bremen", Vera Cruz v. 11.06.1913; BAMA RM 5/5381.

sung durch “Dresden“ aus technischen Gründen auf Schwierigkeiten stieß. Der Kreuzer sollte noch bis zum 24. Januar 1914 in Mexiko bleiben, bevor nach beinahe zehnjähriger Tätigkeit auf der Station die Geschäfte an Fregattenkapitän Köhler auf “Dresden“ übergeben werden konnten.

Am 11./12. November 1913 erschien Hintze an Bord der Schiffe, um die Kommandanten über die politische Lage aufzuklären. Am nächsten Tag verließ die “Hertha“ den Hafen. Was immer Hintze ihnen mitgeteilt hatte – es machte die Lage nicht durchsichtiger. Nach Seebohm war sie “verworrener denn je“, was auch für die amerikanischen Streitkräfte galt:

“Was die neuerliche Anhäufung der amerikanischen Streitkräfte soll, ist mir nicht klar. Admiral Fletcher hat, wie er mir kürzlich offen und ärgerlich erklärte, keinerlei Instruktionen oder Informationen über die von den Vereinigten Staaten beabsichtigte Politik. Seine Instruktion befiehlt ihm nur Schutz der Fremden und deren Eigentum an der Küste. Landen soll er zu diesem Zweck nur, falls die mexikanische Regierung ihrer Truppen nicht mehr Herr ist.“[81]

Die Amerikaner hatten vor Veracruz sechs Linienschiffe und zwei Kreuzer, vor Tampico ein Linienschiff und ein Kanonenboot aufgefahren, was militärisch keinerlei Sinn machte, und, wie sich schnell zeigen sollte, beim Schutz der eigenen Staatsbürger eher ein Hindernis war. Die amerikanische Politik des Abwartens hielt Seebohm für richtig. Die Übernahme einiger nördlicher Staaten durch die USA schien ihm unausweichlich. Auch Seebohm hielt das Huerta-Regime einschließlich der Armee für völlig korrupt und sah zwischen Rebellen und Regierung keinen qualitativen Unterschied.

Das anfängliche kühle Verhältnis zu den Amerikanern besserte sich zusehens, als Seebohm Post für die Schiffe vor Tampico mitnahm. Wie schon beim Aufenthalt im Juni, wurde die Besatzung der “Bremen“ nun zu “moving pictures“ eingeladen, und Fletcher berichtete von nun an ständig über die amerikanischen Schiffsbewegungen. Unabhängig davon ahnte der Kapitän Komplikationen voraus, die seiner Meinung nach leicht zu vermeiden waren:

“Trotzdem möchte ich, falls deutscherseits eine Intervention in Mexiko nicht beabsichtigt ist, befürworten, daß E.M.S. “Bremen“ bald wieder die Küste verläßt und sich in der Nähe bereit hält. Eine Gefährdung deutschen Lebens und Eigentums an der Küste ist meines Erachtens nicht zu befürchten, im Innern andererseits nicht zu verhindern. Dagegen können leicht Konflikte mit den Amerikanern eintreten, die nun einmal die größten Interessen hier haben und sich bereits als Herren fühlen.“[82]

---

80 “Hertha“, Golf von Mexiko v. 04.11.1913; BAMA RM 5/5381.

81 “Bremen“, Veracruz v. 12.11.1913; BAMA RM 5/5823.

82 Ebd.

Das amerikanische Flottenaufgebot diente nach Seebohm der Unterstützung zweier diplomatischer Missionen der USA, einmal dem Besuch des Spezialgesandten Lind in Ciudad Mexiko, der Huerta zum Rücktritt aufforderte, und zum anderen Verhandlungen mit Carranza im Norden, über deren Inhalt er nichts in Erfahrung bringen konnte. Am 14. November 1913 war er zusammen mit allen amerikanischen Kommandanten und Lind bei Admiral Fletcher eingeladen, wo eine "sehr kriegerische Stimmung" herrschte. Lind äußerte sich sehr positiv über Hintze (RV: bravo!). Nach dem Essen führte Lind mit Seebohm ein Gespräch unter vier Augen, in dem er sich über die englische Politik ereiferte, die eine Lösung der Krise seiner Meinung nach seit einem Jahr verhinderte. Auf Nachfrage bestätigte er Seebohm, daß eine amerikanische Intervention kommen werde, die von den anwesenden Offizieren aber nicht als "war", sondern als "action" angesehen wurde.[83]

Eine Woche später hatte sich die Lage scheinbar grundlegend geändert: Als die "Bremen" von einem Abstecher nach Tampico zurückkehrte, wo es den üblichen blinden Alarm gegeben hatte, war jede "action" außer Sicht und Lind angeblich so erbost, daß er in privatem Kreis mit seiner Abreise gedroht hatte. In Anbetracht der großen Flottendemonstration sah Seebohm darin eine Blamage für die USA. Andererseits gab niemand in Veracruz dem Huerta-Regime noch eine Zukunft:

> "Der inzwischen eingetroffene französische Kommandant der ´Condé´ sagte mir, wir werden hier solange bleiben müssen, bis die Birne für unsere Nachbarn – er deutete auf die amerikanischen Schiffe – vollständig reif geworden ist." (RV: nette Rolle für unsere Schiffe i.e. für Europa!)[84]

Seebohms negative Haltung zum Huerta-Regime zeigt sich deutlich in einer Nachricht über die Flucht einiger Maderisten in Tampico. Obwohl vom Gericht freigesprochen, blieben sechs Angeklagte, darunter der Onkel und ein Bruder des ermordeten Präsidenten, freiwillig im Gefängnis, da sie außerhalb der Mauern ihre Ermordung befürchteten. Mit Gewalt ausgewiesen und schon für einen Transport in die Hauptstadt bestimmt, flüchteten sie in das deutsche und amerikanische Konsulat und wurden anschließend auf H.M.S. "Chester" außer Landes gebracht:

---

[83] "Bremen", Veracruz v. 28.11.1913; ebd.
[84] Ebd.

"Wäre man ihrer habhaft geworden, so dürften sie wohl wie so viele andere unter dem Regime Huertas einfach verschwunden sein. Der ganze Vorfall ist bezeichnend für die heutigen Zustände in Mexiko." (RV: sehr gut geschrieben)[85]

Nach einem kurzen Aufenthalt in Tampico, wo Seebohm den englischen Konteradmiral Cradock traf, fuhr der Kapitän Anfang Dezember 1913 auf Wunsch Hintzes für einige Tage in die Hauptstadt, wo es ihm unter einem Vorwand gelang, einer Audienz bei Huerta aus dem Wege zu gehen.[86] In Ciudad Mexiko rechneten die Fremden inzwischen täglich mit dem Zusammenbruch des Regimes und sahen die Lage "wie seinerzeit in Peking" während des Boxeraufstandes. Allerdings glaubte der Kapitän nicht an einen Rücktritt Huertas, der sich seiner "Mordtaten" wohl bewußt war und bei einem Amtsverlust fest mit einem Prozeß rechnen mußte. In der Hauptstadt waren kaum Truppen stationiert. Engländer und Franzosen hatten daher schon von den Schiffen in Veracruz Maschinengewehre für ihre Botschaften kommen lassen. Auf der deutschen Gesandtschaft wurde mit Bordmitteln eine F.T.-Station errichtet, so daß ständig drahtloser Kontakt zum Kreuzer bestand. Seebohm hoffte nur, daß der Untergang des alten Regimes nicht mit deutschen Opfern bezahlt werden mußte, obwohl die Amerikaner den Schutz aller Fremden propagierten, was er vor allem im Landesinnern für ausgeschlossen hielt.[87]

Schon wenige Tage später zeigte sich, daß die Amerikaner nicht einmal in Sichtweite ihres Flottenaufgebots in der Lage waren, ihre eigenen Residenten zu schützen.

Völlig unerwartet für die europäischen Mächte sammelten sich die Rebellen ab dem 7. Dezember 1913 um Tampico. Am Abend des 8. Dezember erfuhr Seebohm bei einem Essen von dem Kommandanten des Regierungskanonenboots "Bravo", daß der Angriff für die folgende Nacht erwartet werde. In dieser Runde waren auch der deutsche und österreichische Konsul sowie Commander Twining der U.S.S. "Tacoma" anwesend. Die "Tacoma" war das einzige amerikanische Kriegsschiff, das aufgrund seines niedrigen Tiefgangs auf dem Rio Panuco verkehren konnte, während die Flotte vor dem Hafen auf Reede lag. Seebohm verabredete mit Twining das Anlanden von Mannschaften zum Schutz der Konsulate im Fall einer Bedrohung der Fremden. Zusammen mit den Konsuln wurde ein Evakuierungsplan entwickelt. Als der Kapitän am nächsten Tag bei dem inzwischen eingetroffenen Cradock als ältestem Admiral um Billigung des Plans bat,

---

[85] Ebd.

[86] Cradock und Seebohm waren gleichzeitig für die Audienz angesetzt. Dies hielt der Kapitän gegenüber Hintze für "nicht passend" und verzichtete auf die Vorstellung.

[87] "Bremen", Veracruz v. 04.12.1913; ebd.

stellte sich heraus, daß dieser über die Vorgänge an Land von keiner Seite, vor allem nicht von Fletcher, informiert worden war. Fletcher lehnte jede Landung außer “für den äußersten Notfall“ ab, da dies ein *casus belli* wäre. Wie sich später herausstellte, hatte er unmittelbar nach dem Gespräch versucht, von den Föderalbehörden die Einrichtung einer neutralen Zone genehmigt zu bekommen, was diese strikt ablehnten.

Die Situation war heikel: Die Engländer konnten mit ihren Panzerkreuzern auf Reede nicht direkt in Tampico operieren, U.S.S. “Tacoma“, “Wheeling“ und “Chester“ sollten nicht eingreifen. Praktisch blieb Seebohm allein die Verantwortung für die Fremden in der Stadt. In Absprache mit Cradock und dem englischen Konsul wurden der englische Dampfer “Logician“ und der gerade eingetroffene HAPAG-Dampfer “Kronprinzessin Cecilie“ gechartert, um alle Deutschen unterzubringen. Der englische Admiral und Seebohm erklärten dem Föderalkommandant Rabago, daß beide Dampfer unter dem Schutz der Kriegsflagge stünden.

Am 10. Dezember erfolgte der Angriff. Besonders heftige Kämpfe wurden in der Umgebung des deutschen Konsulats geführt. Im letzten Moment flüchtete Konsul Eversbusch mit seiner Familie an Bord des HAPAG-Dampfers. Genauso unerwartet wie der Angriff traf allerdings eine massive Verstärkung für die Regierung unter General Arsamendi ein, der auch umgehend den Oberbefehl der Föderaltruppen übernahm. Die Mannschaften des Generals, nach Seebohm “unendlich verkommen aber kriegsgewohnt“, unternahmen im Westen der Stadt einen Gegenstoß, der die Rebellen stoppte, während im Osten das Kanonenboot “Bravo“ durch einen ununterbrochenen Feuerhagel jeden Einbruch verhinderte.

Während die “Bremen“ auf Vermittlung des deutschen Konsuls sämtliche Bankguthaben der Stadt an Bord nahm, wurde die “Kronprinzessin Cecilie“ von einigen hundert Flüchtlingen in Beschlag genommen. Am Morgen stellten sich die österreichische, spanische und holländische Kolonie unter deutschen Schutz. Abends zogen die Franzosen nach: Seebohm, Eversbusch, ein Offizier und ein Matrose holten den französischen Konsul und seine Familie nach einem verabredeten Notsignal ab. Die Stadt war totenstill, während *rurales* patroullierten, um Plünderungen zu verhindern. General Arsamendi hatte außerdem den Schutz der fremden Häuser zugesagt.

Am 11. Dezember 1913 begaben sich Cradock und Seebohm zu Fletcher. Der englische Admiral hatte inzwischen erfahren, daß der Amerikaner mit den Rebellen in Verbindung stand und offenbar eine Landung plante, ohne die fremden Seebefehlshaber, vor allem aber ihn als den ältesten Admiral, informiert zu haben. Das Gespräch verlief recht peinlich, wie Seebohm vermerkte:

"Er trieb dann Fletcher in die Enge mit der Frage, wie dieser seine zahlreichen amerikanischen Bürger zu schützen gedenke, da ja Schiffe zu ihrer Aufnahme nicht vorhanden seien. Fletcher antwortete, er werde die Leute an den Kai kommen lassen und sie mit seinen Geschützen verteidigen. Hiergegen legte Cradock Protest ein, da die Folgen eines solchen Vorgehens unabsehbar sein würden und vielleicht zu einem allgemeinen Fremden-Massacre in Mexiko führen würden."[88]

Fletcher gab den Kontakt zu den Rebellen zu, allerdings habe er auf eigene Verantwortung ohne Wissen Washingtons Kontakt zum General Castro aufgenommen und diesen schriftlich aufgefordert, bei der Einnahme Leben und Eigentum der Fremden zu schützen.[89] Auf die Frage nach der Politik der USA erklärte Fletcher nun ganz offen, daß eine amerikanische Intervention "zu gegebener Zeit" kommen werde, Ziel sei die Etablierung einer starken Regierung nach dem Vorbild Kubas.

Am nächsten Tag brach in der Stadt eine Panik aus, da Unruhen befürchtet wurden. An Bord des HAPAG-Dampfers flüchteten über eintausend Personen, darunter viele Amerikaner und Mexikaner. Fletcher ließ mit dem Kanonenboot "Wheeling" und einem Tanker 500 amerikanische Flüchtlinge auf die Linienschiffe vor der Stadt abtransportieren, wo sie notdürftig untergebracht wurden.
Die Rangstreitigkeiten zwischen Cradock und Fletcher beeinträchtigten auch einen gemeinsamen Protest gegen die sogenannte "barbarische Kriegsführung", da sowohl die Rebellen wie die Föderalen Gefangene erschossen bzw. öffentlich gehenkt hatten. Schließlich wurde gesondert protestiert, und Fletcher beschwerte sich über Cradock in Washington darüber, daß der Engländer ihm durch Herauskehren des höheren Dienstalters seine Aufgabe erschwere.

Bevor ein gemeinsames Handeln der fremden Seemächte organisiert werden konnte, erschienen überraschend zwei Regierungskanonenboote, die "Saragossa" und "Veracruz", und griffen massiv in die Kämpfe ein. Außerdem traf per Bahn weitere Verstärkung aus der Hauptstadt ein. Unbegreiflicherweise hatten die Rebellen die Bahnlinie nicht unterbrochen. So überraschend wie sie aufgetaucht waren, zogen sie sich zurück. Bei den Kämpfen selbst hatte es trotz des massiven Einsatzes der Kanonenboote nur wenige Tote auf beiden Seiten gegeben. Die Flüchtlinge waren auf dem HAPAG-Dampfer von Kapitän Ranzau hervorragend betreut worden, wie Seebohm ausdrücklich hervorhob.[90]

Einige Tage später ritten Seebohm und Cradock zu dem verlassenen Hauptquartier der Rebellen in der Nähe der amerikanischen Farm La Isabel. Nach Angaben eines Verwalters hatten die Generale Castro, Gonzáles und Villareal ca.

---

[88] "Bremen", Tampico v. 14.12.1913; ebd.
[89] Dies traf offenbar zu. Siehe hierzu: Langley, S. 85
[90] "Bremen" v. 14.12.1913.

4.000 Reiter angeführt und waren nicht auf die Verstärkungen in der Stadt vorbereitet gewesen.[91] Die brutale Kriegführung beschäftigte Seebohm immer wieder:

"Die cynische Roheit des mexikanischen Charakters bezeichnet folgender Vorfall:
Der eine der Erhenkten schien seiner Kleidung nach den guten Ständen anzugehören. Nachträglich stellte sich heraus, dass die Federalen im Hause unseres Konsuls einen Smoking-Anzug gestohlen und diesen dem Gefangenen vor der Exekution angezogen haben."[92]

Welchen Zweck der Protest allerdings haben sollte, vor allem, welche Sanktionen geplant waren, blieb unklar. Jedenfalls konnte das erwähnte Protestschreiben nicht mehr an die geflüchteten Rebellen übermittelt werden.

Das amerikanische Verhalten vor Tampico war tatsächlich ein Fehlschlag gewesen und zeigte, daß Fletcher sein Versprechen zum Schutz der Fremden nicht sonderlich ernstnahm. Sein Plan, notfalls über die Köpfe der Flüchtlinge hinweg das Feuer auf die Rebellen zu eröffnen, war grotesk. Die auf den Linienschiffen untergebrachten 500 Flüchtlinge mußten dort vier Tage aushalten. Eine Aufnahme der anderen 1.200 Flüchtlinge, die auf dem deutschen Dampfer untergekommen waren, wäre kaum möglich gewesen; doch war seine Anwesenheit reiner Zufall. Besonders empörte es Seebohm, daß Fletcher nachträglich angeblich alle von englischer und deutscher Seite aus getroffenen Maßnahmen als seine eigenen ausgab: Er sandte daher ein Telegramm entsprechenden Inhalts ab, um Falschmeldungen in der Presse vorzubeugen. Immerhin hatte Fletcher nun den Transporter "Sumner" angefordert, auf dem bis zu 1.000 Personen untergebracht werden konnten. Einen neuen Angriff hielt Seebohm allerdings in der nächsten Zeit für wenig wahrscheinlich.[93]

In der Tat blieb die Lage während der Anwesenheit der "Bremen" ruhig. Die Weihnachtsfeiern mit der deutschen Kolonie, aber auch den Besatzungen von U.S.S. "Tacoma" und "Wheeling" sowie dem inzwischen eingetroffenen englischen Kreuzer "Hermione" verliefen sehr harmonisch. Offenbar durch die Weihnachtsstimmung in gute Laune versetzt, äußerte sich Commander Twining der "Tacoma" nun Seebohm gegenüber sehr offen über die Vorgänge vor dem Angriff der Rebellen am 10. Dezember 1913. Der Verwalter der Farm La Isabel war ein amerikanischer Agent, der Fletcher über die Ankunft der Rebellen informiert und offenbar auch für den Transport der Briefe des Admirals an deren Führung gesorgt hatte. Am ersten Tag des Angriffs hatte Twining auf Befehl Fletchers

[91] Pablo Gonzáles war Chef der *División del Noreste*. Antonio Villareal wurde später Agrarminister in der Regierung Adolfo de la Huerta.
[92] "Bremen", Tampico v. 16.12.1913; ebd.
[93] Ebd.

sogar versucht, General Arsamendi zur kampflosen Übergabe der Stadt zu bewegen, was inzwischen auch durch mexikanische Zeitungen bekannt geworden war. Hintergrund dieser Mission war, daß die USA bei einer gewaltsamen Einnahme der Stadt unter Druck geraten wären, die Rebellen als kriegführende Partei anzuerkennen.[94] Seebohm zweifelte nun zwar die Neutralität der USA in dem Konflikt teilweise an, hielt aber mexikanische Behauptungen, die amerikanischen Kriegsschiffe hätten die Rebellen mit Waffen versorgt, zu Recht für reine Propaganda.

Am Ende des Aufenthalts der "Bremen" im Januar 1914 sah Seebohm den Fall Huertas vor der Tür stehen. Kein Mensch hätte zu diesem Zeitpunkt geglaubt, daß es ausgerechnet die Aufgabe seiner Ablösung sein sollte, den Diktator ins Exil zu befördern.

Vom 21.-23. Januar 1914 übergab Seebohm die Geschäfte an seinen Nachfolger Köhler auf der "Dresden". Sowohl Cradock wie auch Fletcher sicherten ihm gute Zusammenarbeit zu. Das Verhältnis zwischen den beiden Admiralen war jedoch weiterhin gespannt, und Cradock äußerte sich Köhler gegenüber sehr offen über die Peinlichkeit seiner Situation. Die politische Lage war ruhig, und der Geburtstag des Kaisers wurde ausgiebig in Anwesenheit von 14 Kriegsschiffen gefeiert, wobei Cradock seine Glückwünsche ganz besonders in Hinsicht auf die Stellung Wilhelms als *admiral of the fleet* der Royal Navy ausrichtete.[95]

Ende Februar 1914 wurden auf Anforderung Hintzes und nach Genehmigung durch den Admiralstab zwei Maschinengewehre mit 8.000 Schuß Munition in die Hauptstadt transportiert und in der deutschen Gesandschaft bereitgehalten. Dazu wurden ein Unteroffizier und drei Mann in Zivil abgeordnet. Damit hatten die Deutschen hinter Japanern und Engländern nachgezogen. Prompt behauptete eine Veracruzianer Zeitung, Köhler hätte die Abgabe der MG initiiert und damit die Monroe-Doktrin verletzt; erst nach der Zustimmung Fletchers hätten die Gewehre abtransportiert werden können. Tatsächlich aber waren alle Seebefehlshaber über den Transport unterrichtet worden.[96]

Mitte März unternahm Köhler zusammen mit dem Kommandanten von H.M.S. "Hermione" Erkundungsritte in die Umgebung. Dabei wurden keine Rebellen angetroffen, und die Bauern bestellten ungestört ihre Felder. Eine Einnahme der Stadt hielt der Kapitän ohnehin solange für ausgeschlossen, wie die Regierungskanonenboote die Stadt kontrollierten. Inzwischen hatte sich das Verhältnis zwischen Cradock und Fletcher gebessert, und es gab klare Absprachen für den Fall

---

[94] "Bremen", Tampico v. 08.01.1914; ebd.
[95] "Dresden", Veracruz v. 28.01.1914; BAMA RM 5/5824.
[96] "Dresden", Veracruz v. 05.03.1914; ebd.

eines Angriffs auf die Stadt. Danach kam eine Landung nur bei eintretenden Plünderungen fremden Eigentums in Frage.[97]

Doch schon zwei Wochen später nahmen die Aktivitäten der Rebellen deutlich zu. Bei einem Gefecht am 27. März 1914 griff das Kanonenboot “Veracruz“ erfolgreich ein, doch das Hauptmanko der Regierungsstreitkräfte war die hohe Zahl der Desertionen, die ihnen praktisch nicht erlaubte, ihre Stellungen zu verlassen. Am 30. März geriet die “Dresden“ beim Kohlen in die Feuerlinie der “Veracruz“ und mußte verlegen. Inzwischen war auch die deutsche Kolonie unruhig geworden, allerdings gab der einlaufende Liniendampfer “Steigerwald“ der HAPAG den Residenten ein Gefühl der Sicherheit. Da kurz nach dem Auslaufen der HAPAG-Dampfer “Westerwald“ einlief, ging der Kreuzer zum Auffüllen des Proviants nach Veracruz. Zumindest schien sich die finanzielle Lage des Regimes durch eine innere Anleihe von 50 Mill. Pesos vorübergehend stabilisiert zu haben, wenn dazu auch massiver Druck seitens des Diktators nötig war:

> “Bezeichnend ist es, wie Präsident Huerta persönlich den leitenden Bankleuten seine neuen Finanzpläne auseinandergesetzt hat. Er hat ihr Einverständnis zu der patriotischen Tat vorausgesetzt und scherzend damit geschlossen, daß es im Park von Chapultepek genügend hohe Bäume für unpatriotische Bankleute gäbe. Das sollen nicht alle als Scherz aufgefaßt haben.“[98]

Militärisch jedoch wurde die Regierung weiter in die Defensive gedrängt. Die Nachrichten sowohl über eine Niederlage der Regierung bei Terreon wie auch die Abreise Linds schienen Köhler völlig vage zu sein, so daß er sich nicht in der Lage sah, ein halbwegs stimmiges Urteil zu fällen; Rückschlüsse zu ziehen sei “vollständig zwecklos“.

In der Nacht vom 5. zum 6. April 1914 attackierten die Rebellen Tampico derartig heftig, daß der deutsche Konsul dringend an Köhler telegraphierte, zurückzukehren. Beim Eintreffen des Kreuzers waren heftige Gefechte an der Ostflanke der Stadt im Gang, und einige Maschinengewehrkugeln schlugen auch auf der “Dresden“ ein. Im Hafen lagen noch drei amerikanische Einheiten und H.M.S. “Hermione“. Admiral Mayo, der die IV. Linienschiffsdivision vor Tampico kommandierte, während sich Fletcher in Veracruz aufhielt, besprach das weitere Vorgehen mit dem englischen Kommandanten und Köhler. Man einigte sich auf Anschreiben an beide Parteien, in denen auf die Sicherheit der Residenten hingewiesen wurde. Doch lehnten die lokalen Militärbehörden überraschend die Genehmigung zum Durchgang einer Deputation ab. Mayo schlug nun den Kontakt

---

[97] “Dresden“, Tampico v. 18.03.1914; ebd.
[98] “Dresden“, Tampico v. 11.04.1914; ebd.

über Agenten vor, was der Kommandant der “Hermione“ und Köhler jedoch ablehnten. Stattdessen wurde eine Kommission auf dem Fluß ohne Genehmigung der Regierung entsandt, der die Kontaktaufnahme gelang. Die im Rebellenlager angetroffenen Offiziere der Konstitutionalisten machten auf Köhler einen unerwartet guten Eindruck.[99]

Aufgrund der heftigen Gefechte in der Stadt nahm die “Dresden“ die Barbestände der Banken an Bord. Durch das Feuer der “Veracruz“ wurde ein großer Lagerschuppen der Firma Heynen u. Eversbusch in Brand gesetzt, wobei ein Schaden von ca. einer Mill. Mark entstand. Nachdem im Laufe des 7. April 1914 die Kämpfe immer heftiger tobten, blieb den Seebefehlshabern keine andere Wahl als die umfassende Evakuierung der Fremden. Köhler orderte per F.T. aus Puerto Mexiko (heute Coatzacoalcos) die “Westerwald“ an, die am übernächsten Tag trotz heftigen Sturms ohne Lotsen über die Barre ging und Deutsche, Holländer, Schweizer und Belgier an Bord nahm. Insgesamt handelte es sich um 23 Frauen, 25 Männer und 15 Kinder, die schon in der Nacht zuvor an Bord des Kreuzers übernachtet hatten, was bei den engen Raumverhältnissen und wegen des Seegangs für die unfreiwilligen Passagiere wenig angenehm war.

Der nächste Tag verlief ohne Zwischenfälle, doch sollte er ein unscheinbares Vorspiel zu einer Tragödie liefern:

> “Der 9. April war fast ganz ruhig. Ein amerikanisches Kriegsschiffsboot, das unter Leitung eines Zahlmeisters in Arbol Grande Benzin holen sollte, wurde bei der Fahrt flußabwärts von federalen Truppen angehalten, die Besatzung fest genommen und erst nach längerer Zeit auf dringende Vorstellungen des amerikanischen Admirals wieder freigelassen. Kontreadmiral Mayo hat in seiner Beschwerde über diese Beleidigung der Flagge von dem Gouverneur einen Salut von 21 Schuß für die amerikanische Flagge verlangt.“[100]

Nachdem Verstärkungen für die Regierungstruppen eingetroffen waren, stoppten die Rebellen ihre Angriffe, woraufhin die Fremden in die Stadt zurückkehrten.

So lakonisch Köhler den Zwischenfall vom 9. April 1914 abhandelte: er bildete den Auftakt zur amerikanischen Okkupation von Veracruz, die international, vor allem aber in Lateinamerika, ungeheures Aufsehen erregen sollte.

Huerta lehnte Mayos bzw. Washingtons Forderungen strikt ab. Allerdings war er gewillt, den geforderten Flaggensalut zu geben – verlangte aber den gleichzeitigen Gegensalut. Diesen Kompromiß lehnte Wilson, der den Vorfall selbst als “trivial“ ansah, kategorisch ab, da er die de facto Anerkennung der Regierung Huertas bedeutete. Von seiten der Navy wurden verschiedene Optionen ins

---

[99] Ebd. An dieser Stelle wird von Köhler zum erstenmal der Begriff Konstitutionalisten verwendet.
[100] Ebd.

Auge gefaßt. Die Stimmung nach dem monatelangen Warten drückt sich prägnant in Frederick Delanos Kommentar über die Krise aus:

"Chance we may go to Tampico and stir things up a bit – I hope we do, for this is no end monotonous and all hands are sick of it."[101]

Für eine Strafaktion gegen Huerta kamen Tampico und Veracruz in Frage. Gegen Tampico sprachen die ungünstigen strategischen Bedingungen - ein Einlaufen der großen Schlachtschiffe in den Pánuco war ausgeschlossen. Außerdem bestand die Gefahr einer Solidarisierung zwischen Regierungstruppen und Konstitutionalisten gegen einen neuen gemeinsamen auswärtigen Gegner. Veracruz dagegen war nicht nur Mexikos wichtigster Ausfuhrhafen, wo man Huerta empfindlich treffen konnte, sondern erlaubte den Aufmarsch einer ganzen Flotte direkt auf der Reede, und die konstitutionalistischen Truppen standen noch weit vor der Stadt.

Doch sollte Veracruz aus einem ganz anderen Grund und völlig überraschend das Ziel einer großangelegten amerikanischen Intervention werden.[102]
Am Wochenende des 18./19. April 1914 hielt sich Wilson immer noch im Urlaub in West Virginia auf. Hier erreichte ihn eine alarmierende Nachricht von U.S.-Konsul Canada in Veracruz: Im Hafen lud ein nicht näher bezeichneter Dampfer Waffen für die Regierung aus. Ein zweites Schiff namens "Ipiranga" war mit 250 MG und 15 Mill. Patronen beladen auf dem Anmarsch. Die falsche Buchstabierung der "Ipiranga" sorgte in Washington für gehörige Konfusion, da sie in keinem internationalen Register verzeichnet war.[103] Tatsächlich handelte es sich bei dem mutmaßlichen Geisterschiff um den HAPAG-Dampfer "Ypiranga". Allen amerikanischen Militärs und Politikern war klar, daß eine derartige Ladung das erwartete Ende des mexikanischen Diktators beträchtlich hinauszögern würde. Daher entschied sich noch am Abend des 19. April 1914 der *General Board of the Navy* für eine begrenzte Operation in Veracruz. Durch die Besetzung von Anleger und Zollhaus sollte die Waffenladung abgefangen werden. Mayo ging zur Unterstützung Fletchers überhastet von Tampico nach Veracruz. Da ein Sturm im Anzug war, der das Aussetzen von (Landungs)Booten unmöglich machen würde, handelte Fletcher sofort. Schon am 21. April begann die "Invasion" Mexikos, die Wilson keinesfalls als Kriegserklärung verstanden wissen wollte.[104]

---

[101] Delano war Adjutant des Marines-Regiments aus Pensacola, Florida, das auf einem Truppentransporter vor der Küste lag; zitiert nach: Langley, S. 90.
[102] Langley, S. 91.
[103] Ebd., S. 92.
[104] Ebd., S. 94.

Doch die anfängliche “Show“ wurde bald zur Tragödie: Obwohl der Stadtkommandant, der deutschstämmige General Maass, jeden organisierten militärischen Widerstand aus guten Gründen ablehnte, fanden sich bald irreguläre Freiwillige und einige Dutzend Kadetten der Marineakademie, die auf eigene Faust Krieg gegen die Invasoren führten, woraufhin der Kreuzer “Chester“ das Feuer auf die Akademie eröffnete und ein Blutbad anrichtete. Wenige Tage später besichtigte der amerikanische Journalist und Schriftsteller Jack London (1876-1916) das Schlachtfeld und verließ es mit dem ahnungsvollen Kommentar:

“Such is the efficiency of twentieth century war machinery.“[105]

Noch während die Kämpfe in vollem Gang war, erschien ganz unvermittelt im äußeren Hafen der Anlaß für das Drama: die “Ypiranga“. Juristisch gesehen konnte das neutrale Schiff den Hafen mit oder ohne Ladung wieder verlassen. Der Dampfer blieb einige Tage im Hafen, nahm Flüchtlinge und Vorräte an Bord und segelte über Tampico nach Mobile/Alabama, wo auch die amerikanischen Behörden die Waffen nicht beschlagnahmten. Anschließend lief sie, unbehindert durch die amerikanischen Seestreitkräfte, Puerto Mexiko an, wo sie schließlich ihre Waffen für die Regierung entlud. Die sinnlose Aktion in Veracruz kostete 17 Amerikanern das Leben, 63 wurden verletzt. Offiziell kamen 126 Mexikaner ums Leben, doch lag die Dunkelziffer wesentlich höher.[106]

Was steckte nun hinter dem sogenannten “Ypiranga“-Zwischenfall, der kurzfristig beträchtliches internationales Aufsehen erregte, und welche Rolle spielte Köhler dabei?

Im Februar/März 1914 hatte eine Reihe von französischen und englischen Banken zur Sicherung ihrer Interessen die Stützung des maroden Regimes beschlossen. Dazu wurden in den USA und Frankreich Waffen und Munition gekauft, wobei die französische Regierung sogar Engpässe der einheimischen Lieferfirmen durch Armeebestände ausglich. Die Ankäufe in den USA wurden als russische Importe getarnt, da Wilson im Herbst 1913 ein Ausfuhrverbot gegen Huerta erlassen hatte. Als Zwischenhändler wählte der Unterstützerkreis die Hamburger Firma Martin Schröder aus, die wiederum die HAPAG mit dem Transport beauftragte, was allerdings keine besondere Form der Tarnung bedeuten muß, sondern profane Gründe haben konnte. Das Material wurde nach

[105] Zitiert nach: Langley, S. 99. Die Zöglinge der Akademie eiferten ihrem Vorbild der Kadetten von Chapultepec nach, die 1847 während des amerikanisch-mexikanischen Kriegs Ciudad Mexiko gegen die Armee von General Winfield Scott verteidigten.
[106] Ebd., S. 97-100.

Hamburg verschifft, wo es von den Liniendampfern “Ypiranga“ und “Dania“ aufgenommen wurde.[107]

Von deutscher Seite aus konnten offiziell keine Einwände gegen den Transport bestehen, da zur Regierung Huerta normale diplomatische Beziehungen unterhalten wurden. Ob die Ladung aus Deutschland oder einem Drittland kam, war unerheblich. Auch hatte keine dritte Macht, in diesem Fall die USA, eine Blokkade über mexikanische Häfen verhängt, die ein Abfangen des Transports in oder vor mexikanischen Gewässern ermöglicht hätte.

Außenpolitisch war die Affäre für das Reich allerdings ein “heißes Eisen“. Hintze ging von einer indirekten Schädigung der deutschen Interessen aus, da er inzwischen jede Verlängerung der Huerta-Herrschaft als Verlustgeschäft für den deutschen Handel ansah. Vor allem war ihm klar, daß der “Schwarze Peter“ unfreiwillig bei der Reichsregierung landen würde, dies vor allem zur Genugtuung des Handelskonkurrenten England.[108]

Kurioserweise hatte aber ausgerechnet Hintze das Schiff (für den Fall einer amerikanischen Strafaktion) zum Abtransport von Flüchtlingen angefordert:

> “´Ypiranga´ war durch Vermittlung Euer Majestät Gesandten zur Aufnahme von Flüchtlingen nach Veracruz beordert. Da ich am 21.4. nicht übersehen konnte, welcher Art das Anhalten durch den amerikanischen Admiral war, sandte ich an ´Ypiranga´ durch F.T. folgende Weisung: ´Requiriere “Ypiranga“ für Dienst des Reiches zur Aufnahme von Flüchtlingen. Habe amerikanischen Admiral ersucht, dies zu erleichtern. Löschen der Ladung muß vorläufig unterbleiben.“(RV: gut)[109]

Gleichzeitig teilte Köhler seine Entscheidung Admiral Fletcher mit, der jede Unterstützung für die Flüchtlinge garantierte. Durch die Übernahme in den Reichsdienst war eine Entladung der Waffen ausgeschlossen, was auch Washington klar war.[110] Daß der Dampfer eine Waffenladung für Huerta an Bord hatte, interessierte Köhler nicht im mindesten, er hielt aber diese Tatsache aufgrund der spärlichen Telegramme, die er in Tampico von den amerikanischen Kriegsschiffen auffing, für den Grund der Intervention. Daß die “Ypiranga“ nicht während der Kampfhandlungen in den Hafen einlaufen durfte, war für Köhler eine Selbstver-

---

[107] Katz, Secret War, S. 234.

[108] Ebd., S. 236-37.

[109] “Dresden“, Tampico v. 28.04.1914. Entgegen der Annahme von Katz (S. 235) befand sich der Kreuzer zum Zeitpunkt der Intervention nicht in Veracruz, sondern in Tampico. Auch wurde der Dampfer durch die Übernahme in den Reichsdienst nicht ein Teil der Kriegsmarine, wenn er nun auch Köhler bzw. Hintze unterstand. Wie sich aus Köhlers Äußerungen klar ergibt, war die Requirierung des Schiffs für Flüchtlinge kein Vorwand, da Hintze das Schiff zu diesem Zweck angefordert hatte.

[110] Katz, Secret War, S. 237.

ständlichkeit. Völlig gleichgültig war ihm auch, ob die Ladung in amerikanische Hände geriet:

"Nach der Einnahme der Stadt konnte die Landung des Kriegsgeräts nicht weiter gefährlich werden, sie wäre sogar vom amerikanischen Standpunkt aus erwünscht gewesen, da die Waren damit unter amerikanische Kontrolle kamen."[111]

Nachdem die Amerikaner am 24. April 1914 die Hafenverwaltung übernommen hatten, legte der Dampfer am Pier an und löschte seine normale Ladung. Den vom Admiralstab der Marine verfügten Befehl, die Waffen an Bord zu behalten, erhielt das Schiff erst am 27. April. Deutsche wurden bei der Einnahme des Hafens nicht verletzt. An Bord des Dampfers flüchteten sich 90 Personen, auch niederländische Residenten.[112]

Köhler hatte in der Tat in Tampico andere Probleme, als sich den Kopf über die "Ypiranga" zu zerbrechen, denn die Nachricht von der blutigen Okkupation von Veracruz schlug in ganz Mexiko wie eine Bombe ein, bei der der eigentliche Anlaß zu Recht völlig in den Hintergrund geriet.

Köhler hatte den Abzug von Mayos Geschwader am 20. April 1914 aus Tampico aufmerksam verfolgt, hielt jedoch eine amerikanische Strafaktion in Veracruz erst für den 22. April für möglich. Wieder wurden alle Vorbereitungen für eine Evakuierung der Fremden getroffen, zudem drohte ein erneuter Angriff der Rebellen. Köhler hielt Tampico unter diesen Umständen für gefährdeter als Veracruz und schlug Hintze telegrafisch vor, die erwartete "Ypiranga" in Veracruz zu halten und die "Dania" nach Tampico zu senden, was bereits durch Hintze veranlaßt worden war.[113]

Als Fletcher schon am 21. April losschlug, war für die Sicherheit der amerikanischen Residenten in Tampico und Umgebung nichts geschehen. Die Einnahme von Veracruz nahm Köhler gelassen hin, von Bedeutung schien ihm lediglich die "vollständige Sicherheit" der fremden Residenten. Es erscheint geradezu absurd, daß trotz des gewaltigen Aufgebots der U.S. Navy vor Mexiko für diese Lage keinerlei Vorbereitungen getroffen worden waren:

"Für die vielen amerikanischen Staatsangehörigen war bei der plötzlichen Abfahrt des Admirals Mayo nichts geschehen (RV: doppelte Ausrufezeichen). Hunderte von Frauen und Kindern hatten sich zur Abreise vorbereitet, die Hotels der Stadt waren überfüllt. Um ½ 12 Uhr nachts am 21.4. erhielt ich die Meldung, daß das amerikanische Southern-Hotel vom Mob angegriffen werde und daß die darin untergebrachten Frauen und Kinder in Lebensgefahr schwebten. Ich sandte die Kapitänleutnants Nieden und Burchardi an

111 "Dresden", Tampico v. 28.04.1914; ebd.
112 Ebd.
113 "Dresden", Tampico v. 20.04.1914; ebd.

Land, um zu versuchen, die Gefahr abzuwenden (RV: dekorieren). Die Offiziere fanden die Nachricht bestätigt, daß das Hotel vom Mob mit Steinen bombardiert und auch beschossen worden war. Es gelang ihnen, nachdem mit Hülfe der Polizei Ruhe geschaffen war, die Insassen mit ihrem Gepäck an Bord zu führen. Viele Amerikaner aus anderen, ebenfalls bedrohten Hotels und Privathäusern wurden in gleicher Weise in Sicherheit gebracht (RV: gut). Bis 3 Uhr morgens waren außer den deutschen Schutzbefohlenen ca. 150 amerikanische Frauen und Kinder an Bord Euer Majestät Schiff `Dresden´ eingeschifft. Die von den mexikanischen Zollbeamten gegen die Amerikaner versuchten Chikanen, teilweise auch Bedrohungen, wurden durch die Erklärung, daß es sich um deutsche Schutzbefohlene handele, in jedem Falle sofort beseitigt."[114]

Kapitänleutnant Nieden war sich seiner heiklen Lage bewußt und erkannte klar, daß die Landung einer bewaffneten Abteilung nur zu Schießereien mit den Mexikanern führen konnte. Beide Offiziere waren nach außen unbewaffnet und begaben sich ohne weitere Begleitung jeder für sich zu den beiden Flüchtlingsunterkünften. An eine Evakuierung der (amerikanischen) Männer als "Hauptobjekte der Volkswut" war in dieser Situation nicht zu denken:

"Ich übernahm das >Southern Hotel< und werde den Anblick nicht vergessen, wie sich nach Klopfen die schwer verbarrikadierte Haustür öffnete und in der Halle die hartgesottenen amerikanischen Ölleute mit ihren Winchesterbüchsen im Anschlag hinter den Sesseln lagen. Frauen und Kinder waren in den Hinterzimmern in Schutz.

Nach kurzer Beratung stimmten die Yankees meinem Vorschlag zu, mir ihre Familien anzuvertrauen, sich selbst aber bis zum Morgen, wenn voraussichtlich das amerikanische Geschwader wieder einlaufen werde, in den Hotels zu halten."[115]

Bald befanden sich beinahe 250 Flüchtlinge an Bord des Kreuzers. Die Mannschaften wurden zum Teil in Heizräume umquartiert, die evakuierten Frauen und Kinder in den Offiziers- und Unteroffiziersmessen untergebracht. Während der Schiffskoch Milch für die zahlreichen Babys kochte, machten sich die Ordonnanzen ganz unmilitärisch an das Auswaschen von Windeln. Zahlreiche Amerikanerinnen übten in "kräftigen Worten" Kritik am wenig fürsorglichen Verhalten der Regierung Wilson und lobten um so mehr Köhler, der sich vor "shake hands" kaum retten konnte, glaubt man Niedens farbiger Darstellung.[116]

Am darauffolgenden Tag suchten Beiboote des Kreuzers den Unterlauf des Pánuco ab und nahmen zahlreiche versprengte Flüchtlinge auf, die zum Teil aus Ansiedlungen außerhalb der Stadt geflohen waren. Dabei zeigte sich der mexikanische Gouverneur durchaus hilfsbereit. Engagiert beteiligte sich auch H.M.S. "Hermione" bei der Bergung der Fremden. Zusätzlich engagierte Köhler die amerikanische Privatyacht "Wild Duck", die unter der Reichskriegsflagge den Trans-

---

[114] Ebd.

[115] Kurt Nieden: Erlebnisse im 1. Weltkrieg (unveröffentlichtes Manuskript); zitiert nach: Maria Teresa Parker de Bassi: Kreuzer Dresden. Odyssee ohne Wiederkehr, Herford 1993, S. 35.

[116] Ebd.

port der Geretteten auf die amerikanischen Schiffe übernahm. Die Engländer benutzten dafür den Tanker “El Zorro“, der durch die britische Kriegsflagge gedeckt wurde. Insgesamt wurden am 22./23. April gut zweitausend Personen evakuiert, darunter hunderte, die auf abenteuerlichen Wegen und zum Teil auf Flößen aus den Ölgebieten den Fluß herunter kamen. Admiral Mayo bedankte sich umgehend bei Köhler für die Hilfeleistung. Süffisant vermerkten Köhler, aber auch Nieden, wie sich viele Amerikaner plötzlich wieder ihrer europäischen, sprich deutschen Herkunft erinnerten:

“Es war auffallend, wie in diesen Tagen ganz besonders und vor allem der Schutz durch das Deutsche Reich begehrt war. Leute, die selbst kaum mehr deutsch sprechen konnten, erinnerten sich, daß sie durch ihre Vorfahren oder auf irgend eine andere Weise Beziehungen zu Deutschland hätten. Je mehr die amerikanischen Flaggen in Tampico verschwanden, desto mehr sah man die deutschen Farben und schwarz-weiß-rote Schleifen und Taschentücher waren sehr begehrt.“ (RV: aber in der Noth spricht der Deibel seine Muttersprache!)[117]

Durch die provisorische F.T.-Station in der deutschen Gesandtschaft stand Köhler in ständiger, wenn auch schlechter Verbindung mit Hintze. Am 24. April 1914 traf die “Dania“ in Tampico ein, auf der die deutschen Flüchtlinge untergebracht werden konnten.[118] Zur Sicherung des deutschen und österreichischen Konsulats und des Wohnhauses des deutschen Konsuls vor der Stadt wurden mit Einverständnis des Gouverneurs kleine, unbewaffnete Wachen unter dem Kommando von Wieblitz an Land gegeben. Der Kapitänleutnant erhielt von Köhler eindeutige Instruktionen auch für den Fall, daß die Stadt durch die Amerikaner wider Erwarten eingenommen werden sollte, und der Kreuzer Tampico eventuell verlassen mußte. Sowohl gegenüber Mexikanern als auch Amerikanern war ihm äußerste Zurückhaltung auferlegt worden. Bei einer Intervention sollte er sich umgehend auf die “Dania“ zurückziehen, sobald die U.S. Navy den Schutz der deutschen Gebäude übernahmen. Zur Selbstverteidigung trugen die Wachen lediglich Pistolen, die vorher in Absprache mit dem Gouverneur deponiert worden waren.[119] Köhler war in keiner Weise an einer Konfrontation mit irgendeiner Seite gelegen und beschränkte sich strikt auf seine Aufgabenstellung.

Während die Amerikaner Veracruz besetzten, blieb die “Dresden“ in Tampico. Gouverneur Zaragoza gab unter der Hand bereits zu, den Rückzug vorbereitet zu

---

[117] “Dresden“ v. 28.04.1914.

[118] Hintze riet den (männlichen) Reichsangehörigen dringend, Frauen und Kinder außer Landes zu bringen; dasselbe galt für Männer, die nur geringe Interessen im Lande hatten. Dazu waren die Dampfer “Ypiranga“ in Veracruz, “Dania“ in Tampico und “Constanzia“ in Puerto Mexiko bereit gestellt worden; Telegramm v. 24.04.1914 an Köhler; BAMA RM 5/5824.

[119] Befehl Köhlers an Wieblitz (in Abschrift); ebd.

haben, da er nicht “bis zur letzten Patrone“ in dem Hafen ausharren wollte. Die Rebellen warteten offensichtlich noch auf das Eintreffen von Geschützen und griffen nur zögerlich an.

Da am 28. April 1914 erneut deutsche und englische Beiboote auf dem Pánuco von Rebellen beschossen worden waren, regte Köhler eine Sitzung der nichtamerikanischen Seebefehlshaber an. Am 29. beschlossen die Kommandanten H.M.S. “Hermione“, des holländischen Panzerschiffs “Kortenaer“ und des französischen Kreuzers “Descartes“ mit Köhler Maßnahmen gegen eine eventuelle Einnahme der Stadt durch die Konstitutionalisten. In diesem Fall kündigten sie den Rebellenführern die Aussetzung von Landungsabteilungen zur Ausübung des Polizeidienstes an. Als am gleichen Tag der kubanische Dampfer “Antilla“ gewaltsam am Einlaufen gestoppt wurde, wobei der Steuermann schwer verletzt wurde, bahnte sich der nächste Konflikt mit den Rebellen an: Nach einer Beschwerde des Kommandanten der “Hermione“ erklärten sie, daß sich alle Seeleute der Kriegs- oder Handelsmarine einer Untersuchung unterziehen sollten, was Köhler bezüglich der Kriegsmarinen energisch zurückwies. Eine erneute Erklärung hierzu mit einer deutlichen Warnung an die Rebellen wurde von allen Kommandanten unterzeichnet, obwohl Franzosen und Holländer vorsichtiger taktierten.

Währenddessen segelte die “Ypiranga“ auf Anweisung Hintzes mit knapp hundert deutschen Flüchtlingen an Bord von Veracruz nach Mobile. Köhler wies den Dampfer telegrafisch an, für “Dresden“ und “Dania“ Proviant zu liefern. Weitere 650 Flüchtlinge, die von der Hauptstadt aus wegen der unterbrochenen Bahnlinie nicht direkt nach Veracruz reisen konnten, wurden in Puerto Mexiko vom HAPAG-Liner "Kronprinzessin Cecilie“ aufgenommen.

Von den amerikanischen Zeitungen, die über sein Vorgehen in Tampico berichteten, war Köhler wenig erbaut. Sie behaupteten zum Teil, daß der Kapitän den mexikanischen Behörden mit der Landung von Marinesoldaten und der Bombardierung der Stadt gedroht hätte. Dies stellte seiner Meinung nach die “vollkommen neutrale und unparteiische Stellung“ des deutschen Gesandten in Frage, was um so absurder sei, da die mexikanische Polizei alles versucht habe, den Mob zurückzuhalten und Gouverneur Zaragoza in jeder Hinsicht Unterstützung angeboten habe.[120]

Am 9. Mai 1914 begann der endgültige Sturm der Rebellen auf Tampico, unterstützt durch Geschütze, die offenbar von amerikanischen Söldnern bedient wurden. Wieder wurden alle Fremden evakuiert. Die Wachen im deutschen und

[120] “Dresden“, Tampico v. 10.05.1914; ebd.

österreichischen Konsulat wurden verstärkt, erhielten aber den Befehl, sich bei einer längeren systematischen Beschießung der Stadt zurückzuziehen. “Dresden“ und “Hermione“ blieben als einzige fremde Kriegsschiffe auf dem Pánuco. Am 12./13. Mai stürmten die Rebellen alle Verteidigungsstellen der Regierung trotz heftigen Feuers der drei Kanonenboote “Bravo“, “Zaragoza“ und “Veracruz“. Doch obwohl in der Stadt eine Panik ausbrach, gelang der Abzug von Zivilisten und Föderaltruppen mit der Eisenbahn zur Überraschung Köhlers völlig reibungslos. Nun folgte der Einmarsch der Sieger:

“Alle wichtigen Gebäude und Straßenkreuzungen wurden von kleinen Trupps wild aussehender Indianer besetzt, deren einziges Abzeichen meistens ein Blatt oder eine Blume am Hut war. Das Vorgehen war vollkommen systematisch und es kam zu keinerlei Unordnung oder Plünderung, eine Tatsache, die bei dem wenig vertrauenerweckenden Eindruck, den diese Truppen machten, bemerkenswert ist ...

Mittags hielten die Führer ihren Einzug. Ich war ihnen mit den Konsuln von Deutschland und Österreich=Ungarn entgegengegangen, - der englische Konsul schloß sich an -, um ihnen nochmals nahe zu legen, die Ordnung aufrecht zu erhalten. General Gonzalez und Caballero versprachen dieses und erklärten, daß sie bereits Befehl gegeben hätten, alle Wirtschaften geschlossen zu halten und Betrunkene ohne weiteres zu erschießen. Dies ist in einigen Fällen tatsächlich geschehen, und es muß rühmend hervor gehoben werden, daß es durch dieses energische Vorgehen und den guten Wachdienst zu keinerlei ernsten Ruhestörungen gekommen ist.“[121]

Köhler schob die Vorsicht der Konstitutionalisten auf die Anwesenheit der fremden Kriegsschiffe, doch zeigte der relativ unkomplizierte Machtübergang an der Westküste, daß dies eher der Betonung der eigenen Rolle bzw. der Marine diente. Die Etablierung der neuen Ordnung verlief denn auch reibungslos. Zur Überraschung der neuen Behörden erschien plötzlich die “Ypiranga“ mit den angeforderten Versorgungsgütern für “Dania“ und “Dresden“ auf Reede, um Flüchtlinge für den Transport in die USA aufzunehmen. Doch gelang es trotz der an Bord befindlichen Waffenladung, einen Kompromiß zu finden. Das Schiff blieb weiterhin unter Reichsdienstflagge und erhielt eine Wache des Kreuzers zugeteilt, um eine Beschlagnahme der Ladung durch die neuen Behörden zu verhindern.

Da das größte Problem der neuen Behörden die Geldbeschaffung war, ließen Spendenaufrufe für die “segensreiche Revolution“ auch bei den Fremden nicht lange auf sich warten. Als dabei Zwangsauflagen benutzt wurden, um der Spendierfreudigkeit nachzuhelfen, protestierte Konsul Eversbusch. Köhler nahm Kontakt zu Mayo auf, der offenbar seinen Einfluß auf General Caballero geltend machte, woraufhin weitere Finanzierungsversuche dieser Art unterblieben.

---

[121] “Dresden“, Veracruz v. 24.05.1914; BAMA RM5/5825.

Als sich wegen der Situation in St. Domingo ein Einsatz der “Dresden“ abzeichnete, hielten sowohl Hintze als auch Köhler die weitere Anwesenheit des Kreuzers in Mexiko für notwendig. Auch die amerikanischen Offiziere hielten inzwischen das sich abzeichnende Ende der Regierung Huerta für keine Lösung der mexikanischen Krise.[122]

Vom 19.-23. Mai 1914 ankerte die “Dresden“ in Veracruz, wo sich inzwischen ein gigantisches Flottenaufgebot versammelt hatte. In der Stadt waren, hauptsächlich in Zelten, 7.000 Soldaten untergebracht. Was dem Kapitän zuerst auffiel, waren “scharfe Hygienevorschriften“, die “große Sauberkeit“ erinnerte ihn an amerikanische Städte. Unklar war ihm, welche Funktion die zahlreichen Linienschiffe und Panzerkreuzer auf der Reede haben sollten:

“Was die große Flottendemonstration hier soll, weiß niemand zu beantworten. Die Stimmung unter den amerikanischen Offizieren an Land wie an Bord ist nicht gut. Nur sehr wenige machen keinen Hehl aus ihrer Verurteilung der amerikanischen Politik, der Verlängerung des ´watchfull waiting´ und der Regierung im allgemeinen. Besonders gereizt sind die Marineoffiziere. Der Erlaß des Marineministers Daniels über den Alkoholgenuß und anderes haben sehr böses Blut gemacht.“[123]

Der Aufenthalt bis zum 1. Juni 1914 diente sowohl der Erholung als auch der Ausbildung. Durch das extreme Klima in Tampico war der Krankenstand auf 30 (=9% Besatzungsstärke), darunter zehn Malariafälle, angestiegen. Erst jetzt stellte sich heraus, daß ab Mitte Mai die Malariagefahr auf dem Panuco rapide stieg. Wie sich später herausstellte, hatten H.M.S. “Hermione“ und U.S.S. “Des Moines“ innerhalb von zwei Wochen 58 bzw. 80 Fälle an Bord.[124]

Offenbar hielt sich schon Köhlers Ankunft die “Ypiranga“ im Hafen auf. Nach seinen Angaben stand sie nicht mehr im Reichsdienst und wurde von den amerikanischen Behörden am am 25. Mai nach Puerto Mexiko ausklariert, wo sie noch am gleichen Tag einlief und die Waffenladung löschte, ebenso der HAPAG-Liner “Bavaria“.[125] Als beide Schiffe anschließend wieder Veracruz anliefen, wurden

---

[122] Ebd.

[123] Ebd.

[124] “Dresden“, Veracruz v. 20.06.1914; BAMA RM 5/5826. Vermutlich war der Anstieg auf den Beginn der Regenzeit zurückzuführen. Trotz Netzschutz und Chininprophylaxe hielt Köhler einen ständigen Aufenthalt auf dem Fluß für unverantwortlich, vor allem nachts.

[125] Nach Katz entließ Hintze den Dampfer bereits am 17. Mai 1914 aus dem Reichsdienst, instruierte aber den deutschen Konsul in Veracruz, diese Tatsache vor den Amerikanern geheimzuhalten, um Unannehmlichkeiten durch die Fracht zu entgehen. Tatsächlich wurde die Flagge erst beim Auslaufen am 25. Mai niedergeholt, ein Verfahren, das auch beim AA auf deutliche Kritik stieß. Für Katz ist Hintzes Verhalten in der Angelegenheit unerklärlich. Er vermutet, daß der Gesandte der einflußreichen HAPAG einen Gefallen tun wollte. Dies ist nicht ausgeschlossen, aber grundsätzlich bleibt festzustellen,

sie wegen “Löschens der für Veracruz bestimmten Waren in einem anderen Hafen“ nach dem mexikanischen Zollgesetz festgesetzt und erst nach erheblichen Strafen von 113.000 bzw. 900.000 Pesos entlassen. Zu Recht hielt Köhler den Vorgang juristisch völlig absurd und für ein rein politisches Manöver:

“Es ist ganz unverständlich, wie die Hafenbehörde auf dieser Anordnung bestehen konnte ... Paragraph 6 des erwähnten Gesetzes schreibt nämlich vor, daß im Falle der Okkupation eines mexikanischen Hafens die für ihn manifestierten Güter in irgend einem anderen mexikanischen Hafen gelandet werden dürfen ...

Der Vorfall ist bezeichnend für die amerikanische Anmassung, die in allem was gegen die Interessen der Vereinigten Staaten geht, einen Verstoß gegen das ´Recht´ sehen möchte, eine Anmaßung, die sich aus der Verallgemeinerung der verschiedenen ´Doktrinen´ auf alle Gebiete des internationalen Lebens.“[126]

Klar ersichtlich ist allerdings, daß Köhler in die Verhandlungen zwischen der HAPAG und den amerikanischen Behörden in keiner Weise involviert war. Trotzdem kam es zu “aufsehenerregenden Kommentaren“ sowohl in mexikanischen wie auch amerikanischen Blättern:

“Euer Majestät Schiff ´Dresden´ soll danach die Dampfer ´Bavaria´ und ´Ypiranga´ unter ´Klarschiff zum Gefecht´ aus dem Hafen geleitet haben. ´Weder die amerikanischen Schiffe noch Schiffe anderer Nationen grüßten´. Davon ist kein Wort wahr!“[127]

Tatsächlich lief die “Dresden“ zwar kurze Zeit nach der “Ypiranga“ aus, ging aber nach Tampico zurück. Köhler sah in der Berichterstattung der “Sensationspresse“ einen Versuch, daß “vorzügliche Verhältnis“ zwischen dem Kreuzer und den amerikanischen Seebefehlshabern zu untergraben.

Unter dem Strich stellte sich die „“Ypiranga“-Affäre als Sturm im Wasserglas heraus, der keine Auswirkungen auf die amerikanisch-deutschen Beziehungen hatte. Der Grund dafür war u.a. eine gemeinsame Interessenlage in Mexiko, die auf die Beendigung des Huerta-Regimes abzielte.[128]

Zurück in Tampico, sah Köhler nur Mißwirtschaft und Korruption der neuen Regierung. Ein Versuch der Regierungskanonenboote, Tampico zu blockieren, um den Waffentransport der „“Antilla“ für die konstitutionalistische Regierung zu verhindern, scheiterte an den amerikanischen Seestreitkräften, die jedes Vorgehen gegen neutrale Handelsschiffe oder eine Beschießung der Stadt untersagten. Köhler blieb bei seiner Auffassung, daß nur eine richtiggehende Intervention der USA die anarchischen Zustände beseitigen konnte, die den Handel extrem behinderten. Diese Auffassung teilte er mit Admiral Badger, der eine langjährige

---

daß Hintzes politische Auffassung über die Ladung für Huerta und die eindeutige rechtliche Lage zugunsten der HAPAG ihm wenig Spielraum ließ; S. 237-38.

[126] "Dresden" v. 20.06.1914.

[127] Ebd.

[128] Katz, Secret War, S. 240.

Okkupation begrüßte. Voraussetzung dafür war nach dessen Auffassung aber eine Landstreitmacht von gut 250.000 Mann.

Am 5. Juni 1914 fuhr Köhler auf Wunsch Hintzes nach Mexiko, wo ihn der Gesandte über die Lage informierte. Von offiziellen Besuchen riet er ab. Von der katastrophalen Lage im Land war in der Hauptstadt wenig zu spüren, aber wie Schönberg war der vordergründige Glanz der Hauptstadt Köhler nicht geheuer:

"In Wahrheit liegt ein dumpfer Druck über der Hauptstadt ... die Willkür des Präsidenten, die sich äußert in immer häufigeren nächtlichen Erschießungen, deren Opfer sofort verschwinden, die Geldnot und anderes mehr schaffen eine allgemeine Unsicherheit, die alle Kreise bedrückt."[129]

Aber obwohl alle Beobachter in der Hauptstadt das baldige Ende des Regimes prophezeiten, konnte sich der Kapitän "trotz seiner pathologisch bedenklichen Eigenschaften und trotz aller seiner Fehler" keinen Ersatz für Huerta vorstellen. Durch die "Ypiranga"-Waffen gestärkt und die Verhinderung der Blockade von Tampico verärgert, hatte der Präsident offenbar jeden Gedanken an Rücktritt aufgegeben.

Mitte Juni 1914 war der Panuco durch die Regenzeit derart angeschwollen, daß der Kreuzer beinahe durch die starke Strömung havariert wäre. Köhler hielt einen weiteren Aufenthalt auf dem Fluß für zu riskant und schlug dem Admiralstab dringend vor, für die nächsten Monate ein Kanonenboot einzusetzen. Tatsächlich wurde dafür "Panther" vorgesehen. Aufgrund der kritischen Lage in Europa trat das Kanonenboot die Reise jedoch nicht mehr an.

Für Köhler kam nicht nur das Ende des Huerta-Regimes überraschend – ausgerechnet die "Dresden" sollte den Mörder Maderos ins Exil transportieren. Am 11. Juli 1914 erhielt der Kreuzer durch den Admiralstab auf Vermittlung Hintzes den Befehl zur "Fortschaffung" des Präsidenten und seiner Familie. Parallel unterrichtete Hintze, der den Kreuzer beim Admiralstab requiriert hatte, den Kapitän von den Einzelheiten der Mission. Während der Präsident und Kriegsminister Blanquet sich allein auf dem deutschen Kreuzer einschiffen sollten, wurde H.M.S. "Bristol" für die Familien bereitgestellt. Blanquets Schicksal war beinahe bühnenreif:

"General Blanquet, der ihn in die Verbannung begleitete, ist ein Werkzeug der Weltgeschichte gewesen. Derselbe Blanquet, der als Gast der deutschen Regierung auf einem deutschen Kreuzer außer Landes und in Sicherheit gebracht wird, befehligte vor mehr als vierzig Jahren als blutjunger Korporal die Abteilung, die den unglücklichen Kaiser Maxi-

[129] "Dresden" v. 20.06.1914.

milian, den Bruder des alten Kaiser Franz Josef, erschoß. Welch seltsamer Wandel der Zeiten!“[130]

Beide Kreuzer dampften gleichzeitig von Veracruz nach Puerto Mexiko. Erst am Abend des 17. Juli 1914 traf Huerta mit drei Extrazügen und seiner tausend Mann starken Leibgarde ein, da man wegen befürchteter Überfälle nur tagsüber reisen konnte.

Doch überraschend traten Komplikationen ein: Da die “Bristol“ zur Aufnahme aller Flüchtlinge zu klein war, versuchte Huerta zehn Generale und Offiziere auf der “Dresden“ unterzubringen. Köhler taktierte, um Zeit zu gewinnen, und nahm Kontakt zu Hintze auf. Dieser hielt eine Aufnahme der “zivilrechtlich meist schwer kompromittierten Söhne und Freunde Huertas“ für sehr heikel, da dadurch die deutschen Interessen unter der neuen Regierung leiden könnten. Allerdings verzichtete Huerta auf den Transport, da der englische Kommandant für die Sicherheit der Offiziere garantierte. Am frühen Morgen des 20. Juli 1914 trat der Kreuzer seine Mission an, vier Tage später wurden die Passagiere in Kingston an Land gesetzt.

Damit war die Stationstätigkeit beendet. Köhler fand einen Geheimbefehl des Admiralstabs vor, der eine “beschleunigte“ Heimreise des Kreuzers nach Ablösung durch “Karlsruhe“ in Port-au-Prince vorsah. In Haiti wechselten Köhler und Lüdecke das Kommando.

Doch die “Dresden“ sollte Europa nicht wiedersehen. Am 31. Juli 1914 befand sich der Kreuzer bereits auf dem Atlantik, als gleichzeitig mit der Nachricht drohender Kriegsgefahr der Befehl eintraf, sich auf den Kreuzerkrieg vorzubereiten. In der Nacht zum 5. August erhielt Lüdecke die Meldung vom Kriegseintritt Großbritanniens.

Nach monatelanger Flucht vor englischen Einheiten in südamerikanischen Gewässern wurde der Kreuzer am 14. März 1915 vor der “Robinson-Insel“ Mas a Tierra aufgespürt und versenkt. Die Besatzung wurde in Chile interniert. Das nahezu unversehrte Wrack steht heute nach der Untersuchung durch chilenische Marinetaucher unter Denkmalsschutz, da sich vermutlich noch fünf Leichen an Bord befinden.[131]

Die Tätigkeit der deutschen Kreuzer im mexikanischen Bürgerkrieg war der langwierigste Einsatz deutsche Seestreitkräfte in Lateinamerika nach dem Pazifischen Krieg 1879-81. Trotzdem spielte er in den deutsch-mexikanischen Beziehungen keine Rolle. Selbst der “Ypiranga“-Zwischenfall ist heute nicht mehr als

---

[130] Else Lüdecke: Kreuzerfahrten und Kriegserlebnisse S.M.S. “Dresden“ 1914/15, Berlin 1915, S. 14-15.

eine Fußnote in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen. Selbst von Köhler wurde ihm kaum Bedeutung beigemessen.

Dabei ist unter der Fragestellung der Kanonenbootpolitik auch die Tätigkeit der "Nürnberg" während ihres beinahe neunmonatigen Aufenthalts an der Westküste wesentlich aufschlußreicher. In dieser Zeit wurden vom Kreuzer gut 30 militärpolitische Berichte nach Berlin gesandt, die bis zu 30 Seiten und 50 Anlagen umfaßten, darunter umfangreiches Photomaterial, von dem jedoch offenbar nur ein kleinerer Bestand erhalten geblieben ist. Praktisch verfaßte Schönberg, dessen persönliches Interesse an Mexiko offensichtlich ist, jede Woche einen umfangreichen Bericht. Köhler begnügte sich an der Ostküste mit einer drei- bis vierwöchigen Lageschilderung, wobei er sich auf militärische und politische Ereignisse beschränkte.

Die Gründe für Schönbergs intensive Berichterstattung liegen offenbar in der Abgeschiedenheit der Westküste und der Tatsache, daß diese Region im Rahmen der Stationstätigkeit so gut wie nie angelaufen worden war. Während Köhler in Tampico mit Eversbusch über einen professionellen Konsul verfügte, war Möller in Guaymas offenbar debil und praktisch dienstunfähig. Die dortige Kolonie hatte seine geplante Ablösung durch das AA bereits zweimal sabotiert. Selbst die deutsche Gesandtschaft in Mexiko dürfte nur unzureichend über die Situation der Kolonie informiert gewesen sein, da Möller seinen Posten nur pro forma ausfüllte.

Dafür gab es nach Schönberg zwei Gründe. Zum einen war Möller mehr oder weniger mittellos und auf seine Bezüge angewiesen. Offenbar befürchtete die Kolonie, im Fall seiner Ablösung für seinen Unterhalt aufkommen zu müssen. Zum anderen unterzeichnete er sang- und klanglos jedes von den Residenten vorgelegte Dokument. Schönberg bat in der Angelegenheit zweimal um Benachrichtigung des AA und schlug selbst deutsche Residenten für die Wiederbesetzung des Postens vor. Bedingt durch den Ausfall Möllers sah sich der Kapitän gezwungen, Kontakte zu Behörden selbst herzustellen und zu unterhalten und auch die Evakuierungsmaßnahmen für deutsche und andere ausländische Residenten zu organisieren.

Weiterhin mußte Schönberg schon bald nach seiner Ankunft erkennen, daß der Admiralstab über das Operationsgebiet keinerlei militärpolitische Informationen besaß, auf die zurückgegriffen werden konnte, da die nördliche Hälfte der Westküsten-Station faktisch nie besetzt worden war. So war Schönberg auf amerikanische Karten angewiesen, um überhaupt in den unübersichtlichen Küstengewässern manövrieren zu können. Die einzig zuverlässige Quelle zur Landes-

---

[131] Parker de Bassi, S. 276.

kunde war ein englischer Reiseführer, der dem Stamm der Seris auf der Haifisch-Insel (Isla Tiburón) noch “Menschenfrass“ vorwarf. Bei einem derartig rudimentären Informationsstand scheint die ungewöhnlich aufwendige und detaillierte Berichterstattung Schönbergs verständlich. Die Häfen der Ostküste dagegen waren seit Jahrzehnten an internationale Dampfer- und Telegrafenlinien angeschlossen und verfügten über hochqualifiziertes Konsulatspersonal. Eversbusch in Tampico war hauptberuflich HAPAG-Agent.

Recht unterschiedlich wurde auch die politische Lage beurteilt. Seebohm sah schon bei seinem Aufenthalt im Juni 1913 die Zukunft des Regimes recht skeptisch, vor allem für die Zeit nach den Oktober-Wahlen. Diese Prognose sollte sich als richtig erweisen. Bemerkenswert ist zur gleichen Zeit die Äußerung Kapitän Rohardts, der sich schlicht außerstande sah, ein halbwegs verläßliches Urteil über die politischen Verhältnisse abzugeben. Im November 1913 akzeptierte Seebohm ohne jedes Bedauern die mögliche Übernahme mexikanischer Nordstaaten durch die USA und sah keinen qualitativen Unterschied zwischen dem Huerta-Regime und den Rebellen. Er warnte ausdrücklich vor jeder Konfrontation mit den USA und hielt sogar die eigene Anwesenheit vor Tampico für ein diplomatisches Risiko. Die Vorfälle um den Onkel und Bruder Maderos im dortigen Gefängnis bewirkten bei ihm die völlige Ablehnung des Regimes. Später bezeichnete er Huerta schlicht als Mörder, der zu Recht einen Rücktritt scheute, um sich vor einem Prozeß zu retten.

Köhler dagegen konnte seine anfänglichen Sympathien für Huerta als dem starken Mann Mexikos kaum verhehlen. Die Konstitutionalisten waren nach seiner Auffassung kaum etwas anderes als Banditen. Nach der Einnahme Tampicos bezichtigte er sie sogar sozialistischer Tendenzen, doch fehlt bei ihm jeder Versuch einer Analyse der Ursachen der Aufstandsbewegung, während Schönberg mehrmals deutlich auf die herrschende Korruption und Desorganisation der Regierung einging. Köhler dagegen konnte sich, obwohl bei seinem Aufenthalt in der Hauptstadt erhebliche Zweifel am Huerta-Regime kamen und er sich über dessen Zukunft keinen Illusionen hingab, keine Alternative zum Diktator vorstellen.

Ohne jeden Zweifel haben alle eingesetzten Kommandanten strikte Neutralität gewahrt, während Offiziere der U.S. Navy aus ihrer beinahe schon offenen Unterstützung er Konstitutionalisten an der Westküste keinen Hehl machten. In “Ypiranga“-Zwischenfall war Köhler nicht verstrickt. Inwieweit es ein Zusammenspiel

zwischen der HAPAG und Hintze zur Entladung der Waffen in Puerto Mexiko gegeben hat, sei dahingestellt.[132]

Das aufschlußreichste Ergebnis des Mexiko-Einsatzes ist die Haltung der deutschen Residenten an der Westküste beim Einmarsch der Konstitutionalisten. Während Konsul Hildebrand in Tepic ständig die Anwesenheit der "Nürnberg" beschwörte, verzichteten die Residenten in Guaymas und Mazatlan schließlich auf eine Evakuierung, ja sogar auf eine Schutzwache für das Konsulat. Schönberg, der anfänglich Wilhelm II. noch den verlustreichen Einsatz eines Landungskommandos in Aussicht stellte, erkannte nach und nach die eigene Hilf- und damit auch Nutzlosigkeit seiner Anwesenheit, vor allem auf den abgelegenen Haziendas um Tepic. Für den Realismus der dortigen deutschen Residenten spricht der Verzicht auf sinnlose Requirierungen. Bemerkenswert ist Schönbergs Feststellung, daß die Aussetzung eines Landungskorps und damit die Untergrabung der nationalen Souveränität immer eine Beleidigung des betroffenen Landes darstellte und sich kurz- und langfristig negativ auf die gegenseitigen Beziehungen auswirken konnte.

Somit liegt die eigentliche Bedeutung der Anwesenheit der deutschen Kreuzer in den Evakuierungen der amerikanischen Residenten nach dem 21. April 1914. Bei der professionellen Durchführung setzten sich Offiziere und Mannschaften der "Dresden" in Tampico und Schönberg selbst in Mazatlan einem hohen persönlichen Risiko aus. Vor allem sind die Verhandlungen der Kapitänleutnants Wieblitz und Burchardis mit der aufgebrachten Volksmenge in Tampico um so höher zu bewerten, als daß derartige Situationen nicht zum Ausbildungsrepertoire der Offiziere gehörten, die in diesem Fall nur auf ihren Instinkt und gesunden Menschenverstand zurückgreifen konnten.

Abgesehen davon war die Anwesenheit deutscher Einheiten nicht nur entbehrlich, sondern wurde von Seebohm sogar als ein Risiko für die deutsch-amerikanischen Beziehungen angesehen.

47 Jahre nach der Gründung des Norddeutschen Bundes war die Westküste Mexikos immer noch unbesetzt. Offensichtlich wurde dieser Zustand von seiten der deutschen Residenten in keiner Hinsicht beklagt.

---

[132] Katz, Secret War, S. 237f.

12.5. Zeitenwende 1913/14: Die Detachierte Division in Westafrika und Südamerika

Der Mexikanische Bürgerkrieg, konkret die Anforderung Hintzes von Schiffen für die Wahlen im Oktober 1913, wurde in Form der Entsendung der Detachierten Division der Auslöser für die größte deutsche maritime Demonstration in Lateinamerika seit der Ausfahrt des Reichsgeschwaders 1872. Der offensichtliche Propagandaerfolg dieser Fahrt führte unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges bei Wilhelm II., dem Admiralstab und dem RMA zu einem völligen Umdenken der bisherigen maritimen Repräsentation in Übersee mit Ausnahme von Ostasien.

Die Entsendung der Detachierten Division ist nicht denkbar ohne eine revolutionäre Wende im Kriegsschiffbau, dem Dreadnoughtsprung von 1906, der umgehend Auswirkungen auf die Marinepolitik der ABC-Staaten haben sollte und den klassischen Einsatz von Kanonenbooten und Kreuzern vor allem zum "Flaggezeigen" in Frage stellte.

Der Stapellauf von H.M.S. "Dreadnought", ursprünglich als englische Antwort auf die deutsche Flottenrüstung gedacht, führte in den ABC-Staaten zu hektisch aufgestellten Flottenrüstungsplänen. Obwohl Argentinien und Chile nach der Beilegung ihrer Grenzstreitigkeiten im Mai 1902 das bis heute einzige südamerikanische maritime Abrüstungsabkommen unterzeichneten und bereits georderte Panzerschiffe abbestellten, setzte ausgerechnet das finanzschwache und logistisch völlig unvorbereitete Brasilien mit dem Ankauf der beiden Schlachtschiffe "São Paulo" und "Minas Gerais" in England 1908/09 ein Wettrüsten gegen Argentinien in Gang, dem sich auch Chile nicht mehr entziehen zu können glaubte. Nachdem Argentinien 1911 in den USA die "Moreno" und "Rivadavia" geordert hatte, zog Chile noch im gleichen Jahr in England mit Aufträgen für die "Almirante Cochrane" und "Almirante Latorre" nach. Brasilien beantwortete die argentinische Bestellung wiederum mit einem Auftrag für England für den Superdreadnought "Rio de Janeiro".[133] Parallel dazu wurde in den ABC-Staaten die Zerstörerwaffe zügig ausgebaut. Peru orderte bereits 1910 als erster lateinamerikanischer Staat U-Boote, bis 1914 hatten auch auf diesem Sektor Chile und Brasilien nachgezogen. 1914 bestanden in den ABC-Staaten bereits Armeeflugschulen, 1916 gründete Brasilien mit der *Aviação Naval* weltweit eine der ersten Marinefliegerstaffeln. Bis 1920 hatten Argentinien, Chile und Peru nachgezogen.[134]

---

[133] Aufgrund einer Finanzkrise mußte Brasilien das Schiff noch auf dem Helgen im Januar 1914 an die Türkei verkaufen. Die Beschlagnahme der inzwischen fertiggestellten "Sultan Osman I." im Juni 1914 durch die englische Marine war ein Grund für den Kriegseintritt des Osmanischen Reichs auf Seiten der Mittelmächte.

[134] English, S. 38, 49.

Durch diese rasante technische Entwicklung verloren die deutschen Stationskreuzer innerhalb weniger Jahre nicht nur ihren militärischen, sondern vor allem ihren Prestigewert. Dabei hatte schon 1905 Fregattenkapitän Behncke bei einem Besuch Chiles vorgeschlagen, auch an der Westküste einen Großen Kreuzer (Panzerkreuzer) zu stationieren:

> "Dass auch wir einmal moderne grosse Schiffe an dieser Küste zeigen, ist ein allseitiger grosser Wunsch der Deutschen. In Beziehung auf diesen betone ich, dass nach meinen Erfahrungen die Wirkung eines solchen Besuchs sowohl auf die Deutschen, wie auf deren Beziehungen zu den einheimischen Behörden ohne Zweifel eine sehr günstige und nebenbei bemerkt eine ungleich vielseitigere und grössere ist, als man zu Hause im Allgemeinen anzunehmen geneigt ist."[135]

Zu Recht konstatierte der Fregattenkapitän von den durchgesickerten brasilianischen Flottenbauplänen einen Domino-Effekt, der sich auf Argentinien, Chile und Peru auswirken würde. Vor allem in Chile und Argentinien sah er bedeutende Möglichkeiten für die deutsche Schiffbauindustrie, hielt aber auch generell eine konzertierte Aktion aus Politik, Handel und Wirtschaft für die südamerikanische Staaten für nötig, um die deutschen Auslandsinteressen vor allem auch für die Zukunft zu sichern. Nüchtern und ohne Ressentiments sah er in den USA den zukünftigen Wirtschaftskonkurrenten und klarsichtig deren Engagement auf dem Subkontinent.[136]

Doch Behnckes seinerzeit modern und technokratisch anmutende Vorschläge, die ebenso bemerkenswert, von keinem primitiven Antiamerikanismus gezeichnet waren, stießen in Berlin auf taube Ohren.[137] Erst sechs Jahre nach seinem Bericht, 1911, nutzte der Admiralstab die Erprobungsfahrt des ersten deutschen Schlachtkreuzers, S.M.S. "Von der Tann", für eine marinepolitische Werbeaktion. Der Grund dafür liegt wohl unter anderem in einem Schreiben des deutschen Gesandten in Brasilien an den Reichskanzler 1906. Die komplizierte Lage der Deutschen in Südbrasilien ließ den Besuch deutscher Kriegsschiffe wenig opportun erscheinen, da die einheimische Presse unermüdlich die "deutsche Gefahr" bis hin zur Annexion Südbrasiliens durch das Reich beschwor. Schon 25 Jahre zuvor, 1881, hatte der deutsche Gesandte Le Maistre vor einer zu häufigen Präsenz der deutschen Stationäre in Südbrasilien gewarnt, da deutsche Zeitun-

---

[135] S.M.S. "Falke", Callao v. 13.02.1905; BAMA RM 3/3018.

[136] Ebd. Behncke schlug u.a. die Entsendung qualifizierten militärischen und technischen Personals, die Zulassung chilenischer Marineoffiziere in der Kriegsmarine zur Ausbildung und die Unterstützung des dortigen deutschen Schul- und Pressewesens vor. Er konstatierte bei der argentinischen und chilenischen Marine einen hohen Ausbildungsstand als auch Motivation und sah in ihnen mögliche Katalysatoren zur Stärkung eines allgemeinen deutschen (ökonomischen) Einflusses.

[137] Bis 1914 wurde lediglich ein Militärattaché nach Argentinien entsandt.

gen seinerzeit eine verstärkte Auswanderung in die dortigen Kolonien forderten, die Reichsregierung aber in dieser Frage jeden Affront mit der brasilianischen Regierung vermeiden wollte. Statt dessen schlug der Gesandte die Stationierung eines Kanonenboots auf dem La Plata vor, das ab und an auch die deutschen Ansiedlungen besuchen könnte.[138] Nun sollte ausgerechnet die "Panther" am 27. November 1905 den sogenannten Itajahy-Zwischenfall hervorrufen, durch den erneut Öl ins Feuer der von der brasilianischen Presse oft zitierten "deutschen Gefahr", der *peligro alemão*, gegossen wurde.

Der Vorfall selbst war banal. Ein Matrose des Kanonenboots hatte in der Hafenstadt einen deutschen Reisenden kennengelernt, während eines gemeinsamen Zechgelages seine Ausgangsfrist überschritten und war desertiert. Anstatt die Suche nach dem Deserteur lediglich den örtlichen Polizeibehörden zu überlassen, begaben sich mehrere Offiziere in Zivil und uniformierte Unteroffiziere an Land und machten sich auf die Suche nach dem Begleiter des Deserteurs. Nach brasilianischen Presseberichten wurde dieser aus seinem Hotel entführt, auf die "Panther" verschleppt und verprügelt, um den Aufenthaltsort des Deserteurs zu erfahren.

Der Vorfall schlug derartig hohe Wellen, daß der brasilianische Gesandte in Berlin am 12. Dezember 1905 eine Beschwerde gegen den Kommandanten, Korvettenkapitän Graf Walther v. Saurma-Jeltsch (1868-1941), beim AA vorlegte.[139]

Obwohl sich der Fall Monate später durch eine Aussage des angeblichen Geschädigten auf dem Generalkonsulat in Buenos Aires aufklärte und als echte Zeitungsente erwies,[140] hatten die Brasilianer umgehend den Kleinen Kreuzer "Barroso" zur Beobachtung der "Panther" nach Itajahy entsandt.[141] Zwar bestritt eine Münchner Zeitung einen Zusammenhang mit dem Zwischenfall und hielt dies für eine taktische Übung, doch angesichts des Aufsehens, den der Vorfall in Brasilien erregte, erscheint dies wenig stichhaltig, zumal die Übung dem Ziel der Beobachtung der "Panther" nicht widerspricht.[142] Während Tirpitz den Fall für eine Marginalie hielt,[143] sah der deutsche Gesandte in Brasilien, Treutler, den

---

[138] Le Maistre gegenüber Korvettenkapitän Valois, Kommando S.M.S. "Victoria", Rio v. 06.06.1881; BAMA RM 1/v. 2401.
[139] Berlinische Zeitung v. 13.12.1905, Münchener Neueste Nachrichten v. 11. u. 12. 12.1905, Weser-Zeitung v. 12.12.1905, Berliner Lokal-Anzeiger v. 12.12.1905, Vorwärts v. 13.12.1905.
[140] Gesandtschaft Petropolis an Bülow v. 15.05.1906 in Anlehnung an ein Protokoll des Vizekonsulats von Mendoza; BAMA RM 5/6023.
[141] Ebd.
[142] Münchener Neueste Nachrichten v. 12.12.1905.
[143] Tirpitz an Chef Admiralstab v. 17.09.1906; ebd.

Zwischenfall nicht als Sturm im Wasserglas an, wenn er auch die Verantwortlichkeit für die Eskalation der Affäre auf nationaler bzw. internationaler Ebene in den mißtrauischen Lokalbehörden sah. Treutler sah selbst der Arbeit zur "Erhaltung des Deutschtums" enge Grenzen gesetzt, in denen mit "Takt und Vorsicht" operiert werden mußte, um eine Schädigung der deutsch-brasilianischen Beziehungen zu vermeiden:

"Schon aus diesen eigentümlichen Verhältnissen ergibt es sich, dass die Entsendung eines deutschen Kriegsschiffes in diese Gegenden nur unter ganz besonderen Umständen opportun sein kann...
Wenn diese Beweisführung für normale Zeiten gilt, so darf sie Anspruch machen, in besonderem Masse berücksichtigt zu werden, in einer Zeit, in der die Nachwehen des vom Zaune gebrochenen Pantherzwischenfalls durchaus noch nicht ganz verschwunden sind..." [144]

Treutlers Meinung nach konnte auch die größte Vorsicht der Kommandanten nicht vor einer Wiederholung schützen. Außerdem gab er dem Admiralstab zu bedenken, daß andere Seemächte so gut wie nie die kleinen südbrasilianischen Häfen anliefen, wodurch der Besuch deutscher Schiffe um so mehr auffallen mußte.

Das Problem der Überpräsenz erledigte sich 1907, als die "Panther" ersatzlos auf die Westafrikanische Station ging, und die "Bremen" bis 1914 allein die Amerikanische Station besetzte. Allerdings gelang dem Admiralstab 1911 mit der Entsendung der "Von der Tann" nach Brasilien und Argentinien (geplant war ursprünglich auch Chile) ein unerwarteter Propagandacoup. Aufgrund der engen Ressourcen in der Nordsee wurde, wie drei Jahre später bei der Detachierten Division, die Probefahrt für den Auslandsbesuch genutzt.[145] Der Besuch Rios wurde zum Höhepunkt der Reise: Am 20. März 1911 besuchte der als deutschfreundlich geltende Bundespräsident Marschall Hermes da Fonseca den Schlachtkreuzer im Beisein des Marineministers und seines Stabes, wobei der Marschall telegraphisch über das gerade eingeweihte deutsche Überseekabel mit Wilhelm II. Kontakt aufnahm. Aber nicht nur die technischen Einrichtungen schienen auf da Fonseca Eindruck gemacht zu haben, sondern auch das Benehmen mehrerer hundert Mannschaftsmitglieder, die von deutschen Clubs an Land eingeladen worden waren.[146] Deren einwandfreies Verhalten mußte im scharfen

[144] Treutler, Petropolis v. 01.09.1906, an Bülow; BAMA RM 3/3013.
[145] Kurzfristig galt der Schlachtkreuzer als das schnellste Großkampfschiff der Welt. Eigentlicher Zweck der Reise war die Erprobung der neuartigen Turbinenanlagen im Dauerbetrieb, wie sie ein Jahr später mit dem Schlachtkreuzer S.M.S. "Moltke" in die USA und der Detachierten Division 1914 fortgesetzt werden sollte; Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Bd. 3, S. 124.
[146] Michahelles an Bethmann Hollweg v. 24.03.1911; BAMA RM 3/3415.

Gegensatz zur Marinemeuterei im November 1910 auf den beiden brasilianischen Dreadnoughts stehen, die die Frage aufwarf, ob Brasilien personell überhaupt in der Lage war, derartige Hochtechnologie handhaben zu können. Bei der Erhebung waren fünf Offiziere getötet worden; anschließend wurde Rio durch die Schiffe beschossen. Nur durch eine Amnestie konnte die Rebellion beendet werden. Ursache waren eine laxe Dienstauffassung der Offiziere, die sich kaum an Bord aufhielten, rohe Prügelstrafen gegenüber den farbigen Mannschaften (obwohl diese Strafe längst gesetzlich abgeschafft war) sowie eine katastrophale Unterbesetzung der beiden Schlachtschiffe, die zu einer völligen Überforderung des Personals geführt hatte.[147]

Auch in Südbrasilien (Itajahy, Blumenau) und Argentinien erwies sich der Besuch des Schlachtkreuzers als äußerst werbewirksam und war nicht nur in der deutschen Kolonie in Südbrasilien eine große Werbeaktion für das Reich. Die argentinischen Behörden zeigten sich äußerst kooperativ, allerdings war der Gesandte Bussche doch etwas skeptisch bezüglich der Auswirkungen auf die deutsche Schiffbauindustrie, da das Land seinen Auftrag für zwei Dreadnoughts bereits in die USA vergeben hatte. Immerhin sah Bussche in dem Besuch eine Vertiefung der deutsch-argentinischen Beziehungen. Der Besuch nicht nur von Offizieren, sondern auch von mehreren hundert Mannschaften in der Hauptstadt rief eine positive Reaktion in der Presse hervor und bereitete angeblich gerade den "unteren Kreisen“ der deutschen Kolonie “große Freude“. Indirekt profitierte von dem Besuch auch die deutsche Militärmission in der *Escuela Superior de Guerra*, die mit ihren Schülern den Schlachtkreuzer besuchte und modernste deutsche Militärtechnik präsentieren konnte.[148]

Zwischen dem Besuch des Kreuzers und einem ungewöhnlichen Ersuchen der brasilianischen Regierung für eine Entsendung einer deutschen Marinemission besteht ein offensichtlicher Zusammenhang. Im August 1911 meldete die deutsche Presse, daß Brasilien für seine “goldene Marine“ dringend Instrukteure benötigte, da der Dienstbetrieb auf den beiden Schlachtschiffen nur durch englische Unteroffiziere und portugiesische Heizer und Maschinisten aufrecht erhalten wurde,[149] was angesichts der Meuterei vom Vorjahr durchaus glaubwürdig ist. Schon einen Monat später teilte das RMA dem AA mit, daß zwei Kapitäne die angebotenen Lehrerposten an der Marineschule in Rio aufgrund ungenügender

[147] Michahelles an Bethmann Hollweg v. 28.11.1910; BAMA RM 5/5531. Danach waren die “São Paulo“ und “Minas Gerais“ nur mit 30% ihrer Sollstärke besetzt gewesen.
[148] Bussche an Bethmann Hollweg, Buenos Aires v. 10.04.1911; BAMA RM 3/3415.
[149] Norddeutsche Allgemeine Zeitung v. 06.08.1911.

Bezahlung abgelehnt hatten. Wie sich aus späteren Vermerken ergibt, lag der eigentliche Grund jedoch in einer verweigerten höheren Rangeinstufung.[150]
Diese Haltung stieß beim deutschen Gesandten in Brasilien auf wenig Gegenliebe, denn zu Recht konstatierte er, daß in diesem Fall erstmals von einer ausländischen Regierung deutsche Marineoffiziere eingestellt werden würden, was in Brasilien um so höher bewertet werden mußte, da die Regierung da Fonseca dafür erhebliche Kritik von seiten der (frankophilen) Presse einsteckte. Er schlug daher vor, notfalls inaktive Offiziere einzusetzen, die mit dem Angebot immerhin noch auf ein Jahresgehalt von 24.-30.000 M kommen würden, zumal wegen mangelnder Repräsentationspflicht eine eigene Haushaltsführung entfiel.[151] Von dem Einsatz deutscher Unteroffiziere auf den Schiffen riet er allerdings wegen der mangelnden Loyalität der Offiziere und der zu erwartenden ablehnenden Haltung der farbigen Mannschaften ab.[152] Während Tirpitz im Januar 1912 ein Desinteresse der brasilianischen Behörden konstatierte, jedoch das AA (vorgeblich) um Vermittlung bat,[153] hielt die deutsche Gesandtschaft in London die Entsendung als nationale, weniger als militärische Aufgabe für dringend geboten, da sich inzwischen englische Offiziere für die Posten gemeldet hatten und englische Schiffbaufirmen bereit waren, eventuelle Fehlbeträge auszugleichen. Als Beispiel verwies sie auf die deutsche Militärmission in Konstantinopel, die der deutschen Industrie den Weg ebnete. Doch der Vorschlag vom Einsatz außeretatmäßiger Mittel kam zu spät.[154] Bereits acht Tage vorher war in Berlin ein Telegramm aus Rio eingetroffen, das das englische Angebot bestätigte.

Damit hatte sich das Reich um eine in Lateinamerika einmalige Möglichkeit zur Einflußnahme im marinepolitischen Bereich gebracht. Im Gegensatz zur ablehnenden Haltung bezüglich der Entsendung einer Militärmission nach Venezuela spielten hier allerdings rassistische Gründe nur eine marginale Rolle, da Wilhelm II. bereits die Entsendung mehrerer Armeeoffiziere genehmigt hatte.[155] Eigentlicher Grund war sowohl der Unwille Tirpitz, zusätzliche Mittel zu genehmigen als auch die Haltung der beiden Marineoffiziere, die sich für diese Posten offensichtlich nur unter dem Gesichtspunkt einer zügigen Beförderung beworben hatten.

Bei dem Südamerika-Besuch S.M.S. “Von der Tann“ war Chile aus Zeitgründen

---

[150] RMA an AA v. 20.09.1911; BArch. R 901-29056/1.
[151] Michahelles an Bethmann Hollweg v. 20.11.1911; ebd.
[152] Desgl. v. 30.12.1911; ebd.
[153] RMA an AA v. 13.01.1912; ebd.
[154] AA London an RMA v. 16.12.1912; ebd.
[155] Im Gegensatz zu Venezuela rekrutierte sich das Offizierkorps sowohl im brasilianischen Heer als auch der Marine beinahe ausschließlich aus der weißen Oligarchie bzw. den aufstrebenden Mittelschichten.

von einem Besuch ausgenommen worden. Das sollte 1914 beim Besuch der Detachierten Division nachgeholt werden.

Die Anforderungen von Schiffen zum Schutz der deutschen Residenten während der Wahlen 1913 in Mexiko durch den Gesandten Hintze bildeten die Vorlage, auf die Wilhelm II. offenbar nur gewartet hatte. Denn inzwischen war der Kreuzermangel auf den auswärtigen Stationen mehr als offensichtlich geworden. Nicht nur, daß die Amerikanische Station zeitweise nicht besetzt war: 1913 lagen Bitten um Besuche auf dem Rio Meta (Nebenfluß des Orinoko), dem Orinoko, Santa Catharina/Brasilien, Asunción, drei Häfen Ecuadors und Mollendo/Peru vor. Damit nicht genug: Eine Anforderung des Kreuzergeschwaders durch das Reichskolonialamt für Samoa mußte aufgrund der Unruhen in China abgebrochen werden, die Mittelmeerstation (Balkankriege) wurde provisorisch durch Einheiten der Hochseeflotte besetzt, wegen der Unruhen in Liberia wurde um “ein größeres Schiff“ gebeten, um “den Negern unsere Machtmittel zu zeigen“.[156]

Schon ein Jahr zuvor hatte die “Kölnische Zeitung“ in zwei Artikeln deutliche Kritik an der schwachen Überseepräsenz geübt. Für die Ostamerikanische Station war zumindest die zusätzliche Kommandierung eines Schulschiffs zusätzlich zur “Bremen“ erwartet worden. Zu Recht wurde konstatiert, daß die Westamerikanische Station gänzlich unbesetzt war. Lediglich die Ostasiatische Station galt als ausreichend besetzt.[157] Drei Monate später wurde noch einmal der Mangel von Kreuzern in Amerika und dem Mittelmeer kritisiert. An der amerikanischen Westküste sei man auf den Stand von vor 1898 zurückgefallen, obwohl die “deutschen Werte“ in Lateinamerika ständig anstiegen – dem Autoren war anscheinend entgangen, daß dies sogar ein Rückfall in die Zeit vor 1884 war. Insgesamt wurde ein Mangel an Großen Kreuzern (Panzerkreuzern) für den Auslandsdienst beklagt.[158]

Bei einem Immediatvortrag des Chefs des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, äußerte Wilhelm II. den generellen Wunsch nach einer Verstärkung der Auslandsstationen, da nicht nur in Amerika, sondern auch in Ostafrika aus Sparsamkeitsgründen für den Winter eine Reduzierung der Präsenz erwartete wurde. Müller erbat nun bei Bethmann Hollweg eine Einflußnahme auf das Reichsschatzamt, um für die Marineverwaltung eine entsprechende Mittelgenehmigung

---

[156] Zusammenstellung der Requisitionen von S.M. Schiffen, deren Erfüllung schwierig oder unmöglich gewesen ist, Admiralstab an Wilhelm II. v. 17.10.1913; BAMA RM 5/6088.
[157] Frankfurter Zeitung v. 25.06.1912.
[158] Ebd. v. 04.09.1912.

zu befürworten.[159] Tirpitz schaltete sofort und bat den in Bonn weilenden Kaiser telegraphisch um die Genehmigung von Verhandlungen mit dem AA, der Flotte und dem Admiralstab, um zwei er neuesten Linienschiffe sowie einen Kreuzer nach Mexiko entsenden zu können; gleichzeitig sollte diese Fahrt der Erprobung der Schiffe und dem "Flaggezeigen" in Südamerika und Afrika dienen.[160] Wilhelm II. stimmte dem Plan umgehend zu und schlug aus Prestigegründen (wegen der Namen) das Flottenflaggschiff "Friedrich der Große" sowie S.M.S. "Kaiser" vor, doch lehnte das Kommando der Hochseeflotte die Entsendung des Flaggschiffs ab, da der Flottenführer im Ernstfall über kein adäquates Ausweichschiff verfügen konnte. Daraufhin wurden "Kaiser" und "König Albert" für den Einsatz vorgeschlagen.[161] In seinem Anschreiben an Ingenohl wies Tirpitz ausdrücklich auf die "große marinepolitische Bedeutung" des Unternehmens hin; das AA hatte in einer mündlichen Anfrage bereits erklärt, daß die Reise "im politischen Sinne sehr opportun" war.[162]

Politische Bedenken gegen die Reise der Schiffe als Verband unter Führung eines Flaggoffiziers, wie sie der Unterstaatssekretär des AA, Zimmermann, und Tirpitz äußerten, wurden vom Kaiser beiseite gewischt.[163]

Mitte November 1913 legte der Chef des Admiralstabs, v. Pohl, zwei Konzepte für die Reiseroute vor. Der erste Entwurf sah bei einer Strecke von ca. 19.000 sm eine Reisezeit von ca. zehn Wochen auf der Route Westafrika (deutsche Kolonien Togo, Kamerun, Deutsch-Südwestafrika), Brasilien, Uruguay und Argentinien vor. Im zweiten Entwurf war zusätzlich der Besuch Chiles vorgesehen, wodurch sich die Reisezeit bei einer Strecke von ca. 23.500 sm auf ca. 14 Wochen verlängerte. Das AA begrüßte diese Alternative wegen dem Ausfall des Besuchs der "Von der Tann" 1911 in Chile, was dort wenig freundlich aufgenommen worden war und bei einem erneuten Ausbleiben Unverständnis auslösen würde.[164] Zwar war nach Ansicht des AA nicht direkt mit einer Förderung der Schiffbauindustrie zu rechnen, da Chile in der nächsten Zeit keine größeren Bestellungen beabsichtigte, doch hielt es den Besuch in Hinsicht auf künftige Aufträge für nützlich. Tirpitz war mit der Ausdehnung der Reise ebenfalls einverstanden. Pohl hatte zwar wegen der Lage in Europa Bedenken wegen der Abwesenheit der

---

[159] Müller an Bethmann Hollweg, Tirpitz (RMA) und den Chef des Admiralstab v. 13.10.1913; BAMA RM 2/1778, Bl. 3.
[160] Telegramm v. 13.10.1913; ebd., Bl. 4.
[161] Kommando Hochseeflotte, v. Ingenohl, an Tirpitz, Kiel v. 26.10.1913; ebd.
[162] Tirpitz an Ingenohl v. 22.10.1913; ebd.
[163] Tirpitz an Müller v. 07.11.1913, Wilhelm II. an Tirpitz v. 15.11.1913; ebd.
[164] So hatte der Konsul in Taltal u.a. aus wirtschaftlichen Gründen um den Besuch eines größeren Kriegsschiffs gebeten, Generalkonsulat Valparaiso v. 24.06.1912; BArch. R 901-22495.

beiden Linienschiffe bis ins Frühjahr hinein, schloß sich aber Tirpitz´ Meinung aus den gleichen marinepolitischen Gründen an.[165] Mexiko indessen war völlig aus dem Blickwinkel geraten, da in aller Eile bereits "Nürnberg" und "Bremen" entsandt worden waren. Wilhelm II. billigte den zweiten Vorschlag und setzte die Rückkehr der sogenannten Detachierten Division, der außer den beiden Linienschiffen der neue Kreuzer "Straßburg" angehören sollte, auf Mitte Mai 1914 fest. Die Schiffe waren in militärpolitischer Hinsicht dem Kaiser direkt unterstellt, die Auswahl der Häfen war dem Chef der Division, Konteradmiral Hubert v. Rebeur-Paschwitz (1863-1933) freigestellt. Allerdings sollten englische und französische Häfen in Europa sowie liberianische Häfen vermieden werden. Für den Fall des Kriegsausbruchs sollten über den Admiralstab gesonderte Befehle ergehen.[166] Die Auslassung liberianischer Häfen ist um so erstaunlicher, als daß offenbar eine Requisition des AA an den Admiralstab vorlag, vor Monrovia ein größeres Schiff zu zeigen.[167]

Wilhelm II. maß der Reise derartige Bedeutung bei, daß er Rebeur eine tägliche telegraphische Berichterstattung befahl. Unklar war anfangs, ob ein vom Kaiser offenbar sehr spontan angedachter Besuch Kapstadts in das Programm aufgenommen werden sollte. Das AA erhob außenpolitische Bedenken, da auch Südafrika noch niemals von britischen Schiffe in der Größenordnung der "Kaiser" angelaufen worden war – damit sollte einer möglichen "Wiederbelebung des imperialistischen Gedankens in Südafrika" der Wind aus den Segeln genommen werden. Müller äußerte dafür Verständnis, lehnte aber den Besuch aus rein militärischen Gründen (Ausbildungslücken, weitere Verlängerung der Fahrzeit) ab. Schließlich wurde von dem Unternehmen abgelassen.[168]

Nicht zuletzt dachte Wilhelm II. auch an die propagandistische Wirkung des Unternehmens in Deutschland. Auf seine Anregung hin kontaktierte Müller die beiden bekannten Marinemaler Prof. Bohrdt und Prof. Saltzmann und bat um Vermittlung entsprechender Schüler, damit schon "von unterwegs" Bilder in die

---

[165] Pohl an Wilhelm II. v. 18.11.1913; BAMA RM 2/1778. Chile hatte im August 1911 als Antwort auf die Bestellung der beiden argentinischen Dreadnoughts in den USA 1910 einen Auftrag über zwei Schlachtschiffe an Armstrong vergeben.

[166] Ordre-Entwurf v. 17.11.1913 an Rebeur-Paschwitz; ebd. Die Vermeidung der liberianischen Häfen ist offensichtlich auf die Spannungen zwischen dem Reich und Liberia zur Jahreswende 1912/13 zurückzuführen, bei denen S.M.S. "Bremen", "Eber" und "Panther" eingesetzt waren, und Dorfbewohner am Cess River ein Boot der "Panther" attackiert hatten; Sonderakte Unruhen in Liberia; BAMA RM 2/1758.

[167] Admiralstab an Wilhelm II. v. 17.10.1913; BAMA RM 5/6088.

[168] Müller an Pohl v. 23.11.1913; ebd.

deutsche illustrierte Presse lanciert werden konnten,[169] woraufhin ein Student Saltzmanns, Kurt Hassenkamp, in das Angebot einwilligte.

Zwar war der Besuch Kameruns nicht explizit genannt worden, er paßte aber wie maßgeschneidert in die Sicherheitslage der deutschen Kolonie. Durch die Nama- und Hereroaufstände in Deutsch-Südwestafrika 1904-07 und den Maji-Maji-Aufstand in Deutsch-Ostafrika 1905/06 geht in der deutschen Kolonialgeschichte leicht die Tatsache unter, daß auch Kamerun kein reiner Hort deutscher Kulturarbeit war - nicht umsonst war das fieberverseuchte Duala Stützpunkt der westafrikanischen Station. Schon 1891 war in Kamerun Kanonenbootpolitik pur betrieben worden bis hin zur Taktik der "verbrannten Erde".[170] 1893 hatten aufständische Dahomeyleute wegen Auspeitschung ihrer Frauen eine Woche lang das Regierungsgebäude in Duala besetzt; eine Aktion, die auch nur mit Hilfe der Marine beendet werden konnte.[171] 1913/14 eskalierte die Situation erneut durch den angeblichen Hochverrat des Häuptlings Rudolf Duala Manga aufgrund der einschneidenden Maßnahmen zur Enteignung der Dualas; sowohl der Häuptling als auch sein Sekretär wurden am 8. August 1914 in einem wegen des Kriegsausbruchs beschleunigten Verfahren hingerichtet.[172]

Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Detachierte Division bei gleichzeitiger Anwesenheit der Stationäre "Panther" und "Eber" im Januar 1914 bei den Exponenten der Kolonialherrschaft vor Ort Begeisterung hervorrief:

"Nach der einstimmigen Ansicht der zahlreichen Vertreter des Schutzgebietes darf gewiß behauptet werden, daß der Besuch Euerer Majestät Schiffe gute Früchte für die Stärkung unseres Ansehens getragen hat und dass die Eingeborenen – woran sie, wie man sagte, zu zweifeln anfingen – nun den Glauben an eine starke deutsche Flotte, die auch an ihren Küsten erscheinen kann, gewonnen haben."[173]

---

[169] Telegramm Müllers an Bohrdt v. 18.11.1913, Schreiben an Saltzmann v. 22.11.1913; ebd.

[170] Siehe hierzu Bericht des Kommandanten S.M. Kreuzers "Habicht", Korvetten=Kapitän v. Drewsky, über die Zustände im Kamerun=Gebiet, Bericht des Kapitänlieutenants Krause über die Expedition des Landungs=Detachements S.M. Kreuzers "Habicht" zur Bestrafung von Bakokoleuten, Bericht des Lieutenants zur See Czech über die Expedition in das Wuri=Gebiet, in: MR, 2. Jg., 1891, S. 483-88, 548-51.

[171] Horst Gründer: Geschichte der deutschen Kolonien, Paderborn 1985, S. 138-54. Besonders in die Schlagzeilen der heimischen Presse und als Gegenstand zahlreicher Reichstagsdebatten als "Puttkamerun" geriet das Gebiet während der Amtsführung von Gouverneur Jesco v. Puttkammer (1895-1907) aufgrund seiner selbstherrlichen und korrupten Amtsführung. Aber auch nach seiner Absetzung kam es weiterhin zu Spannungen mit den Duala, die durch Enteignungsmaßnahmen zugunsten der großen Pflanzungsgesellschaften immer weiter in Ödgebiete abgedrängt wurden.

[172] Ebd., S. 153.

[173] Reisebericht Rebeur-Paschwitz an Wilhelm II., eingegangen Berlin 04.03.1914; BAMA RM 2/1778.

Dabei ging die Arbeit von Marine, Kolonialverwaltung und Pflanzern Hand in Hand. Deutsche Plantagenleiter ordneten den Besuch der Schiffe auch für einen Teil ihrer einheimischen Angestellten an, um ihnen die militärische Macht des Reiches zu demonstrieren, Schulen und einige Häuptlinge besuchten die Schiffe freiwillig. Allerdings lehnten die Duala-Häuptlinge den Besuch ab: Sie befürchteten, "wegen der Unstimmigkeiten in der Enteignungsfrage" festgehalten bzw. in die Verbannung abtransportiert zu werden. Der Zweck des Besuchs, die Einschüchterung der einheimischen Eliten, schien nach Meinung Rebeurs erfüllt worden zu sein. Genugtuung empfand Wilhelm II. darüber, daß es dem Konteradmiral gelungen zu sein schien, ein von englischen Kaufleuten ausgestreutes Gerücht zu konterkarieren, daß die beiden großen Schiffe nur von den Engländern ausgeliehen worden waren (RV: bravo!!). [174]

Der kurzfristige Besuch von Swakopmund und Lüderitzbucht in Deutsch-Südwestafrika verlief unspektakulär, was aufgrund der Abgelegenheit der beiden Küstenplätze vom eigentlichen Siedlungsgebiet im Hochland auch nicht verwunderlich war. Schon am 2. Februar 1914 wurde St. Helena angelaufen, wo beinahe alle Besatzungsmitglieder den früheren Wohnort Napoleons besichtigten. Der anschließende Aufenthalt in Brasilien, Uruguay, Argentinien und Chile glich in der Selbstwahrnehmung der Divisionsführung einem Triumphzug sowohl in Hinsicht zur Stärkung des Deutschtums als auch als Reklame für die deutsche (Schiffbau)Industrie, aber ebenso bei den eigenen Besatzungen inkl. der Unteroffiziere und jüngeren Offiziere. Auch an Land wurde der Propagandafeldzug mit modernster Technik unterstützt: In Santos organisierten deutsche Kaffeefirmen ein Massenpicknick von 1.200 Mann mit Hilfe von 40 umgebauten Lkw.

Außergewöhnlich kooperativ zeigten sich die Marinebehörden in Argentinien und Chile, die die Besuche in jeder Hinsicht logistisch unterstützten. In Chile und Brasilien (Blumenau) nahmen deutsche Familien hunderte von Matrosen tagelang in ihren Häusern auf, die Presse in den Gastländern reagierte durchgehend positiv auf die Besuche, wozu u.a. wieder das exzellente Verhalten der Besatzungen beitrug. Lediglich in Chile, "wo der Wein billig ist", und die Familien ihren Gästen "wohl besonders zusetzten" waren Fälle von Trunkenheit vorgekommen. Extrem niedrig war auch die Desertionsquote: von 2.500 Unteroffizieren und Mannschaften waren lediglich 20 Mann fahnenflüchtig geworden (0,8%). Dies

[174] Ebd.

war im Vergleich zu amerikanischen oder englischen Auslandskreuzern eine extrem niedrige Quote.[175]

Unabhängig von den ständigen militärpolitischen Berichten verfaßte Rebeur noch auf dem Atlantik einen 29seitigen Abschlußbericht, in dem er beinahe revolutionäre Änderungen in der bisherigen Praxis der Auslandsbesuche vorschlug. Daß für Kanonenboote und Kreuzer als maritimes Propagandamittel das Ende gekommen war, war offensichtlich geworden. Offen und unverblümt zielten seine Vorschläge jedoch nicht nur auf die außenpolitische Wirkung ab, sondern direkt auf die Hochseeflotte bzw. ihr Personal. Hier artikuliert sich ein Unmut, der bis dahin eher durch Außenseiter wie den ehemaligen Kapitän z.S. Lothar Persius in die Öffentlichkeit gelangt war:

> "Aber man kann nicht vor der Tatsache die Augen verschließen, daß bei Vielen schon in verhältnismäßig jungen Jahren die Freude am Beruf eine Abschwächung erfährt, wenn die Flotte, wie es durch die politische Lage des letzten Jahrzehnts aber sehr bedingt war, sich kaum über die Ost- und Nordsee hinauswagte. Die rechte Freude am Beruf fand sich eigentlich erst beim Kommandanten, besonders beim Kreuzerkommandanten, wieder, der sich vor selbständige, interessante Aufgaben gestellt sah. So sind wohl auch die Offiziere ohne Ausnahme gern auf diese Reise gegangen, und sie kehren heim mit einem weiteren Blick, reicher an seemännischen Erfahrungen, an Weltgewandtheit und allgemeinen Kenntnissen." (RV: richtig!)[176]

Doch versprach sich Rebeur auch bei den Mannschaften durch die Reisen eine politische Resistenz gegen die "verbissenen, ewig schimpfenden Sozialdemokraten"; außerdem würden Selbständigkeit und Beobachtungsgabe gefördert werden (RV: sehr wahr!). Bedeutend für ein "besseres gegenseitiges Kennenlernen" erschienen auch Beziehungen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen in der Freizeit, wie sie in den Hafenstädten ausgeschlossen waren. Der Kontakt zu erfolgreichen Auslandsdeutschen, die "vielfach erst im Auslande das deutsche Vaterland, seine Regierungsform und seine Einrichtungen zu schätzen gelernt haben", wurde ebenfalls als antisozialdemokratisches Gegengift angesehen.

Als Konsequenz daraus forderte Rebeur den vermehrten Einsatz "großer Schiffe" an den "selten besuchten" Küsten Afrikas und Amerikas. Im Grunde griff der Konteradmiral mit seinen Forderungen zur Stärkung des Auslandsdeutschtums durch diese "bedeutsame Friedensarbeit" beinahe wieder auf 50 Jahre alte

---

[175] Bei einer gemeinsamen Landung in Amapala/Honduras operierte H.M.S. "Algerine" nur mit 70% seiner Besatzungsstärke, der Rest war in San Franzisko desertiert. S.M.S. "Bremen", Stiller Ozean v. 14.11.1910; BAMA RM 5/5412.

[176] Abschlußbericht v. 07.06.1914; BAMA RM 2/1779. Persius trat vor und nach dem Krieg mit zahlreichen Schriften über die deutsche Flottenpolitik an die Öffentlichkeit und war ein scharfer Kritiker der Tirpitzschen Flottenpläne. Er war seinerzeit auch außerhalb Deutschlands recht bekannt: Frederic William Wile: "Who´s who" in Hunland. A glossary

Konzepte zurück. Letztlich diente die ganze Argumentation der Selbstlegitimierung, eigentümlicherweise dadurch, daß der Admiral eine Kriegsgefahr auf lange Zeit gebannt zu sehen schien:

"Je seltener Kriege werden, desto freudiger sollten wir andere Gelegenheiten wahrnehmen, welche die Notwendigkeit unseres Bestehens erweist. So muß denn meines Erachtens nach die Marine jener Forderung entsprechen, auch dann, wenn sie an anderer Stelle etwas dafür aufgeben müßte. Letzten Endes bleibt der Gewinn für sie selbst doch am größten."[177]

Rebeur schlug daher die Entsendung jeweils eines Geschwaders, mindestens jedoch von zwei Linienschiffen vor, dazu ein bis zwei Kleine Kreuzer für Ausbildungs- und Kurierdienste. Wie schon seit Beginn der Überseereisen 1852, wurde parallel an die ständige Ausbildung während der Reise gedacht. Ziel war letztlich, jedem Wehrpflichtigen eine Auslandsreise zu ermöglichen, die aus psychologischen Gründen am Ende der Dienstzeit stehen sollte; die Reiseerlebnisse sollten als lebenslanger propagandistischer Multiplikator für die Monarchie dienen. Als Reiseziele waren die amerikanische Ost- und Westküste (durch den Panamakanal), Westindien, das Mittelmeer, Ostafrika und Ostindien, das Mittelmeer und die atlantischen Inseln vorgesehen. Ostasien fiel aus diesem Konzept heraus, offensichtlich deshalb, weil dort weiterhin die ständige Stationierung des Kreuzergeschwaders vorausgesetzt wurde.

Abschließend stellte Rebeur fest, daß sich die Marine der Forderung nach Auslandsreisen nicht entziehen könne. Auf seine rhetorische Kapitelüberschrift: "Ist die Wiederholung solcher Reisen wünschenswert?" vermerkte Wilhelm II enthusiastisch: "ja! zweifellos".[178]

Die Gründe für den Drang nach Übersee waren beim überwiegenden Teil des Offizierskorps relativ banaler Art. Getreu einem alten Werbemotto der US-Navy "Join the Navy, see the World" galt nach Herwig auch in Deutschland die "schlichte Wahrheit", daß Fernweh und jugendliche Abenteuerlust für Offiziere wie Knorr, Hopman, Persius, Admiral Hipper, Admiral Dönitz, den Korvettenkapitän und späteren Diplomaten Ernst v. Weizsäcker oder Admiral Canaris neben guten beruflichen Aufstiegschancen die wichtigste Motivation darstellten, in die Kriegsmarine einzutreten. Auslöser waren oftmals die Seeabenteuerromane eines Frederick Marryat ("Sigismund Rüstig") oder aber Admiral v. Werners "Das Buch von der (Nord)Deutschen Flotte", das zwischen 1869 und 1902 zahlreiche

---

of the German persons, issues, places and things we read about, London 1916, S. 113, Stichwort "Persius, Captain".

[177] Abschlußbericht v.07.06.1914.

[178] Ebd.

Auflagen erlebte.[179] Sie standen damit in einer Traditionslinie mit dem “Gründer“ der deutschen Flotte, Prinz Adalbert, dessen Begeisterung für exotische Länder durch die Anekdoten eines Gneisenau geweckt worden war.

Noch im Juni 1914 schlugen sich die Erfahrungen der Detachierten Division im Konzept zur Einweihung des Panamakanals nieder, die mit der Weltausstellung im Frühjahr 1915 in Panama City zusammenfallen sollte. Flottenchef v. Ingenohl lehnte eine Entsendung der neuesten Linienschiffe und der Schlachtkreuzer ab, da diese entweder noch nicht eingefahren oder aber unentbehrlich waren. Er schlug daher das etwas ältere III. Geschwader mit den Linienschiffen “Ostfriesland“, “Helgoland“, “Thüringen“ und “Oldenburg“ vor, das in Wilhelmshaven stationiert war. Einer der Gründe war, auch den Angehörigen der Nordseestation eine Auslandsreise zu ermöglichen. Außerdem war die Reise der beiden Turbinen-Linienschiffe (der Ostsee-Station) aufgrund ihrer Antriebsart sehr kostspielig gewesen.[180] Doch weder militärstrategische Bedenken noch haushaltstechnische Gründe schreckten Wilhelm II. ab: Er wollte auf der großen Weltbühne der internationalen Flottenschau modernste maritime Technik und keine zweite Wahl präsentiert sehen:

> “Seine Majestät der Kaiser haben auf den am 27. Juni gehaltenen Immediatvortrag, in dem die Wünsche des Kaiserlichen Kommandos zum Ausdruck gekommen sind, zu bestimmen geruht, daß S.M.S.S. “Seydlitz“, “Derfflinger“, “Karlsruhe“ und ein weiterer moderner Kreuzer der Hochseeflotte (voraussichtlich “Graudenz“) zur Einweihung des Panama-Kanals entsandt werden sollten."[181]

Die Wahl war propagandistisch nicht ungeschickt: Der Schlachtkreuzer “Derfflinger“ galt aufgrund seiner Linienführung und der Proportionen der Aufbauten als schönstes Schiff der Kaiserlichen Marine. Damit bewies Wilhelm II. erneut seinen Instinkt für wirksame Propaganda – dem er die Sicherheitsbedenken des Flottenchefs eindeutig unterordnete.

---

[179] Herwig, Elitekorps, S. 53f.
[180] Kommando der Hochseeflotte an RMA, Kiel v. 18.06.1914; Sonderakte Flottenschau zur Einweihung des Panamakanals, Januar 1914 bis März 1915; BAMA RM 5/5503.
[181] RMA an Chef des Admiralstabs v. 01.07.1914; ebd.

13. Schluß

Die Reise der Detachierten Division zeigt in aller Deutlichkeit den Widerspruch zwischen Anspruch auf maritime Repräsentation in Übersee und Wirklichkeit seit dem Flottengründungsplan von 1867 mit der Etablierung der Amerikanischen Station sowie dem Flottenplan von 1897, in dem das Ostamerikanische Kreuzergeschwader eingeplant war.

Die Reise der Division war in jeder Hinsicht ein Provisorium, geboren aus der Eskalation des Mexikanischen Bürgerkrieges und der plötzlichen Erkenntnis, dem vor Jahrzehnten selbst gewählten Anspruch, seine Staatsangehörigen in Übersee zu schützen, nur unzureichend gerecht werden zu können. Der Notruf Hintzes entstand aus der schlichten Tatsache, daß die amerikanische Westküste seit 1907 nicht wieder besetzt worden war (und davor auch nur äußerst unregelmäßig) sowie der Heimreise der “Bremen“, die seit 1905 ununterbrochen in Lateinamerika im Einsatz war. Da die Ablösung “Dresden“ noch nicht einsatzbereit war, mußte, wie schon oft zuvor, mit der “Hertha“ provisorisch ein Schulschiff nach Veracruz entsandt werden. “Bremen“, die sich schon in Funchal aufhielt, erhielt den Rückrufbefehl. Auch die Entsendung der “Nürnberg“ vom Kreuzergeschwader in Ostasien an die Westküste war nur eine Notlösung.

Dieses Faktum ist erstaunlich, wenn man bedenkt, daß bei der Gründung des Norddeutschen Bundes wie schon 1848 im Flottengründungsplan Prinz Adalberts Lateinamerika die gleiche Priorität wie Ostasien eingeräumt worden war. Das war angesichts des deutschen Wirtschafts- und Schiffahrtsaufkommen in diesen beiden Überseeregionen nicht verwunderlich. Wie konnte es danach zu einer derartig extremen Abschwächung der deutschen Präsenz in Lateinamerika kommen?

Der erste und bleibende Einschnitt ist in den Koloniegründungen ab 1884 zu sehen, die die Auslandstätigkeit der deutschen Marine für Jahre auf Afrika und Ozeanien fokussierten. Die Bekämpfung des Sklavenhandels sowie Aufstände an der ostafrikanischen Küste, Unruhen in Kamerun und Rebellionen in der ozeanischen Inselwelt machten die Einrichtung der Ost- und Westafrikanischen sowie der Australischen Station notwendig. Eine Verringerung der Präsenz in China war aufgrund der dortigen instabilen Verhältnisse, aber auch wegen der internationalen Situation ausgeschlossen. Hinzu kam ab 1897 die Gründung des Flottenstützpunkts Kiautschou. Am ehesten konnte also im ökonomisch bedeutendsten Einflußbereich, Lateinamerika, eine Reduzierung der Kräfte hingenommen werden.

Dafür gab es zwei Gründe. Die wichtigsten deutschen Kapitalien lagen vor Mexiko in den ABC-Staaten, in denen entweder die stabile innenpolitische Lage (Chile) oder die strategische Situation (Argentinien und Brasilien) repressive Maßnahmen entweder überflüssig oder von vornherein unmöglich machte, da die großen deutschen Kolonien jederzeit von den Regierungen als Geiseln hätten genommen werden können. Eine militärische Intervention in den ABC-Staaten wurde niemals geplant, ganz im Gegensatz zu Zentralamerika, wo Ministerresident v. Bergen in Guatemala 1886 unbefangen von einem möglichen Krieg mit dem Reich schwadronierte, und Korvettenkapitän Jacobsen 1899 konkrete Vorstellungen von Interventionen entwickelte, allerdings auch deren Gefahren sah.

Auf innenpolitischer Seite waren die Tirpitzschen Flottenpläne der Grund, warum trotz ständig expandierender Schiffszahlen die Überseepräsenz stagnierte. Sie legten – ein radikaler Perspektivwechsel – die Konzentration auf die Nordsee als Schauplatz einer zentralen Auseinandersetzung mit dem zukünftigen Gegner England fest. Damit wurden die Hamburger Forderungen von 1895 nach stärkerer Präsenz in Lateinamerika sabotiert, obwohl Wilhelm II. bereit war, durch eine Kreuzerflotte in Übersee (indirekt) nachzugeben. Doch gelang es Tirpitz fast über Nacht, den Kaiser umzustimmen und für eine Schlachtflotte zu begeistern, die aus technischen und strategischen Gründen ihren Operationsraum in der südlichen Nordsee finden mußte. Allerdings waren “Wilhelms Kreuzer“ nicht originär für die Kanonenbootpolitik in Übersee gedacht, sondern für die Kreuzerkriegführung gegen europäische Seemächte, doch war diese Doppelfunktion Krieg/Handelsschutz so alt wie die ersten Flottenpläne selbst. Auch Tirpitz plädierte für Handelsschutz in Übersee, nur war völlig klar, daß die Ressourcen schwerpunktmäßig in der Heimat bleiben mußten, da ein Kreuzerkrieg in Übersee gegen die Royal Navy mangels geeigneter Überseestützpunkte von vornherein ausschied.

So ergab sich das Paradoxon, daß in dem Moment, wo Bülow “Weltpolitik“ verkündete, die Flotte in die entgegengesetzte Richtung segelte bzw. gleich in Wilhelmshaven und Kiel blieb – nichts ist so irreführend wie der Begriff der Hochseeflotte, die tatsächlich eine deutsche “Homefleet“ war. Dies demonstriert mehr als deutlich die Aufteilung der Ressourcen innerhalb des Marine-Etats. Wurden 1901 die Gelder noch gleichgewichtig verteilt (38% für die Hochseeflotte, 40% für die Auslandskreuzer), hatten sich acht Jahre später die Anteile völlig verschoben: 59% wurden für die Hochseeflotte, aber nur noch 15% für die Auslandskreuzer verwandt.[1]

[1] Herwig, Elitekorps, S. 228.

Diese seltsame “Weltpolitik“ stellte eine völlige Umkehrung der Marinepolitik unter Stosch bzw. Bismarck dar. Dreißig Jahre zuvor, Anfang der 1880er Jahre, in der Zeit des “saturierten Reiches“, waren im Winter in Kiel und Wilhelmshaven nur noch jeweils ein Wachtschiff und drei Schulschiffe im Dienst, die Panzerflotte eingemottet. Die eigentliche Flotte, Kreuzer und Kanonenboote, stand in Übersee.[2] Das Bismarckwort von 1871:

“Den barbarischen Völkerschaften gegenüber genügen zweckmäßig zusammengesetzte kleine Flottenabteilungen in den geeigneten Meeren mit der Weisung, jeden zu Boden zu schlagen, der einem Deutschen ein Haar krümmt“[3]

wurde in der deutschen Marinegeschichte von niemanden so ernst genommen wie von dem preußischen General Stosch und seinen Nachfolgern Caprivi und Hollmann, wenn Stosch auch in seiner allzu eifrigen Befürwortung einer Kolonialpolitik (die als Legitimation für “seine“ Flotte dienen sollte) wiederum mit dem Kanzler auf Konfrontationskurs geriet.[4] Die Entsendung des Reichsgeschwaders auf seine allerdings wegen des spanischen Bürgerkriegs abgebrochenen Weltreise 1872-74 ist dafür das beste Beispiel. In dieser Ära war der Anteil der Fahrten in Übersee wesentlich größer als unter Wilhelm II. und Tirpitz, was indirekt auch Persius bestätigt:

“So lange Bismarcks kluge Diplomatie ihren Einfluß ausübte, dachte, wagte niemand in Deutschland, etwa eine Großkampfschiffsflotte, d.h. Linienschiffe und Panzerkreuzer zu begehren ... Selbstverständlich wurde in den Messen auch zuweilen das Thema ´Krieg´ behandelt. Manch junger Seeoffizier sehnte sich nach dem schwarzweißen Band im Knopfloch. Aber man dachte stets nur an Kämpfe mit Negern, Südseeinsulanern und dergleichen.“[5]

Darüber kann auch die Formierung des Ostamerikanischen Kreuzergeschwaders nicht hinweg täuschen, das formal zwar vom Dezember 1903 bis Mai 1905 bestand, in Wirklichkeit aber nur einige Monate zusammen in der Karibik operierte.

Letztlich gab es kein weiterreichendes Konzept, als die Amerikanische Station in irgend einer Form besetzt zu halten. Die Detachierte Division kam um Jahre zu spät, denn der einzig werbewirksame Zeitpunkt ihrer Entsendung hätte, zumindest in Südamerika, vor der Bestellung der brasilianischen, spätestens aber der argentinischen Schlachtschiffe liegen müssen. Doch kam der Besuch selbst für

---

[2] Persius, Menschen und Schiffe, S. 122.
[3] Der Friede und die deutsche Marine, in: Preußische Jahrbücher, Bd. 27, Berlin 1871, S. 338-46, hier S. 345.
[4] Siehe hierzu ausführlich: Petter, Flottenrüstung, S. 116-18.
[5] Persius, Menschen und Schiffe, S. 116f.

Chile zu spät, obwohl gerade in der chilenischen Marine die Stimmung Behncke zufolge nicht ungünstig für zukünftige Aufträge an deutsche Werften aussah.

Insofern kann auch kein Bruch in den deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen nach dem *dropping the pilot* konstatiert werden.[6] Die Venezuelablockade war die Ausnahme, nicht der Regelfall, beachtet man die Rolle der preußisch-deutschen Marine in Lateinamerika von 1866 bis 1914. Die Gründe für die Blockade lagen in den unruhigen Verhältnissen selbst, zugespitzt auf der einen Seite durch Präsident Castro, der va banque spielte und unter dem Strich gewann, auf der anderen durch nervöse Bankiers, die um ihre Kredite fürchteten und das Reich zur Schuldeneintreibung benutzten.

Allerdings, und das ist zu beachten, setzte schon unter Bismarck selbst eine Revision seiner These von 1871 ein. Es ist kein Zufall, daß das AA nach der Versenkung der "Cremon" in Haiti alle hartnäckigen Versuche von Laisz in Hamburg abwehrte, das Reich in die Schadensersatzforderungen zu involvieren. Auch Konsul Wöltge in Jacmel wagte kaum seinen Wunsch nach der Präsenz deutscher Kriegsschiffe zum "Flaggezeigen" zu äußern, weil die Reichsregierung dubiosen Reklamationen deutscher Kaufleute aus Übersee immer kritischer gegenüberstand. Dies kommt noch nach Bismarck zum tragen: Bei der Debatte um den deutsch-kolumbianischen Handelsvertrag weigerten sich die Bundesratsmitglieder Hamburg und Bremen, völkerrechtliche Normen in dem Vertrag anzuerkennen, durch die die kolumbianische Regierung nicht mehr für Übergriffe von Indianerstämmen oder Schäden bei Revolutionen verantwortlich gemacht werden konnte. Doch blieb das AA aus völkerrechtlichen Gründen bei seiner Haltung und setzte den Vertrag durch,[7] was noch zwei Jahre später von Hamburger Reedern bedauert wurde.[8] Aber noch 1905 stellte der Direktor der Handelspolitischen Abteilung des AA, v. Koerner, fest, daß sich freundschaftliche Beziehungen zu den südamerikanischen Staaten nur aufrechterhalten ließen, wenn die juristische Autonomie ihrer Regierungen akzeptiert werden würde.[9] Diese Haltung wurde auch von den deutschen Residenten während des Mexikanischen Bürgerkriegs, v.a. an der Westküste, voll akzeptiert, in dem Bewußtsein, daß Reklamationen nicht nur völlig aussichtslos waren, sondern langfristig die Handelsbeziehungen schädigen würden. Bülows Schreiben an v. Bergen im März 1878, in dem er ausdrücklich darauf hinwies, daß das Reich "freundliche Beziehungen" zu latein-

---

[6] Herwig, Germany´s Vision, S. 141.
[7] Böhm, S. 48.
[8] Die südamerikanische Flottenstation. Eingabe des Vereins Hamburger Reeder an Reichskanzler Hohenlohe-Schillingsfürst v. 15.11.1895; StAH – Senatskommission 132-1I 2090.
[9] Böhm, S. 51.

amerikanischen Regierungen zu pflegen wünsche und in keiner Weise an politischer Einflußnahme oder Einmischung in inneramerikanische Verhältnisse interessiert sei, behielt auch nach 1890 seine Gültigkeit. Bestes Beispiel hierfür ist die klare Abfuhr gegenüber Teilen der Hamburger Kaufmannschaft um die Einführung der Konsulargerichtsbarkeit in Haiti 1897/98. Dies zeigt aber auch die Behandlung von drei Kriminalfällen in Nicaragua und Chile 1912/13.

Am 20. August 1912 wurde der Verwalter Albert Niesen in einer Goldmine in Matagalpa in Nicaragua während der Revolution der Liberalen gegen die konservative Regierung Díaz erstochen.[10] Zwar stand Nielsens Tod nicht im direkten Zusammenhang mit den Ereignissen, da der Tatort nicht im Kriegsgebiet lag, doch gab Außenminister Chamorro zu, daß der Mord wohl weniger ein persönlicher Racheakt als eher "Ausfluss des Fremdenhasses" war.[11] Die Täter waren in die Urwälder an der honduranischen Grenze geflüchtet und wurden bis Mai 1914 nicht gefaßt; bei den Vorermittlungen gab es zahlreiche Pannen, und wie schon 30 Jahre zuvor in der Eisenstuck-Affäre verwies das Außenministerium auf die strikte Trennung von Exekutive und Judikative und sah sich außerstande, Einfluß auf die Ermittlungen zu nehmen. Zwar zeigte der deutsche Vizekonsul Uebersezig anfänglich Verständnis für die Schwierigkeit, mit einem aus ökonomischen Gründen völlig unzureichendem Polizeiapparat der Täter in unbewohnten Gebieten habhaft werden zu können, beklagte später aber den mangelnden Willen der "befreundeten Regierung", den Mord an einem deutschen Staatsangehörigen zu sühnen.[12] Doch sah der deutsche Minister für Zentralamerika, Frantzius, wenig Chancen, den Nielsen-Fall und die Schäden, die durch die Revolutionskämpfe deutschen Residenten in Managua entstanden waren, zu reklamieren, da aus der Zeit vor der Revolution noch "mehrere tausend" unerledigte Entschädigungsforderungen bei der Regierung anhängig waren, und diese nicht einmal ihre Truppen entlohnen konnte.[13] Auf eine Reklamation wurde daher verzichtet.

Im Januar und März 1913 waren in abgelegenen Gebieten Chiles zwei deutsche Staatsangehörige Opfer von Raubmördern geworden, doch konnte das neu aufgestellte Gendameriekorps, die Carabiñeros, die Täter innerhalb weniger Wochen zu fassen und den Justizbehörden zuführen. Zwar gelang einigen der Verurteilten kurze Zeit später die Flucht aus der Haft, doch sah der deutsche Ge-

[10] Nielsen war nach einem Streit mit einem betrunkenen Minenarbeiter von dessem Bruder erdolcht worden. Die Deutschen Staatsangehörigen Martin Majewsky u.a. an das Kais. Vizekonsulat in Managua, Mina La Leonesa v. 16.09.1912; Sonderakte Mord- und Raubüberfälle in Nicaragua; BArch. R 901-34190.
[11] Chamorro an Konsul Rohland v. 23.09.1912; ebd.
[12] Uebersezig an Bethmann Hollweg, Managua v. 24.04.1913 u. 05.05.1914; ebd.
[13] Franzius an Bethmann Hollweg v. 19.05.1913; ebd.

sandte darin keinen Fall von Justizverweigerung, sondern machte dafür das “eigenartige“ Justizsystem verantwortlich, das man nicht der Regierung zur Last legen könne. Auch hier wurde auf eine Reklamation verzichtet.[14] Friedlich konnte auch der sogenannte Bucamaranga-Zwischenfall in Kolumbien beigelegt werden, bei dem am 8. September 1879 die deutschen Kaufleute Christian Gölkel und Hermann Hederich während des Wahlkampfes zusammen mit einigen Einheimischen umgebracht worden waren. Außerdem war das Haus des deutschen Konsuls mit Steinen beworfen und beschossen worden.[15] Obwohl die örtlichen Behörden unter Führung des Alkalden und der Polizei direkt an den Morden beteiligt waren, gab sich die Reichsregierung mit einer formellen Entschuldigung der kolumbianischen Regierung, einem Flaggensalut und der Übernahme einer Witwen- und Waisenpension zufrieden.[16] Gerade dieser Fall zeigt deutlich, daß die Eisenstuck-Affäre bei einem etwas konzilianterem Verhalten der Regierung Chamorro nicht hätte zu eskalieren brauchen.

Vorgeblich mangelnde Rechtssicherheit war auch der Grund, warum ein Mitglied des deutschen Flottenvereins 1913 in Paraguay vorbei am deutschen Geschäftsträger über den Hauptverband deutscher Flottenvereine im Ausland ein Kanonenboot anforderte. Die paraguayische Regierung sei eine “freche Räuberbande“, über die Konsuln werde “hinterrücks gelacht“. Er forderte daher eine, wenn möglich, jährliche Wiederholung des "Panther“-Besuchs von 1904 (tatsächlich 1906), da sich auf andere Art und Weise das deutsche Ansehen nicht schützen ließe.[17] Dem Konsul selbst war aber eine derartige Machtdemonstration wenig angenehm, wie ein Vorfall aus dem Jahre 1910 zeigt, bei dem ein deutscher Tischler von einem örtlichen Polizeichef mißhandelt worden war. Der deutsche Geschäftsträger Frank stellte den Fall gegenüber dem AA als Privatstreitigkeit ohne politischen Hintergrund dar, den “verschiedene Heißsporne“ bereits als paraguayisch-deutschen Zwischenfall bezeichneten. Aufgrund dringenderer Fälle lehnte Frank ein allzu großes Engagement in der Angelegenheit ab; eine Rekla-

---

[14] Erckert an Bethmann Hollweg, Santiago v. 12.10.1916; Sonderakte Mord- und Raubüberfälle in Chile, BArch. R 901-34173.

[15] Konsul Merkel an AA, Barranquilla v. 02.10.1879; StAB 3-A.3.C.4. Nr. 17.

[16] AA an Bremer Senat v. 07.08.1880; ebd.

[17] Brief aus Villarica v. 23.10.1912 an den Hauptverband Deutscher Flottenvereine im Ausland, Berlin, von dort an AA übersandt am 22.02.1913; BArch. R 901-22494. Der Besuch der “Panther“ im Februar/März 1906, die einzige Reise eines deutschen Kriegsschiffs auf dem Rio Parana und Rio Paraguay, wurde zwar vom Kommandanten als großer propagandistischer Erfolg angesehen, war aber insofern ein Mißerfolg, als daß das Kanonenboot aufgrund der Untiefen nur bis an einen Ort 30 km südlich von Asunción gelangen konnte und das auch nur aufgrund der günstigen Jahreszeit. Ohne einheimische Lotsen war eine Flußfahrt ausgeschlossen, Kommando S.M.S. “Panther“, Buenos Aires v. 08.03.1906; BAMA RM 5/5427.

mation würde er nur auf “ausdrückliche Weisung“ des Reichskanzlers verfolgen, der davon jedoch absah.[18]

Sieht man Zentralamerika als Pars pro toto für Lateinamerika an, so fällt auf, daß trotz der notorischen Rechtsunsicherheit die Anzahl der dokumentierten Fälle in der Rechtsabteilung des AA verschwindend gering ist. Speziell für Guatemala konstatierte Korvettenkapitän v. Ammon 1906 nicht von ungefähr, daß sich die deutschen Residenten mit den Verhältnissen arrangierten, da das “System Estrada Cabrera“ die subtilsten Schikanemöglichkeiten zuließ. So warnte 1907 ein namentlich nicht genannter deutscher Resident in einem ausführlichen Schreiben im “Export“ angesichts der katastrophalen politischen Lage und rechtlichen Situation ausländischer Geschäftsleute vor jeder Investition im Land. Die Redaktion hoffte in einer Anmerkung zu diesem Brief auf baldige Übernahme des Landes durch die USA, damit gesicherte Verhältnisse eintreten konnten.[19] Umgekehrt fällt auf, daß in Costa Rica mit seiner ebenfalls relativ starken deutschen Kolonie bis 1914 nicht eine einzige Reklamation anfiel. Die wenigen Berichte der Kreuzerkommandanten hierzu bescheinigten der “Schweiz Mittelamerikas“ denn auch schon seinerzeit stabile politische Verhältnisse und ein an westeuropäische Maßstäbe angepaßtes, funktionierendes Rechtssystem, das im scharfen Kontrast zur Willkür in Guatemala stand.

Welche Rolle spielten nun konkret die Kommandanten vor Ort als Faktoren in der Kanonenbootpolitik? Welches Bild besaßen sie von den politischen Repräsentanten des jeweiligen Staates in dem jeweiligen Konfliktfall, vom politischen System und von kulturellen Faktoren? Und inwieweit decken sich die damaligen Einschätzungen mit dem heutigen historischen Kenntnisstand? Wurden nur einfach zeitgenössische Stereotypen wiederholt, oder gab es ernsthafte Bemühungen um das Verständnis fremder Kulturen und politischer Systeme, und welche Auswirkungen hatte dies zum Beispiel im Zusammenspiel mit den Diplomaten? Unterschieden sich die unzweifelhaft monarchistisch gesinnten “Spätankömmlinge“ auf dem internationalen Parkett hierin von republikanischen, “demokratischen“ Kollegen, z.B. der U.S. Navy?

Als 1852/53 Kommodore Jan Schröder mit dem preußischen Übungsgeschwader Brasilien und Argentinien besuchte, verfaßte er umfangreiche Berichte über die wirtschaftliche Situation in den La Plata-Staaten und machte Vorschläge zur

---

[18] Der deutsche Geschäftsträger und Konsul Frank an Bethmann Hollweg, Asuncion v. 21.01.1910; BArch. R 901-34120.

[19] Die Lage in Guatemala, eine Warnung für das deutsche Kapital, in: Export, Jg. 1907, Nr. 12, S. 196f.

deutschen Auswanderung.[20] Allerdings hatte Schröder nicht nur Jahrzehnte in der niederländischen Marine gedient, sondern auch jahrelang im Kolonialdienst gestanden und war daher ein Fachmann für Aus- bzw. Einwanderungsfragen in den Tropen. Jedenfalls waren 14 Jahre später Kapitän Kuhn auf der "Vineta" solche Erwägungen völlig fremd. Vollauf mit logistischen Problemen beschäftigt, überließ er politische Fragen den jeweiligen Konsuln und Ministern. Auch die Berichte Knorrs aus Venezuela 1869/70 und Stenzels aus St. Domingo, Kuba und Brasilien 1873/74 zeigen kein Interesse gegenüber der Arbeit diplomatischer Vertreter. Während Knorr aufgrund seiner Tätigkeit im Venezolanischen Bürgerkrieg gänzlich in das politische Tagesgeschäft eingebunden war, spiegeln Stenzels Berichte die "tropische Routine" wider, zu der die Beobachtung von Naturerscheinungen ebenso gehörte wie die Kritik an gesundheitsschädlichen Zuständen auf deutschen Segelschiffen im Hafen von Rio; Politik und Wirtschaft in Argentinien und Brasilien wurden überhaupt nicht tangiert. Im konkreten Konfliktfall, der Revolution in St. Domingo, bemühte er sich um eine Schilderung und Analyse der Hintergründe und berichtete eingehend von der herrschenden Korruption der Regierung Baéz, die heute unter Historikern unumstritten ist.

Auffällig ist auch Stenzels Enthaltsamkeit gegenüber ethnischer Diskriminierung in St. Domingo, obwohl noch in der Gegenwart die sozialen Trennungslinien von der ethnischen Zugehörigkeit bestimmt sind.[21] Hier zeigt sich, wie beim Kommandanten der "Freya" 1883 in Port-au-Prince, daß diese Kategorien bis um 1900 ohne Bedeutung waren; Korvettenkapitän Schulze erklärt sogar ganz offen, sich angesichts der Parteistreitigkeiten des haitianischen Bürgerkriegs und der divergierenden Ansichten der Konsuln erst ein eigenes Bild machen zu müssen - für ihn war der schwarze Präsident Salomon ein Staatsoberhaupt wie jedes andere auch. Das gilt auch für die Dieckmannsche- und Sannesche Reklamation in Haiti 1869-72: Weder die Geschädigten, noch die Konsuln oder die Marineoffiziere äußerten sich generell abfällig über die Bevölkerung oder die Staatsform; lediglich der belgische Geschäftspartner von Konsul Schulz sprach von den "schwarzen *Canaillen*" an der Regierung. Doch selbst Kapitän Batsch, der schließlich die Reklamationen mit eiserner Faust gegen alle Abmachungen von Schulz mit Korvettenkapitän Arendt und der Regierung durchsetzte, äußerte sich nicht abfällig über Staat und Einwohner.

---

[20] So der 22seitige Bericht Schröders: "Die Argentinische Republik, die Provinz Buenos Ayres und die Republik Uruguay" in Abschrift ohne Ort und Datum; BAMA RM 1/v. 267.

[21] Zur sozialen Immobilität aufgrund ethnischer Kriterien in der Gegenwart siehe: Länderanalyse Dominikanische Republik, in: Dieter Nohlen/Franz Nuscheler (Hg.): Handbuch der Dritten Welt, Bd. 3 Mittelamerika und Karibik, Bonn 1992, S. 373-96, hier S. 380.

Hier tritt um die Jahrhundertwende ein deutlicher Wandel ein: Vor allem Haiti und St. Domingo wurden konsequent als “Neger“- bzw. “Mulattenrepublik“ abgewertet, ihre völkerrechtliche Existenz in Frage gestellt: Die baldige Übernahme durch die USA wurde durchgängig von allen Kommandanten begrüßt oder zumindest als unvermeidbar hingenommen, wobei sich nicht ein Beispiel findet, daß dieser Tendenz durch das Reich durch eine wie auch immer geartete Strategie Einhalt geboten werden sollte. Die Führungsrolle der USA in der Karibik wurde nicht in Frage gestellt. Dies gilt übrigens auch für die gesamte Berichterstattung aus Kuba, das nach 1903 mehr oder weniger amerikanisches Protektorat war.

Naheliegenderweise mußten allein schon die kurzen Liegezeiten während des Stationsdienstes jeden Versuch einer tiefergehenden Analyse blockieren. Damit nicht genug: Wie das Beispiel Nicaragua zeigt, war der Kenntnisstand innerhalb der Staaten zum Zeitpunkt der Etablierung der Amerikanischen Station marginal genug. Als der französische Geograph Pablo (Paul) Levy 1869 im Auftrag der nicaraguanischen Regierung für seine Landeskunde recherchierte, fand er ein Verwaltungssystem von „biblischer Einfachheit“ vor - die Regierung besaß keine Bibliothek, ein einheitlicher Gesetzeskörper existierte nicht. Angesichts dieser Umstände von Marineoffizieren qualifizierte Hintergrundberichte zu erwarten, wäre absurd gewesen.[22] Außerdem war das Bildungsniveau in den ersten Jahrzehnten der preußisch-deutschen Marine noch relativ niedrig, wenn auch der Anteil der Abiturienten im Offizierskorps nach 1900 sprunghaft anstieg.[23] Das gleiche gilt für die Konsularberichte. Sie beschränkten sich in der Regel auf wirtschaftliche Statistiken und Schiffahrtsberichte. Dies änderte sich auch nicht unbedingt durch die Einrichtung diplomatischer Posten, z.B. der Ministerresidentur in Guatemala für Zentralamerika. So umfaßt der Bestand “Nachrichten über Heer und Marine in Guatemala“ lediglich einen qualifizierten Bericht aus dem Jahre 1886, obwohl später Staat und Heer auf das engste miteinander verflochten waren.[24] Vermutlich kam selbst dieser Bericht auch nur aufgrund des persönlichen Interesses des Ministers für militärische Einrichtungen zustande.

Der Umfang der Berichterstattung der Kommandanten nahm in dem Maße zu, wie sich auch innerhalb Lateinamerikas das Presse- und Druckwesen revolutionierte. Gab es in Costa Rica zur Zeit der Eisenstuck-Affäre nur einen vierseitigen, wöchentlich erscheinenden Regierungsanzeiger, existierten 1914 mehrere unabhängige, illustrierte Tageszeitungen, die an das internationale Telegraphen-

---

[22] Levy, S. 330.

[23] Siehe hierzu ausführlich Herwig, Elitekorps des Kaisers sowie Thomas Scheerer: Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine. Sozialisation und Konflikte, Hamburg 1993.

netz angeschlossen waren sowie zahllose Fachzeitschriften. Trotz dieser Entwicklung hatte der deutsche Marineattaché in Washington 1904 erhebliche Schwierigkeiten, seine Vorgesetzten in Berlin selbst mit rudimentärsten Informationen über die Westküste Nord-, Mittel- und Südamerikas zu versorgen und bat daher um Entbindung von dieser Aufgabe:

"Betreffs Mittel- und Südamerikas fehlt mir indessen hier beinahe jede Möglichkeit, Material zu sammeln. Die Veröffentlichungen der gewünschten Art sind in den Vereinigten Staaten sehr spärlich oder gar nicht vorhanden. Die Kartographie steht auf einem sehr niedrigen Standpunkt. Solchen Publikationen wird nämlich vom großen Publikum, dessen Bildungsgrad erschreckend niedrig ist, ein Interesse nicht entgegengebracht. Deshalb nimmt kein Geschäftsmann sie in sein Programm auf und kein Schriftsteller hält ein solches Thema für lohnend. Der erste Buchhändler in Washington erklärte mir gelegentlich einer Durchsicht seiner Kataloge pp., daß er sich wegen Veröffentlichungen über die Vereinigten Staaten meist nach Deutschland wende."[25]

Angesichts dieser Informationsdefizite müssen die Berichte der Kaiserlichen Kommandanten als zeitgenössische Quellen relativ hoch bewertet werden. So nimmt es nicht Wunder, daß sich die Beurteilung von führenden Politikern in Guatemala (Manuel Estrada Cabrera), Haiti (Alexis Nord) und Venezuela (Cipriano Castro) durchaus mit dem Erkenntnisstand der heutigen Geschichtswissenschaft deckt. Daß soziale Probleme oftmals auf vermeintliche ethnische Eigenschaften reduziert wurden, ist zeittypisch und kein besonderes Charakteristikum der deutschen Marineoffiziere. Teilweise war die Berichterstattung vor allem über die zentralamerikanischen Staaten, Haiti oder Venezuela in der deutschen Presse wesentlich unsachlicher, selbst in einer Fachzeitschrift wie dem "Export". Und die Berichte der Marineoffiziere standen in der Beurteilung eines Staates, wie in diesem Fall Haiti, auch dem eines Geographen wie Dr. Lütgens in nichts nach. Hopman ist in bezug auf sein Interesse für Politik und Wirtschaft in Übersee sicherlich eine Ausnahme, aber trotzdem erstaunt doch, wie kritisch er in seinen Memoiren, in denen er kein Blatt vor dem Mund nehmen brauchte, mit angeblichen Experten umging, wobei er in seinem Urteil insbesondere die Hanseaten ausgenommen wissen wollte:

"Oft aber habe ich im Ausland von unseren braven Landsleuten über das Land und Volk, in dem sie wohnten, Urteile gehört, wie sie schiefer und falscher kaum gedacht werden konnten, und zwar nicht nur von Leuten der unteren und mittleren, sondern auch der gebildeten Stände, besonders solchen, die nicht wie Kaufleute und Techniker mit beiden Füßen im praktischen Leben standen."[26]

---

[24] Bemerkungen über die Heeresverhältnisse in Central-Amerika, Bergen an Bismarck v. 08.03.1886; BArch. R 901- 31895.
[25] Ebbinghaus an Admiralstab v. 09.04.1904, in: Allgemeine Nachrichten über Mittel- und Südamerika, August 1899 bis Februar 1914; BAMA RM 5/v. 5423.
[26] Hopmann, S. 331f.

Auch referierten die Kommandanten in der Regel nicht (Vor)Urteile deutscher Residenten oder Diplomaten. Zwar gelang es v. Bergen 1869 in Venezuela, Knorr anfänglich gegen die konservative Regierungspartei einzustimmen, doch innerhalb der nächsten Monate erkannte der Kapitänleutnant ziemlich deutlich, daß Bergen seine eigene Politik in Venezuela betrieb, die die Grenze zur Neutralität klar überschritt. Knorr revidierte sein anfängliches negatives Vorurteil gegenüber venezolanischen Politikern und Militärs, spätestens als er den konservativen General Díaz außer Landes schmuggelte. Seine Involvierung in die Frey-Reklamation empfand er selbst als peinlich, war aber an die Weisungen Bergens gebunden, wie er dessen Federführung in politischer Hinsicht nicht in Frage stellte. Besonders wird dies an Stellen deutlich, wo es um konkretes militärpolitisches Handeln ging, wie 1899 in Puerto Cabello: Die Kapitäne Ehrlich und Schröder ließen sich nicht einfach zu Handlangern von Konsuln und Kaufleuten machen, die offenbar angesichts ihrer scheinbar bedrohten Interessen nicht mehr in der Lage waren, die Folgen einer Intervention abzuschätzen. Auffallend ist in diesem Fall auch, wie empört Kapitän Schröder über den Versuch der deutschen Residenten war, dem Kaiser schlicht Unwahrheiten über die entstandenen Schäden zu präsentieren.

Es spricht auch für die Objektivität der Kommandanten, wenn sie, wie die Kapitäne Rohardt und Köhler 1913/14 in Mexiko, schlicht zugaben, sich aufgrund der außerordentlich komplizierten politischen Lage kein Urteil erlauben zu dürfen oder aber, wie Kapitän Mauve 1910 in Haiti, zumindest für Schulschiffe von einem Besuch der Republik abrieten, da er den Seekadetten keinerlei Vorteile bringen würde. Diese Haltung hätten wohl weder die deutschen Residenten noch der Ministerresident begrüßt.

Generell läßt sich sagen, daß die Urteile ausgewogener waren, je mehr sich die Möglichkeit zu einer Langzeitbeobachtung bot. Ein gutes Beispiel dafür ist Fregattenkapitän Schönberg, der sich an der mexikanischen Westküste von Dezember 1913 bis Juni 1914 aufhielt. Anfänglich begeistert von der Idee eines Landungskorps zum Schutz deutscher Interessen, sah er schnell ein, daß ein derartiges Vorgehen nicht nur extrem verlustreich sein würde, sondern auch noch die Wahrscheinlichkeit in sich barg, langfristig die deutsch-mexikanischen Beziehungen empfindlich zu stören. Wichtig ist hierbei allerdings, daß auch die deutschen Residenten keinerlei unsinnige Reklamationen stellten, weil sie sich (in diesem Fall) über die Folgen offenbar völlig im klaren waren. Erstaunlich nüchtern analysierte auch Korvettenkapitän Heusner die politische Lage in Peru während des Pazifischen Krieges 1879/80 und sah das Ende des Konflikts beinahe

auf den Monat genau voraus. Auf der anderen Seite zeigt der kurze Besuch Kapitän v. Wickedes 1878 in Callao, daß die Anlage europäischer Maßstäbe bei der Bewertung der desolaten peruanischen Marine zu groben Fehlurteilen führen konnte, was allerdings für die meisten ausländischen Beobachter galt. Niemand hatte mit ihrer schnellen Regenerierungsfähigkeit und der offensiven Strategie des energischen Admiral Grau gerechnet.

Auffällig ist die negative Bewertung des Militärs v.a. in Venezuela, Haiti und den zentralamerikanischen Staaten. Die Kommandanten orientierten sich lediglich an europäischen Maßstäben und ließen dabei außer acht, daß die Truppen Guatemalas unter Estrada Cabrera nicht gegen äußere, sondern beinahe ausschließlich gegen innenpolitische Gegner eingesetzt wurden. Wenn Knorr die venezolanische Marine 1869 als völlig wertlos charakterisierte, so sollte sie doch wenige Monate später der Konservativen Partei äußerst effektiv zur Blockade der eigenen Küste dienen. Die haitianische Armee war eine reine Parteitruppe. Zum Teil, so in Mexiko unter Díaz und in Guatemala unter Estrada Cabrera, wurde bewußt auf eine Professionalisierung verzichtet, um keine innenpolitische Konkurrenz heranzubilden. Diese Befürchtungen waren nicht unberechtigt: Nach der Zwangsmodernisierung der nicaraguanischen und dominikanischen Armee während der amerikanischen Okkupation wuchsen aus ihnen mit Anastasio Somoza und Rafael Trujillo politische Führer heraus, die das bisherige Establishment als *hombre nuevos* einfach absetzten, und, wie in Nicaragua bis 1979, Staat und Armee derart verschmolzen, bis zwischen *Guardia Nacional* und staatlicher Verwaltung kein Unterschied mehr auszumachen war. Allerdings verfielen die Kommandanten, so 1897 und 1902 in Haiti und 1902/03 in Venezuela, nicht dem Irrtum, den Gegner zu unterschätzen, sondern waren sich darüber im klaren, daß ihnen auch unzureichende oder primitive Kampfmittel gefährlich werden konnten.

Admiral Valois´ Haltung im Chilenischen Bürgerkrieg 1891 ist das beste Beispiel dafür, daß sich die Marine nicht einfach von der Diplomatie instrumentalisieren ließ, wenn ihr deutliche Zweifel an der Neutralität der Maßnahmen kamen. Besonders deutlich wird dies in Valois Ablehnung des “Hauptmanns“ Körner, den er – wie auch die chilenische Marine - schlicht für einen Verräter an Präsident Balmaceda hielt. Auch Wilhelm II. beurteilte Körners Verhalten anfänglich als illoyal, erst ein Schreiben des Gesandten Gutschmid stimmte ihn milder. Im Gegensatz zur Haltung Gutschmids im Bürgerkrieg bescheinigte ein Teil der deutschen Presse Valois eine einwandfreie neutrale Haltung. Strikteste Wahrung der Neutralität war auch während der Marinemeuterei in Rio 1893 gewährleistet,

wobei hier keine Spannungen zwischen dem Gesandten, Graf Luxburg, und dem verantwortlichen Kommandanten, Kapitän Hofmeier, bestanden, wie zwischen Valois und Gutschmid in Chile.

Seit der Einführung der militärpolitischen Berichte Anfang der 1890er Jahre mit ihrer strikten Trennung von militärpolitischen Belangen und Bordinterna sowie der Erfassung auch von Kleinstaaten durch Länderakten (in Lateinamerika zuletzt 1908 der Binnenstaat Bolivien) besaß der Admiralstab hochwertiges Material, das zu einem nicht unbeträchtlichen Teil vom Kaiser selbst gesichtet worden war. Die Verwertung durch Wilhelm II. allerdings war eine andere Frage. Als der deutsche Gesandte in Brasilien, Reichenau, 1907 anläßlich des Besuchs des Schulschiffs "Moltke" in Rio referierte und dabei erwähnte, daß die Feierlichkeiten zugunsten eines französischen Staatsmanns und eines italienischen Historikers etwas hinten an gerieten, vermerkte Wilhelm ärgerlich: "lateinische(s) Völkerpack".[27]

Letztlich war der Wert der gelieferten Informationen auch abhängig von persönlichen Interessen der Kommandanten. Besonders auch in Hinsicht auf wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten ragen die Berichte der späteren Admirale Behncke und Hopman heraus. Es ist kein Zufall, daß Behncke nach dem Weltkrieg als Chef der Marineleitung (1920-24) versuchte, umgehend Überseereisen zu initiieren und die Westindische Station wieder zu besetzen.[28] Die Ziele waren keineswegs neu: Unterstützung der deutschen Diplomatie, Schutz des Auslandsdeutschtums und wissenschaftlich-nautische Tätigkeit. Schon 1924/25 ging der (Schul)Kreuzer "Berlin" als erstes deutsches Kriegsschiff auf eine Reise nach Westindien, 1925/26 nach Westindien und Südamerika.[29]

In dem Wunsch, sich als Pfadfinder der Wirtschaft zu sehen, unterschieden sich preußisch-deutsche Offiziere nicht von der U.S. Navy. Wie Peter Karsten für die *Annapolites*, die *Naval Aristocracy* von 1840 bis 1920, nachgewiesen hat, war zwar "the Dollar at the heart of gunboat diplomacy", was aber noch lange nicht hieß, daß sie sich mit windigen Geschäftsleuten in Lateinamerika, Ozeanien oder China identifizierten.[30] Karsten bezeichnet die *Annapolites* als Antimateriali-

---

[27] Reichenau an Bülow v. 04.11.1907; BAMA RM 5/5530.

[28] Behncke unternahm nach seiner Pensionierung mehrere ausgedehnte Reisen nach Südamerika und Ostasien und hielt noch Anfang der 30er Jahre vor Wirtschaftskreisen Vorträge über die Notwendigkeit, sowohl von staatlicher wie privater Seite aus die wirtschaftliche Expansion in Übersee zu fördern. Siehe hierzu den Nachlaß im BAMA (N 173).

[29] Udo Gneitning: Die Rolle und die Bedeutung der Schulschiffe und Auslandsreisen der Reichsmarine, in: Deutsches Marine Institut (Hg.): Der Einsatz von Seestreitkräften im Dienst der auswärtigen Politik, Herford 1983, S. 61-75, hier S. 62. H. Keilbach: Rund um Südamerika mit dem Kreuzer "Berlin", Charlottenburg 1926.

[30] Karsten, S. 199.

sten. So kritisierte etwa der Erfinder des amerikanischen Navalismus, Alfred Thayer Mahan, die Konzentration von Reichtum und Macht in den Händen einer kleinen unantastbaren Elite in den USA scharf und befürchtete von dem um sich greifenden Komfort und Reichtum eine allgemeine Dekadenz, die den Vereinigten Staaten so gefährlich werden konnte wie dem alten Rom. Nur widerwillig schützte er 1884 in Peru die Interessen eines amerikanischen Geschäftsmanns. Wie inzwischen Bismarck in Deutschland vertrat auch er die Meinung, daß risikobereite Kaufleute im Ausland das Risiko auch selbst tragen sollten: "Americans have opportunity enough in America".[31] Unabhängig davon sah sich die U.S. Navy schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts als Schrittmacher des Handels zuerst gegen nordafrikanische, dann westindische und chinesische Piraten oder Aufständische in Übersee und betrachteten sich als Vollstrecker einer zivilisatorischen Aufgabe, die man dem "alten Europa" nicht allein überlassen wollte. Auch in Hinblick auf die Wahrnehmung ethnischer Gruppen gab es keine Unterschiede zum deutschen Offizierkorps: Lateinamerikaner, Japaner, Ozeanier (Samoaner, Tahitianer), Koreaner und Chinesen, Schwarze (Haitianer) und Juden rangierten auf der unteren Hälfte der ethnischen Hierarchieleiter vor Angelsachsen, Iren, Deutschen, Franzosen, Spaniern und Portugiesen.[32]

Angesichts dieser Parallelen ist die relativ reibungslose Zusammenarbeit der Kaiserlichen Marine mit ausländischen Marinen in Übersee nicht verwunderlich, allerdings bildeten derartige Operationen in Lateinamerika die Ausnahme. So war im Juli 1875 die "Augusta" wegen einer Revolution nach Montevideo beordert worden, wo ein internationales Flottenaufgebot von 19 Kriegsschiffen aus den USA, Brasilien, Frankreich, Italien, Spanien, England und Argentinien aufgefahren war. Die fremden Kommandanten hatten unter Führung des ältesten Seeoffiziers, Captain R.N. Chatfield, am 28. Juni 1875 an Bord der brasilianischen Fregatte "Amazonas" ein Abkommen über den Einsatz eines Landungskommandos getroffen, dem nach seinem Eintreffen auch der Kommandant der "Augusta" beitrat. Ein Einsatz wurde aber nicht mehr notwendig.[33] Im Januar 1881 beteiligte sich eine Landungsabteilung der "Ariadne" zusammen mit anderen Seemächten an der Sicherung ausländischer Siedlungen in Lima, im August 1893 leitete Admiral Valois das internationale Landungskommando in Valparaiso. Völlig reibungslos verlief auch ein gemeinsames Landungsunternehmen in Amapala/Honduras vom 9.-13. November 1911 mit S.M.S. "Bremen", U.S.S. "Yorcktown" und H.M.S. "Algerine", wo ein General Valladares einen Aufstand ausge-

---

[31] Ebd., S. 189.
[32] Ebd., S. 216-18.
[33] Kommando S.M.S. Augusta", Montevideo v. 21.07.1875; BAMA RM 1/v. 2498.

löst und den französischen Konsul mißhandelt hatte. Der General, nach Meinung des Kommandanten der "Bremen" "nicht zurechnungsfähig", stand offenbar in Verbindung mit Putschisten in der Hauptstadt Tegucigalpa, die aber gescheitert waren, bevor die Revolution ausbrechen konnte. Über die völlig undurchsichtigen politischen Hintergründe waren weder die Konsuln noch die Kommandanten informiert. Durch das Landungskommando brach der Aufstand zusammen, so daß die Regierung einen neuen Kommandanten entsenden konnte. Fregattenkapitän Goette, der das Unternehmen als ältester Kommandant geleitet hatte, konnte sich über die Kooperation nicht beklagen:

"Das Zusammenarbeiten der drei Kommandanten und der Konsuln machte keinerlei Schwierigkeiten. Ich wurde vorbehaltlos als Rangältester anerkannt. Bei den Besprechungen über die zu ergreifenden Maßnahmen wurde stets schnell und leicht Übereinstimmung erzielt."[34]

Unabhängig davon handelte es sich bei der Intervention um einen schwerwiegenden Eingriff in die innenpolitischen Verhältnisse von Honduras: Zu Recht dankte die Regierung bei den Konsuln den Kriegsschiffen für ihr Eingreifen – sie selbst wäre kaum in der Lage gewesen, des Generals Herr zu werden.

Welche Bedeutung hatte nun die deutsche Kanonenbootpolitik im Kontext der deutschen Außenpolitik in Lateinamerika?

Angesichts des unaufhörlich wachsenden Handelsvolumens mit Lateinamerika bis 1914 und der teilweise desaströsen innenpolitischen Verhältnisse in einigen lateinamerikanischen Staaten ist die Anzahl der tatsächlichen Interventionen auffallend gering. Obwohl z.B. Kolumbien ständig durch Aufstände gegen die Zentralregierung erschüttert wurde, bei denen auch deutsches Kapital in Gefahr geriet, intervenierte die Kaiserliche Marine nur einmal (indirekt) 1875, als der deutsche Ministerresident in Cartagena mit der Besetzung des Zollhauses durch S.M.S. "Augusta" drohte, wo die Rebellen ausländische Waren beschlagnahmt hatten.[35] Zehn Jahre später setzte das Schulschiff "Nymphe" kurzfristig ein Landungskommando bei Sabanilla aus, um deutsche Residenten während der Revolution gegen die Unionsregierung zu schützen – eine eher hilflose Geste, wie sowohl die deutschen Geschäftsleute als auch der Kommandant wußten. Tatsächlich verzichteten die Residenten auf eine Flucht aus Barranquilla, um nicht ihre Warenhäuser verlassen zu müssen. Eine direkte Entsendung einer Abteilung nach Barranquilla hielt Korvettenkapitän v. Reiche aufgrund der geographischen

[34] Kommando S.M.S. "Bremen", Stiller Ozean v. 14.11.1910; BAMA RM 5/v. 5412.
[35] Kommando S.M.S. "Augusta", Colon v. 22.09.1875; BAMA RM 1/v. 547.

Bedingungen und militärischen Gesamtlage für zu riskant, da man ihr jederzeit den Rückzug abschneiden konnte.[36]

Insgesamt war die deutsche Marinepräsenz in Kolumbien bis 1914, gemessen an den nicht unbeträchtlichen deutschen Kapitalien im Land, völlig marginal, obwohl die kolumbianische Küste unmittelbar im Einzugsbereich der Westindischen Station lag. Die Hauptstadt Bogotá wurde aufgrund ihrer schlechten Erreichbarkeit im Hochland nicht ein einziges Mal durch deutsche Marineoffiziere besucht – was selbst im abgelegenen Asuncion oder San Salvador gelungen war.

Tatsächliche Eingriffe in die Innenpolitik lateinamerikanischer Staaten blieben somit die Ausnahme: Haiti 1872, Nicaragua 1878, Haiti 1897 (Lüders-Affäre), 1902 ("Markomannia"-Zwischenfall) und 1914 (Begleichung von Schulden unter Druck der Anwesenheit S.M.S. "Karlsruhe"), Venezuela 1902/03. In Guatemala schlug jede auch nur angedeutete militärische Pression fehl, Präsident Estrada Cabrera Konzessionen bei Gerichtsverfahren oder Schuldentilgungen abzugewinnen. Doch nicht einmal mit der Venezuela-Blockade wurde der Versuch unternommen, mit Hilfe militärischer Gewalt oder deren Androhung eine Förderung deutscher Wirtschaftsinteressen zu erreichen oder den Einfluß von Wirtschaftskonkurrenten zu konterkarieren – die Übernahme von Haiti und St. Domingo durch die USA wurde von den Kommandanten in beinahe fatalistischer Weise immer wieder prophezeit, und obwohl oftmals konkrete Vorschläge zur Stärkung des Auslandsdeutschtums oder der deutschen Wirtschaft, v.a. in den ABC-Staaten gemacht wurden, fehlen diese für Haiti völlig. Wie in dieser Arbeit nachgewiesen wurde, sind Behauptungen, die deutsche Marine wäre aktiv am Ende des Chilenischen Bürgerkriegs und am Sturz der Regierung Balmaceda beteiligt gewesen, völlig unhaltbar. Das gleiche gilt für die angebliche Involvierung der Marine während des Marineaufstands in Rio, wobei vorgeblich zugunsten der separatistischen, deutschfreundlichen Südprovinzen interveniert worden wäre.[37] Der gravierendste Zwischenfall war wohl die "Markomannia"-Affäre in Haiti. Es steht außer Zweifel, daß die Niederlage der firministischen Partei im Bürgerkrieg auf die Versenkung der "Crête à Pierrot" zurückzuführen ist und somit die Herrschaft Alexis Nords ermöglichte. Ob es Antenor Firmin, den auch die deutschen Minister für durchaus befähigt hielten, gelungen wäre, Haiti aus seiner politischen und ökonomischen Krise zu befreien, ist reine Spekulation. Jedenfalls wurde der Versuch durch das deutsche Eingreifen von vornherein vereitelt.

---

[36] Kommando S.M.S. "Nymphe", Sabanilla v. 28.02.1885 u. Kingston v. 17.03.1885; BAMA RM 1/v. 2399.

Nach der Affäre Batsch 1872 in Haiti, die nicht ohne den Kontext v.a. der Affäre Werner in Spanien ein Jahr später gesehen werden kann, wurden die Kompetenzen zwischen AA und Marine klar geregelt. Bei Requisitionen von Kriegsschiffen lag die staatsrechtliche und politische Verantwortung ausschließlich bei den Missionen oder Konsulaten:

"Die Kais. Kommandanten handeln, insofern sie nicht spezielle Instruktionen haben, oder nach Lage des konkreten Falls der Verkehr mit einem Kais. Vertreter unmöglich ist, nur auf Antrag des Letzteren und tragen selbst lediglich die militairische Verantwortlichkeit für die Ausführung einer angenommenen Requisition. Sie haben daher ihrerseits die materielle Ausführbarkeit derselben zu prüfen und für die Wahrung der einmal engagierten Ehre der Kais. Kriegsflagge einzustehen."[38]

Zwar konnten die Kommandanten persönliche Bedenken wegen der Art der Durchführung äußern und notfalls schriftlich fixieren, um sich später gegen fachliche Vorwürfe abzusichern, doch waren sie zu eigenständigen Verhandlungen mit "den Landesbehörden, beziehentlich mit den Häuptern unzivilisierter Völkerschaften" nur dort befugt, wo keine ständige diplomatische Vertretung vorhanden war, was hauptsächlich Ozeanien betraf, da sich in allen lateinamerikanischen Staaten, v.a. in den wichtigen Hafenstädten, zumindest deutsche Konsulate befanden, wie ohnehin im ersten Jahrzehnt nach der Reichsgründung die diplomatischen Posten in Lateinamerika zügig ausgebaut wurden, wie z.B. die Ministerresidentur für Zentralamerika 1876. Diese Verfahrensweise wurde auch konkret in der Eisenstuck-Affäre umgesetzt, wenn es Kapitän z.S. v. Wickede auch an Eigeninitiative nicht mangelte, doch war dies mit Minister v. Bergen abgesprochen. Korvettenkapitän Heusner wurde während der "Luxor"-Affäre in Peru vom deutschen Minister Gramatzki völlig ignoriert und an den Verhandlungen mit der Regierung in keiner Form beteiligt.

Man kann davon ausgehen, daß ab diesem Zeitpunkt die deutsche Marine wesentlich stärker unter Kontrolle der Reichsregierung stand als z.B. die U.S. Navy unter der des State Departments: 1875 mischte sich der spätere "Dewey of Manila" als Kommandant der U.S.S. "Narragansett" in La Paz/Mexiko in einen Zwischenfall ein, ohne anschließend das Navy Departement, geschweige das

---

[37] So Michael Seligman: Fugger, Gildemeister, Schacht und Krupp. Über den Anteil der deutschen Wirtschaft an der Eroberung und Ausbeutung Lateinamerikas 1492-1992, in: Lateinamerika Analysen und Berichte, Nr. 15, Jg. 1992, S. 17-54, hier S. 38.

[38] Bülow an Konsul Weber, Apia/Samoa, v. 01.11.1875; BArch. R 901-22545.

[39] Ein Bekannter Deweys hatte in einem Streit zwei Mexikaner erschossen und wurde von einer Volksmenge in seinem Bergwerk belagert. Dewey zwang den örtlichen Gouverneur unter Androhung der Beschießung der Stadt zur Entsendung eines Truppenkontingents, um den Vorfall zu beenden.

Außenministerium, zu benachrichtigen.[39] Erst Monate später wurde der Zwischenfall in der amerikanischen Presse bekannt. Deweys Begründung, er habe ihn für unbedeutend gehalten, wurde akzeptiert.[40]

Ein derartiger Eklat wäre in der Kaiserlichen Marine undenkbar gewesen und damit auch eine Einflußnahme auf die deutsche Politik in Lateinamerika. Daran sollte der Regierungsantritt Wilhelms II. nichts ändern. Das Militär blieb der Außenpolitik strikt untergeordnet – zumindest in Lateinamerika. Inwieweit dies für Ostasien gilt, wo die Marine quasi eine eigene Kolonialpolitik betreiben konnte und eine wesentlich größere Präsenz zeigte, bedarf noch einer Untersuchung.[41] Ob die Beschießung des Forts San Carlos am 17. und 21. Februar 1903 als eigenständige Handlung anzusehen sind, ist fraglich. Es ist sehr wahrscheinlich, daß Wilhelm II. für den Fall einer funktionierenden telegrafischen Verbindung die Beschießung angeordnet hätte. Es kann höchstens von einer gewissen Insubordination Korvettenkapitän Eckermanns gesprochen werden, der entgegen den Weisungen seines Geschwaderchefs Scheder das Feuer erwiderte und damit den Konflikt erneut anheizte.

Insgesamt läßt sich feststellen, daß die Kommandanten der Kaiserlichen Marine, zumindest was ihre Tätigkeit in Lateinamerika betrifft, ihre Aufgaben sachgerecht durchführten und keine übertriebene Eigeninitiative an den Tag legten, die das deutsche Ansehen gefährdet hätte. Gerade ihr Verhalten während der chronischen Unruhen in Haiti von 1908-14 demonstriert in der Regel nüchterne Distanz; Fregattenkapitän Seebohm sprach nicht von ungefähr vom “Land der wilden Gerüchte“. Hier waren es eher die Residenten und Konsuln, die in eine panikartige Stimmung verfielen und absurde Bedrohungsszenarien an die Wand malten.

Letztlich stellt sich die Frage nach der Produktivität der deutschen Marinepräsenz in Lateinamerika. Konnte sie dem deutschen (Wirtschafts)Einfluß überhaupt nutzen – oder waren vor allem Eingriffe wie in Nicaragua und Venezuela nicht eher kontraproduktiv? Jedenfalls wurde die Venezuela-Blockade (im Nachhinein) auch in der Marine nicht unkritisch gesehen, wie z.B. von Hopmann:

“Mit besonderer Klugheit sind wir in der Venezuela=Angelegenheit, in der es sich im ganzen um eine Forderung von 12 Millionen handelte, jedenfalls nicht vorgegangen.“[42]

---

[40] Ronald Spector: Admiral of the New Empire. The Life and Career of George Dewey, 2. Aufl. Columbus, SC 1988, S. 25-27.

[41] So konstatiert auch Boelcke, daß es während der Tirpitz-Ära keine Verselbständigung der Marinepolitik in Übersee gab; So kam das Meer zu uns, S. 23.

Es steht völlig außer Frage, daß das beständig steigende wirtschaftliche Engagement des Reiches in Lateinamerika bis 1914 in keinerlei Zusammenhang mit der Präsenz der Kriegsmarine steht – tatsächlich war hier ja die Flagge dem Handel erst mit einem Abstand von beinahe 40 Jahren gefolgt. Von einer Pioniertätigkeit kann keine Rede sein, die Stationäre waren keine Pfadfinder, sondern trafen in beinahe jedem wichtigen Hafen schon auf einen Konsul, der ab Mitte der 1870er Jahre in ein immer dichter gewobenes Netz des AA eingebunden wurde, das, bis auf Ausnahmen, über qualifiziertes diplomatisches Personal verfügte.[43]

Hinzu kommt, daß auch nach 1870 ein anderer Faktor an Gewicht gewann, der das "Flagge zeigen" erübrigte: die deutsche Linienschiffahrt nach Lateinamerika. Denn nicht nur Kriegsschiffe, sondern auch die großen Passagierdampfer waren schwimmende nationale Symbole und Beweise einer ständig steigenden Wirtschaftskraft, mit denen sich direkt technologischer und wissenschaftlicher Fortschritt demonstrieren ließ. Auch auf diesem Gebiet, und nicht nur im Schlachtflottenbau, waren Deutschland und England im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts die schärfsten Konkurrenten.[44]

Ab den 1870er Jahren stieg ständig der Anteil der deutschen Passagier- und Frachtschiffahrt von Deutschland nach Westindien und Südamerika. So bediente 1902 die Hamburg-Amerika-Linie (nur 2. und 3. Klasse) in Zentralamerika (Ostküste) und Westindien alle wichtigen Häfen in Haiti, St. Domingo, Puerto Rico, Venezuela, Curaçao, Jamaika, Kuba, Panama, Costa Rica, Mexiko, Kolumbien, Nicaragua und Guatemala; der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Süd und die Woermann-Linie in allen Klassen Brasilien, Uruguay, Argentinien, Chile und Peru. Lediglich die Westküste Amerikas nördlich von Peru wurde nicht durch deutsche Linien abgedeckt.[45] Die Reisestandards wurden ständig erhöht. Schon 1911 stellte die "Cap Finisterre" der Hamburg-Süd, das erste Passagierschiff der Welt mit einem Freibad, mit einer 13tägigen Überfahrt von Cuxhaven nach Buenos Aires einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf:

---

[42] Hopmann, S. 339. Offenbar liegt hier ein Druckfehler vor, denn tatsächlich handelte es sich lediglich um 1,2 Mill. M.

[43] Siehe hierzu Karl-Alexander Hampe: Das Auswärtige Amt in der Ära Bismarck, Bonn 1995. So wurde der deutsche Konsul Dr. Knappe im Februar 1889 aus Samoa abberufen, weil ohne nähere Weisungen aus Berlin bei Unruhen ein Landungskommando angefordert hatte, daß bei diesem Einsatz zwei Offiziere und vierzehn Mann verlor. Das gegen ihn eingeleitete Disziplinarverfahren wurde nur aus behördeninternen Gründen eingestellt; S. 96-99.

[44] Paul G. Halpern: A naval history of World War I, Annapolis, MD 1994, S. 1.

[45] Illustrierter Deutscher Flottenkalender für 1902, S. 136f.

"Aber die Cap Finisterre hatte noch andere Superlative aufzuweisen, z.B ... eine Passagiereinrichtung, die auf dem Südatlantik ihresgleichen suchte. Im Speisesaal I. Klasse konnten selbst bei ausverkauftem Schiff alle 315 Passagiere in einer Sitzung speisen. Über dem zwei Decks hohen Speisesaal lag der Wintergarten mit seiner riesigen Glaskuppel. Weiter standen den Fahrgästen ein Rauchsalon, Turnhalle, Schreibzimmer, Café, Kinderzimmer und Spielplatz sowie ein Fahrstuhl zur Verfügung."[46]

Die "Cap Finisterre" und ihre Schwesterschiffe "Cap Trafalgar" und "Cap Polonio" waren gut fünf- bis siebenmal größer als der Kreuzer S.M.S "Bremen" und übertrafen diese im Prestigewert um ein vielfaches. Hinzu kam als wichtiger Werbefaktor die Tatsache, daß sich ein großer Teil der Fahrgäste aus Angehörigen der Oberschicht der ABC-Staaten zusammensetzte und als weiterer Katalysator diente. In bezug auf Größe und Komfort hatten die deutschen Linien die englische und holländische Konkurrenz ausmanövriert. Hinzu kam die häufige Frequenz: Die Betriebsgemeinschaft Hamburg-Süd und Hapag kam 1914 mit fünf Brasil- und drei La Plata-Linien auf 20-22 Abfahrten pro Monat.[47] Die deutsche Wirtschaft benötigte keine Kriegsmarine zur Eigenwerbung. Dies wurde nach dem Weltkrieg noch deutlicher. Als der Kreuzer "Karlsruhe" 1930 in Rio mitten in einer Revolution eintraf, äußerten sich deutsche Wirtschaftsvertreter dem Kommandanten gegenüber äußerst skeptisch über die Anwesenheit des Kreuzers. Ein effektiver Schutz deutscher Interessen war nicht nur ausgeschlossen, schon der Versuch einer Einflußnahme beinhaltete die Möglichkeit von Repressionen seitens der Regierung, was in einer Schädigung gerade dieser Interessen enden mußte.[48] Ob das "Flagge zeigen" in Lateinamerika unter Zuhilfenahme uralter Linienschiffe wie der "Schleswig-Holstein" 1938/39 noch Sinn machte, ist die Frage in einer Zeit, wo die Hamburg-Amerika-Linie bereits einen Zeppelin-Flugdienst nach Brasilien und Argentinien unterhielt, und die Deutsche Lufthansa seit 1932 eine Fluglinie Frankfurt a.M.-Buenos Aires in Betrieb genommen hatte.

Ab 1933 bargen die Auslandsreisen aufgrund der veränderten politischen Vorzeichen in Deutschland ohnehin die Gefahr der Kontraproduktivität in sich. Als Kapitän z.S. Johannes Bachmann (1890-1945) 1935 mit der "Emden" Port-au-Prince besuchte, war der Empfang durch die Behörden zwar freundlich, die Pressestimmung aber aufgrund der angeblich "mißverstandenen Rassenpolitik" im Reich gespalten. Die Ortsgruppe Port-au-Prince der NSDAP war bereits aufgelöst worden, da ein Teil der Mitglieder "Nichtarier" waren. Aufgrund der "Mischehen" mit Haitianern sah der Kapitän eine Gefahr der Isolierung bzw. Spaltung der deutschen Kolonie, setzte sich aber aus rein pragmatischen Gründen für eine

[46] Zitiert nach Seiler, S. 119.
[47] Ebd., S. 126.

Ausbildung von “Mischlingen“ in Deutschland ein, was ihm allerdings nur als eine Notlösung erschien:

> “Die Rasse reinzuhalten, muß ungeschriebenes Gesetz für jeden in´s Ausland gehenden Deutschen sein. Hinzu kommt der Verlust des Reichsbürgerrechts. Die vorhandenen Beispiele sollten genügen, vor einer Mischehe abzuschrecken. Wem dieser Gedanke nicht bereits vorher in Fleisch und Blut übergegangen ist, für den ist die Gefahr, eine nichtreinrassige Frau zu nehmen, sehr groß. Ein Rat in punkto Wahl des Weibes kommt draußen zu spät. Ich habe festgestellt, daß der Vertrauensmann der N.S.D.A.P. diese Fragen ebenso beurteilt.“[49]

Hier fand ein radikaler Bruch mit der Berichterstattung in der Kaiserlichen Marine statt. Zwar wurde auch vor 1914 ab und an der Verlust der deutschen Sprache durch Ehen mit einheimischen Frauen bedauert, aber letztlich war den Kommandanten klar, daß den deutschen Residenten, bei denen es sich fast ausschließlich um alleinstehende Männer handelte, gar keine andere Wahl blieb, da deutsche Frauen als Ehepartnerinnen schlicht nicht zur Verfügung standen. So sollte denn auch das mehr oder weniger offene Bekenntnis zum Nationalsozialismus durch Bachmann noch auf der gleichen Reise zum Eklat führen, als die “Emden“ wenige Wochen später Guatemala anlief, wo der Kapitän in der Hauptstadt das “Deutsche Haus“ (Parteihaus der NSDAP) und das *Colegio Alemán* besuchte, dessen Förderverein ausschließlich aus Nationalsozialisten bestand. Kaum hatte der Kreuzer das Land verlassen, verfügte die Regierung von General Jorge Ubico am 31. Januar 1936 die Schließung der Schule, da sie von Mitgliedern einer ausländischen politischen Partei geführt wurde. Erst eine Petition alteingesessener Deutsch-Guatemalteken, die nicht der Partei angehörten, führte zu einer Wiedereröffnung – allerdings nur noch als guatemaltekischer Verein und nicht mehr als autonome Institution. Der Besuch Bachmanns war aber offenbar nur der Tropfen, der das Faß zum Überlaufen brachte. Die anhaltende extreme Agitation der NSDAP in Guatemala bewirkte im Mai 1939 ein ausgeklügeltes Gesetz, das Ausländern jegliche politische Betätigung verbot, obwohl Präsident Ubico persönlich ein Bewunderer Francos, Mussolinis und Hitlers war, aber mit Rücksicht auf die USA, die 1931 seine Machtergreifung unterstützt hatten, außenpolitisch einen neutralen Kurs steuern mußte.[50]

---

[48] Bericht über den Aufenthalt des Kreuzers “Karlsruhe“ in Rio de Janeiro vom 7. bis 18. Oktober 1930; BAMA RM 6/234.
[49] Bericht über den Aufenthalt des Kreuzers "Emden" in Port au Prince (Haiti) vom 22. - 30. Nov. 1935; ebd.
[50] Wagner, S. 357-65.
[51] Berichte über den Aufenthalt deutscher Kriegsschiffe im Ausland, 30. Juni 1933-1937; StAB 3-M.2.q.Nr. 163.

Inwieweit ab 1933 die Reichs- bzw. ab 1935 die Kriegsmarine selbst oder von seiten der Politik als Instrument der Außenpolitik gedacht war, ist noch nicht einmal ansatzweise untersucht worden. Sicher ist lediglich, daß die Berichte der Auslandskreuzer ab 1933 eine wesentlich größere Verbreitung fanden als im Kaiserreich: Als Verteiler finden sich den Akten der Reichsmarinedienststelle Bremen neben Bürgermeister und Senat sowohl politische Organisationen (Kreisleiter NSDAP, SA-Gruppe Nordsee, SS Abschnitt XIV, Bann 75 der Hitlerjugend) als auch wirtschaftliche Institutionen (Außenhandelsstelle für Weser-Ems Gebiet, Präsidium der Handelskammer zu Bremen sowie der Bremer Rhederverein).[51]

Immerhin zeigt die Tätigkeit auch der Kriegsmarine seit 1935, daß die Konzepte von 1848 nicht in Vergessenheit geraten waren. Trotzdem ist die von Boelcke gezogene Grenze von 1914 sinnvoll, da danach nie wieder eine Station in Übersee errichtet wurde; die Fahrten von 1924-39 in Lateinamerika wurden sämtlich durch Schulschiffe durchgeführt, die als diplomatisches Druckmittel nicht mehr zu gebrauchen waren. Allerdings wurden Einheiten der Kriegsmarine im Rahmen der klassischen Kanonenbootpolitik im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt.[52]

Die deutsche Kanonenbootpolitik in Lateinamerika im Kontext eines "klassischen Imperialismus" einzuordnen, erscheint aus zwei Gründen schwierig.

Zum einen stellt sich Frage einer zeitlichen Eingrenzung. Streng genommen beginnt die bewaffnete Repräsentation Preußens in Lateinamerika bereits mit dem Besuch des Seehandlungsschiffs "Mentor" 1826 vor Vera Cruz,[53] doch wurde und wird die Preußische Seehandlung von der Marinegeschichtsschreibung nicht als Marine, d.h. als maritime Streitkraft eines Staates, angesehen. Das ist zwar insofern richtig, als daß die Seehandlung eine zivile Institution war und die Schiffe nicht von Militärs geführt wurden. Allerdings repräsentierten die Schiffe offiziell den preußischen Staat und nahmen so eine der wichtigsten Funktionen der späteren preußisch-deutschen Marine, das "Flagge zeigen", voraus. Tatsächlich war der Übergang von der Seehandlung zur Marine auch fließend: 1847/48 reiste die "Mercur" als Seehandlungsschiff nach Brasilien, und 1851 als preußisches Kriegsschiff. Eine effektive Besetzung der Station fand erst ab 1868

---

[52] Axel Schimpf: Der Einsatz von Kriegsmarineeinheiten im Rahmen der Verwicklungen des spanischen Bürgerkrieges 1936 bis 1939, in: Der Einsatz von Seestreitkräften, S. 76-103.

[53] Boelcke, S. 105.

statt, doch wie schon Petter für den Zeitraum bis 1883 festgestellt hat, gab es keine auf einem politischen oder strategischen Konzept beruhende Politik.[54]

Zwar findet durch den 1. Weltkrieg und die Bedingungen des Versailler Vertrages, der die materiellen Möglichkeiten einer maritimen Präsenz Deutschlands in Übersee auf ein Minimum reduzierte, augenscheinlich ein radikaler Bruch in dieser Politik statt. Doch es ist kein Zufall, daß der erste Kreuzerneubau nach dem Krieg, die "Emden", beinahe unmittelbar nach ihrer Indienststellung 1926 auf eine Weltreise ging, die den Besuch Südamerikas und Westindiens einschloß – zu gut ließen sich Ausbildungszwecke und "Flagge zeigen" unter Anwendung modernster Technik miteinander verbinden.[55] Der Wille zur militärischen Machtdemonstration als Hilfsmittel der Diplomatie war von seiten der Marine weiterhin vorhanden, war jetzt aber wieder auf dem Niveau der 1890er Jahre angekommen, als beinahe ausschließlich Schulschiffe lateinamerikanische Gewässer anliefen. Immerhin gelang es trotz der extrem knappen Ressourcen der Reichs- bzw. Kriegsmarine, zwischen 1924 und 1939 beinahe jährlich ein Schiff zumindest nach Westindien zu entsenden. Eher ein Zufall dabei ist, daß drei der wichtigsten Operationsgebiete in Westindien, in denen vor 1914 immer wieder Konflikte auftraten, nun ohne deutsches Zutun "befriedet" worden waren: Haiti wurde von 1916-34, St. Domingo 1916-24 als amerikanisches Protektorat okkupiert, während die Regierung Gomez in Venezuela bis 1935 zum Preis einer brutalen Diktatur eine innenpolitische Stabilität garantierte, die Konflikte mit dem Ausland auf ein Minimum reduzierte. Ein Konzeptwechsel fand innerhalb der Marineleitung nicht statt; gebremst wurden diese Vorstellungen nur durch materielle Umstände, deren Bedingungen in der politischen Gesamtlage zu suchen sind.

Es stellt sich außerdem die Frage, ob der Höhepunkt der deutsch-lateinamerikanischen Konfrontation, die Venezuelablockade 1902/03, noch in den Kontext der Kanonenbootpolitik fällt. Obwohl scheinbar ein typisches Beispiel, ist gerade sie eine Ausnahme, da der Bundesrat am 16. Dezember 1902 den Kriegszustand erklärt hatte, ein Umstand, der sich später in der Anerkennung der Aktion als Feldzug und damit der Dienstzeit als Kriegsdienstzeit niederschlug. Die Blockade nimmt insofern in der Überseepolitik eine Sonderstellung ein, da nicht einmal während des Boxeraufstands der Kriegszustand erklärt wurde, obwohl sich die Operationen teilweise, wie am 17. Juni 1900 bei der Beschießung der Taku-Forts, gegen reguläre Regierungstruppen richteten. Trotzdem wurde auch hier

---

[54] Petter, Stützpunktpolitik, S. 239.

[55] Die "Emden" war der erste größere Schiffsneubau der Welt mit geschweißten Nähten und demonstrierte somit modernste Schiffbautechnik. Die "Berlin", die 1924/25 zum er-

die Dienstzeit als Kriegsdienstzeit angerechnet. Nach Cables Verständnis würde die Venezuela-Blockade rein formal nicht mehr unter den Begriff der Kanonenbootpolitik fallen, da er diese unterhalb eines Kriegszustandes angesiedelt sieht. Allein die Tatsache, daß für den Boxeraufstand ca. 20.000 Mann Reichs- und Marinetruppen im Einsatz waren, begleitet von der umfangreichsten deutschen Marinepräsenz aller Zeiten in Übersee, sowie die Tatsache, daß für die Venezuela-Blockade ein ähnliches Szenario zumindestens vorgesehen war (Besetzung von Caracas durch ein 6.000köpfiges Expeditionskorps), weist nur zu deutlich darauf hin, daß hier die Grenze zwischen Krieg und Kanonenbootpolitik eindeutig überschritten wurde. Diese Form des unerklärten Kriegs war seinerzeit eine Ausnahme und wurde erst nach dem 2. Weltkrieg zum Regelfall.

Die Venezuela-Blockade war auch im Kontext deutscher Marineoperationen in Lateinamerika die Ausnahme und nicht die Regel. Aber selbst sie diente nicht einer weitergehenden Einflußnahme in Lateinamerika, sondern demonstrierte eher das Gegenteil: Die Schwäche und mangelnde Risikobereitschaft deutscher Kapitalgeber, in einem Land zu investieren, dem aufgrund seiner Ressourcen zwar eine blühende Zukunft beschieden zu sein schien, dessen innenpolitische Instabilität jedoch als kaum kalkulierbares Risiko galt.

Somit nimmt es nicht wunder, daß Fröhlich den zugegebenermaßen "problematischen Imperialismusbegriff" nur auf Kolonialerwerb, Flottenbau und die Erschaffung von Einflußzonen angewendet wissen will und daher in seiner Zeittafel von 1683 bis 1914 die Aktivität der preußisch-deutschen Marine in Lateinamerika überhaupt nicht erwähnt.[56] Das ist akzeptabel, da in Lateinamerika nie konkret an Kolonialgründungen geschweige an die formelle oder informelle Übernahme eines Staates gedacht wurde. Der eigentliche Grund für die zum Teil materiell recht aufwendige Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe in amerikanischen Gewässern, sei es das Reichsgeschwader 1872/73, die Eisenstuck-Affäre oder der Chilenische Bürgerkrieg von 1891, lag in der Repräsentation bzw. Demonstration von nationalem Prestige und oftmals noch gar nicht in einem konkreten Schutzbedürfnis, das in den Jahrzehnten zuvor in der Regel von der englischen Marine befriedigt worden war. Durch die Gründung des Norddeutschen Bundes wurde der Handelsschutz in Übersee etabliert. Obwohl gerade die Hamburger Kaufmannschaft den Plänen anfänglich sehr skeptisch gegenüberstand, da sie, nicht zu Unrecht, Verwicklungen mit den Gastländern befürchtete, entwickelte die Wahrnehmung des Handelschutzes eine starke Eigendynamik.

---

stenmal wieder in Lateinamerika "Flagge zeigte", war dagegen ein umgebautes Vorkriegsmodell der "Bremen"-Klasse und eher ein Notbehelf.

[56] Fröhlich, S. 8, 17 u. 196-204.

Recht deutlich wird dies in Westindien, wo deutsche Kolonien im allgemeinen mit der ständigen Anwesenheit eines Kreuzers oder zumindestens eines Schulschiffs rechnen konnten. Sie waren viel eher bereit, eine Einheit bei Unruhen anzufordern, als die abgelegenen Kolonien der Westküste Amerikas, denen nur alle Jahre ein Kreuzer Besuche abstattete. Hinter der relativ banal anmutenden Angst vor Revolutionsschäden stand vor allem das Bedürfnis, sich von seiner eigenen Flagge schützen zu lassen. Das führte in St. Domingo und Haiti oftmals zu der absurden Situation, daß die Besatzungen der dort versammelten fremden Kriegsschiffe den Rebellen und Regierungstruppen zahlenmäßig gleichwertig, wenn nicht überlegen waren. Gerade Haiti in der Zeit von 1908-14 zeigt deutlich, daß die Befürchtungen der fremden Residenten in der Regel übertrieben waren; offenbar wurde trotz der chronischen Unruhen seit 1869 niemals ein deutscher Staatsbürger an Leib oder Leben geschädigt.[57] In abgelegenen deutschen Siedlungsgebieten wie in Kolumbien, Mexiko oder im Innern Venezuelas verbot sich ein derartiger Schutz ohnehin, und erst das Auftauchen eines flachgehenden amerikanischer Kanonenbootes 1899 auf dem Orinoko setzte von seiten der deutschen Marine aus Überlegungen in Gang, dem aus Prestigegründen nachzueifern, woraus offenbar 1902 die Reise der “Panther“ resultierte.[58] Dabeisein war alles, auch wenn es keine konkreten Notwendigkeiten gab.

Im Gegensatz zur “Yangtse-Patrouille“ und den Kanonenbooten auf der Westafrikanischen Station, die hauptsächlich Polizeifunktionen dienten, waren die Stationäre der Amerikanischen Station seit 1868 immer für die Kreuzerkriegführung gegen europäische Rivalen im Kriegsfall vorgesehen gewesen; der Handelsschutz war somit ein willkommenes Nebenprodukt. In den letzten Jahren vor 1914 wurden immer detailliertere Pläne für den “Kaperkrieg“ entwickelt und auch bei Kriegsausbruch umgesetzt. So lief Anfang August 1914 S.M.S. “Eber“ der Westafrikanischen Station die kaum besiedelte brasilianische Insel Trinidade an, wo das Boot seine Bewaffnung an den Hamburg-Süd Liner “Cap Trafalgar“ übergab, der als Hilfskreuzer ausgerüstet wurde.[59] Der reguläre Stationär, S.M.S. “Karlsruhe“, begann umgehend mit einem Handelskrieg, der von der englischen offiziellen Seekriegsliteratur - nach Halpern zu Unrecht - als wenig effektiv bezeichnet wird. Tatsächlich blieben die englischen und französischen Versuche,

[57] Im Gegensatz zu Chile und Nicaragua befindet sich im BArch. keine Akte über Mord- und Raubüberfälle in Haiti.

[58] Marineattaché v. Rebeur-Paschwitz an Tirpitz, Washington v. 18.04.1899. Die Fahrt der “Wilmington“ war von der amerikanischen Presse als Reklame gelobt worden; BAMA RM 3/2994.

des Kreuzers habhaft zu werden, trotz großer Anstrengungen umsonst; nur seine Explosion bewahrte die Alliierten vor weiteren Verlusten und der Lähmung ihres Handels von Südamerika nach Europa und in die USA.[60]

Nach Cables Definition ist Kanonenbootpolitik seit ca. 1850 eine maritime Machtpolitik zur Durchsetzung von Interessen gegenüber Fremden in ihrem eigenen Territorium.[61] Cable sieht seine Arbeit jedoch nicht als historische Untersuchung an, sondern fragt nach der zukünftigen Rolle von begrenzter maritimer Gewalt. Dabei wird die Frage immer schwieriger, inwieweit Kanonenbootpolitik seit den Nürnberger Prozessen tatsächlich noch unterhalb der Kriegsebene gesehen werden kann: Seitdem ist aus juristischen Bedenken kaum noch ein Krieg erklärt worden.[62] Sicher ist jedenfalls, daß auch in Lateinamerika nach 1915/16 vorzugsweise amerikanische Kriegsschiffe zur Durchsetzung amerikanischer Interessen zum Einsatz kamen: 1927-33 in Nicaragua, 1929 in Mexiko, 1933 in Kuba, 1954 in Guatemala, 1961 in Kuba und der Dominikanischen Republik, 1965 in der Dominikanischen Republik, 1982 in Grenada, 1986/87 in Nicaragua, 1989 in Panama und 1992 in Haiti.

Es ist bemerkenswert, daß für die deutsche Militärpräsenz in Lateinamerika der 1. Weltkrieg weniger eine Zäsur als eine erzwungene Unterbrechung darstellte. Die jährlichen Besuche von Schulschiffen bedeuteten zwar eine Reduzierung, da eine ständige Stationierung eines Kreuzers materiell und finanziell zu aufwendig war, folgten aber den gleichen Zielsetzungen wie seit 1868: Sie dienten einer Kanonenbootpolitik in erster Linie durch das “Flagge zeigen“. Das Zeigen der Flagge bildet in der großen Breite von Eskalationsstufen, die der Begriff beinhaltet, die unterste Stufe. Dies ist angesichts des beschränkten Handlungsrahmens der Schiffe auf der Amerikanischen Station nicht weiter verwunderlich. Weitergehende Operationen waren in vielen Fällen schlichtweg ausgeschlossen. So waren allein die ABC-Staaten militärisch jederzeit zu stark für selbst bei einem erweiterten Einsatz deutscher Marinestreitkräfte, um Erfolge zu erzielen. Außerdem limitierte die Rücksicht auf die Monroe-Doktrin die Handlungsmöglichkeiten, da ein Konflikt mit den USA in keinem Fall in Kauf genommen werden sollte. Vor diesem Hintergrund ist die deutsche Marinepräsenz in Lateinamerika nicht als Bestandteil eines deutschen Imperialismus zu sehen. Eine “imperialistische“ Funktion oder eine tragende Rolle in der sogenannten Weltpolitik wurde ihr al-

---

[59] Die “Eber“ lief mit einer Notbesatzung zwecks Internierung Brasilien an. Die “Cap Trafalgar“ wurde bereits am 14. September 1914 durch den englischen Hilfskreuzer “Carmania“ nach heftigem Gefecht vor o.a. Insel versenkt.

[60] Halpern, S. 79.

[61] Cable, Gunboat Diplomacy (1971), S. 21.

[62] Ebd., S. 10.

lenfalls von einzelnen Residenten in Lateinamerika, Kolonial- und Flottenenthusiasten oder Teilen der deutschen Presse zugesprochen.

Die direkten Interventionen der preußisch-deutschen Marine in Lateinamerika wie in Nicaragua 1878 und Venezuela 1902/03 waren langfristig gesehen Mißerfolge: Nicaragua verzögerte den Abschluß eines neuen Handelsvertrags bis 1896, Castro holte sich die auferlegten Schuldzahlungen über Umwege von ausländischen Residenten wieder. Die Eskalation in der Eisenstuck-Affäre war aber für das AA ein deutliches Signal, auf die Wiederholung derartiger Repressionen zu verzichten. Dies zeigt das Verhalten in der “Luxor“-Affäre 1879 in Peru, aber auch die Regelung des Bucamaranga-Zwischenfalls in Kolumbien 1879/80. Die beiden Interventionen in Haiti 1897 und 1902 hatten deshalb keine negativen Folgen für den deutschen Handel, weil deutsche Kaufleute viel zu sehr in der haitianischen Innenpolitik verstrickt waren, als daß haitianische Politiker auf sie verzichten konnten. Nach dem Desaster der Venezuela-Blockade wurde langfristig die deutsche Präsenz in Lateinamerika auf ein Minimum reduziert, was zwar ab und an durch die Presse bedauert wurde, aber nie wieder zu einer Kampagne wie der Hamburger Eingabe von 1895 führte, wie übrigens auch diesbezügliche Eingaben an den Hamburger Senat äußerst selten sind.

Im Kontext deutscher Kanonenbootpolitik in Übersee bis 1914 kann diese Arbeit nur Teilaspekte aufzeigen. Der Schwerpunkt dieser Politik lag in Ostasien, konkret: China, danach in Afrika und Ozeanien. Zu den lateinamerikanischen Staaten wurden normale völkerrechtliche Beziehungen unterhalten, die wenigen Interventionen dienten niemals einem wie auch immer gearteten ökonomischem Druck, den man als imperialistisch bezeichnen könnte. Die Konflikte entstanden aus den instabilen innenpolitischen Verhältnissen in den lateinamerikanischen Staaten selbst oder aber, wie in der Eisenstuck-Affäre, aus dem Zusammenprall unterschiedlicher Kulturen.

Daß sich kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges durch die Erfahrungen der Detachierten Division eine deutliche Wende in der bisher vernachlässigten Repräsentation in Lateinamerika abzeichnete, ist nicht so sehr auf außen- oder innenpolitische Erwägungen zurückzuführen. Die Gründe dafür lagen vor allem in der Unzufriedenheit innerhalb der Flotte selbst, hervorgerufen durch den extrem forcierten Schlachtflottenbau und der Konzentration der “Hochseeflotte“ in der Nordsee. In Übersee wurde mit dem Geschwaderkonzept unwissentlich auf Ideen zurückgegriffen, die Jachmann und Prinz Adalbert bereits 44 Jahre zuvor entwickelt hatten. Waren diese Konzepte noch aus dem schlichten Mangel an Schiffen geboren worden, kehrte man ausgerechnet in den Zeiten der Tirpitz-

schen Hochrüstung der Flotte gewissermaßen zu den eigenen Ursprüngen zurück. Während der deutsche Handel und die deutsche Schiffahrt zu weltweiter Bedeutung aufgestiegen waren und immer noch weiter wuchsen, lagen die Perspektiven der Flottenpolitik in Nord- und Ostsee, während für Übersee Notfallkonzepte neu erfunden wurden, die in die Anfangsjahre der Flottengründung zurückfielen.

Quellen- und Literaturverzeichnis:

I. Archivalien:

1) Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde (BArch.):

R 901-22465; 22495; 22539; 22545; 22548; 29023; 29056; 29600; 29602; 31895; 33631; 33632; 33665-67; 33670-71; 34112; 34120; 34173; 34190; 36661; 50914.

2) Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg i.Br. (BAMA):

RM 1/v. 267; 547; 876; 2360; 2387-89; 2397-99; 2400-02; 2495; 2498; 2518-19; 2553-54; 2578; 2620-21; 2756; 2891.
RM 2/v. 1866; 1758; 1778-79; 2008.
RM 3/v. 2993-95; 3013; 3017-18; 3128; 3290; 3415; 4253; 11608.
RM 5/v. 5381; 5397; 5402; 5410; 5412; 5423; 5427; 5432; 5434-35; 5503; 5530-31; 5806; 5823-27; 6013; 6019; 6021; 6023; 6026; 6088.
RM 6/ 234.
RM 38/23-24; 175.

N 173 (Nachlaß Behncke)
N 578 (Nachlaß Knorr)

3) Geheimes Staatsarchiv, Berlin-Dahlem (GStA):

III. HA Abtlg. III, HA 2.4.1 Minister für auswärtige Angelegenheiten II, Handelspolitische Abteilung Nr. 5090.

4) Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg (Nds. StAOl)

31-15-7, Nr. 14a.
31-15-11, Nr. 48; Nr. 161 A; B.
70-7278; 7281.

5) Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, Bonn (PA-AA)

Haiti: R 16792-93.

6) Staatsarchiv Bremen (StAB):

2-M.6.b.4.c.d.1.
2-M.4.d.6.
2-M.6.b.4.x.
3-A.3. B.; C.; H.; V.
3-M.2.q. Nr. 163.

7) Staatsarchiv Hamburg (StAH):

Senat Cl. VI, Nr. 16d; g; l; 161.
Senatskommission 132-1 I 135; 1630; 1698; 2090.
Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe XXI D 1.100.

8) John F. Kennedy-Institut für Nordamerikastudien, Berlin

Dispatches from US Ministers to Central America, 1824-1906, Microfilm 1005; 219/32-34.

II. Gedruckte Quellen und Literatur:

Victor Hugo Acuña: Historia General de Centroamérica (Tomo V). Las Repúblicas Agroexportadoras (1871-1945), Madrid 1993.
Adalbert, Prinz von Preußen: Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte, Frankfurt/M. 1848.
J. Andresens-Siemens (Schiffbauer aus Helgoland): Vorschläge zur Begründung einer Deutschen Kriegsmarine, Frankfurt/M. 1848.
Hans Auerbach: Preußens Weg zur See. Pommern, die Wiege der Königlich-Preußischen Marine, Berlin 1993.
Antonio Batres Jaúregui: La America ante la historia, 1821-1921. Memorias de un siglo, Ciudad Guatemala 1949.
Carl Ferdinand Batsch: Admiral Prinz Adalbert von Preußen, Berlin 1890.
Walter C. Bernecker: Die Handelskonquistadoren. Europäische Interessen und mexikanischer Staat im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1988.
Ders./Raymond Th. Buve/John R. Fisher/Horst Pietschmann/Hans Tobler: Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, 3 Bde., Stuttgart 1992.
Ders.: Kleine Geschichte Haitis, Frankfurt a.M. 1996.
Ekkehard Böhm: Überseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879-1902, Düsseldorf 1972.
Willi A. Boelcke: So kam das Meer zu uns. Die preußisch-deutsche Kriegsmarine in Übersee 1822-1914, Frankfurt-Berlin-Wien 1981.
Alejandro Bolaños Geyer: William Walker. The grey eyed Man of Destiny/William Walker. El Predestinado, St. Charles, MISS 1992.
Heinz Burmester: Weltumseglung unter Preußens Flagge. Die Königlich Preußische Seehandlung und ihre Schiffe, Hamburg 1988.
James Cable: Diplomacy at Sea, London 1985.
Ders.: Gunboat Diplomacy. Political Applications of Limited Naval Forces, London 1971.
Guillermo Cabrera Infante: Ansicht der Tropen im Morgengrauen, Frankfurt a.M. 1995.
Konrad Canis: Von Bismarck zur Weltpolitik. Deutsche Außenpolitik 1890 bis 1902, Berlin 1997.
Franco Cerutti: Enrique Guzmán. Obras completas. Escritos históricos y políticos, Vol. I (1867-1879), San José/Costa Rica 1986.
Charles E. Clarke: My Fifty Years in the Navy, Annapolis, MD 1984 (Reprint von 1917).
Wm. Laird Clowes: The Royal Navy. A History From the Earlist Times to the Death of Queen Victoria, Vol. VII, London 1903.
Patrick Colquhoun: Entwurf zur Bildung einer deutschen Kriegsflotte, Leipzig 1849.
A. von Crousaz: Kurze Geschichten der Deutschen Kriegsmarine nach ihrem Ursprunge, ihrer organisatorischen Entwicklung und ihrer seitherigen Leistungen, Berlin 1873.
Diario Intimo de Don Enrique Guzmán del 25.05.1876 al 07.03.1907, 2. Aufl. Managua 1961 (Reprint von 1912).

DMI (Hg.): Der Einsatz von Seestreitkräften im Dienst der auswärtigen Politik, Herford 1983.
Andrew M. Dorman/Thomas G. Otte: From Gunboat Diplomacy to Humanitarian Intervention, Dartmouth 1995.
Jörg Duppler: Hamburg zur See, Herford 1989.
Ders.: Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der Deutschen Marine 1848-1890, Herford 1985.
Ders.: Prinz Adalbert von Preußen. Gründer der deutschen Marine, Herford 1986.
Adrian J. English: Armed Forces of Latin America. Their Histories, Developement, Present Strength and Military Potential, 2. Aufl. London 1985.
(Konstantin) Ferber: Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine, 6. Aufl. Berlin 1908.
R. Fernández Guardia: Cartilla Historica de Costa Rica, San José 1992.
Ragnhild Fiebig-v. Hase: Lateinamerika als Konfliktherd der deutsch-amerikanischen Beziehungen 1890-1903. Vom Beginn der Panamerikapolitik bis zur Venezuelakrise von 1902/03, 2 Bde., Göttingen 1986.
Michael Fröhlich: Imperialismus. Deutsche Kolonial- und Weltpolitik 1880-1914, München 1994.
Hartmut Fröschle: Die Deutschen in Lateinamerika. Schicksal und Leistung, Tübingen 1979.
Ana B. García López/Carmen Rico Sánchez: Antonio Guzmán Blanco – el ilustre americano, Madrid 1988.
Jürgen Gebauer/Egon Krenz: Marine Enzyklopädie, 2. Aufl. Berlin 1998.
Germano-Brasilicus: Soll und kann Deutschland eine Dampfflotte haben und Wie? Mit Hinblick auf Deutschlands Schiffahrt, Handel, Industrie und Auswanderung, Berlin 1848.
Robert L. Gilmore: Caudillism and Militarism in Venezuela, 1810-1910, Athens/ Ohio 1964.
Jack Greene/Alessandro Massignani: Ironclads at War. The Origin and Developement of the Armored Warship, 1854-1891, Conshohocken, PA 1998.
Horst Gründer: Geschichte der deutschen Kolonien, Paderborn 1985.
Kenneth J. Hagan: American Gunboat Diplomacy and the Old Navy 1877-1889, Westport-London 1973.
Paul G. Halpern: A Naval History of World War I, Annapolis, MD 1994.
Clas Broder Hansen: Deutschland wird Seemacht. Der Aufbau der Kaiserlichen Marine 1867-1880, München 1991.
Karl-Alexander Hampe: Das Auswärtige Amt in der Ära Bismarck, Bonn 1995.
Robert A. Hart: The Great White Fleet: It´s Voyage around the World, 1907-1909, Boston-Toronto 1965.
David Healy: Gunboat Diplomacy in the Wilson Era. The U.S. Navy in Haiti 1915-1916, Madison, WIS 1976.
Holger H. Herwig: Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland, Hamburg 1977.
Ders.: Germany´s Vision of Empire in Venezuela 1871-1914, Princeton, NJ 1986.
Hans H. Hildebrand/Albert Röhr/Hans-Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart, Ratingen o.J. (Einbändiger Nachdruck der siebenbändigen Originalausgabe, Herford 1979ff.).
Eric J. Hobsbawm: Das imperiale Zeitalter 1875-1914, Frankfurt a.M. 1989.
(Albert) Hopman: Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers, Berlin 1924.
Götz van Houwald: Los Alemanes en Nicaragua, Managua 1975.
Walther Hubatsch: Die erste deutsche Flotte 1848-1853, Herford 1981.
Ders.: Kaiserliche Marine. Aufgaben und Leistungen, München 1975.
Illustrierter Deutscher Flotten=Kalender für 1902.
Ewald Janssen: Ursachen und Folgen des Salpeterkrieges unter besonderer

Berücksichtigung der britischen Interessen, Frankfurt a.M. 1984.
Peter Karsten: The Naval Aristocracy. The Golden Age of Annapolis and the Emerge of Modern American Navalism, New York-London 1972.
Friedrich Katz: The Secret War in Mexico. Europe, the United States, and the Mexican Revolution, Chicago 1981.
H. Keilbach: Rund um Südamerika mit dem Kreuzer "Berlin", Charlottenburg 1926.
B.W. v. König: Handbuch des Deutschen Konsularwesens, 8. Aufl. Berlin 1914.
Lester D. Langley: The Banana Wars. United States Intervention in the Caribbean, 1898-1934, Lexington, KY 1985.
Pablo (Paul) Levy: Notas geográficas y económicas sobre la República de Nicaragua pp., Managua 1871.
James G. Leyburn: The Haitian People, 2. Aufl. New Haven-London 1966 (Reprint von 1941).
David F. Long: Gold Braid and Foreign Relations. Diplomatic Activities of U.S. Naval Officers, 1798-1883, Annapolis, MD 1988.
Rayford W. Logan: Haiti and the Dominican Republic, London-New York-Toronto 1968.
Memoria del Ministro de las Relaciones Exteriores, Instrucción publica y Justicia, correspondiente a los años 1877 y 1878, Managua 1879.
Marcus Niebuhr: Die deutsche Seemacht und ein deutsch-skandinavischer Bund, Berlin 1848.
Volker Neugebauer (Hrsg.): Grundzüge der deutschen Militärgeschichte, 2 Bde., Freiburg i.Br. 1993.
David Nicholls: From Dessalines to Duvalier. Race, Colour and National Independence in Haiti, Cambridge 1979.
Dieter Nohlen/Franz Nuscheler: Handbuch der Dritten Welt, Bd. 3 Mittelamerika und Karibik, Bonn 1992.
Rafael Obregon Loria: Conflictos Militares y Politicos de Costa Rica, San José 1951.
Jürgen Osterhammel: Britische Übersee-Expansion und Britisches Empire vor 1840, Bochum 1987.
Carl Paschen: Aus der Werdezeit zweier Marinen. Erinnerungen an meine Dienstzeit in der k.k. österreichischen und kaiserlich deutschen Marine, Berlin 1908.
Maria T. Parker de Bassi: Kreuzer “Dresden“: Odyssee ohne Wiederkehr, Herford 1993.
Charles O. Paullin: Paullin´s History of Naval Administration, 1775-1911, Annapolis, MD 1968.
Hector Perez Brignoli: Breve Historia de Centro-America, Mexiko D.F. 1986.
Lothar Persius: Menschen und Schiffe in der Kaiserlichen Flotte, Berlin 1925.
Wolfgang Petter: Die überseeische Stützpunktpolitik der preußisch-deutschen Kriegsmarine 1859-1883, Freiburg i.Br. 1975 (Phil. Diss.).
Antony Preston/John Major: Send a Gunboat! A study of the Gunboat and its role in British policy, 1854-1904, London 1967.
Project zu einem deutschen Marine- und Handelskanal zwischen der Ostsee und der Elbe, Rendsburg 1848.
Marine-Archiv (Hg.): Der Krieg zur See 1914-1918. Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, 3 Bde., Berlin 1923.
Reichsmarineamt (Hg.): Die deutschen Kapitalanlagen in Übersee, Berlin ca. 1899.
Wolfgang Reinhard (Hg.): Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 1991.
Reklamation gegen Nicaragua, betreffend zwei bewaffnete Angriffe auf Kaiserliche Konsularbeamte in Leon, Nicaragua, im Oktober und November 1876; Bundesrathsdrucksachen No. 56 v. 09.03.1878 u. No. 81 v. 22.05.1878 (Weißbücher

der Reichsregierung).
Frederic Rosengarten jr.: freebooters must die!, Wayne, PA 1976.
Johann Sass: Die deutschen Weißbücher zur auswärtigen Politik 1870-1914, Berlin-Leipzig 1928.
William F. Sater: Chile and the War of the Pacific, Lincoln-London 1986.
Jürgen Schäfer: Deutsche Militärhilfe in Südamerika. Militär- und Rüstungsinteressen in Argentinien, Bolivien, und Chile vor 1914, Düsseldorf 1974.
Thomas Scheerer: Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine. Sozialisation und Konflikte, Hamburg 1993.
Thomas D. Schoonover: The United States in Central America, 1877-1890. Episodes of Social Imperialism and Imperial Rivalry in the World System, Durham-London 1991.
Herbert Schottelius: Mittelamerika als Schauplatz deutscher Kolonisationsversuche 1840-1865, Hamburg 1939.
Karl H. Schwebel: Führer durch die Quellen zur Geschichte Lateinamerikas, Bremen 1972.
Die Seehandlung. Preußische Staatsbank. Handel-Verkehr-Industrie-Bankwesen, Berlin 1993.
Bogislav v. Selchow: Hundert Tage aus meinem Leben, Leipzig 1936.
Lawrence Sondhaus: Preparing for *Weltpolitik*. German Sea Power before the Tirpitz Era, Annapolis, MD 1997.
Ronald Spector: Admiral of the Empire. The Life and Career of George Dewey, 2. Aufl. Columbia, SC 1988.
Hans-Otto Steinmetz: Bismarck und die deutsche Marine, Herford 1974.
Helmuth Stöcker: Deutschland und China im 19. Jahrhundert. Das Eindringen des deutschen Kapitalismus, Berlin-Ost 1958.
Friedrich A. Strackerjan, Schifffahrtshandbuch. Eine Sammlung der Handels- und Schifffahrts-Verträge und der Schifffahrts-Gesetze und Verordnungen Oldenburgs, Oldenburg 1853.
Ders.: Schifffahrtshandbuch, Oldenburg 1860.
A. Tesdorpf: Ernstes und Heiteres aus bewegten Lebenserinnerungen eines älteren Seeoffiziers, Neu Strelitz 1906.
Ders.: Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse, Kiel 1889.
Alfred von Tirpitz: Erinnerungen, Leipzig 1919.
Kemp Tolley: Yangtze Patrol. The U.S. Navy in China, 2. Aufl. Annapolis, MD 1984.
Titus Türk: 75 Tage an Bord des Kreuzers "Restaurador", 2. Aufl. Lübeck 1905.
Die Vorgänge in Chile, Bundesrathsdrucksache No. 106 v. 25.11.1891 (Weißbuch der Reichsregierung).
Regina Wagner: Los Alemanes en Guatemala 1828-1944, Ciudad Guatemala 1991.
Weitere Oldenburgische Mittheilungen betreffend die Anlegung eines Kriegshafens so wie die Einrichtung eines vorläufigen Stationsplatzes für deutsche Kriegsschiffe an der Jahde, Oldenburg 1849.
Richard v. Werner: Das Buch von der Deutschen Flotte, Bielefeld-Leipzig 1902.
Franz Uhle-Wettler: Alfred von Tirpitz in seiner Zeit, Hamburg-Berlin-Bonn 1998.
B. Weyer (Hg.): Taschenbuch der Kriegsflotten, XV. Jahrgang 1914, München 1914 (Reprint 1983).
Frederic William Wile: “Who´s Who“ in Hunland. A glossary of the German persons, issues, places and things we read about, London 1916.
Ralph Lee Woodward Jr.: Central America - a Nation Divided, New York-Oxford 1985.
Ders.: Central America. Historical Perspectives on the Contemporary Crises,

New York-Westport-London, 1988.
Ders.: Nicaragua, Oxford-St. Barbara 1983.
Pedro Zamora Castellanos: Vida militar de Centro America, Tomo II, 2. Aufl. Ciudad Guatemala 1967, 1. Aufl. ca. 1922.

III. Selbständige Artikel und Aufsätze:

K. Jack Bauer: The "Sancala" Affair: Captain Voorhees Seizes an Argentine Squadron, in: American Neptune, Vol. XXIV, 1969, S. 174-86.
Otto v. Bismarck: Der Friede und die deutsche Marine, in: Preußische Jahrbücher, Bd. 27, 1871, S. 338-46.
Bericht des Kapitäns z.S. Hofmeier, Kommandant S.M.S. "Arcona", über die Zustände in Rio, in: MR, 5. Jg., 1894, S. 12-21, 61-98.
John W. Blessingame: The press and the American intervention in Haiti and the Dominican Republic 1904-1920, in: Caribbean Studies, Vol. 9, 2, 1969, S. 27-43.
Willi A. Boelcke: Die Marine als Werkzeug preußisch-deutscher Außen- und Außenwirtschaftspolitik, in: MR, 78 Jg., 1981, S. 557-61.
Bruce J. Calder: Caudillos and *Gavilleros* versus the United States Marines: Guerilla Insurgency during the Dominican Intervention, 1916-1924, in: Hispanic American Historical Review, Vol. 58, 1978, S. 649-75.
Jörg Duppler: Die Hamburger Flottille von 1848 unter Schwarz-Rot-Gold, in: Ders.: Hamburg zur See, Herford 1989, S. 93-121.
Friedrich Engels: Der Amerikanische Bürgerkrieg und die Panzer- und Widderschiffe, in: Die Presse Nr. 181 v. 03.07.1862, in: Marx-Engels-Werke, Bd. 15, S. 511-13.
Ottomar Fecht: Die Kaiserliche Marine 1871/80 in iberoamerikanischen Gewässern, MR, 37. Jg., 1932, S. 268-74.
Donald W. Giffin: The American Navy at Work on the Brazil Station, in: American Neptune, Vol. XIV, 1959, S. 239-56.
Peter Freiherr Handel-Mazzetti: Die Weltumseglung der österreichischen Fregatte "Novara", in: MR, 43. Jg., 1938, S. 951-58.
Stefan Hartmann: Studien zur Oldenburgischen Seeschiffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter, 94. Jg., 1976, S. 38-80.
Ders.: Unternehmungen der Preußischen Seehandlung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel des Schiffes "Prinzessin Louise", in: Vorträge und Studien zur preußisch-deutschen Geschichte, Köln-Wien 1983, S. 87-150.
Friedrich Katz: Einige Grundzüge der Politik des deutschen Imperialismus in Lateinamerika von 1898 bis 1941, in: Der deutsche Faschismus in Lateinamerika 1933-1943, Berlin-Ost 1966, S. 9-70.
Koch: Die preußische Flottenexpedition von 1852, in: MR, 4. Jg., 1893, S. 435-43.
Ders.: S.M. Kanonenboot "Albatroß", in: MR, 10. Jg., 1899, S. 337-48, 589-601.
Ders.: S.M.S. "Mercur", in: MR, 5. Jg., 1894, S. 1-9, 45-52.
David F. Long: "Martial Thunder": The First Official American Armed Intervention in Asia, in: Pacific Historical Review, Vol. 42, 1973, S. 143-62.
Herbert Michaelis: Aus der Zeit des Norddeutschen Bundes: Die Entsendung S.M. Korvette "Augusta" in die westindischen Gewässer 1867/68, in: MR, Jg. 45, 1941, S. 63-70, 133-40.
Michael Millett/G. Dale Gaddy: Administrating the Protectorates: The U.S. Occupation of Haiti and the Dominican Republic, in: Revista/Review Interamericana, Vol. 6, No. 3, 1976, S. 383-402.

Clotilde Ma. Obregón Q.: Algunos aspectos de las relaciones internacionales, in: Las instituciones costarricences del siglo XIX, San José/Costa Rica 1985, S. 53-79.

o.V.: Aus wissenschaftlichen Gesellschaften. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin, in: Export, Jg. 1914, Nr. 14, S. 309.

o.V.: Der englische Zwischenfall in Nicaragua. (Originalbericht aus Managua), in: Export, Jg. 1895, Nr. 25, S. 349f.

o.V.: Finanzwirtschaft in Haiti; in: Export, Jg. 1903, Nr. 44, S. 588.

o.V.: Die maritimen Ereignisse während der revolutionären Erhebung der brasilianischen Kriegsmarine 1893/94, in: Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens (Wien), Vol. XXII, No. VIII, 1894, S. 490-507.

o.V.: S.M.S. "Falke" auf dem Amazonenstrom, in: MR, 13. Jg., 1902, S. 1088-95, 1174-88, 1304-08.

o.V.: Der Torpedo=Angriff gegen den “Blanco Encalada“ und das Gefecht zwischen dem “Aconcagua“ und Torpedofahrzeugen “Lynch“ und “Condell“ am 23. April 1891, in: MR, 2. Jg.,1891, S. 431-40.

o.V.: Die Vernichtung des haitianischen Rebellenkreuzers "Crete à Pierrot" durch S.M.Kbt. "Panther", in: MR, 13. Jg., 1902, S. 1189-97.

Wolfgang Petter: Programmierter Untergang. Die Fehlrüstung der deutschen Flotte von 1848, in: Militärgeschichte. Probleme-Thesen-Wege, Stuttgart 1982, S. 150-70.

Ders.: Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz, in: Deutsche Militärgeschichte in sechs Bänden 1648-1939, Bd. 5, München 1983, S. 13-262.

Hans Pohl: Die Hansestädte und Lateinamerika um 1800, in: Spanische Forschungen der Görresgesellschaft, Bd. 22, 1965, S. 321-44.

Rheder: Die militärische Unternehmung S.M.S.S. "Charlotte" und "Stein" gegen Haiti im Dezember 1897, in: MR, 41. Jg., 1937, S. 761-65.

J. Fred Rippy/Clyde E. Hewitt: Cipriano Castro, “Man without a Country“, in: American Historical Review, 55, 1949, S. 36-53.

Gert Sandhofer: Die Überlieferung der Kaiserlichen Marine als Quelle zur allgemeinen Geschichte, in: Heinz Boberach und Hans Booms: Aus der Arbeit des Bundesarchivs, Boppard 1977, S. 299-309.

Michael Seligman: Fugger, Gildemeister, Schacht und Krupp. Über den Anteil der deutschen Wirtschaft an der Eroberung und Ausbeutung Lateinamerikas 1492-1992, in: Lateinamerika Analysen und Berichte, Nr. 15 (Jahrbuch 1992), 1991, S. 17-54.

Peter Tamm: Hamburgs Konvoi-Schiffe, in: Jörg Duppler: Hamburg zur See, Herford 1989, S. 45-52.

Valois: Der Bürgerkrieg in Chile 1891, in: MR, 3. Jg. 1892, S. 243-60, 285-95.

Chr. Voigt: Aus dem Tagebuch eines "Vineta"-Fahrers (1865-1868), in MR, 33. Jg., 1928, S. 362-370, 412-18.

Roger Willock: Gunboat Diplomacy: Operations of the (British) North America and West Indies Squadron, 1875-1915, Part 2, in: American Neptune, Vol. XXVIII, 1968, S. 85-112.

Anhang:

Dokument 1:

Geplante Route für die Weltreise des Übungsgeschwaders 1872-74. Zusammensetzung: bis Westindien Panzerfregatte “Friedrich Carl“, Korvetten “Vineta“, “Gazelle“ und “Elisabeth“ sowie Kanonenboot “Albatroß“. Ab Westindien: “Friedrich Carl“ und “Gazelle“.

incl. geschätzter Reisedauer:	ab:	an:
1872:		
Kiel (Wilhelmshaven)-Plymouth	01.10.	06.10.
vier bis sechs Tage		
Plymouth-Lissabon (Vigo oder Cadiz)	14.10.	20.10.
ca. sechs Tage		
Lissabon-Port of Spain (Trinidad)	24.10.	19.11.
25 Tage		
Port of Spain-La Guayra (Venezuela)	23.11.	26.11.
drei Tage		
La Guayra-Port au Prince (Haiti)	29.11.	03.12.
vier Tage		
Port au Prince-Savanilla (Columbien)	06.12.	10.12.
vier Tage		
Savanilla-Vera Cruz (Mexiko)	12.12.	22.12.
zehn Tage		
Vera Cruz-Neu Orleans (USA)	27.12.	02.01.
sechs Tage		
1873		
Neu-Orleans-Havana (Cuba)	07.01.	12.01.
fünf Tage		
Havana-Pt. Grande (St. Vincent, Kapverden)	11.02.	06.03.
23 Tage		
Pt. Grande-Capstadt (Kapkolonie)	09.03.	15.04.
37 Tage		
Capstadt-Adelaide (Australien)	29.04.	30.05.
31 Tage		
Adelaide-Melbourne	05.06.	07.06.
zwei Tage		
Melbourne-Hobarton (Hobart, Tasmanien)	14.06.	16.06.
zwei Tage		
Hobarton-Sydney	22.06.	24.06.
zwei Tage		
Sydney-Samoa (Navigator-Inseln)	30.06.	30.07.
30 Tage		
Samoa-Fidji-Inseln	05.08.	09.08.
vier Tage		
Fidji-Yokohama	15.08.	14.09.
30 Tage		

Yokohama-Nagasaki vier Tage	01.10.	04.10.
Nagasaki-Shanghai drei Tage	07.10.	10.10.
Shanghai-Hongkong fünf Tage	16.10.	21.10.
Honkong-Singapore zehn Tage	01.11.	10.11.
Singapore-Batavia (Djakarta), Ndl. Indien drei Tage	16.11.	19.11.
Batavia-San Franzisco 58 Tage	01.12.	27.01.
1874		
San Franzisco-Callao (Peru) 35 Tage	10.02.	17.03.
Callao-Valparaiso (Chile) 25 Tage	01.04.	25.04.
Valparaiso-Montevideo (Uruguay) 22 Tage	05.05.	27.05.
Montevideo-Rio de Janeiro sieben Tage	05.06.	12.06.
Rio de Janeiro-England 35 Tage	20.06.	25.07.

Rückkehr nach Kiel oder Wilhelmshaven Mitte August 1874.[1]

[1] Reiseplan v. 16.07.1872; BAMA RM 1/2402.

Dokument 2:

Instruktionen des Chefs der Admiralität, Generalleutnant v. Stosch, an Kapitän z.S. Batsch in Westindien vom 2. Mai 1872

Berlin, den 2. Mai 1872

1., An
den K. Capitain zur See, Commandant
S.M.S. "*Vineta*"
Herrn *Batsch*
Hochwohlgeboren
St. Thomas
via *Southampton* (Consulat)

In Verfolg der Ordre vom 25 Maerz ex (:A. 1368:), durch welche Ew. pp. den Befehl über beide in Westindien stationirten Corvetten übertragen wurde, erhalten Sie noch die folgenden weiteren Instructionen.

1., Nächst der wichtigsten Aufgabe, die Schiffs=Besatzung in allen ihren Brauechen in Bezug auf Disziplin auf militaerisch=seemännische Stufe zu bringen, ist der Hauptzweck der Stationierung S.M. Schiffe in den Westindischen Gewässern die Wahrung der deutschen maritimen Interessen dortselbst.

Zu diesem Behufe haben die Commandanten der Schiffe sich mit den diplomatischen Vertretern resp. Consuln für *Venezuela*, *Neu-Granada*, *Mexico* und auf den *Antillen* (:namentlich *Havanna* und *Hayti*:) in Verbindung zu halten und mit denselben den Besuch derjenigen Plätze zu vereinbaren, in denen die Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe besonders wünschenswerth erscheint.

Als solche Ordre kommen nach den Berichten der Konsulate zur Zeit in erster Reise in Betracht: *La Guayra* und die anderen wichtigen Hafenplätze *Venezuela´s*, *Sabanilla* in *Columbia* (hier: Neu-Granada gestrichen, d. Verf.) und *Port au Prince* auf *Hayti*, woselbst in Folge der ungeordneten Zustände das Eigenthum resp. die berechtigten Interessen deutscher Kaufleute geschädigt oder bedroht worden sind.

In Bezug auf diese Angelegenheiten, wie auch bei anderen Fragen, ist ein dem Allerhöchsten Interesse entsprechendes Verhältniß mit den diplomatischen Vertretern aufrecht zu erhalten und sind die Requisitionen derselben an fremde Regierungen nach Verhältniß der zu Gebote stehenden militairischen Kräfte zu unterstützen.

Während die politischen und staatsrechtlichen Folgen etwaiger Maßnahmen Sache der diplomatischen Vertreter sind, bleibt für die militairische Ausführung ihm allein die Verantwortlichkeit.

2., Als eine fernere Aufgabe haben die Schiffscommandanten zu betrachten, überall, wo sich die Gelegenheit dazu bietet, namentlich aber wenn die *ad* 1 gestellten Aufgaben die Schiffe nicht beanspruchen, zur Verbesserung der Seekarten und Segeldirectionen beizutragen und zu dem Behuf hydrographische Beobachtungen und Vermessungen vorzunehmen unter besonderer Berücksichtigung der in der Verfügung vom 14 Maerz cr. (:A 822 I:) bezeichneten speziellen Gewässer.

3., Um den zu 1 und 2 bezeichneten Aufgaben zu genügen, werden die Westindischen Gewässer in 2 Districte getheilt, von denen die eine die Inseln *Hayti*, *Portorico*, *Jamaica*, die kleinen *Antillen* und *Venezuela*, der andere die Insel *Cuba*, *Mexico*, *Central=America* und *Neu-Granada* umfaßt.

Der erstere District wird S.M.S. *Vineta*, der letztere S.M.S. *Gazelle* zugewiesen.
4., Falls die Umstände die gemeinsame Anwesenheit resp. Operation beider Schiffe erforderlich erscheinen lassen für einen politischen oder militairischen Erfolg, stelle ich Euer pp. anheim, die bezüglichen Befehle an das Commando S.M.S. Gazelle ergehen zu lassen. Letztgenanntes Schiffscommando hat Euer pp. zu dem Besuche von seinem Aufenthalt, sowie über wichtige Vorfälle auf der Gazelle resp. im Bereiche der ihr zugewiesenen Districte in beständiger Kenntniß zu halten.

5., Wie bereits angeordnet, werden die Posten für beide Schiffe nach *St. Thomas* dirigirt und zwar am 14" u. 30" jeden Monats von hier abgesandt werden, um zu dem Abgange der *Mail*-Dampfer von *Southampton* rechtzeitig einzutreffen.

6., In Bezug auf den eventl. Ausbruch des gelben Fiebers an Bord oder besonderer Ereignisse ist die Order vom 25" Maerz ex. (:A 1368:) maßgebend.
7., Es ist von jedem angelaufenen Hafen zu berichten und zwar auch von S.M.S. *Gazelle*, wenn sie getrennt von S.M.S. *Vineta* ist, direct an die Admiralität, unter Abschriftgabe an des Bereiches an Euer pp. - In den Berichten ist die in Abschrift genommene Dauer des Aufenthaltes und der demnächst anzulaufende Hafen mitzutheilen.

Falls S.M.S. *Gazelle* nicht mit S.M.S. *Vineta* vereinigt ist, gehen auch die gewöhnlichen dienstlichen Eingaben der Zeit= und Porto=Ersparniß wegen direct an die Admiralität; beim Zusammensein mit S.M.S. *Vineta* aber durch das Kommando des Letzteren. Ordre´s von hier werden, auch wenn sie nur S.M.S. *Gazelle* betreffen, an Euer pp. gerichtet werden, soweit nicht Eile geboten ist und *Gazelle* direct früher erreicht werden kann.

2., An
das Auswärtige Amt
hier

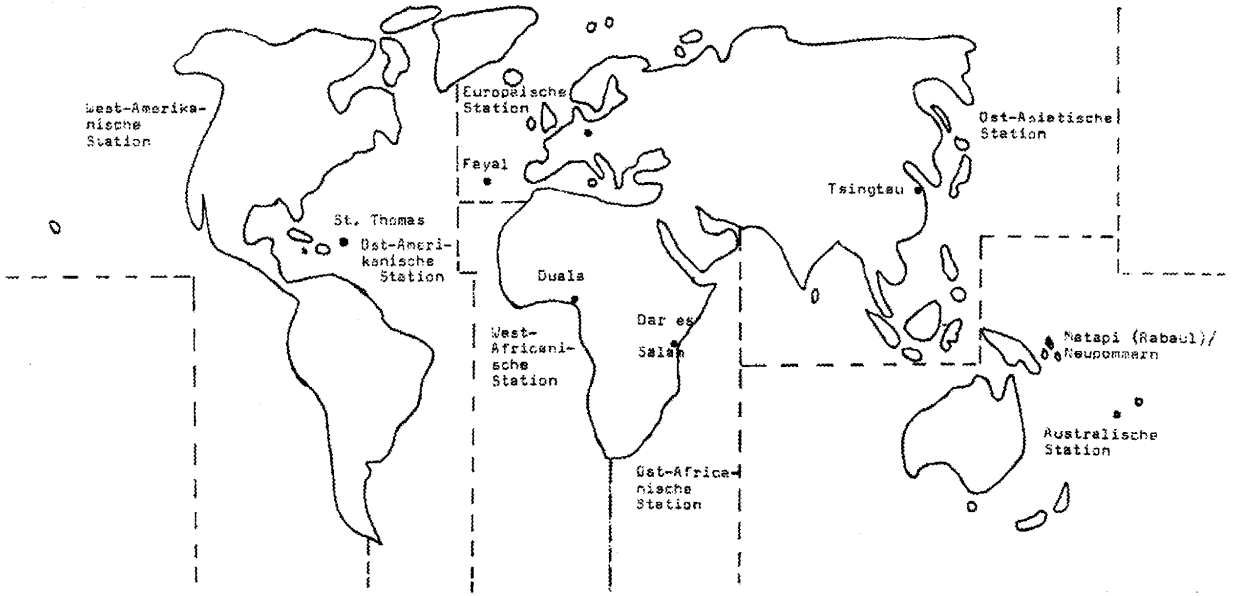
Dem (Tit.) beehre ich mich anliegend Abschrift der dem Kommandanten S.M.S. "*Vineta*", Kapt. z.S. *Batsch*, ertheilten Order zur gefälligen Kenntnißnahme mit dem Hinzufügen ganz ergebenst zu übersenden, daß genannte Corvette am 26" d.Mts. in *Havanna* eingetroffen ist.

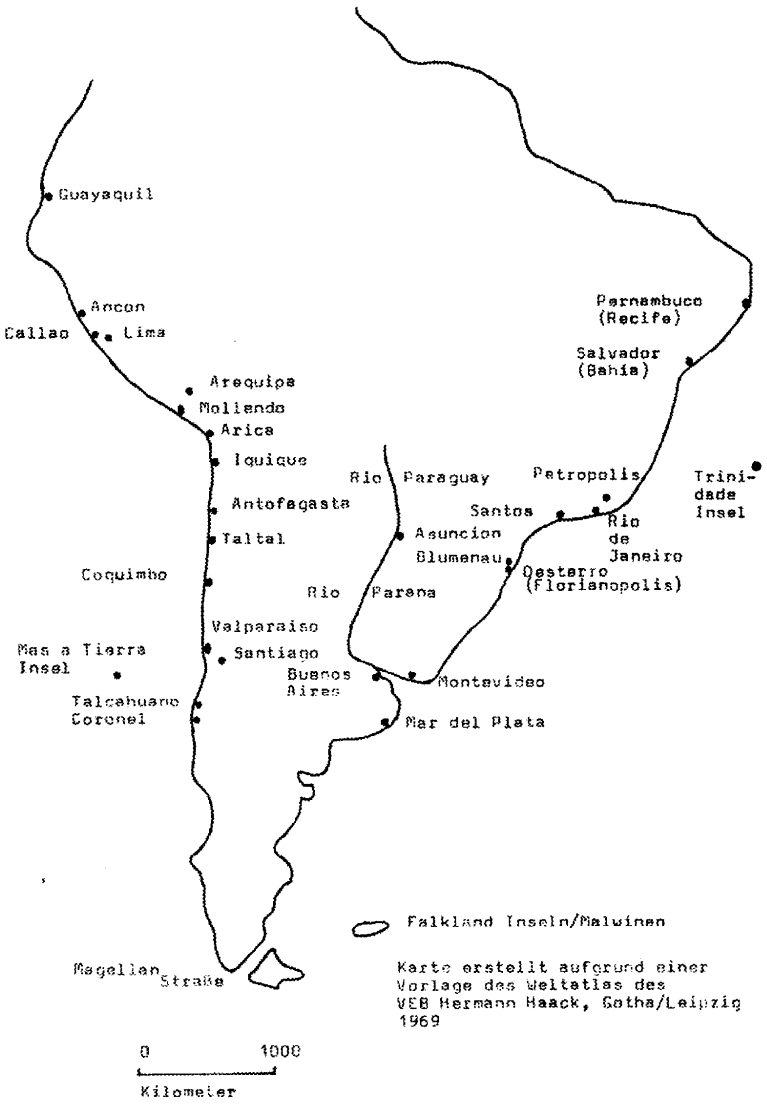
Der Chef der Admiralität
von Stosch 2/5.[2]

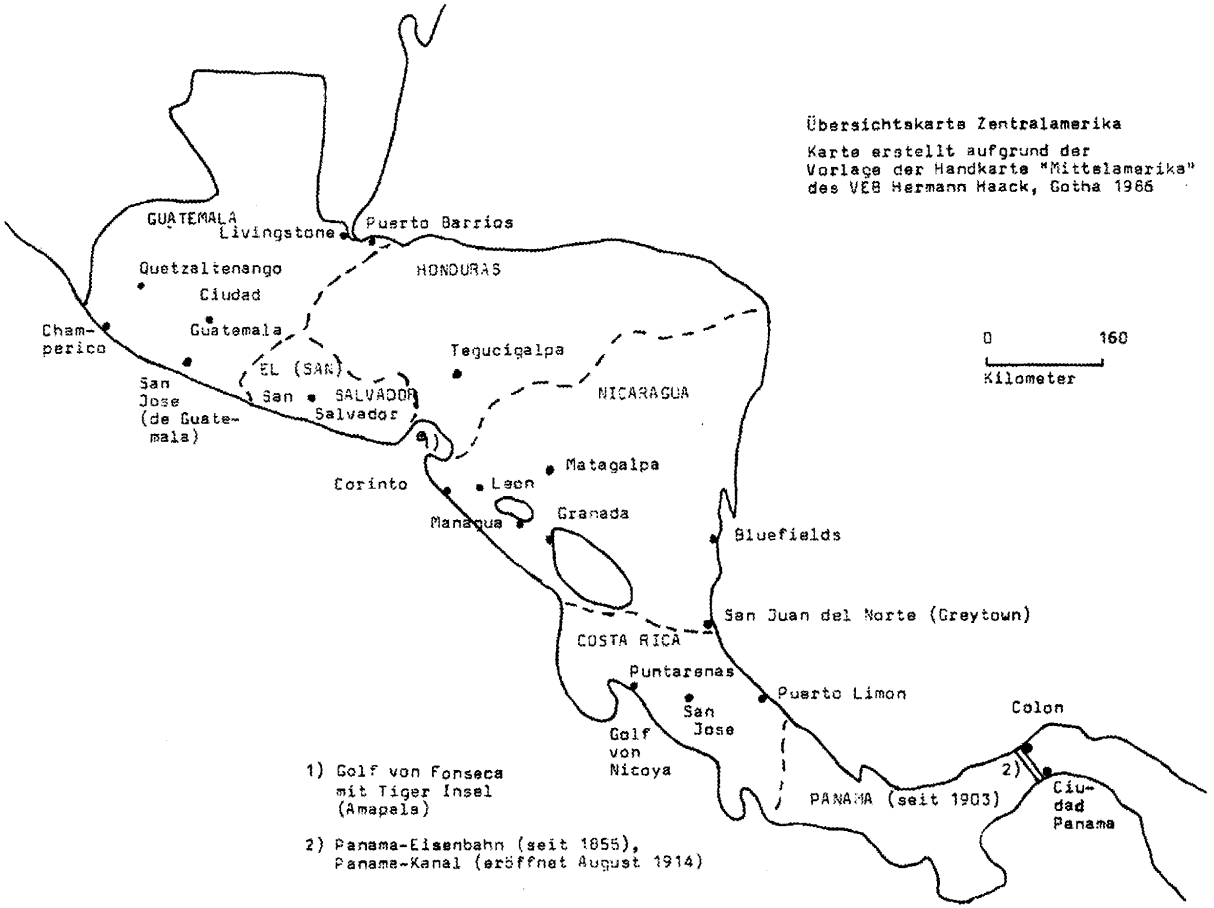
[2] Stosch an Batsch v. 02.05.1872, BAMA RM 1/v. 2518.

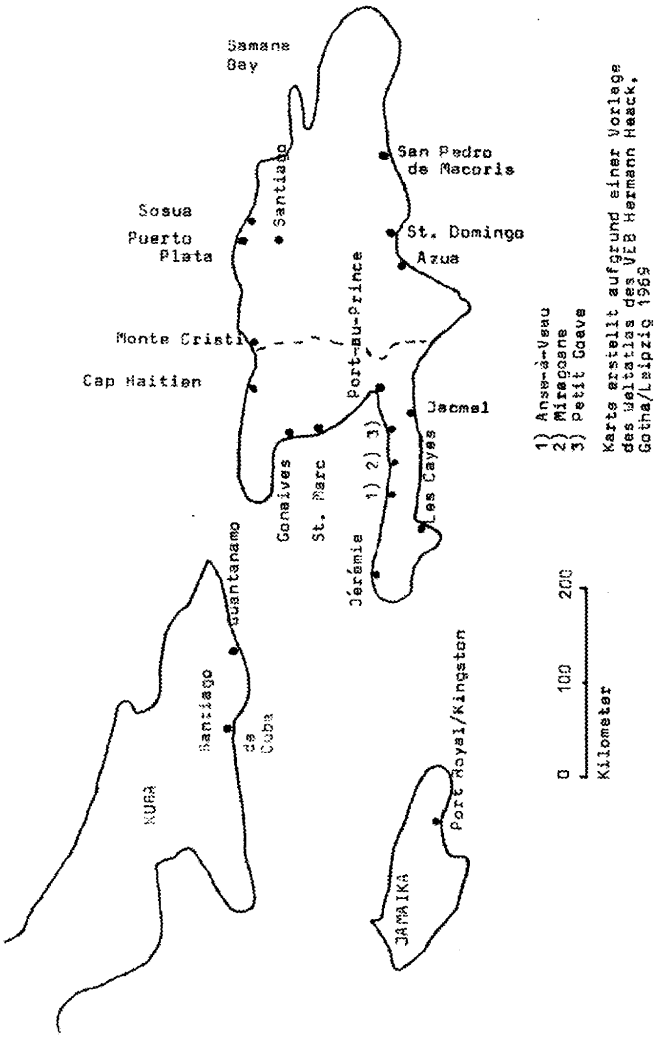
Einteilung der auswärtigen Stationen der Kriegsmarine des Deutschen Reiches, 1901-14

Karte erstellt unter Verwendung der Admiralstabskarte vom August 1901; BAMA RM 5/6079

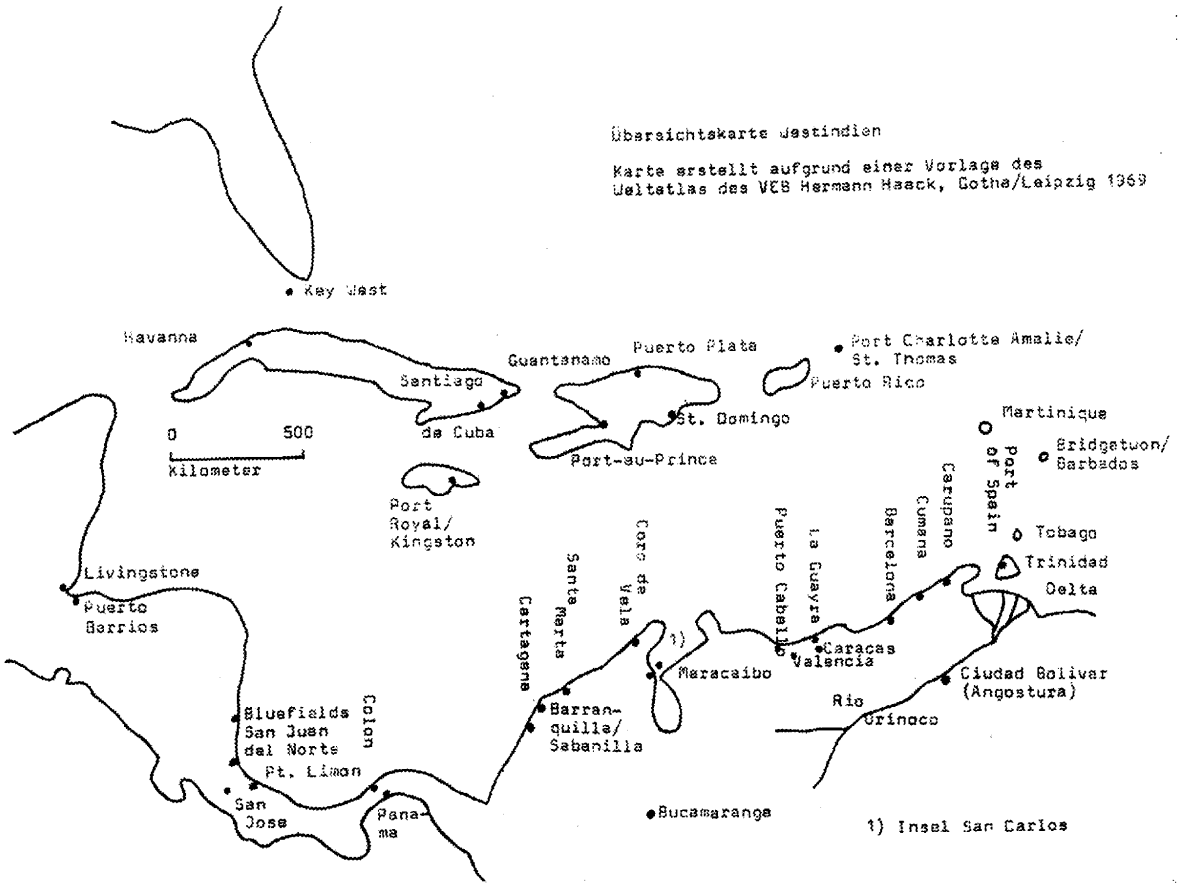



Guayaquil
Ancon
Callao
Lima
Arequipa
Mollendo
Arica
Iquique
Antofagasta
Taltal
Coquimbo
Valparaiso
Santiago
Mas a Tierra
Insel
Talcahuano
Coronel
Rio Paraguay
Asuncion
Rio Parana
Buenos Aires
Montevideo
Mar del Plata
Pernambuco
(Recife)
Salvador
(Bahia)
Petropolis
Santos
Rio
de
Janeiro
Blumenau
Oesterro
(Florianopolis)
Trini-
dade
Insel
Falkland Inseln/Malwinen
Magellan Straße
Karte erstellt aufgrund einer
Vorlage des Weltatlas des
VEB Hermann Haack, Gotha/Leipzig
1969
0
1000
Kilometer


Übersichtskarte Zentralamerika
Karte erstellt aufgrund der Vorlage der Handkarte "Mittelamerika" des VEB Hermann Haack, Gotha 1966
0
160
Kilometer
GUATEMALA
Livingstone
Puerto Barrios
HONDURAS
Quetzaltenango
Ciudad
Guatemala
Cham-perico
San Jose (de Guate-mala)
EL (SAN)
San
SALVADOR
Salvador
Tegucigalpa
NICARAGUA
Corinto
Leon
Matagalpa
Granada
Managua
Bluefields
San Juan del Norte (Greytown)
COSTA RICA
Puntarenas
San Jose
Puerto Limon
Colon
Golf von Nicoya
PANAMA (seit 1903)
Ciu-dad Panama
1) Golf von Fonseca mit Tiger Insel (Amapala)
2) Panama-Eisenbahn (seit 1855), Panama-Kanal (eröffnet August 1914)



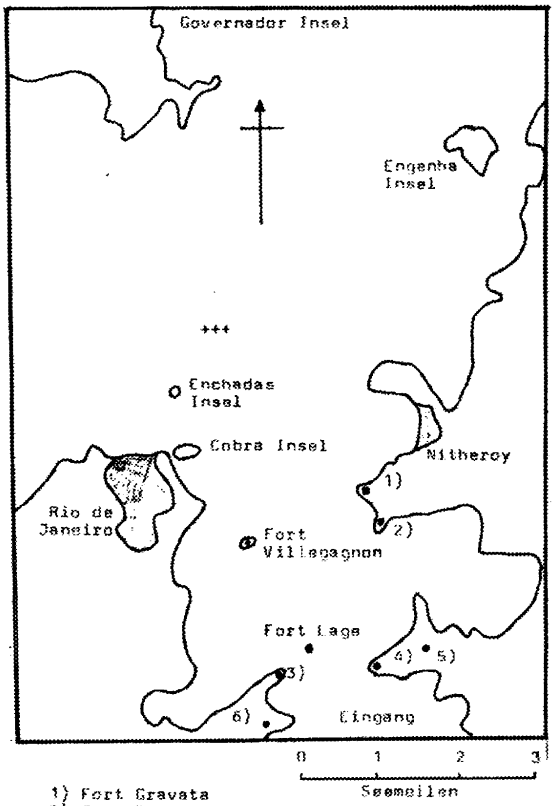
Übersichtskarte Haiti/Dominikanische Republik



Übersichtskarte Westindien

Karte erstellt aufgrund einer Vorlage des
Weltatlas des VEB Hermann Haack, Gotha/Leipzig 1969

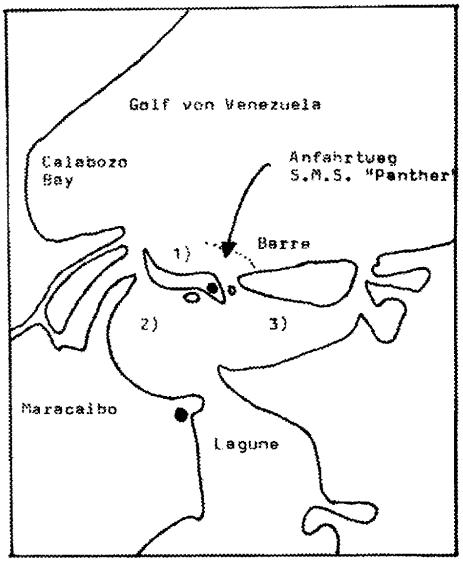
Die Bucht von Rio de Janeiro 1893/94



1) Fort Gravata
2) " Boa Viagen
3) " Sao Joao
4) " Santa Cruz
5) " Pico
6) Zuckerhut
+++=Ankerplatz der fremden Kriegs- und Handelsschiffe während des Marineaufstands

Karte erstellt aufgrund einer Vorlage der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Vol. XXII, 1894, S. 492

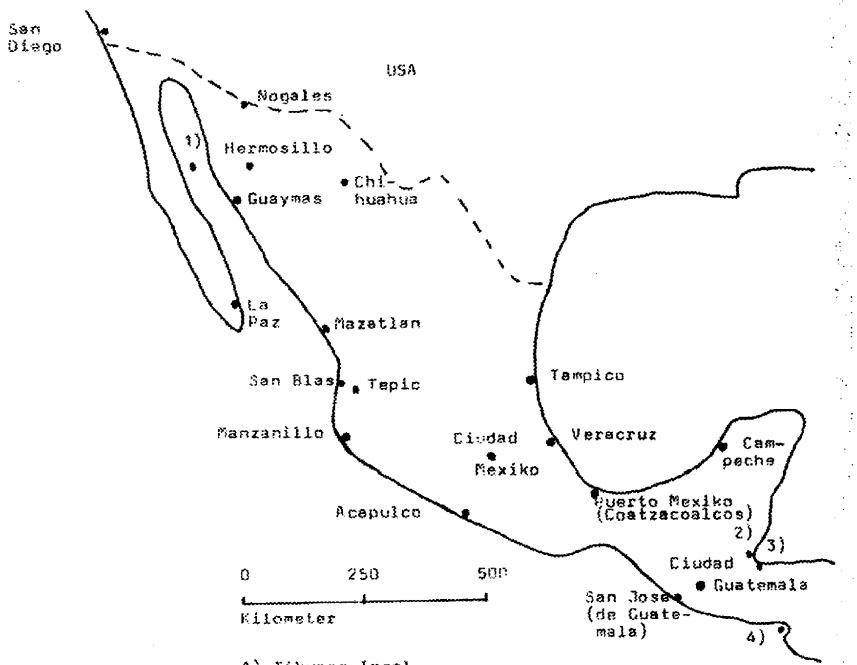
Eingang zur Lagune von Maracaibo



1) Insel und Festung San Carlos
2) Uruva Bay
3) Tablaza Bay

Karte erstellt aufgrund einer Vorlage der Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg v. 21.01.1903

Mexikanische Ost- und Westküste 1913/14



1) Tiburon Insel
2) Livingstone
3) Puerto Barrios
4) Golf von Fonseca mit Tiger Insel (Amapala)

Karte erstellt aufgrund einer Vorlage des Weltatlas des VEB Hermann Haack, Gotha/Leipzig 1969

Erklärung

Die vorliegende Dissertation habe ich selbständig verfaßt und dabei nur die angegebenen Hilfsmittel benutzt.

Gerhard Wiechmann

Oldenburg, den 9. Juni 1999