



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Enkele grepen uit de geschiedenis van de Duitse Keizerlijke Marine gedurende de jaren 1871 tot 1900

Verseput, J.

Citation

Verseput, J. (1978). Enkele grepen uit de geschiedenis van de Duitse Keizerlijke Marine gedurende de jaren 1871 tot 1900. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 37, 36-53. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305560>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305560>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Enkele grepen uit de geschiedenis van de Duitse Keizerlijke Marine gedurende de jaren 1871 tot 1900

Dr. J. Verseput

Eerste periode: 1871 tot 1888

Nadat op 18 januari 1871 in Versailles het Duitse keizerrijk was geproclameerd, werd op 20 april de Kaiserliche Marine geformeerd als voortzetting van de op 1 oktober 1867 opgerichte Marine des Norddeutschen Bundes. De "nieuwe" vloot zou voortaan varen onder de vlag van haar voorganger 1). De keizerlijke marine, die aanvankelijk ressorteerde onder het ministerie van oorlog, werd met ingang van 1 januari 1872 geplaatst onder de Kaiserliche Admiralität. De leiding berustte bij de chef van die admiraliteit, die "die Verwaltung unter der Verantwortlichkeit des Reichskanzlers und den Oberbefehl nach den Anweisungen des Kaisers führen sollte". In deze functie werd een legerofficier, de General-leutnant der Infanterie Albrecht von Stosch benoemd. Vóór zijn aanstelling had hij aan zijn vriend Gustav Freytag op 3 december 1871 geschreven: "Wir brauchen Schiffe, die geeignet sind, die Handelsflotte auch offensiv sichern zu können, und die Geschwader, die wir mit Polizeizwecken in fernen Gestaden stationieren, müssen auch solche Schiffe enthalten. Die grosse Schlachtschiffe aber halt ich für unsere Verhältnisse noch für fehlerhaft oder überflüssig, denn wir können noch lange nicht berufen sein, ein Seeschlacht zu schlagen" 2).

Evenals de rijkskanselier Otto von Bismarck dacht hij na de drie succesvolle oorlogen continentaal. De vloot had een nevenfunctie, namelijk die van kustverdediging en die van bescherming van de toevoeren in oorlogstijd. Hij beschouwde zich in overeenstemming met de rijkskanselier "einen 16. Kommandierenden General mit besonderem Namen".

In het jaar 1873 beschikte de marine over drie pantserfregatten 3), twee gepanserde vaartuigen 4), negen korvetten 5), tweentwintig stoomkanonneerboden 6), drie avisos 7), twee transportschepen, een artillerieschoolschip en vier schoolschepen voor kadetten en Schiffsjungen 8). Verschillende vaartuigen waren verouderd. Daarom besloot Von Stosch een vlootplan op te stellen, dat op 7 maart 1873 door de Rijksdag werd goedgekeurd. Krachtens dit voorstel zou er naar worden gestreefd, dat in 1882 de marine zou kunnen beschikken over: acht pantserfregatten, zes gepantserde korvetten, zeven gepantserde kanonneerboden, twee gepantserde kanonneerboden der Wespe-klasse 9), twintig kruisers, zes avisos, achttien kanonneerboden, achtentwintig torpedovaartuigen, twee artillerieschoolschepen en drie "Schiffsjungen Briggs 10).

Von Stosch schreef in januari 1875 aan de keizer: "Schiffe zu bauen bedarf es Jahre, und die Menschen heranzubilden, welche die Schiffe führen und in der Fremde als Kraft auftreten können, bedarf es der sorgfältigsten und zeitraubendsten Erziehung" 11). Op dit laatste terrein zag hij zijn belangrijkste taak liggen en hij zorgde er voor, dat de zeelieden behoorlijk werden opgeleid. In de eerste plaats dienden zij goede soldaten te worden, te weten wat discipline was, en dan konden zij worden klaagemaakt voor hogere functies. In zijn ambtsperiode, die duurde tot 1883, werd het aantal marine-mensen verdrievoudigd en dit gebeurde in een tijd, waarin zich een stormachtige technische ontwikkeling op de schepen voltrok. Dit alles eiste z.i. een verbetering van moreel, verantwoordelijkheid en gehoorzaamheid bij de toekomstige zeelui. De nog aan de zeilvaart verknochte zeeofficieren moesten worden omgeschakeld om dienst te kunnen doen op stoomschepen. Dit werd onder meer gedaan tijdens de zomermaanden-oefening van het "Uebungsgeschwader". Hun opleiding was zeer verbeterd nadat op 5 maart 1872 de Marine Akademie in Kiel van start was gegaan.

In verband met de vele veranderingen werd op 31 december 1875 een marinestaf opgericht, die zou bestaan uit drie kapiteins ter zee, negen luitenants ter zee 1e klasse en acht luitenants ter zee 2e klasse. Deze staf zou zich vooral moeten bezighouden met het plannen van manoeuvres, maar ook met eventuele mobilisatieplannen en strategische vraagstukken.

Hierboven werd gesproken over de enorme technische ontwikkeling. Deze was van zeer grote omvang, feitelijk was in deze jaren alles in beweging 11). Von Stosch had zijn vlootplan terecht een basisplan genoemd. In zijn dagen had het ijzeren oorlogsschip het houten verdrongen en had de door een stoommachine aangedreven schroef als voortbewegingsinstrument

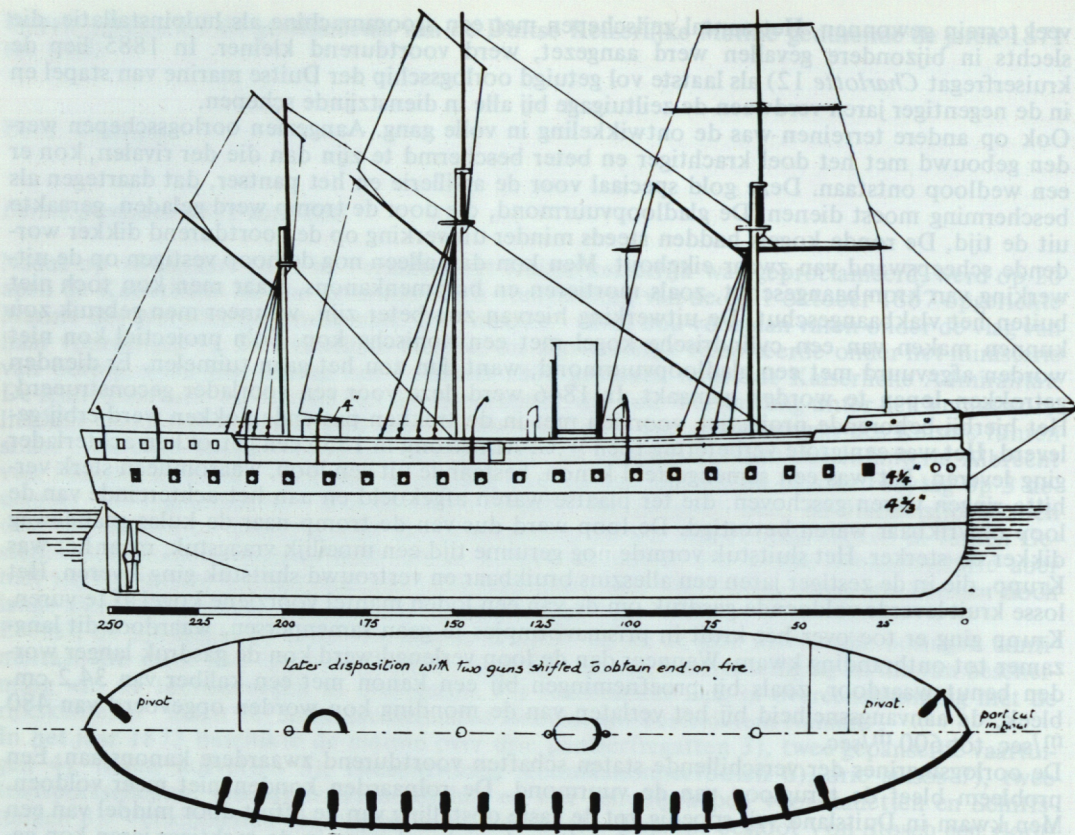
veel terrein gewonnen. Het aantal zeilschepen met een stoommachine als hulpinstallatie, die slechts in bijzondere gevallen werd aangezet, werd voortdurend kleiner. In 1885 liep de kruiserfregat *Charlotte* 12) als laatste vol getuigd oorlogsschip der Duitse marine van stapel en in de negentiger jaren verdween de zeiluitrusting bij alle in dienst zijnde schepen.

Ook op andere terreinen was de ontwikkeling in volle gang. Aangezien oorlogsschepen werden gebouwd met het doel krachtiger en beter beschermd te zijn dan die der rivalen, kon er een wedloop ontstaan. Deze gold speciaal voor de artillerie en het pantser, dat daartegen als bescherming moest dienen. De gladloopvuurmond, die door de tromp werd geladen, geraakte uit de tijd. De ronde kogels hadden steeds minder uitwerking op de voortdurend dikker wordende scheepswand van zwaar eikehout. Men kon dan alleen nog de hoop vestigen op de uitwerking van krombaangeschut, zoals mortieren en bommenkanons, maar men kon toch niet buiten het vlakbaangeschut. De uitwerking hiervan zou beter zijn, wanneer men gebruik zou kunnen maken van een cilindrische kogel met een konische kop. Zo'n projectiel kon niet worden afgevuurd met een gladloopvuurmond, want dan zou het gaan tuimelen. Er dienden getrokken lopen te worden gemaakt. In 1846 werd deze voor een voorlader geconstrueerd. Het hierbij behorende projectiel, voorzien met in de trekken passende nokken werd erbij geleverd. Het was een grote verbetering toen W.G. Armstrong in 1856 een getrokken achterlader ging leveren. Dit was een samengesteld kanon, bestaande uit een loop, waaromheen sterk verhitte ringen waren geschoven, die ter plaatse waren afgekoeld en aan het achtereinde van de loop onwrikbaar waren bevestigd. De loop werd dus van de tromp naar de kulas gaandeweg dikker en sterker. Het sluitstuk vormde nog geruime tijd een moeilijk vraagstuk, maar het was Krupp, die in de zestiger jaren een alleszins bruikbaar en vertrouwd sluitstuk ging leveren. Het losse kruit leverde voldoende gasdruk om de van een loden mantel voorziene kogel af te vuren. Krupp ging er toe over het kruit in prismavormpjes te gaan samenpersen, waardoor dit langzamer tot ontbranding kwam. Wanneer dan de loop verlengd werd kon de gasdruk langer worden benut waardoor, zoals bij proefnemingen bij een kanon met een kaliber van 34,2 cm. bleek, de aanvangssnelheid bij het verlaten van de monding kon worden opgevoerd van 480 m/sec. tot 600 m/sec.

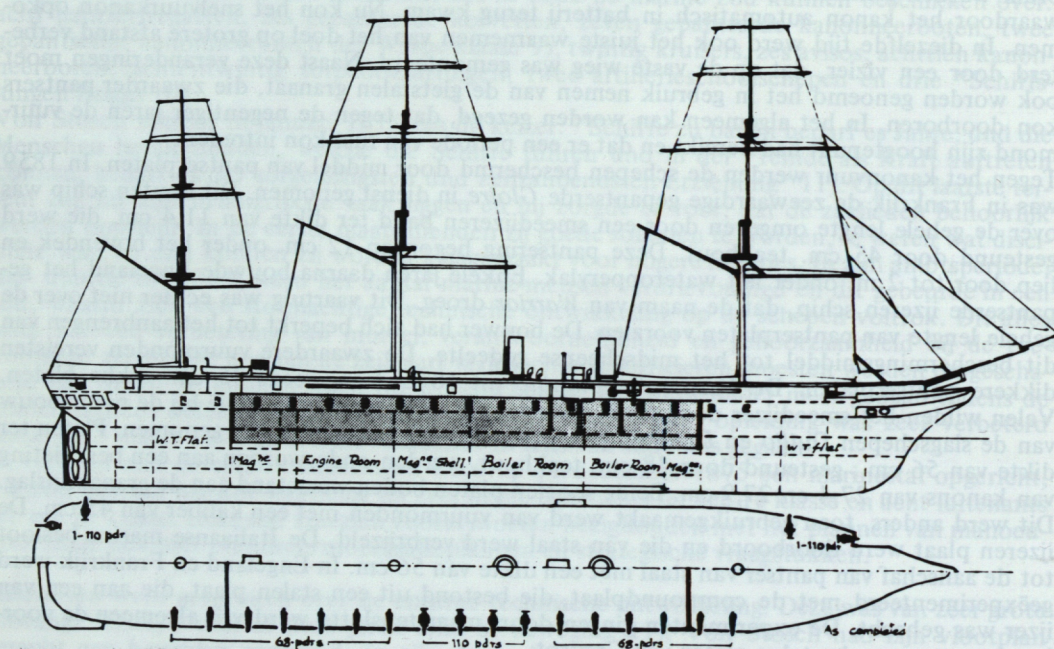
De oorlogsmarines der verschillende staten schaften voortdurend zwaardere kanons aan. Een probleem bleef de terugloop van de vuurmond. De rolpaarden konden niet meer voldoen. Men kwam in Duitsland vrij spoedig tot de vaste opstelling van de affuit door middel van een pivot. Toch bleef dit probleem de deskundigen bezighouden en in de tachtiger jaren kon gebruik worden gemaakt van de remcylinder met de zich daarin bevindende vooruitbrengveren, waardoor het kanon automatisch in batterij terug kwam. Nu kon het snelvuurkanon opkomen. In diezelfde tijd werd ook het juiste waarnemen van het doel op grotere afstand verbeterd door een vizier, dat op de vaste wieg was gemonteerd. Naast deze veranderingen moet ook worden genoemd het in gebruik nemen van de gietstalen granaat, die zwaarder pantsers kon doorboren. In het algemeen kan worden gezegd, dat tegen de negentiger jaren de vuurmond zijn hoogtepunt had bereikt en dat er een periode van rust kon intreden.

Tegen het kanonvuur werden de schepen beschermd door middel van pantserplaten. In 1859 was in Frankrijk de zeewaardige gepantserde *Gloire* in dienst genomen. Dit houten schip was over de gehele lengte omgeven door een smeedijzeren band ter dikte van 11,4 cm, die werd gesteund door 45 cm. teakhout. Deze pantsering begon op 12 cm. onder het bovendek en liep door tot 2 m. onder het wateroppervlak. Enkele jaren daarna bouwde Engeland het gepantserde ijzeren schip, dat de naam van *Warrior* droeg. Dit vaartuig was echter niet over de gehele lengte van pantserplaten voorzien. De bouwer had zich beperkt tot het aanbrengen van dit beschermingsmiddel tot het midscheepse gedeelte. De zwaardere vuurmonden vereisten dikkere pantserplaten. De Franse *Redoutable* uit 1876 droeg reeds 35 cm. dikke platen. Velen wilden het smeedijzer door staal vervangen. In 1876 werden in Italië bij de nieuwbouw van de slagschepen *Duilio* en *Dandolo* proeven met beide soorten platen genomen. Platen ter dikte van 56 cm., gesteund door 48 cm. teakhout, werden onderworpen aan een beschieting van kanons van 27,4 en 27,9 cm. Beide soorten platen boden weerstand aan de granaatslag. Dit werd anders, toen gebruikgemaakt werd van vuurmonden met een kaliber van 45 cm. De ijzeren plaat werd doorboord en die van staal werd verbrijzeld. De Italiaanse marine besloot tot de aanschaf van pantser van staal met een dikte van 56 cm. In Engeland en Frankrijk werd geëxperimenteerd met de compoundplaat, die bestond uit een stalen plaat, die aan een van ijzer was gehecht. De experimenten gingen door, maar tenslotte werd vrij algemeen de voorkeur gegeven aan de stalen platen van Greusot.

De plaatsing der vuurmonden op het schip gaf eveneens veel zorg. Een feit was echter, dat de



Gepantserd houten fregat "Gloire" (1858).
(O. Parkes, British battleships, Londen, 1956, blz. 3)



Gepantserd ijzeren fregat "Warrior" (1859).
(O. Parkes, British battleship, Londen, 1956, blz. 16)

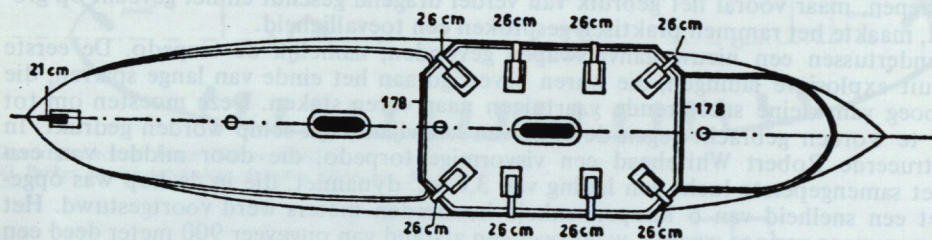
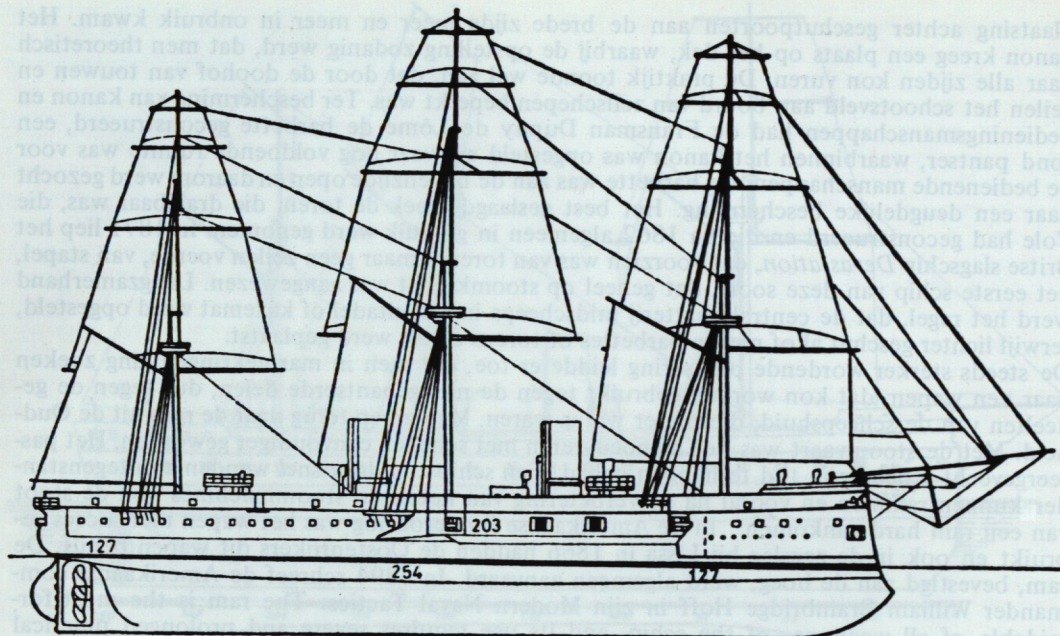
plaatsing achter geschutpoorten aan de brede zijde meer en meer in onbruik kwam. Het kanon kreeg een plaats op het dek, waarbij de opstelling zodanig werd, dat men theoretisch naar alle zijden kon vuren. De praktijk toonde wel aan, dat door de doohof van touwen en zeilen het schootsveld aan boord van zeilschepen beperkt was. Ter bescherming van kanon en bedieningsmansschappen had de Fransman Dupuy de Lôme de barbette geconstrueerd, een rond pantser, waarbinnen het kanon was opgesteld en waar nog voldoende ruimte was voor de bedienende manschappen. De barbette was aan de bovenzijde open en daarom werd gezocht naar een deugdelijke bescherming. Het best geslaagd bleek de toren, die draaibaar was, die Cole had geconstrueerd en die na 1862 algemeen in gebruik werd genomen. In 1871 liep het Britse slagschip *Devastation*, dat voorzien was van torens, maar geen zeilen voerde, van stapel, het eerste schip van deze soort, dat geheel op stoomkracht was aangewezen. Langzamerhand werd het regel, dat de centrale batterij midscheeps in een citadel of kazemat werd opgesteld, terwijl lichter geschut al of niet in barbettes of torens elders werd geplaatst.

De steeds sterker wordende pantsering leidde er toe, dat men in marinekringen ging zoeken naar een wapen, dat kon worden gebruikt tegen de niet-gepantserde delen, dus tegen de gedeelten van de scheepshuid, die onder water waren. Men greep terug naar de Oudheid. Met de stoomvaart was het manoeuvreren met schepen eenvoudiger geworden. Het passergevecht scheen zijn tijd te hebben gehad. Een schip zou door snel wenden zijn tegenstander kunnen rammen en vooral na de verbetering van ketels en stoommachines kon de stoot van een ram hard aankomen. In de Amerikaanse Burgeroorlog was het wapen met succes gebruikt en ook in de zeeslag bij Lissa in 1866 hadden de Oostenrijkers dit wapen benut. De ram, bevestigd aan de boeg, werd algemeen aanvaard. In 1894 schreef de Amerikaanse commandant William Brainbridge Hoff in zijn *Modern Naval Tactics: The ram is the most formidable of all weapons of the ship, and its use requires severe and prolonged practical study*". Dit laatste was toen reeds op losse schroeven gezet, want niet alleen de grotere snelheid der schepen, maar vooral het gebruik van verder dragend geschut en het gevecht op grotere afstand, maakte het rammen praktisch gesproken een toevalligheid.

Men had ondertussen een nieuw aanvalswapen gevonden, namelijk de torpedo. De eerste bestonden uit explosieve ladingen, die waren bevestigd aan het einde van lange sparren, die vanuit de boeg van kleine snelvarende vaartuigen naar voren staken. Deze moesten om tot ontploffing te worden gebracht tegen de zijde van het vijandelijk schip worden gedrukt. In 1867 construeerde Robert Whitehead een visvormige torpedo, die door middel van een machine met samengeperste lucht een lading van 3,6 kg. dynamiet, die in de kop was opgeborgen, met een snelheid van 6 knopen enkele honderden meters werd voortgestuwd. Het wapen had nog maar geringe waarde, want over een afstand van ongeveer 900 meter deed een zware granaat drie seconden en de torpedo drie minuten. De torpedo werd echter snel verbeterd en in de zeventiger jaren gingen de marineautoriteiten er toe over dit moordende wapen in de bewapening op te nemen. In 1877 bouwde Frankrijk de eerste torpedoboot met een bewapening van zelfvoortstuwende torpedo's. Bescherming tegen dit wapen was niet eenvoudig. Men trachtte deze te vinden in het aanbrenge van netten bezijden de scheepshuid.

Reeds in 1871 was in Wilhelmshaven een torpedo-afdeling opgericht. In datzelfde jaar liep een drietal spartorpedoboten van stapel. In 1873 werd de kanonneerboot *Basilisk* in dienst genomen, die in plaats van een 15,5 cm kanon een torpedobuis bezat. In 1881 verschenen de eerste Duitse torpedoboten met torpedolanceerbuisen, namelijk de nummers I, II en III 13). Von Stosch zorgde er wel voor, dat de bestaande vloot werd verbeterd en uitgebreid, waarbij zijn bouwprogramma als richtsnoer diende. Tijdens zijn ambtsperiode werden de benodigde vaartuigen op Duitse werven gebouwd, waardoor meer werkgelegenheid in de zware industrie werd geschapen, hetgeen na de krach van 1873 alleszins noodzakelijk werd geacht. Naast verschillende kleinere en speciale schepen, zoals schoolschepen, werden in zijn periode verschillende grotere vaartuigen gebouwd. Belangrijk waren de als kazematschip in Engeland gebouwde pantserfregatten *Kaiser* en *Deutschland* 14). Zij bezaten een waterverplaatsing van 76.000 ton en hadden een lengte van 89 meter. Naast de stoommachine voerden zij een volledig zeiltuig met een oppervlakte van 1.623 m². De bewapening bestond uit acht 26 cm. kanons, terwijl de bezetting 32 officieren en 568 manschappen telde. Beide uit 1872 daterende schepen konden een snelheid van 14,5 knopen bereiken. In het midden der negentiger jaren werden zij omgebouwd tot grote kruisers zonder zeiltuig.

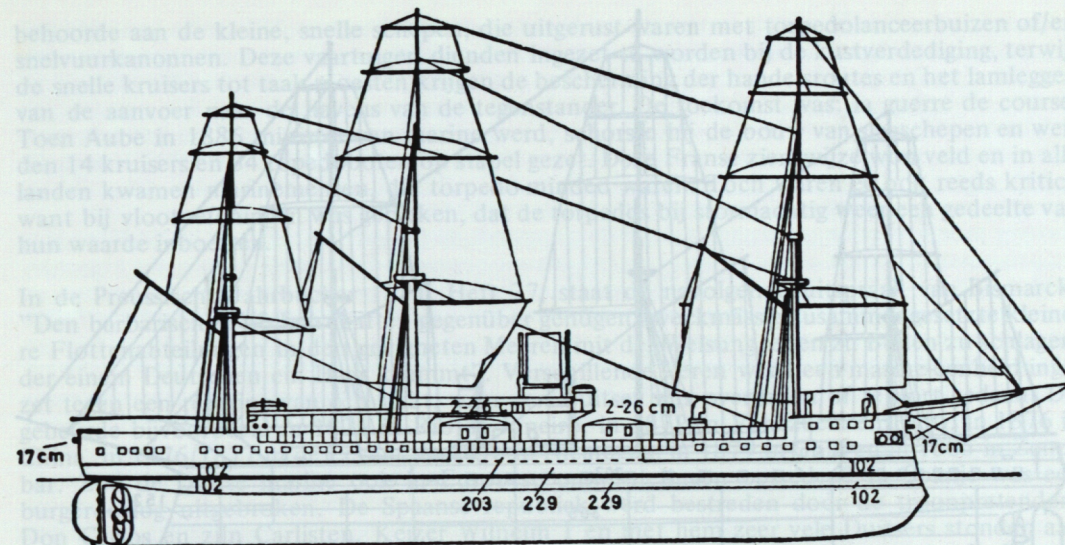
In 1872 liep in Danzig de *Hansa*, het eerste in Duitsland gebouwde pantserschip van 3.950 ton waterverplaatsing, van stapel. Dit kazematschip had een lengte van 73 meter en kon vol getuigd gebruik maken van 1.760 m² zeil. De bewapening bestond uit acht 21 cm. kanons,



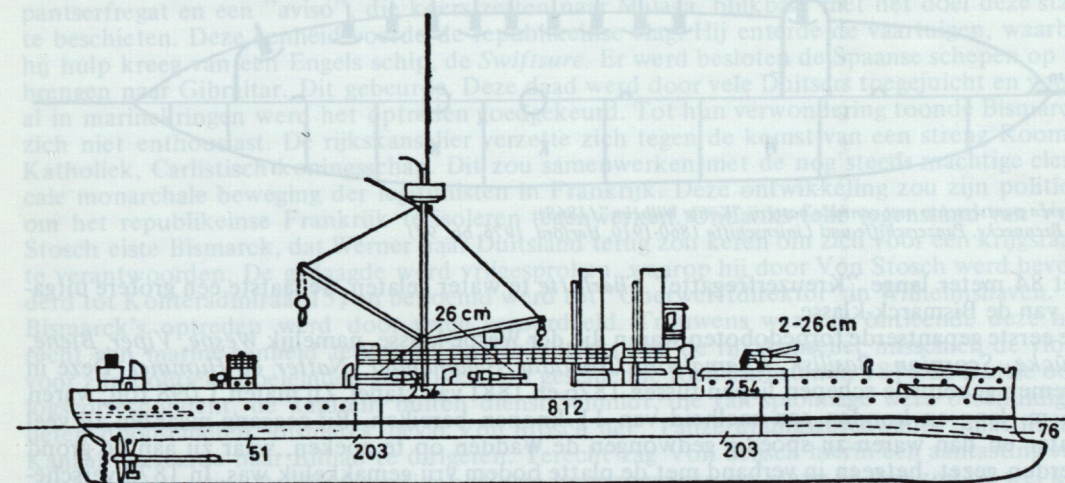
IJzeren gepantserd kazematschip "Deutschland" (1874).
(J. Brennecke, Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910, Herford, 1976, blz. 99)

terwijl het bemand was met 28 officieren en 371 man. Dit vaartuig kon een snelheid bereiken van 13 knopen. Op Duitse werven werden ook de schepen van de Preussen-klasse gebouwd. De eerste, de *Preussen* (1876), was het eerste schip der Duitse marine met een geschuttoren. Ook dit stoomschip kon zeil voeren, bij volle tuigage 1.834 m². Het had een bezetting bestaande uit 46 officieren en 454 man, terwijl de bewapening bestond uit acht 21 cm. vuurmonden. Zusterschepen van dit vaartuig, dat 14 knopen kon lopen, waren de *Friedrich der Grosse* (1877) en de *Grosser Kurfürst* (1878), die in het zelfde jaar bij Folkestone ten onderging toen hij geramd werd door het pantserschip *König Wilhelm* uit 1868. Bij deze ramp verloren 269 opvarenden het leven.

Von Stosch, die ook voor de kustverdediging wilde beschikken over enkele goede zeewaardige schepen, liet rond het jaar 1889 vier "Ausfallkorvetten" bouwen, namelijk de *Sachsen* (vandaar de naam Sachsen-Klasse), *Bayern*, *Württemberg* en *Baden*. Deze ijzeren barbetteschepen van 7.800 ton waterverplaatsing waren 98 meter lang en liepen tussen 13 en 14 knopen. Zij hadden een bemanning van 32 officieren en 285 man, terwijl zij waren uitgerust met zes 26 cm. kanons, zes 8,7 cm. vuurmonden en acht revolverkannonnen. Deze bewapening werd in 1886 uitgebreid met enkele draaibare torpedolanceerbuizen, waarvan één aan de hek-, en twee aan de boegzijde. In de negentiger jaren werden zij omgebouwd. De vier in een recht-hoek geplaatste schoorstenen werden vervangen door één, terwijl de bewapening werd ver-vangen door een aantal snelvuurkanons. De genoemde schepen werden gebruikt voor de dienst in de Westeuropese wateren, maar Duitsland had ook nog een uitgebreide "Ausland-dienst". Deze dienst werd vooral uitgevoerd door snellere schepen, die veelal met de algemene



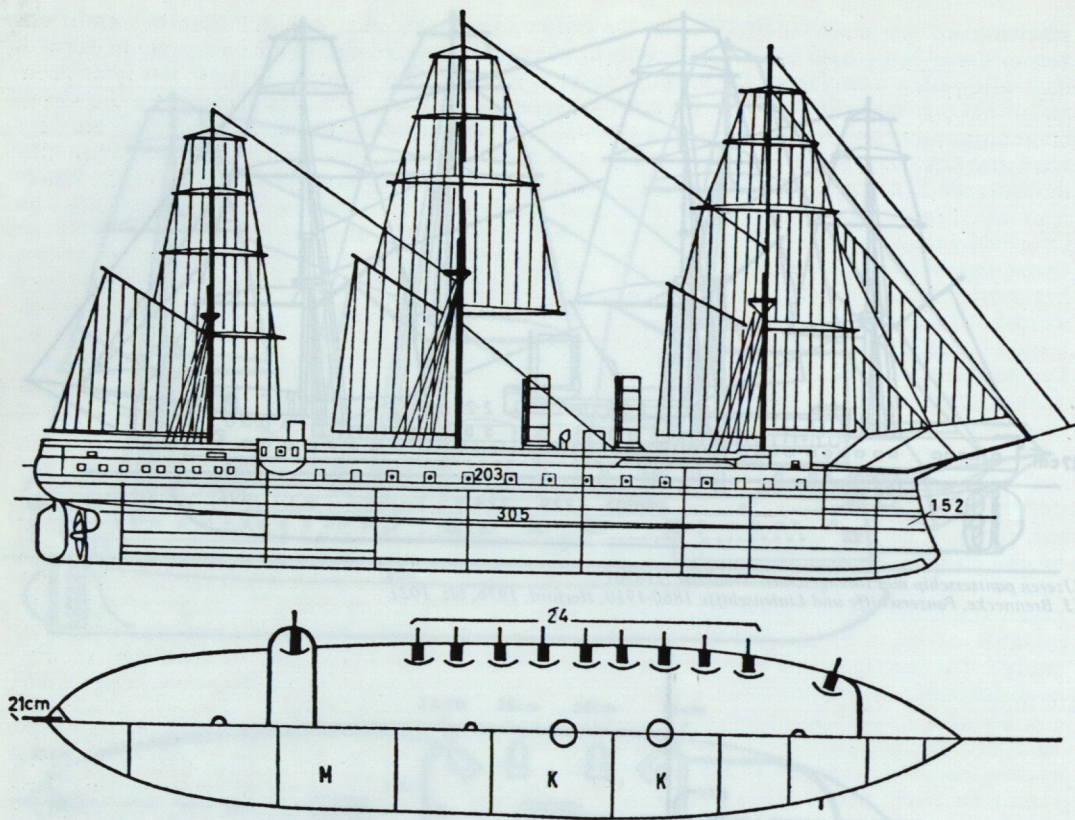
IJzeren pantserschip met torenschut "Preussen" (1876).
(J. Brennecke, Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910, Herford, 1976, blz. 102)



Gepantserd ijzeren barbette-schip "Sachsen" (1877).
(J. Brennecke, Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910, Herford, 1976, blz. 103)

naam van kruisers werden aangeduid. Aangezien deze vaartuigen grote afstanden moesten af-leggen en niet altijd beschikt kon worden over goede bunkerplaatsen, zijn deze kruisers het langst in bezit gebleven van een zeiltuig, zodat bij behoorlijke wind de stoommachine kon stoppen, waardoor kolen konden worden uitgespaard.

Vanaf het midden der zeventiger jaren werd een reeks "Gedeckter Kreuzerkorvetten" ge-bouwd. Hiertoe behoorden de *Bismarck* (naar wie de groep ook werd genoemd), *Blücher*, *Stosch*, *Moltke*, *Gneisenau* en *Stein*. Deze stoomschepen hadden de beschikking over 2.210 m² zeil. De bemanning omvatte 18 officieren en 386 manschappen. De korvetten voerden tien of veertien stukken van 15 cm. en twee 8,8 cm. snelvuurkanonnen (revolverkanonnen?). Naast deze schepen stonden de als volschip getakelde "Glatdeckkorvetten" zoals de *Nympe* en de *Medusa*. In de tachtiger jaren werd voor deze vaartuigen gebruik gemaakt van een barks-tuig. Dit gebeurde bij de *Carola*, *Olga*, *Marie*, *Sophie*, *Alexandrina* en *Arcona*. In diezelfde tijd liepen de als schoeners getuigde "avisos" *Blitz* en *Pfeil* van stapel. In 1885 werden nog de als volschip getuigde "Glatdeckkorvette" *Nixe* en het laatste zo getuigd schip der Duitse marine,



Ijzeren pantserschip met centrale batterij "König Wilhelm" (1868).
(J. Brennecke, *Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910*, Herford, 1976, blz. 98)

het 84 meter lange "Kreuzerfregatte" *Charlotte* te water gelaten, de laatste een grotere uitga-
ve van de Bismarck-klasse.

De eerste gepantserde torpedoboten waren die der *Wespe*-klasse, namelijk *Wespe*, *Viper*, *Biene*, *Mücke*, *Scorpion*, *Basilisk*, *Chamäleon*, *Crocodill*, *Salamander*, *Natter* en *Hummel*. Deze in Bremen gebouwde schepen liepen tussen 1876 en 1881 van stapel. Zij maten 1.098 ton, waren 46 m. lang en konden een snelheid van 11 knopen bereiken. Bij zeegang maakten zij veel water en dan waren zij spoedig gedwongen de Wadden op te zoeken, waar zij aan de grond werden gezet, hetgeen in verband met de platte bodem vrij gemakkelijk was. In 1878 verschenen de zeewaardige ongepantserde *Wolf*, *Hyäne* en *Iltis* van 490 ton, die 47 meter lang waren. Zij waren bewapend met twee kanons van 12,5 en twee van 8,7 cm. Hun snelheid was 7 knopen. Deze bezielde stoomschepen waren bemand met 5 officieren en 80 man. De *Wolf* was van 1879 tot 1884 in Oost-Azië, de *Hyäne* voer van 1879 tot 1887 in de Grote Oceaan en was van 1888 tot 1898 in West-Afrika, terwijl de *Iltis* van 1880 tot 1896 in de Oost-aziatische wateren was gestationeerd. Tijdens een tyfoon verging dit vaartuig in de Gele Zee, waarbij 5 officieren en 71 man verdronken; slechts 11 opvarenden werden gered.

Opvallend is, dat de bouw van grote pantserschepen werd stopgezet. Zelfs de verloren gegane *Grosser Kurfürst* werd niet vervangen. Alles werd gezet op de bouw van kleinere vaartuigen. Dit was het gevolg van het opkomen van nieuwere opvattingen betreffende de zeeoorlog. Omstreeks 1880 was in Frankrijk ontstaan de *Jeune École*, die geleid werd door admiraal Aube. De aanhangers van deze nieuwe stroming zeiden, dat de tijd van de grote oorlogsschepen voorbij was. Deze konden immers door enkele goedgerichte torpedos in zeer korte tijd tot zinken worden gebracht. Zij wezen erop, dat de bouw van een pantserschip begroot moest worden op 2.000.000 Franse franken, terwijl de bemanning uit ongeveer 700 man moest bestaan. Dit drijvende monster kon door enkele torpedoboten, die 600.000 franken kostten en die bemand waren met 39 man, in een korte spanne tijds vernietigd worden. De toekomst

behoorde aan de kleine, snelle schepen, die uitgerust waren met torpedolanceerbuizen of/en snelvuurkanonnen. Deze vaartuigen dienden ingezet te worden bij de kustverdediging, terwijl de snelle kruisers tot taak moesten krijgen de bescherming der handelsroutes en het lamleggen van de aanvoer naar de havens van de tegenstander. De toekomst was: la guerre de course. Toen Aube in 1886 minister van marine werd, schorste hij de bouw van slagschepen en werden 14 kruisers en 34 torpedoboten op stapel gezet. Deze Franse zienswijze won veld en in alle landen kwamen marinemensen, die torpedo-minded waren. Toch waren er ook reeds critici, want bij vlootoefeningen was gebleken, dat de torpedos bij stormachtig weer een gedeelte van hun waarde inboetten.

In de Preussische Jahrbücher 1871, Heft 27, staat de navolgende uitspraak van Bismarck: "Den barbarischen Völkerschaften gegenüber genügen zweckmässig zusammengesetzte kleinere Flottenabteilungen in den geeigneten Meeren mit der Weisung jeden zu Boden zu schlagen, der einem Deutschen ein Haar krümmt". Verschillende keren werd een marine-eenheid ingezet tegen een regering van een staat, waar een Duitser was overvallen of te kort gedaan. Dit gebeurde bijvoorbeeld in 1871 in Rio de Janeiro, in 1872 in Venezuela en Haïti, in 1876 in China, in 1876/1877 in de Levant, in 1878 in Nicaragua, in 1879 in Chili en in 1885 in Zanzibar. Zou de Duitse marine ook in Europese omwentelingen optreden? In Spanje was een burgeroorlog uitgebroken. De Spaanse republiek werd bestreden door de troonpretendent Don Carlos en zijn Carlisten. Keizer Wilhelm I en met hem zeer vele Duitsers stonden aan Carlos zijde en hoopten, dat de monarchie zou worden hersteld. Kapitein ter zee R. Werner bevond zich met een kleine eenheid, bestaande uit het pantserfregat *Friedrich Carl*, het korvet *Elisabeth* en de kanonneerboot *Dolphin* in Zuid-Spanje. Hij onderschepte daar een Spaans pantserfregat en een "aviso", die koers zetten naar Malaga, blijkbaar met het doel deze stad te beschieten. Deze eenheid voerde de republikeinse vlag. Hij enterde de vaartuigen, waarbij hij hulp kreeg van een Engels schip, de *Swiftsure*. Er werd besloten de Spaanse schepen op te brengen naar Gibraltar. Dit gebeurde. Deze daad werd door vele Duitsers toegejuicht en vooral in marinekringen werd het optreden goedgekeurd. Tot hun verwondering toonde Bismarck zich niet enthousiast. De rijkskanselier verzette zich tegen de komst van een streng Rooms-Katholiek, Carlistisch koningsschap. Dit zou samenwerken met de nog steeds machtige clericale monarchale beweging der legitimisten in Frankrijk. Deze ontwikkeling zou zijn politiek om het republikeinse Frankrijk te isoleren tegenwerken. Ondanks felle tegenstand van Von Stosch eiste Bismarck, dat Werner naar Duitsland terug zou keren om zich voor een krijgsraad te verantwoorden. De gedaagde werd vrijgesproken, waarop hij door Von Stosch werd bevorderd tot Konteradmiraal (15) en benoemd werd tot "Oberwerftdirektor" in Wilhelmshaven.

Bismarck's optreden werd door velen veroordeeld. Trouwens waaraan ontleende deze het recht een marine-eenheid terug te roepen? Straks zou de rijkskanselier misschien de vloot voor zijn politieke doeleinden gebruiken. Dit geschiedde toen Carlisten in 1874 de Duitse oorlogscorrespondent, de kapitein buiten dienst Schmidt, die van spionage werd beschuldigd, lieten doodschieten. Bismarck beval Von Stosch het "Panzerübungsgeschwader", dat in het Kanaal opereerde naar Bilbao te dirigeren. Terecht zag Von Stosch hierin een aantasting van zijn bevoegdheden. De rijkskanselier had hem kunnen vragen om steun en dan zou hij wel uitmaken welke schepen zouden worden ingezet. De chef der admiraliteit weigerde het eskader, dat reeds was klaargemaakt voor de terugreis en dat voor het grootste deel was bemand met jonge rekruten, die voor zo'n optreden niet waren opgeleid, terug te roepen. Hij zei, dat het veel beter was, wanneer een paar kleinere schepen naar Noord-Spanje zouden vertrekken. Bismarck wees dit af en als twee kemphanen stonden de twee leiders tegenover elkaar. De keizer, die achter Von Stosch stond, moest beslissen en daarom werd een telegram naar Dover gestuurd, dat schout-bij-nacht Hink voorlopig ter plaatse moest blijven. In Dover lagen echter twee berichten, want iets eerder dan het zo juist genoemde bericht was daar binnengekomen de order van Von Stosch, dat de terugreis onmiddellijk moest worden uitgevoerd. Hink lette blijkbaar niet op de datum van verzending en hij volgde de order van de admiraliteit op. Enkele dagen later viel het eskader in Wilhelmshaven binnen. Korte tijd daarna vertrokken de kanonneerboten *Nautilus* en *Albatross* naar de Spaanse wateren, waar zij op 5 september de versterkingen bij Guetaria beschooten.

Bismarck had bakzeil moeten halen, hetgeen hij niet zou vergeten. De verhouding tussen de twee gezagsdragers, die beiden een heersersnatuur bezaten, werd er niet beter op. De tegenstellingen werden nog vergroot door het feit, dat Von Stosch niet alleen door het keizerlijke paar, maar ook door het gezin van de kroonprins zeer gewaardeerd werd. Dit laatste gezin,

bestaande uit prins Friedrich en zijn vrouw Victoria, een dochter van de Engelse koningin van die naam, werd door de rijkskanselier gewantrouwd, want hij zag in hen aanhangers van een liberale Engelse politiek. Aangezien Wilhelm reeds bejaard was, leek een troonwisseling binnen afzienbare tijd waarschijnlijk. Bismarck was ervan overtuigd, dat hij dan zou worden ontslagen en hij vermoedde, dat dan Von Stosch zijn opvolger zou worden. Hij kon het evenmin verkroppen, dat de marineleider de Rijksdag zo tegemoet trad en zo gemakkelijk berustte in het schrappen van begrotingsposten. Hij kon dan ook niet nalaten deze, die in die tijd tot admiraal was benoemd, de "parlementarische General" te noemen.

Nieuwe moeilijkheden ontstonden door de ramp met de *Grosser Kurfürst* in 1878. Hangende de processen tegen de eskaderkommandant schout-bij-nacht Ferdinand Batsch, de commandanten van de *König Wilhelm*, die de aanvaring had gedaan en van de *Grosser Kurfürst*, de kapiteins ter zee Heinrich Kühne en Alexander Graf von Monts, had Von Stosch de Rijksdagenleden belooft hun alle desbetreffende stukken ter inzage te zullen geven. Hij kon hieraan echter niet voldoen, omdat er naar zijn mening te veel geheime gegevens in waren besloten. Deze handelwijze werd in bepaalde kringen niet algemeen gewaardeerd. Hij kreeg echter meer en meer steun van de Fortschrittspartei, die in de oppositie was. Zou hij de leider worden van een anti-Bismarck groepering? Er werd reeds gesproken over een opkomend "Gladstone Ministerium", waaronder het samengaan van diegenen, die het niet met de rijkskanselier eens waren, werd verstaan. Ernstiger was, dat vele marinemannen meenden, dat de schuld van de ramp gezocht dienden te worden in het "System Stosch". Meer en meer werd Von Stosch verweten, dat hij alles alleen regelde en feitelijk naar niemand wilde luisteren. Daarnaast achtte men het onjuist, dat hij te veel opdrachten aan Duitse werven gaf, die onvoldoende waren voorbereid voor de moeilijke taak, die zij moesten uitvoeren. De grootste fout achtten zij, dat de zeelieden door de ver doorgevoerde exercities niet tot zeevarenden, maar tot infanteristen waren opgeleid.

Von Stosch bood de keizer tweemaal zijn ontslag aan, maar deze verzoeken werden afgewezen.

Op 9 maart 1880 ontbood een wraakzuchtige Bismarck zijn persvertrouwde Moritz Busch, die hij inspireerde tot het schrijven van een artikel in het veel gelezen tijdschrift *Grenzböten*. Hier spuwde hij zijn gal uit over de lieden, die de verfoeide chef der admiraliteit steunden. Met betrekking tot de marine had de rijkskanselier gezegd: "Und unsere Flotte, die uns so heillos viel Geld gekostet hat, die ist ganz untauglich, weil man nicht den rechten Mann an die Spitze gestellt hat. Ich dachte sie sollte wenigstens der russischen gewachsen sein, das ist aber nicht der Fall, die russische ist besser. Er ist ein serviler Mensch und hat den Kaiser bei der Inspektion getäuscht. Da haben sich die Seeleute als stramme, exakte Infanteristen zeigen müssen, und so denkt der Kaiser, der Infanterist ist, alles ist gut" 16). Deze onredelijke veroordeling gaf de zienswijze van de anti-Stosch lieden goed weer. Von Stosch voelde zich verraden en op 20 maart 1883 nam hij zijn ontslag.

Het spreekt vanzelf, dat de admiraliteitschef zijn gedachten had laten gaan over de verdediging van Duitsland. Hij stond op het standpunt dat in een grote oorlog de hoofdverdediging moest worden gevoerd door de landstrijdkrachten. Hij meende dat een vijandelijke landing op de zijn inziens gevaarlijke Duitse kust niet mogelijk was, afgezien van de riviermonden behoefde daar geen marine te worden ingezet. Naar zijn mening moesten in de Noordzee tien en in de Oostzee achttien torpedovaartuigen worden gestationeerd. In de mondingen van Jade, Weser en Elbe moesten zes monitors komen, terwijl in de Jade nog twee drijvende batterij-schepen 17) ligplaats moesten krijgen. Hij was ervan overtuigd, dat deze schepen met de aanwezige kustbatterijen de bedreigde punten zouden kunnen verdedigen. Daarnaast waren enkele grotere schepen nodig om "unseren Küstenhandel die Wege offen zu halten und die Blockade unserer Häfen möglichst zu erschweren". Hij bepleitte daarnaast een "lebendige Küstenverteidigung", die in de Noordzee uit acht pantserfregatten moesten bestaan (drie waren klaar en vijf waren in aanbouw) en in de Oostzee bij Swinemünde en Danzig zes kleinere vaartuigen, waarvan er één nog in aanbouw was. Het geheel was geen groots plan en was, wat de opbouw en de uitwerking betrof, meer afgesteld op een land- dan op een zeeoorlog.

Als opvolger van Von Stosch werd algemeen gedacht aan een marineofficier. In dat geval moest de keuze vallen op Batsch, maar deze was na de *Kurfürst*-ramp tot een half jaar vestingstraf veroordeeld. Weliswaar was hem deze straf door de keizer kwijtgescholden, maar hij was veroordeeld. Hij werd derhalve gepasseerd en wederom werd een legerofficier, de Generalleutnant Leo von Caprivi, tot chef der admiraliteit benoemd. Dit was voor Batsch aanleiding om de marine vaarwel te zeggen. In tegenstelling tot zijn voorganger streefde Caprivi niet naar

het ministersambt. Hij nam genoegen met het staatssecretariaat. Tevens schikte hij zich meer naar de opvattingen van Bismarck. Enkele malen deelde deze zijn staatssecretaris mee, dat er voldoende geld was om tot uitbreiding der vloot over te gaan, maar Caprivi nam geen bouwinitiatieven. Op 14 maart 1885 schreef de rijkskanselier: "Eine gewisse Steigerung der Bewilligungen für die Flotte ist unausweichlich, und zwar aus der recht erfreulichen Ursache: nämlich weil der deutsche Handel sich in die Weite und in die Breite mehrt und also eines grösseren Schutzes bedarf. Dass wir soviel Schiffe in den ostasiatischen Gewässern benötigen und so viele Interessen an der Ost- und Westküste Afrikas zu schützen haben würden, haben wir früher nicht geglaubt" 18). Marine reageerde niet. Dit was dan ook de oorzaak van het feit, dat de rijkskanselier zich meer met marine-aangelegenheden ging bezighouden. Regelmatig drong hij aan op modernisering en nieuwbouw, speciaal van kruisers, maar het was aan dove-mansdeur kloppen.

De vlootuitbreiding was alleszins verklaarbaar, want er was veel veranderd binnen het Duitse Rijk. Het agrarische Duitsland was verdrongen door het industriële. Deze structurele verandering ging gepaard met een steeds verdergaande urbanisatie, een groeiend aantal fabrieksarbeiders, die binnen de groeiende steden dreigden te verpauperen. Velen dezer uit het agrarische, patriarchale milieu losgekomen mensen zochten hun heil bij het opkomende socialisme, dat in tegenstelling tot de Kerk de heilstaat niet in het hiernamaals, maar hier op aarde verwachtte. In 1873 was tengevolge van de krach een abrupt einde aan de welvaart gekomen. Velen meenden, dat de staat de productie moest steunen door de vrijhandelsgedachte te vervangen door die van protectie. Vooral in de kringen der zware industrie werd aangedrongen op het heffen van invoerrechten. Alfred Krupp, werkgever van 17.000 werknemers schreef: "Wenn keine Schutzzölle kommen, dann wird ein Werk nach den andern eingehen, und die Eisenindustrie wird absterben, die Eisenwerke werden den zerstörten Ritterburgen gleichen und ich verhehle nicht, dass dasselbe Schicksal mein Etablissement treffen wird. Vielleicht wird meinem Nachfolger nichts übrig bleiben als die Kraft nach Amerika auszuwandern" 19). Als gevolg van de import van goedkoop graan uit de Nieuwe Wereld waren de prijzen der landbouwproducten sterk gedaald. Slachtoffers van de landbouwcrisis drongen eveneens aan op een wijziging van de handelspolitiek.

Bismarck besloot het roer om te gooien en tegen de wil der liberalen in werd op 12 juli 1879 de handelspolitiek in protectionistische geest omgeschakeld. Hierdoor hoopte hij de groeiende werkloosheid een halt toe te roepen, en kon ook de enorme uittocht van veelal energieke Duitsers worden afgeremd. Het devies werd: Schutz der nationalen Arbeit.

Deze bescherming kon niet alleen worden gegeven door hoge invoerrechten, maar moest worden aangevuld door sterk gereduceerde spoorwegtarieven voor export van industrieproducten via de Duitse zeehavens en soortgelijke tarieven vanuit die havens voor invoer van voedingsmiddelen en niet-aanwezige grondstoffen naar het achterland. Duitsland was immers van een graanexporterende staat uitgegroeid tot een graanimportland en een exportland van industrieproducten. Een en ander kon worden gestimuleerd door het vinden van nieuwe afzetgebieden: Oost-Azië en Zuid-Amerika. Met betrekking tot de Oostaziatische gebieden moet vooral worden gelet op China, waar het Duitse Rijk steeds op de bres stond voor de open-deurpolitiek. Ter bescherming van de handelswegen naar die streken had Von Stosch er voor gezorgd, dat in Oost-Azië en in Midden-Amerika steeds Duitse oorlogsschepen aanwezig waren. Hierboven zagen wij reeds, dat de Duitse regering niet terugschrok voor acties in die streken. Er waren echter nog braakliggende terreinen namelijk in Afrika en in de Grote Oceaan. Ook in deze streken waren Duitse oorlogsschepen bij voortduring aanwezig. In het Pacifische gebied waren het marineofficieren, die de handelsbetrekkingen nauwer aangetrokken. Als voorbeeld kunnen in chronologische volgorde worden genoemd: 1 november 1876: de commandant van de *Hertha* sluit een vriendschapsverdrag met de koning van de Tonga eilanden (Polynesië); 3 juli 1877: de commandant van de *Augusta* sluit een handelsverdrag met de leiders der Samoa eilanden; november 1878 tot mei 1879: de commandant van de *Ariadne* sluit een reeks overeenkomsten, met de hoofden van Jaluit (Marshall eilanden; Micronesië) en Mioko (Nieuw Pommeren, Melanesië) met deze laatste ook een verdrag ter garantie van de Duitse economische belangen; daarna regelde hij de economische betrekkingen met de Ellice eilanden (Polynesië), terwijl in een nieuw verdrag met Samoa de belangen van Duitse kolonisten en kooplieden veilig werden gesteld. Bovendien bereikte hij, dat in Saluafata op Upola een bunkerstation voor oorlogsschepen werd gevestigd; op 28 april tekende hij nog een handelsverdrag met de leiders der Gesellschaft eilanden (Polynesië). Na een langere rustperiode volgde op 30 juni het handelsverdrag met Korea, dat werd getekend door de Koreaanse kei-

zer en de commandant van de *Stosch*.

Deze acties tonen aan, dat de "Auslanddienst" van de keizerlijke marine een belangrijke taak vervulde en het is de grote verdienste van Von Stosch, dat hij het gebied der Grote Oceaan opende voor de Duitse handel, maar deze ook veilig stelde: herhaaldelijk zullen marine-eenheden optreden tegen leiders, die zich vergrepen aan Duitse bezittingen of die zich niet hielden aan de aangegane regelingen. Deze ontwikkeling was volgens de rijkskanselier te prefereren boven het zoeken van koloniën. In 1873 zei hij tegen de keizer: "Gebietserwerbungen ausserhalb Europas nicht vorzunehmen. Diese Politik ist begründet in der Überzeugung, dass unsere Kriegsmarine, im Falle eines Krieges, ihre nächsten und wichtigsten Aufgaben nur halb würde erfüllen können, wenn sie zugleich auswärtige Besitzungen zu verteidigen hätte und dass der Erwerb solcher Besitzungen bei den uns befreundeten Seemächten Misstrauen gegen die Friedlichkeit unserer Gesinnungen erregen würde, mit einem Worte, dass solche Besitzungen eine Quelle nicht der Stärke, sondern der Schwäche für Deutschland werden müssten" 20).

Het afzien van koloniën werd niet overal gewaardeerd, want het moderne imperialisme klopte op de deur en velen waren bevreesd, dat het jonge Duitse Rijk wel eens te laat op de uitverkoopmarkt van Afrikaanse gebieden zou kunnen komen. In december 1882 werd in Frankfurt aan de Main de "Deutsche Kolonialverein" opgericht. De burgemeester van die stad, Johannes Miquel, noemde het verwerven van koloniën een noodzakelijkheid om "Auswanderungsländer zu finden, die die zwei Grundbedingungen Vereinigen: Festhaltung deutscher Nationalität, dauernde enge Verbindung mit dem Mutterlande und Aufnahmefähigkeit für unsere deutsche Massenbevölkerung" 21).

In de pers en in de rijksdag werd het vraagstuk van koloniale expansie doodgezwegen. De nieuwe vereniging wilde deze passieve en negatieve houding bestrijden. Toen in 1882 een nieuwe economische inzinking optrad, werd op Bismarck sterke druk uitgeoefend om hem van zijn afzijdige houding af te brengen. De rijkskanselier ging overstag en verkondigde, dat een imperialistisch optreden voor de Duitse export grote voordelen zou hebben. Hij bleek de voorkeur te geven aan het bezit van Afrikaanse kustplaatsen om dan vandaaruit wegen naar het binnenland open te breken. waarlangs te zijner tijd de Duitse goederen naar de miljoenenbevolking van zwart Afrika zouden worden vervoerd. Dit zou wel enige tijd duren, maar in 1886 zei hij, dat men er naar moest streven "die Afrikaner an Bedürfnisse (zu)gewöhnen, und sie zu Abnehmern unserer Produkte (zu)machen".

Het tijdperk van Duitslands koloniale uitbreiding was begonnen. Op 1 mei 1883 had Lüderitz, een koopman uit Bremen, van de Hottentotten het gebied rond de bocht Angra Pequena (later de Lüderitz-baai genoemd) in zuidwest Afrika gekocht. Een jaar later nam het Duitse Rijk Zuidwest Afrika in "seinen Schutz". In augustus 1884 werd door de commandanten van de *Leipzig*, de *Elisabeth* en de *Wolf* de Duitse vlag in dit gedeelte van Afrika gehesen. Toen wapperde dit dundoek, reeds in Togo en Kameroen, waar het was ontplooid door de commandant van de *Möwe*. Hier woedde ook reeds een felle strijd tegen de inheemse bevolkingen. Rond de jaarwisseling 1884-1885 werden grote gebieden in Oost-Afrika onder Duitse bescherming geplaatst. De commandanten van de *Elisabeth* en de *Hyäne* hadden in november 1884 de Duitse vlag gehesen op de Bismarck Archipel (Melanesië) en Kaiser Wilhelm Land (Noordoostelijk Nieuw Guinea), terwijl dit op 6 april plaatsvond op de noordelijke Salomonseilanden. Enkele maanden later hees de commandant van de *Nautilus* de Duitse vlag op de Marshall-eilanden. Voor de Duitsers gold "l'appétit vient en mangeant", zij werden bezielde door de zucht naar koloniale expansie.

Bismarck had daarvoor echter nog een tweede argument. Hij meende, dat door de overproductie der Duitse industrie velen werkloos zouden worden. Velen van dezen zouden hun toevlucht bij de sociaaldemocraten, die door hem als staatsgevaarlijk werden beschouwd. Dit zou kunnen worden voorkomen door het kolonialisme, waardoor een grotere afzet zou kunnen worden gegarandeerd. De bestrijding van het socialisme werd duidelijk gesteld in een brief van Fürst Hermann zu Hohenlohe Langenburg aan Chlodwig zu Hohenlohe Schillingfürst, de latere rijkskanselier. Hierin staat: "Immer mehr befestigt sich in mir die Überzeugung dass wir in Deutschland die Gefahr des Sozialdemokratismus nicht wirksamer bekämpfen können, als wenn wir uns in überseeischen Ländern Luft schaffen, und zwar so bald wie möglich". Aan Von Stumm schreef hij in diezelfde tijd (1882): "Kolonisation ist bester Ableiter für die sozialdemokratische Gefahr, die uns bedroht" 22). De rijkskanselier zag het nog breder, want hij wist, dat in grote delen van het rijk het Duits-zijn nog niet was doorgedrongen. Men moest iets hebben, waardoor dit kon worden aangewakkerd. De eenheidsgedachte, die allen

tesamen had gebracht was na de drie glorieuzere oorlogen verslapt. Zou de uitbreiding van het Rijk over vreemde werelddelen en het gevoel, dat Duitsland tot de grote mogendheden moest worden gerekend niet een nieuwe golf van Duitsgezindheid kunnen ontketenen? Dit gelukte, want zelfs de verkiezingen van 1884 werden beïnvloed door leuzen, die aan de koloniale expansie waren ontleend, terwijl ook een golf van anti-Engelse gevoelens in de pers tot uiting kwam. Duitsland had recht op zijn plaats onder de zon. In Parijs en Londen werd die koloniale koorts waargenomen en de uitwerking op de Duitse geest werd serieus bezien.

Het bezit van overzeese gebieden en het beveiligen van de toegangswegen naar die streken moest leiden tot een uitbreiding van de oorlogsmarine. Deze gold vooral ten aanzien van de kruisers. In januari 1884 besprak Caprici in de kort tevoren geïnstalleerde "Admiralitätsrat", waarin zitting hadden de schouten-bij-nacht graaf von Monts, Von Wickede, Von Blanc en Knorr, de kruiserproblemen. Er werd overeengekomen, dat zij een uitvoerig onderzoek naar de omvang en mogelijke oplossing van dit brandende probleem zouden doen. De resultaten zijn neergelegd in een aantal nota's. Met betrekking tot de taak der kruisers werd gezegd, dat zij dienden voor de bescherming van de eigen handel en de bestrijding van die van de tegenstander. Hun taak bestond niet uit het aangaan van een grote zeeslag, want deze schepen zouden nimmer in staat zijn een overwinning te bevechten. Zij konden wél in groter verband worden ingezet, want dan konden zij worden gebruikt als "Kavallerie im Rücken des Feindes". Algemeen werd betreurd, dat er een tekort aan goede kruisers was, maar in tijd van nood zou dit wel kunnen worden aangevuld door handelsschepen te gebruiken als hulpkruisers. In één der nota's, waarin werd gepleit voor de bouw van kruisers zonder zeiltuig, werd een beschrijving gegeven van de ideale kruiser. Dit schip, dat gedurende langere tijd zijn taak moest vervullen, moest een aktieradius hebben van 5.000 zeemijlen, terwijl het over zoveel ruimte zou moeten beschikken, dat men voldoende proviand voor drie maanden zou kunnen meenemen. Het snelvarend schip, dat een snelheid van minstens 17 knopen moest halen, zou een waterverplaatsing van 3.500 ton moeten hebben. Het vaartuig, voorzien van twee schroeven, zou bewapend moeten worden met zes kanons van 15 cm., zes revolverkanons en een of twee torpedolanceerbuizen 23). Caprici nam deze voorstellen over en naar dit voorschrift werden de kruisers *Prinzess, Wilhelm* en *Irene* gebouwd. De commissie sprak zich ook uit over de betekenis van pantserschepen. Zij schreef: "Ohne den Hintergrund von gepanzerten Schlachtschiffen, ohne die Sicherheit, in einer gesammelten kampfbereiten Hochseeflotte nötigenfalls ausgiebige Unterstützung finden zu können, würde ein der Weltstellung des deutschen Kaiserreiches angemessenes Auftreten jener Schiffe des politischen Dienstes auf die Dauer nicht gewährleistet sein . . . Abgesehen davon, dass die wirksamste Weise der Verteidigung der vaterländischen Küsten unter allen Umständen der Sieg in einer Schlacht auf hoher See bleiben wird, würde eine Küstenverteidigung sich immer nur mit dem negativen Vorteil der reinen Abwehr begnügen und auf die Ausnützung errungener Vorteile verzichten müssen, wenn sie keine Schiffe besäße, die imstande sind, Momente der Schwäche beim Gegner benutzend, ihn anzugreifen. Es kann mithin darüber kein Zweifel sein, dass gepanzerte Schiffe auch bei den verschiedensten Ansprüchen für die deutsche Flotte nicht zu enbehren sind" 24).

Het bleef echter bij de theorie, want op 11 maart 1884 wees Caprici het opstellen van een vlootplan van de hand, omdat alles zo in beweging was en "eine Marine wie die unsere kann sich den Luxus fehlgeschlagener Experimente nicht gestatten; sie darf konstruktif wenig wagen" 25).

Caprici, die een tegenstander was van het bezit van koloniën, was een voorstander van het bezit van torpedoboten. Lyrisch wordt hij, wanneer hij schrijft: "Es gibt keine Gefahr, die den Schiffen verderblicher, ihrer Besatzung empfindlicher ist, als die durch unterseeische Kampfmittel. Bei einem Risiko von wenigen Mann und vor einem verhältnismässig billigen und in einigen Monaten herzustellenden kleinen Boot ist die Möglichkeit gegeben kolossale Schiffe durch einen einzigen Torpedotreffer zum Sinken zu bringen. Selbst in mondhellen Nächten und bei angespannter Aufmerksamkeit ist kein Schiff im Bereich einer mit Torpedoboten reichlich ausgestatteten Küste seines Daseins sicher, am wenigsten kann es in solcher Lage vor Anker gehen. Zahlreicher und gut gebrauchten Torpedoboten gegenüber wird die Durchführung einer Blockade nur schwer möglich sein. Jede Nacht würden die blockierenden Schiffe genötigt sein unter Dampf das Weite zu suchen". In de desbetreffende nota schrijft hij: "Es wird, wenn man die im Sommer voraussichtlich vorhandenen 35 Torpedoboot in Anrechnung bringt, erforderlich sein, noch 115 Torpedobooten zu beschaffen. Je früher dies geschieht um so ruhiger würden wir dem Erscheinen feindlicher Geschwader vor unseren

Häfen entgegensehen können, um so langer würden wir, auch wenn wir die hohe See nicht halten können, offene Häfen haben" 26).

Caprivi vroeg de Rijksdag slechts kleinere schepen, zoals torpedoboten, avisos e.d. Hierdoor kreeg hij geen moeilijkheden met dat lichaam. Een bezwaar was, dat er steeds afzonderlijke schepen van stapel liepen en dat er niet was overgegaan tot serie-bouw. De tien nieuwe kleine kruisers behoorden dan ook tot zeven typen. Er werd wel aangedrongen op de bouw van nieuwe eenheden. Caprivi koos toen voor het goedkoopste type. Zo kwamen de schepen van de Siegfried-klasse voor de verdediging van het in aanleg zijnde Noord-Oostzeekanaal op stapel te staan. Tussen 1889 en 1895 liepen deze kruisers, die een waterverplaatsing hadden van 3,500 ton en een snelheid hadden van 15 knopen, van stapel. Zij bezaten een lengte van 79 meter, waren bewapend met drie 21 cm. kanons, die waren opgesteld in drie torens, die aan de voorzijde en midscheeps achter stonden aan bakboord en aan stuurboord. Aan elk der zijden voerden zij nog vier 8,8 cm. snelvuurkanons, de eerste, die deze naam werkelijk mochten voeren. De vaartuigen waren bemand met 20 officieren en 256 manschappen. Tot deze serie behoorden naast de *Siegfried* de *Beowulf*, de *Erithjof*, de *Hagen*, de *Odin* en de *Agir*.

Men zegt terecht, dat de periode Caprivi een dieptepunt in de geschiedenis der keizerlijke marine is geweest en dit in een periode, waarin de vlootbouw in andere landen stevig werd aangepakt. In de periode 1883 tot 1888 liepen in Frankrijk zeven lineschepen, drie pantserkruisers en zes pantserkanonneerboten van stapel. De Russische Oostzeevloot nam in diezelfde tijd toe met twee lineschepen en vijf pantserkruisers, terwijl in 1889 werd gepleit voor de bouw van elf lineschepen van het grootste type en vier van een kleiner type. Een en ander leidde er toe, dat Von Stosch naar de pen greep en een artikel samenstelde, dat echter pas in januari 1897 in de Deutsche Rundschau werd gepubliceerd. Hij schreef: "Die gesammte Auffassung von den nächsten Aufgaben der Marine steht im Gegensatz zu der jetzt notwendigen Förderung unserer Weltinteressen und der Unterstützung unserer kolonialen Bedürfnisse. Denn es sind die Aufgaben des Küstenkrieges, welchen die weitere Entwicklung der Marine dienen soll. . . Gewiss ist, dass, wenn man die hohe See beherrscht, die gefahren der Küste minimal sind, und militärisch steht der Grundsatz fest, dass, wenn man alles verteidigen will, man nirgends stark sein kann und nichts verteidigt. . . Je mehr lokale Aufgaben unserer Marine zugeteilt werden, um so mehr werden ihr die Kräfte für die grossen maritimen Aufgaben entzogen, und um so mehr vermindert sich die seemännische Erfahrung und der seemännischen Geist. Beide aber sind notwendig für unsere Einwirkung auf die Ferne. Man überlasse also der Armee wie bisher die Verteidigung des Landes und seiner Küsten, von der Marine aber fordere man nur die Beherrschung der See, Verteidigung unserer Weltinteressen" 27).

In het voorafgaande gedeelte is de nadruk gelegd op de schepen en hun bewapening, maar wanneer deze hun opdrachten goed willen uitvoeren, moet er geschikt kunnen worden over een voor haar taak berekende bemanning. In het algemeen werd in Duitsland de zeemansloopbaan niet gewaardeerd. Generaal Von Holleben schrijft, dat toen hij zijn ouders meedeelde, dat hij naar zee wilde, dezen hiervan danig schrokken, want de algemene opvatting was: "Zur See schickt man nur solche Personen, die am Land nichts taugen, und die Mannschaften, welche sich nicht derartig rekrutieren das sind die freiwillig Davongelaufener, und die sind noch weit schlimmer". Toen hij in Maagdenburg afscheid nam van enkele bloedverwanten, wisten deze niet anders te zeggen dan: "Du armer, armer Junge, zwischen was für Gelichter wirst du nun hineinkommen" 28). De werkelijkheid was wel iets anders, maar dat wist men nog niet. In de Pruisische marine werden de zeevarenden niet gedruid. Het staan met de pink op de naad van de broek werd voor een zeeman belachelijk geacht. Dit zou binnen de keizerlijke marine veranderen. Als gevolg van de heersende opvattingen was de aanmonstering van lager personeel voor de marine niet eenvoudig. De leiders hoopten hierin verandering te kunnen aanbrengen door het oprichten van een Schiffsjungen-Institut (1850) 29), in Danzig en Stettin, later verplaatst naar Kiel. In deze school werden leerlingen in de leeftijd van 15 tot 17 jaar, na afloop der lagere school en na de kerkelijke bevestiging, opgenomen. In het algemeen volgden kinderen uit economisch zwakke gezinnen deze driejarige opleiding. Er waren onder hen ook verschillende, die dreigden op te groeien voor galg en rad. In het begin werden ongeveer 100 leerlingen per jaar aangenomen.

Het was Von Stosch, die in 1872 een opleidingsplan opstelde, dat berustte op de volgende grondslag: "Wenn das Gewöhnen an eine strenge und gewissenhafte Pflichterfüllung unerlässlich ist, so muss bei der Behandlung im Auge behalten werden, dass es sich um die Erziehung

von *Knaben* handle, bei denen durch Wohlwollen und Belehrungen in der Regel ein nachhaltiger Erfolg erreicht wird, als durch zu grosse Strenge. Die mit der Erziehung beauftragten Vorgesetzten müssen sich mit ganzer Liebe und Hingebung dieser Aufgabe widmen und durch gemeinschaftliche Spiele und Unterhaltungen in der Freizeiten den frischen und fröhlichen Sinn zu erhalten und zu beleben suchen. Gemeinschaftliche Spaziergänge müssen dazu beitragen, den Leib zu kräftigen, den Geist zu erfrischen und das Interesse auf alles Neue und Sehenswerte hinzulenken" 30). Uitgaande van deze stelregel trachtten de docenten het vertrouwen der aan hun zorgen toevertrouwde pupillen te winnen, waarna individuele benadering kon plaatsvinden. De nieuwelingen kwamen in april in het instituut. Zij werden dan ingescheept op de voor hen beschikbare brikken, waar zij werden geconfronteerd met het zeemansleven. Naast praktische arbeid werd ook veel tijd besteed aan de theoretische voorbereiding tot het marinevak. Op 15 oktober begonnen de lessen in Friedrichsort. Aan het einde van de morgenlessen, die om 8 uur begonnen, werd gedurende 90 minuten infanterie-exercitie beoefend, immers "das Infanterie-Exerzieren muss als das beste Mittel bezeichnet werden, dem Rekruten Disziplin, Gehorsam und militärische Benehmen beizubringen". Na het middageten volgden de middaglessen, die werden besloten met de "Arbeitsstunde" van 17 tot 19 uur en daarna van 19.30 tot 20.30 de "Beschäftigungsstunde". Half april eindigden deze lessen en werden de leerlingen ingescheept op de brikken om 18 maanden aan boord door te brengen. Eerst een half jaar in de Oostzee en dan een jaar in de Middellandse- en Caraïbische Zee. Gedurende die periode werd, behalve het praktische werk, ook aandacht geschonken aan de verschillende schoolvakken, zoals lezen, schrijven, rekenen, aardrijkskunde en geschiedenis. Na de terugkeer in de thuishaven brachten de "Schiffsjungen" een groot deel van de tijd door op het in Kiel liggende artillerieschoolschip, waar zij een zelfstandige "Division" vormden. Een probleem was de overgang naar het grotere oorlogsschip. Caprivi bracht hiern reeds verandering, want hij liet de grote reis maken op de korvetten *Freya* en *Luise*, schepen van 2.000 ton en met een lengte van 85 meter.

Deze opleiding leverde niet voldoende mensen af, zodat aanvulling diende te komen uit de dienstplichtigen. Deze werden gekozen uit de dienstplichtigen, die bekend waren met het grote water en dan bij voorkeur zeelieden of vissers. De vlootuitbreiding dwong de marine-leiding tot ruimere maatregelen. In 1874 besloot Von Stosch ook dienstplichtigen uit de landstaten te nemen. Dit lag zeker in de lijn, want in tegenstelling tot het leger, dat naar landen was ingedeeld, was de marine een Duitse aangelegenheid. Zij kon dienen om de centralisatie in de hand te werken. Deze landrotten moesten echter een vierjarig dienstverband aangaan. De commandanten waren niet zo enthousiast. In 1884 schreef Konteradmiral Von Wickede, chef van het Marine Station der Oostzee, dat deze lieden in het algemeen waren, die "am Lande zum Teil schon verschiedentlich Schiffbruch gelitten und nun ihren letzten Halt in der Seefahrt such(t)en". De gekoesterde hoop, dat uit deze Stosch-Matrosen, "die an Land den Mund und an Bord die Hose voll haben" onderofficieren zouden voortkomen, werden beschaamd.

Na de vooropleiding kon men voor langer verband overgaan naar de marine en kennismaken met het leven aan boord der grote schepen. De dienst aan boord was nauwkeurig ingedeeld 31). Om 5 uur floot de bootsman de reveille en vijf minuten daarna moesten de hangmatten, zijn opgevouwen en opgeborgen. Van 5 uur 10 tot 5 uur 40 moest men zich wassen en aankleden, waarna het dek moest worden gezwabberd, hetgeen in de zomermaanden op blote voeten diende te geschieden. Om 6 uur 50 was het "Backen und Banken". De daartoe aangewezenen zetten tafels en banken klaar voor het eten. Zij haalden koffie uit de kombuis en zorgden, dat het ontbijt klaarstond. Dit werd tussen 7 uur en 7 uur 40 genuttigd, waarna een korte periode van rust intrad, waarin het dek werd gereinigd. Om 8 uur werd de vlaggenparade gehouden en 10 minuten later werd een begin gemaakt met het reinigen van het geschut, gevolgt om 8 uur 45 door het schoonmaken van de handvuurwapens. Een kwartier later was het "Klarmachen" voor het appel om 9 uur 10. Daarop volgde tot 11.30 exercitie, die werd besloten door het signaal "Klar Deck", waarbij werd opgeroepen voor het vege en opruimen van het dek. Nadat om 11.45 het signaal "Backen und Banken" had geklonken, werd dit een kwartier later gevolgt door "Alle Mann Mittag". Het manschappeneten bestond uit vers of gezouten vlees met peulvruchten en aardappelen en gedroogd fruit. Soms was van deze ingrediënten een breiige stampot gemaakt, de zogenaamde "Labskaus". De commandant, de scheepsdokter en de betaalmester keurden het eten, maar zij zelf gebruikten in het algemeen met de andere officieren een betere maaltijd. Wanneer het schip in een haven lag mochten in die middagpauze handelaars in levensmiddelen en gebruiksvoorwerpen aan boord komen,

maar zij moesten om 13 uur 45 weer het schip verlaten, want dan begonnen om 14 uur de middagdiensten. Tot 16 uur was er "Divisionsdienst", waaronder onder meer werd verstaan: theorie, kledingsinspectie, gewerschieten, e.d. Om 16 uur klonk weer het signaal "Klar Deck", waarna tussen 16.30 en 17.30 wederom dienst werd gedaan. Na een nieuw "Klar Deck" volgde om 17 uur 50 "Backen und Banken", waarna om 18 uur het avondeten, dat bestond uit brood met thee, werd opgediend. Gedurende de vrije tijd, die daarop volgde, werden de aardappelen voor de volgende dag geschild en nadat het dek weer was gereinigd en in de scheepsruimten de "Pfeifen und Lunten" waren gedoofd - 'snachts mocht slechts op het dek worden gerookt - werd om 21 uur de taptoe geblazen gevolgd door het fluitsignaal "Ruhe im Schiff".

Op zee vielen wekken, vlaggenparade en taptoe weg, want dan was de dag verdeeld in wachttijden van vier uur.

In die tijd ontraken radio en grammfoon, maar de harmonika speelde, waar geen marinekapel was, een belangrijke rol. Daarnaast werd er veel gezongen. Men kende vele zeemansliedjes, de Shanties, omdat Stosch zingen op de lesrooster van de Instituten had geplaatst. Daarnaast waren ook verschillende spelletjes en wedstrijden uitgevonden om de opvarenden bezig te houden.

Voor de opleiding der zeeofficieren was door Von Stosch het navolgende schema opgezet: zes maanden "Kadettenschulschiff": in deze periode werd de nadruk gelegd op een militaire opleiding; zes maanden kadettencursus op de Marineschule ter voorbereiding van het af te leggen 'See-Kadetten' examen; vierentwintig maanden Seekadetten-Schulschiff: aan boord van dit schip werd een grote reis, zo mogelijk een wereldreis gemaakt; naast de praktijk werd veel aandacht besteed aan de beroepsopleiding van de toekomstige zeeofficieren; na terugkeer werd de "Erste Seeoffizier Prüfung" afgenomen; daarop aansluitend volgden zes maanden dienst op de vloot, gedurende welke tijd alle aandacht aan de artillerie werd geschonken; dan elf maanden officierscursus op de Marineschule: deze periode werd afgesloten met de "See-offizier Berufsprüfung", waarna bij goed resultaat het "Patent" werd verworven.

Naast deze opleidingen stonden die voor de onderofficiersrangen, de stuurlieden, de bedienaars van artillerie en torpedo's en de machinisten. Deze laatste vormden met de stokers en tremmers een nieuwe groep, die steeds belangrijker werd. Aanvankelijk was deze groep "smeerpootsen", die het schone dek van het zeilschip bezoeelden, niet zo in aanzien. Langzamerhand werden zij meer geaccepteerd, maar de zeeofficier voelde zich toch nog altijd beter dan de officier van de marinestoomvaartdienst.

Het spreekt vanzelf, dat marine ook pogingen in het werk stelde opvarenden van de koopvaardij te strikken, maar zij had weinig succes, want de salarissen waren in het algemeen lager, terwijl ook de promotiekansen kleiner waren.

Caprivi was er van overtuigd, dat binnen zeer afzienbare tijd Duitsland een tweefrontenoorlog tegen Rusland en Frankrijk zou moeten voeren. Hij meende dan ook, dat de marine in feite een luxe was. Toen er werd gesproken over de aanleg van het Oost-Noordzeekanaal zei hij, dat het geld daarvoor beter voor versterking van het leger kon worden gebruikt. Dit moet mede zijn bijna gierige houding met betrekking tot de uitbreiding van de oorlogsvloot verklaren. Langzamerhand begint hij meer te denken aan een nauwere samenwerking tussen beide onderdelen van de defensie. In 1887 schrijft hij in een memorandum, dat ook de vloot in een tweefrontenoorlog een rol kan spelen. Hij bepleit een snel optreden tegen Frankrijk. Naar zijn mening moet onmiddellijk na het uitbreken van de oorlog een eskader uitvaren met het doel Calais te beschieten. Gelijktijdig moet een torpedodivisie een aanval doen op Cherbourg. Beide verrichtingen moeten de Noord-Franse vloot er toe brengen de haven van Brest te verlaten. Wanneer dit is gebeurd moet de Duitse vloot een aanval op die eenheid doen en deze aanval kan volgens hem succes opleveren. De genoemde aanval dient echter plaats te vinden tussen de negende en de veertiende dag na de oorlogsverklaring, dat is de periode, waarin de Franse Middellandse Zeevloot nog niet in het Kanaal zal zijn. Dit aanvalsplan zal in de komende jaren uitgangspunt blijven voor acties in een mogelijke oorlog tegen Frankrijk en Rusland 32).

Caprivi betwijfelt of de opleiding der marinemensen wel voldoende rekening houdt met een oorlog. In een ontwerp, waarschijnlijk uit 1887, schreef hij: "Es ist meine innerste Überzeugung, dass diese Marine, so wie sie jetzt da ist, leisten wird was möglich ist, und dass wir keinen Gegner zu fürchten brauche. Unter allen Umständen wird die Marine ihre Kräfte einsetzen; wie das Kriegsglück fallen wird, kann niemand voraussehen, aber dass die Marine,

diese Seeoffiziere und diese Mannschaften alles Mögliche leisten werden, dafür verbürge ich mich" 33). In januari 1888 zond hij een korteradmiraal Von Knorr, de chef van de vloot een stuk, dat door dezen moest worden doorgegeven aan alle leidinggevende officieren. Hierin schreef hij o.a.: "Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass das Sinnen und Denken unseres Offizierkorps immer noch nicht genug auf den Krieg und das, was er insbesondere von der deutschen Marine fordern wird, gerichtet ist. Von dem Grade aber, in welchem klare Vorstellungen, hierüber bei den Offizieren Eingang gefunden haben, wird der Erfolg nicht unwesentlich abhängen. Das, was von der deutschen Marine im Kriege erwartet wird, sind nicht Opfer, sondern Taten, und das, was wir im Frieden heranzubilden haben, sind Sieger und nicht Märtyrer, zum Siegen gehört aber ausser den höchsten moralischen Eigenschaften, vollends für eine kleine Marine, das klare Bewusstsein von der Richtigkeit der gewählten Mittel. Wer im Kriege führen will, muss, wenn er nicht gefährlichen Überraschungen ausgesetzt sein will, sich ein Bild von dem, was kommen kann, schon im Frieden gemacht haben" 34). De uitwerking heeft hij niet gezien, want na het op de troon komen van de jonge keizer Wilhelm II bood Caprivi zijn ontslag aan, hetgeen werd verleend (juni 1888).

Er was veel veranderd in deze eerste periode der Duitse keizerlijke marine en vooral de ouderen hadden zich moeten aanpassen. In dit verband kan worden gedacht aan de waterdichte onderverdeling van het inwendige van het schip, het wegvallen van de takelage, de verplaatsing van het geschut naar het bovenste dek, het gebruik van staal in plaats van hout. Deze wijzigingen gepaard aan de groei van het aantal opvarenden, maakten leven en arbeid der mannen aan boord steeds anoniemer. De arbeidsdeling werd verfijnd en een vervreemding begon haar intrede te doen. De opvarende kreeg de indruk, dat hij nog meer en meer een nummer ging worden. R. von Werner schrijft in zijn boek "Deutschlands Ehr im Weltenmeer": "Wohin der Blick des Beschauers fällt, trifft er nur auf starre Maschinen. Ein trüber Ernst lag über dem Ganzen, und vergebens suchen wir nach einem freundlichen Punkte, überall tritt uns die düstere, eisenstarre Prosa entgegen und trotzdem können wir sie nicht entbehren".

(wordt vervolgd).

Noten.

1. Deze vlag bestond uit een wit doek, waarop een tot aan de zijanten reikend zwart kruis was aangegeven. Op het snijpunt van dit kruis bevond zich binnen een cirkel de afbeelding van de Pruisische adelaar. De linkerbovenhoek vertoonde drie horizontale banen in zwart, wit en rood, terwijl zich in het midden de afbeelding van het ijzeren kruis bevond.
2. A. von Stosch "Denkwürdigkeiten, Briefe und Tagebuchblätter", pag. 271.
3. Panzerfregatten waren grote gepantserde zeilschepen, die ook beschikten over een stoommachine (expansie-machine). Zij bezaten een volschiptuigage met een zeiloppervlakte van 2.600 m². Deze driemasters hadden een waterverplaatsing van 9.757 ton en een lengte van 112 meter. Zij konden een snelheid bereiken van 15 knopen. De bewapening bestond uit drieëndertig 72-ponders. Tot deze groep behoorden: de *Friedrich Carl* (1867), die wat kleiner was en een barkstuigage voerde. Dit iets langzamere schip, het liep 13 knopen, was bemand met 53 officieren en rond 500 manschappen. De bewapening bestond uit zesentwintig 72-ponders. In 1892 werd het omgebouwd tot "Torpedoversuchsschiff" en in 1906 werd het aan Nederland verkocht. Daarnaast stond de ook als bark getuigde *Kronprinz* (1867). Dit schip was bewapend met tweeëndertig 72-ponders. Het werd in 1901 buiten dienst gesteld. De grootste was de *König Wilhelm* (1868), die voldeed aan de in het begin genoemde kenmerken. Dit schip werd in 1897 na een grondige renovatie gekwalificeerd als grote kruiser. In 1904 werd het buiten dienst gesteld. Na 1874 werden deze vaartuigen niet meer gebouwd.
4. Gepantserde vaartuigen waren gebouwd als monitors met draaibare torens waarin een kanon stond met een kaliber van 21 cm. en een lengte van 4 meter. Van deze schepen had de Duitse marine er twee n.l. de *Arminius* (1865) en de *Prinz Adalbert* (1886).
5. Korvetten waren kleiner dan de fregatten. Zij voeren zeil, maar hadden hulpstoomvermogen. Zij waren gebouwd op snelheid en dienden voor verkenning, bescherming van koopvaardijsschepen en voor verblijf overzee. Zij werden in twee groepen verdeeld, n.l. de "Gedeckte Korvette" of kuilkorvetten en de "Glatdeckskorvetten". De eerste waren groter,

- de kanons stonden op het kuildek, waarboven het opperdek lag. Dit laatste was niet dicht gemaakt, maar was boven de kanons samengesteld uit roosters, waardoor de kruitdamp kon ontwijken. Tussen 1855 en 1869 liepen vijf dezer schepen van stapel, n.l. de *Arcona*, de *Gazelle*, de *Vineta*, de *Hertha* en de *Elisabeth*. Zij waren de eerste Pruisische oorlogsschepen met schroefvoortdrijving. Gemiddeld waren zij 1.527 BRT groot en 72 meter lang en 13 meter breed. Zij waren bewapend met zes 68-ponders en twintig 36-ponders. Zij liepen gemiddeld 12 knopen. De kleinere gladdek-korvetten voerden de kanons op het opperdek. Tot deze groep behoorden de *Nymphe* (1863) en *Medusa*. Zij maten 728 BRT en waren 65 meter lang. Als volschip getuigd voerden zij 1.500 m2 zeil. Zij waren bewapend met tien 36-ponders en zes 12-ponders. De *Victoria* (1863) en *Augusta* (1864) waren groter. De bewapening van die schepen bestond uit acht 24-ponders en zes 12-ponders.
6. Stoomkanonneerboden waren zeewaardige oorlogsschepen met lichte bewapening. Zij werden ingezet op rivieren en ondiepe kustwateren, terwijl zij ook als stationsschip dienst deden in de "Auslanddienst". Zij waren verdeeld in twee klassen. De eerste of Chamäleon-klasse omvatte vaartuigen van 203 BRT, 43 meter lang en bewapend met één 24-ponder en twee 12-ponders. Zij waren bemand met 4 officieren en 67 manschappen. Van deze klasse kon de marine over een achttal beschikken. Van deze vaartuigen hebben de *Delphin*, de *Blitz*, de *Basilisk*, de *Meteor* en de *Drache* dienst gedaan in overzeese gebieden. De tweede of Jäger-Klasse was aanzienlijk kleiner, want deze vaartuigen maten 104 BRT en hadden een lengte van 41 meter. De marine bezat er veertien van, die echter maar zelden dienst deden.
 7. De aviso was een licht bewapend oorlogsschip, dat voor verkenning diende. Na 1885 is dit type niet meer gebouwd. De marine beschikte over de *Loreley* (1859), de *Preussische Adler* (1846) en de *Falke* (1865).
 8. Schoolschepen dienden bij de opleiding van "Schiffsjungen" en adelborsten. De *Niobe* (1849) van 854 BRT voerde 1.650 m2 zeil, liep 14 knopen en was bewapend met zestien 68-ponders en vier 30-ponders. In 1891 werd deze uit dienst genomen. De *Rover* (1853) bleef tot 1890 in dienst, terwijl de *Musquito* (1851) in 1886 werd afgedankt. De *Undine* (1869) verging in 1884 bij Jutland, waarbij alle opvarenden op één na gered konden worden. In 1870 was de in 1857 gebouwde *Renown* gekocht. Het was het enige houten lineschip der Duitse marine. Het had een waterverplaatsing van 5.700 ton en was 74 meter lang. Als volschip getuigd voerde het 4.500 m2 zeil en het kon een snelheid van 10 knopen bereiken. Het schip bezat twee batterijdekken met witte poortbanden, die plaats boden aan eenennegentig kanons. Aan boord bevond zich een bemanning bestaande uit 42 officieren en 477 minderen. In 1881 werd het in gebruik gesteld als woonschip om in 1892 verkocht te worden aan Engeland.
 9. F.E. Giese, "Kleine Geschichte der deutschen Flotte", blz. 48.
 10. W. Hubatsch, "Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945", blz. 39.
 11. Voor het volgende deel is gebruikt gemaakt van de volgende boeken (in alfabetische volgorde): J.Ph. Baxter, "The introduction of the ironclad warship", J. Brennecke, "Panzerschiff und Linienschiff 1860-1910", B. Brodie, "Sea power in the machine age", H.J. Hansen, "Die Schiffe der deutschen Flotten 1848-1945", W. Hovgaard, "Modern history of warships", D. Macintyre en B.W. Bathe, "Het oorlogsschip", A.J. Marder, "British seapower, a history of British naval policy in the pre-dreadnought era 1880-1905", P. Padfield, "The battleship era", P. Padfield, "Guns at sea", P. Padfield, "Aim straight, a biography of Sir Pives Scott", B. Ranft, "Technical change and British naval policy 1860-1939", P. Schmalenbach, "Die Geschichte der Deutschen Schiffsartillerie".
 12. *Charlotte* (1885) was het laatste volschip getuigde oorlogsschip der Duitse marine. De waterverplaatsing bedroeg 3.300 ton en de lengte was 84 meter. Het schip, bestemd voor de "Auslanddienst", deed van 1897 tot 1909 dienst als "Schulschiff".
 13. In 1871 liep een groep van drie ijzeren schepen met een waterverplaatsing van 34 ton en 20 meter lengte in Danzig van stapel. Zij droegen een explosieve lading aan een spier, die was bevestigd aan de boeg. Zij werden torpedoboden genoemd en met Romeinse cijfers aangeduid. In 1881 werden zij uitgerust met een torpedolanceerinrichting. In de jaren 1872 tot 1874 waren in Stettin nog drie "Spierentorpedoboote" van stapel gelopen, die de naam droegen van *Notus*, *Zephin* en *Rival*. In 1876 liep in Stettin de laatste van stapel

- de *Ulan* of *IV*. Deze bezat twee schoorstenen en had een lengte van 37 meter. Deze werd later ook in het bezit gesteld van een torpedolanceerinrichting.
14. Voor de naamgeving had de keizer een regeling getroffen, die werd gepubliceerd op 17 augustus 1875. Deze luidde:
 - "Grosse Schwere Kampfschiffe: Namen deutscher Fürsten, ferner Männern, die auf die geschichtliche Gesamtenwicklung des Vaterlandes von entscheidendem Einfluss gewesen sind;
 - kleinere Schwere Kampfschiffe: Namen der "hervorragendsten" Länder des Reiches;
 - grössere Schwere Kreuzer: Namen der ruhmreichsten und entscheidendsten Schlachten der von Deutschland geführten Kriege;
 - kleine Schwere Kreuzer: Namen hervorragender deutscher Feldherren, Admirale und Staatsmänner;
 - Leichte Kreuzer: Namen weiblicher Mitglieder deutscher Fürstenhäuser;
 - Avisos: Haupt- und Eigenschaftswörter, die den speziellen Dienst dieser Schiffsgattungen bezeichnen;
 - Kanonendoote: Namen aus dem Tierreich;
 - grösere Torpedofahrzeuge: Namen hervorragender deutscher Reitergenerale;
 - kleinere Torpedofahrzeuge: Namen von Waffengattungen des Heeres;
 - Transportschiffe: Namen deutscher Ströme;
 - Schleppdampfer: Namen der Winde.
 - 1884 Wurden die Torpedoboote die Anfangsbuchstaben der Bauwerften mit fortlaufende Nummern eingeführt.
 - 1889 Bestimmte Kaiser Wilhelm II, dass grosse Schwere Kampfschiffe Namen deutscher Fürsten und Länder sowie die ruhmreicher Schlachten aus den von Deutschland geführten Kriegen,
 - kleinere Schwere Kampfschiffe männliche Namen aus der germanischen Götter- und Heldensagen,
 - Leichte Kreuzer weibliche Namen von Mitgliedern deutscher Fürstenhäuser und aus den Götter- und Heldensagen." (A. Röhr "Handbuch der deutschen Marinegeschichte", blz. 170,171).
 15. Konteradmiraal komt overeen met onze schout-bij-nacht.
 16. Geciteerd in H.O. Steinmetz, "Bismarck und die deutsche Marine", blz. 57.
 17. Bij deze drijvende batterijschepen moeten wij waarschijnlijk denken aan een verbeterd type van de drijvende gepantserde batterijen, die in de Krimoorlog door de Fransen werden gebruikt. Dit waren platbodemschepen, geschikt voor operaties in ondiep water, die door raderfregatten naar zee werden gesleept. Zij hadden stoomaandrijving, maar bereikten slechts een snelheid van 2 à 3 knopen. Deze vaartuigen hadden een bepantsering van 11,4 cm. dikke ijzeren platen, gesteund door 43,1 cm dik hout.
 18. H.O. Steinmetz, "Bismarck und die deutsche Marine", blz. 73.
 19. W. Bussmann, "Das Zeitalter Bismarcks", blz. 109, 191.
 20. H.U. Wehler, "Bismarck und der Imperialismus", blz. 427.
 21. W. Bussmann, "Das Zeitalter Bismarcks", blz. 147.
 22. H.U. Wehler, "Bismarck und der Imperialismus", blz. 163.
 23. W.W. Hubatsch, "Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945", blz. 44.
 24. Idem, blz. 46.
 25. Idem, blz. 46.
 26. H. Hallmann, "Der Weg zum deutschen Flottenbau", blz. 29, 30.
 27. Idem, blz. 42.
 28. H. Graubohm, "Die Ausbildung in der deutschen Marine von ihrer Gründung bis zum Jahre 1914", blz. 90, noot 76.
 29. Idem. Dit uitvoerige boek behandelt alle opleidingsinstituten der Duitse marine.
 30. Idem, blz. 128.
 31. H.J. Hansen, "Die Schiffe der deutschen Flotten 1848-1945", blz. 72-74.
 32. W. Hubatsch, blz. 44, 45.
 33. H. Hallmann, blz. 44, 45.
 34. Idem, blz. 44.
- N.B. Aan het einde van het vervolg op dit artikel, zal een volledige, gedetailleerde opgave worden opgenomen met alle geraadpleegde literatuur.