

#### 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 Glatdeckskorvette, 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.<sup>1</sup>

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."<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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).<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup> 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."<sup>6</sup>

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 Juárez 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.<sup>7</sup>

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-

<sup>3</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 135-39, 171-75.

<sup>4</sup> Ebd.

<sup>5</sup> Ebd., S. 137.

<sup>6</sup> Zitiert nach Michaelis, S. 66-67.

<sup>7</sup> 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 Schiffsvertrags 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.<sup>8</sup> Was mit dem Estreberschen Anliegen eigentlich bezweckt werden sollte, blieb unklar. Eine Konterkarierung amerikanischen oder gar französischen Einflusses in Costa Rica, ist abwegig.<sup>9</sup> Frankreich spielte in Costa Rica keinerlei Rolle - Kapitalgeber Nr. 1 war während des 19. Jahrhunderts wegen der engen Anbindung an den Kaffeehandel ohnehin England.<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup>

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

---

<sup>8</sup> 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 Bananenbau. 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.

<sup>9</sup> Petter, *Stützpunktpolitik*, S. 132-34.

<sup>10</sup> Clotilde Ma. Obregón Q.: *Algunos aspectos de las relaciones internacionales*, in: *Las instituciones costarricenses del siglo XIX*, San José 1985, S. 153-179.

<sup>11</sup> Petter, *Stützpunktpolitik*, S. 133-34.

dagegen, wie Kinderling auch wußte, über den preußischen Konsul Lahmann in Costa Rica versucht, Erkundigungen über Estreber einzuziehen.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup>

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 *Caraiibe*'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."<sup>15</sup>

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

<sup>12</sup> Ebd., S. 139.

<sup>13</sup> 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.

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

<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

Der Versuch des Kapitäns, in eine Art von Vorverhandlungen mit der costaricanischen Regierung zu treten, mußte ihn unweigerlich auf diplomatisches Glatt-eis 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.)".<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup>

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

---

<sup>16</sup> "Augusta" v. 22.05.1868.

<sup>17</sup> Ebd.

<sup>18</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 131-33.

<sup>19</sup> 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 angesehenen 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.<sup>20</sup> Dieses Unternehmen gehört in eine Reihe mit dem gescheiterten Kolonisierungsprojekt in Mosquitia.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

Schon am 25. April traf Kinderling mit Präsident Castro zusammen.<sup>23</sup> 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 vorteilhafte Bedingungen" für die ausschließliche Überlassung des Hafens zu stellen bereit war. In den Privatgesprächen äußerte sich Kinderling nach seinen eigenen Worten "ohngefähr" so:

---

<sup>20</sup> Ebd.

<sup>21</sup> Ebd., S. 71-75.

<sup>22</sup> Ebd., S. 82.

<sup>23</sup> 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 Föderation 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 *Caribi'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 Konsequenz anzusehen; eine wirkliche Unterhandlung darüber würde, als dann später Sache eines besonderen Bevollmächtigten sein."<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup>

Die Antwort der Regierung, die Kinderling seinem Bericht beifügte, war inhaltend; allerdings konnte angeblich mit einem Privatunternehmen jederzeit über den Ausbau Limóns verhandelt werden.<sup>26</sup>

Trotz aller Freundschaftsbeweise während seiner Anwesenheit und aller Bemühungen Estrebers war Kinderling nüchtern genug zu erkennen, daß nur eine Handvoll von Lokalpolitikern Deutschland generell Sympathien 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.

<sup>24</sup> "Augusta" v. 22.05.1868, Unterstreichung im Original.

<sup>25</sup> Ebd.

<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup>

Von Aspinwall aus segelte Kinderling wieder nach Norden, um seinen eigentlichen Auftrag, den Schutz der Deutschen in Mexiko, wahrzunehmen. Am 30. Mai 1868 erreichte er Veracruz, doch die Behörden verweigerten aus unbekanntem 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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup>

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

---

<sup>27</sup> Ebd., S. 20-23.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup>

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?<sup>31</sup> 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?<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup>
3. Originärer Anlaß der Reise war nicht die Stützpunktfrage, sondern der Schutz der Deutschen in Mexiko.

<sup>30</sup> Schreiben v. 02.07.1868; zitiert nach: Petter, Stützpunktpolitik, S. 147.

<sup>31</sup> Thomas Schoonover: *Metropole Rivalry in Central America, 1820s to 1929: An Overview*, 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.

<sup>32</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 139-48.

<sup>33</sup> Ebd., S. 134-35.

<sup>34</sup> 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 Versorgung- 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."<sup>35</sup>

Dem ist voll zuzustimmen. Kinderling, den Paschen als kompetenten Seeoffizier, jedoch sehr zurückhaltend, schildert,<sup>36</sup> 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.<sup>37</sup> Delbrück beschwerte sich über das Verhalten des Kapitäns energisch bei Roon, der über den Dezerntenen, 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.<sup>38</sup>

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-

---

<sup>35</sup> Michaelis, S. 135.

<sup>36</sup> Carl Paschen: Aus der Werdezeit zweier Marinen. Erinnerungen an meine Dienstzeit in der k.k. österreichischen und kaiserlich deutschen Marine, Berlin 1908, S. 177.

<sup>37</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 147.

<sup>38</sup> Ebd., S. 148.

land am 4. Juni 1849.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup> 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 Zemsch 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."<sup>43</sup>

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

---

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> Die "Marlborough" war damals eines der größten und modernsten Schraubenlinienschiffe der Welt.

<sup>41</sup> Jörg Duppler: Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der Deutschen Marine 1848-1890, Herford 1985, S. 119-20.

<sup>42</sup> Ebd., S. 129.

<sup>43</sup> Hans-Otto Steinmetz: Bismarck und die deutsche Marine, Herford 1974, S. 44-45.

in Haiti für reichliche Mißstimmung zwischen den Ämtern.<sup>44</sup> 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."<sup>45</sup>

"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.<sup>46</sup>

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 wohlverstandenenem eigenen Interesse ein treuer Freund Ihrer Republik und wird es auch bleiben, trotz seiner monarchischen und aristokratischen Sympathien. Darauf können sie immer rechnen".<sup>47</sup>

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.

<sup>44</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 218-19.

<sup>45</sup> "Augusta" v. 22.05.1868. 1878 bestand bereits eine Kabelverbindung Panama-Colon-New York-London-Berlin, die diese Frist auf einen Tag zusammenschumpfen ließ.

<sup>46</sup> Steinmetz, S. 46.

<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup>

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.<sup>49</sup>

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 Nachbarrepublik 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.<sup>50</sup>

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-

<sup>48</sup> Petter, Stützpunktpolitik, S. 151-54.

<sup>49</sup> Ebd., S. 220-21.

<sup>50</sup> 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.<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup> 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.<sup>53</sup> 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.<sup>54</sup> Bedenken wegen seiner Seetüchtigkeit angesichts der Atlantiküberquerung gab

<sup>51</sup> Cali v. 18.03.1912; BArch. R 901-22539.

<sup>52</sup> 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.

<sup>53</sup> Desgl. v. 27.04.1912.

<sup>54</sup> 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.<sup>55</sup>

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

---

<sup>55</sup> 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 bzw. 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."<sup>56</sup>

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“.<sup>57</sup> 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.<sup>58</sup>

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

---

<sup>56</sup> Ebd., Bd. 7, Bl. 155.

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

<sup>58</sup> Ana Belén García López/Carmen Rico Sánchez: Antonio Guzmán Blanco – el ilustre americano, Madrid 1988, S. 38-42.



Lynchkommando in Guzmán's Haus eindrang und schwere Verwüstungen anrichtete - inmitten eines Diplomateneinfangs.

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.<sup>59</sup>

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 Blockade von 1903 durch England, Deutschland und Italien endete.<sup>60</sup>

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.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Ebd., S. 46-47.

<sup>60</sup> König, S. 614-15.

<sup>61</sup> 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.<sup>62</sup>

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.<sup>63</sup> 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-

---

<sup>62</sup> König, S. 614.

<sup>63</sup> 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 Schiffsverhältnisse 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) "Purureche", 350 t, "schlechte Kessel",
- 6) einige Schoner mit kleinen Kanonen sowie Ruderboote mit ca. 40 Rudern und einigen kleinen Geschützen.<sup>64</sup>

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."<sup>65</sup>

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.<sup>66</sup> Während seines dreitägigen Aufenthalts in

<sup>64</sup> 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.

<sup>65</sup> Bergen an Bismarck v. 02.01.1870, BAMA RM 1/v. 2388.

<sup>66</sup> 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."<sup>67</sup>

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 Displacement, als südstaatlicher Blockadebrecher 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 militärischen Wert hatte also diese Marine nicht."<sup>68</sup>

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.

<sup>67</sup> Knorr, Bd. 7, Bl. 156.

<sup>68</sup> 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 titulierte 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 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.<sup>69</sup>

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

---

<sup>69</sup> 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."<sup>70</sup>

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 Segeorder den Einsatz abbrechen und nach New York gehen;<sup>71</sup> die Epidemie kostete fünfzig Menschenleben und war die schwerste ihrer Art in der Marine bis 1914.

---

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

<sup>71</sup> 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.<sup>72</sup> 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 Großstopp 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

---

<sup>72</sup> 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.<sup>73</sup>

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."<sup>74</sup>

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.

<sup>73</sup> Ebd., Bl. 181. Hervorhebung durch d. Verf.

<sup>74</sup> 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" titulierte wurden. Sollten sich die Räubereien als Tatsache herausstellen, habe Knorr das Recht und die Pflicht, sich ihrer zu bemächtigen.<sup>75</sup>

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

---

<sup>75</sup> 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."<sup>76</sup>

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."<sup>77</sup>

Knorr unterstellte dem Konsul kein böswilliges Handeln, sondern führte den Eklat auf dessen Gutmütigkeit und Beschränktheit 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-

---

<sup>76</sup> Ebd., Bl. 186.

<sup>77</sup> 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."<sup>78</sup>

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.<sup>79</sup>

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 Großstopp 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.

---

<sup>78</sup> Ebd., Bl. 188.

<sup>79</sup> 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."<sup>80</sup>

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 Hilfersuchen erst in Berlin ein, als der Krieg gegen Frankreich bereits ausgebrochen war.<sup>81</sup>

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.

---

<sup>80</sup> Ebd., Bl. 189.

<sup>81</sup> 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 Schiffen 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 ein Stuhl zertrümmert, ebenso das Buffet durchschlagen."<sup>82</sup>

Glück im Unglück war, daß das Geschloß nicht explodierte. Knorr ankerte sofort, da ihm klar war, daß eine Verwechslung mit dem "Maparari" vorlag. Eine Erwidern 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.<sup>83</sup>

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.

---

<sup>82</sup> "Meteor" an Obkdo., La Guaira v. 27.06.1870; BAMA RM 1/v. 2388.

<sup>83</sup> 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 Protégés wünschte. Der Schadensersatz ging, wie Knorr im Nachhinein schrieb, durch den Deutsch-Französischen Krieg verloren.<sup>84</sup>

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,

---

<sup>84</sup> 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.<sup>85</sup>

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 Begleitschreiben, eine 1867 in New York erschienene Autobiografie des venezuelanischen National-Helden, General Páez, die ich im Andenken an den Mann auch heute noch besitze."<sup>86</sup>

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-

---

<sup>85</sup> Ebd., Bl. 197.

<sup>86</sup> Ebd., Bl. 196-97.

bertador oder durch die Kriegsschiffe“.<sup>87</sup> 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 Jessurun verweigerte sich der Beihilfe Bergens, in dem er auf seine direkte Unterstellung bei der norddeutschen Gesandtschaft in den Niederlanden hinwies.<sup>88</sup>

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.<sup>89</sup>

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 Blockadefräfte in Nord- und Ostsee praktisch zur Untätigkeit verdammt gewesen. Die Gefechtsbeschreibung wurde daher in

---

<sup>87</sup> Ebd., Bl. 198.

<sup>88</sup> Ebd., Bl. 199.

<sup>89</sup> 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.