

Dirk Nottelmann – Lothar Wischmeyer

Das Kanonenboot **ILTIS (II)** – seine Vorgänger und Nachfolger

Eine technikgeschichtliche Dokumentation



das logbuch

Zeitschrift für Schiffbaugeschichte und Schiffmodellbau
Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V.

Sonderdruck Nr. 19

Das Kanonenboot ILTIS (II).

Layout und Produktion.

152 Seiten, Hardcover und eingelegte DVD mit 150 Seiten Inhalt

1865 vorhanden	Gestrichen	Ersetzt- bzw. Neuaufbau (Stapelauf)	1884 vorhanden, (" nicht mehr als Kanonenboot geführt)
JÄGER	19.03.1872	-	-
CROCODIL	14.03.1867	ALBATROSS (1871)	ALBATROSS
FUCHS "	14.11.1882	-	-
HAY	07.09.1880	-	-
SCORPION	09.01.1877	HYÄNE (1878)	HYÄNE
SPERBER	12.11.1878	-	-
HYÄNE	17.07.1873	-	-
HABICHT	17.07.1877	HAY (1881)	HAY*
PFEL	19.03.1872	-	-
NATTER	07.09.1880	-	-
SCHWALBE	19.03.1872	-	-
SALAMANDER	19.03.1872	WOLF (1878)	WOLF
WESPE	19.03.1872	-	-
TIGER	09.01.1877	ILTIS (1878)	ILTIS
WOLF	26.09.1875	-	-
CAMELEON	19.03.1872	-	-
COMET	30.09.1881	ADLER (1883)	ADLER
CYCLOP	19.03.1872	CYCLOP (1874)	CYCLOP
DELPHIN "	30.09.1881	-	-
BLITZ "	28.12.1876	-	-
BASILISK	28.12.1876	-	-
METEOR	27.11.1877	-	-
DRACHE	13.12.1887	-	-
		NAUTILUS (1871)	NAUTILUS
		OTTER (1878)	OTTER*
		HABICHT (1878)	HABICHT
		MOWE (1878)	MOWE
23		11	10

Doch zunächst zurück in das Jahr 1869. Am 9. November trat der erste „Ersetzfall“ ein, wurden problematische Finanzmittel per AKO für den Ersatz des Kanonenbootes CROCODIL freigegeben, welcher schließlich 1871 auf den Namen ALBATROSS getauft wurde. Das gleichzeitig in Bau gegebenes Schwesterschiff NAUTILUS konnte aufgrund der fixierten Sollzahl allerdings nur durch einen legislativen Trick seine Finanzierung finden. Es wurde als neuer Typ, als Aviso „A“ bezeichnet, unterlag damit also zunächst dem auf 8 Einheiten dieses Typs im Flottengründungsplan festgelegten Rahmen. Erst mit einer weiteren AKO vom 7. Mai 1872 wurde NAUTILUS zum Kanonenboot umgewandelt, aber da waren auch bereits mehrere andere Boote abgängig geworden.

Am 6. September ebenfalls des Jahres 1869 hatte auch die METEOR als letztes der „alten“ Kanonenboote erstmals in Dienst gestellt. Sie war auch gleichzeitig dazu ausersehen, als erstes dieser Fahrzeuge den Atlantik zu überqueren, um als Stationier in die Karibik zu gehen und dort, anlässlich der Wirten der sogenannten venezolanischen April-Revolution, die Norddeutsche Flotte zu zeigen. Immerhin bestanden aber doch gewisse Bedenken hinsichtlich der Seetüchtigkeit der METEOR, so dass beispielsweise das schwere 15 cm-Geschütz zur Überfahrt von Bord gegeben wurde. Von Kiel am 4. Oktober ausgelaufen, brauchte das Boot mit den obligatorischen Zwischenstopps zum Bunkern und Verproviantieren nahezu ein Vierteljahr, bis es am 26. Dezember vor La Guayra, dem Hafen von Caracas, eintraf. Einen eckeligen Teil dieser Zeit

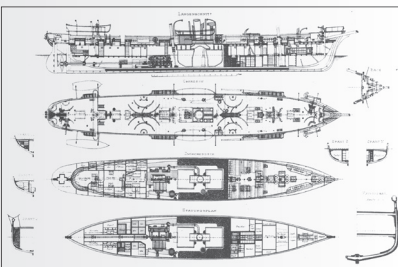


Abb. 68 – Diverse Ansichten des Kanonenbootes ALBATROSS, so wie es in einer seiner späteren Kaiserlichen Admirals-Üb-Ende Ende der 1880er Jahre herausgegebenen Zeichnungsskizze dargestellt wurde. (Bannung Heidrich)

verbrachte es allerdings in Falmouth, zur Reparatur gleich in der Nordsee erlittener Sturmschäden. Aufgrund des geringen Bunkerhaushalts von maximal 52 t Kohle musste der größte Teil der Überfahrt unter Segeln vorgenommen werden, doch, wie der niedersächsische Seemann sagt, „vor de Wind seelt ook 'n Bund Stroh“, die Passatwinde taten das Ihre, um die mangelnde Seetüchtigkeit nicht all zu sehr herauszufordern. Unangenehm sollte die fehlende Bunkerkapazität sich dann allerdings auf die Secusdauer vor der venezolanischen Küste auswirken. Etwas jeden vierten Tag musste die METEOR ihre Tätigkeit unterbrechen und Curacao auf den niederländischen Antillen zum Bunkern anlaufen.“ Die ereignisreiche Tätigkeit in jener Gegend dauerte bis zum 28. Juli 1870, als der Kommandant der METEOR, Kapitanleutnant Eduard Knorr,“ seitens des Kommandanten des französischen Avisos I. KI. TAUSMAN“ erfüllt, gerichtlich wurde würden sich ihre beiden Länder bereits seit neun Tagen im Krieg miteinander befinden. Aber erst am 2. August erhielt er durch Zeitungen aus New York Gewissheit, ließ umgehend die METEOR kriegsbereit machen und begann am Abend des 7. August ein monatlanges Versteckspiel in der Karibik. Erst am 23. Oktober erhielt Knorr, vor Key West liegend, über den norddeutschen Gesandten die offizielle Nachricht vom Kriegsausbruch. Gleichzeitig aber setzten die USA die Neutralitätsbestimmungen durch, und das Boot musste deren Territorialgewässer umgehend verlassen. Am 7. November schließlich erreichte die METEOR das spanische Havanna auf Kuba, zum Auffüllen ihrer Kohlenbestände, dicht gefolgt vom

etwas größeren und schwerer bewaffneten französischen Aviso BOUTEVILLE.“

Das jetzt folgende uneingeschränkte Duell am 9. November – man ist angesichts der Häufung der geschichtlichen Ereignisse an diesem Tag fast versucht zu sagen: dem deutschen Schicksalstag – sollte in der deutschen Marinegeschichte einen ähnlichen Stellenwert erhalten, wie der weiter unten zu schildernde Kampf der ILTIS (10) gegen die Taku-Forts. Es wurde in der bislang nahezu traditionslos preußischen/norddeutschen Marine wie ein Sieg gefeiert und begründete schließlich den Traditionsnamen METEOR in den deutschen Marinen. Zur Verdeutlichung und aufgrund des allgemein nicht mehr sonderlich umfangreichen Wissens um das Ereignis ist der Originalbericht Knorrs – der sich wahrscheinlich länger liest, als die gesamte Aktion überhaupt gedauert hat – in Anlage 1 wiedergegeben.

Auch in der Heimat waren die Kanonenboote nicht völlig unlang, wenigstens den allgemeinen Restriktionen angesichts der französischen Übermacht unterworfen. In der Ostsee zumindest griffen DRACHE, BLITZ und SALAMANDER am 18. August 1870 einmal kurz in das Gefecht zwischen der GRILLE und dem französischen Panzergeschwader bei Dombach ein, während die sechs Kanonenboote der Jade hauptsächlich als Vorposten- und Signalwiederholer dienten.

Mit Verkündung des „Gesetzes in Betreff der Verfassung des Deutschen Reiches“ am 20. April 1871 wurde aus der



Abb. 84 – 85 – Seltene Aufnahmen von der Transvaal und ihrer Vorbereitung: Zunächst die Eisung (wahrscheinlich Oberleutnant z.S. Hellmann, dann das Ausfahren des Bootes über den Bereich der angrenzen Taku-Reede hinaus. Hier ist insbesondere im Vorschiff zu erkennen, dass erste Wiederherstellungsarbeiten bereits begonnen haben. Im nächsten Bild hält Geschwaderpater Müller die Zeremonie ab, bevor die Stänge einer nach dem anderen der See überantwortet werden. Das letzte Bild aus Neisse, der Heimat Oberleutnant z.S. Hellmann, erinnert daran, dass er tatsächlich der erste im Kampf gefallene Offizier der Kaiserlichen Marine war. Viele weitere sollten ihm noch folgen! (Bannung Verfasser/Rahardt)

Unter Führung eures unabermesslichen Kommandanten habt ihr heute etwas geleistet, was wir uns alle zum Beispiel nehmen wollen. Eine tapferere Besatzung als die ILTIS-Besatzung gibt es nicht. Ich habe bereits bei der vor kurzer Zeit gegebenen Besichtigung meine Anerkennung ausgesprochen.“

Entgegen der ursprünglichen Absicht, die 7 Toten an Land zu bringen, um sie neben den Toten der ersten ILTIS Besatzungen, mussten diese am folgenden Tag, dem 18. Juni, aufgrund einer – irrgen – Meldung herannahender chinesischer Seestreitkräfte sowie zunehmend schlechteren Wetters, welches ein Überfahren nach Tsingtau unmöglich machte, in See bestattet werden. Etwas fünf Seemeilen außerhalb von Taku-Reede stoppte das Boot, die

Zeremonie nach Seemannsart abzuhalten – danach kehrte es auf die Reede zurück.

Damit ist über die Ereignisse des 17. Juni 1900 das Wesentliche gesagt. Die weiteren Geschweschichte des Boxer-Krieges, „Hunnenrede“, Ausreise der I. Linien-schiffdivision, etc., liegen weitgehend außerhalb des Betrachtungsbereichs und werden im folgenden Kapitel nur noch in kurzer Weise angerissen werden. Den Abschluss soll ein Zitat eines britischen Autorengespans machen, das in deutlichem Kontrast zu den o.g. Würdigungen seitens Kapitan Leissner sowie auch den anschließenden Glück-

wünschen beispielsweise des Kommandanten der ALGERINE steht, und exemplarisch zeigt, wie vergiftet das Verhältnis britischer Autoren zu eigentlich anerkannten Leistungen anderer Marinen, speziell der deutschen, war – und – wenn nötig – bis heute auch noch ist. Preston/Major schrieben 1967 in ihrer Geschichte der britischen Kanonenboote folgende Sentenz (unkommentiert so übernommen auch in die 2. Auflage 2007):

„A force of cruisers and gunboats shelled the Taku forts, and easily silenced their obsolete guns, although the Russian gunboat GILJAK and the British ship ALGERINE sustained some slight damage.“[1]“

Der Geschichte zweiter Teil

Am 19. Juni erreichte auch das Schwesterschiff JAGUAR die versammelte Flotte auf Taku-Reede, zu deren Verstärkung, während ILTIS bereits erneut den Peiho aufwärts lief. Um auch der Besatzung den Besuch der niederkämpften Forts zu ermöglichen, wurde allerdings zunächst in der Mündung geankert, bevor das Boot am 20. Tongku erreichte, um die Bewachung des Bahnhofs wieder aufzunehmen. Dort übernahm der aus Tientsin zurückbeorderte Kapitanleutnant Kühne vorläufig das Kommando. Vordringend war zunächst, neben der weiterhin gebotenen Präsenz vor Ort, das Boot mit Hilfe des Torpedos von Taku (insoweit wieder Seetüchtig) herzustellen, dass es in die Werft nach Shanghai verlegen konnte.

„[Un]l] durch den Pulverlager wurden durch unvorsichtiges Öffnen einer Pulvertüte (durch Artillerie) und der dadurch hervorgerufenen Explosion 13 Russen, darunter 1 Offizier, tödlich verwundet. Sie liegen begraben beim Bahnhof, wo auch ein russisches Hospital errichtet ist. Teile und dazu verbundene feste Gebäude, teils Zelte benutzt. Nach vielseitigen schweren Kämpfen wird in der Nacht vom 13. zum 14. Tientsinfort unter großen Verlusten genommen. Nach der Einnahme von Tientsin durch die Europäer herrscht bis auf kleinere Kämpfe gegen feindliche Befestigungen der Chinesen Ruhe. Wahrscheinlich die Ruhe vor dem Sturm. Wir warten schweigend, in freudiger Zuversicht auf die BRANDENBURG-Klasse und die beiden Seebatlione.“

Entgegen vorbestimmter Darstellung von JAGUAR tatsächlich als direkter Abhilfe für das Schwesterschiff erschienen, sondern als Verstärkung. Vor allem sollte durch ihre Besatzung die Ausrüstung der auf dem Wege von Deutschland her befristeten Truppen vorbereitet werden. Per Geschwaderlagsbefehl allerdings verließ

ILTIS dann schließlich am 6. August morgens Taku, ging abends bei Hochwasser über die Barre und ankerte zunächst auf der Reede. Am 7. trat sie dann endgültig die Reise nach Shanghai an, wobei auf dem Wege nach Tschifu und Tsingtau angehalten wurden. Letzteres erreichte das Boot am 10., um am Morgen des 15. die Weiterreise in die Werft anzutreten. Man ist geneigt zu sagen: „leider“ nicht um ab dem 14. das ergebige Tagebuch Richard Weitzels nicht mehr zur Verfügung, denn zwar enden seine Aufzeichnungen nicht mit diesem Datum, doch schließt er sich an diesem Tage von der ILTIS aus, um einen neuen Dienstposten anzutreten. Vom 17. August an begann dann die Reparaturarbeiten in der Shanghai-Werft, die bis zum 22. Oktober andauerten. Wieder in Form gebracht, nahm das Boot seinen eigentlichen, regulären Stationsdienst wieder auf und lief Yangtze-aufwärts nach Hankou, wo es über den Wechsel des Jahrhunderts, von Ende Oktober bis Mitte April 1901 verblieb. Damit kam man erstmals – wenn man von dem dreiwöchigen Aufenthalt von S.M.S. SEADLER Anfang bis Mitte September absieht – dem am 1. Juni 1900 auf der Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft gestellten Antrag nach, per Intervention an die Adresse des Reichskanzlers die Marine zu bitten, in Hankou eine Kanonenbootstation zu errichten, „um Schutz der deutschen Interessen auf und an dem Yangtze“.²⁹

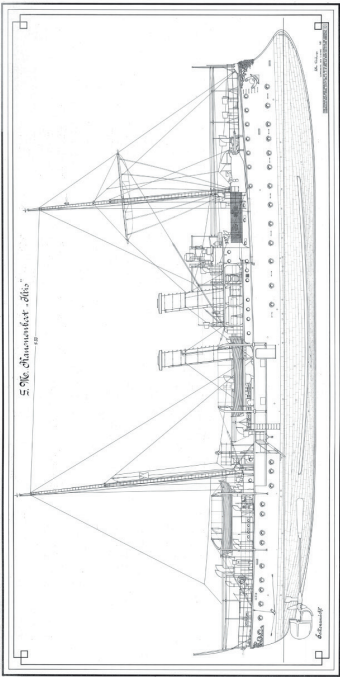
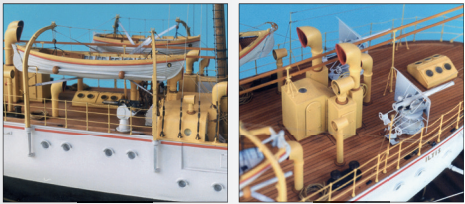
Trotz des im Norden noch nicht allgütig befriedeten Landes blieb es am Yangtze entlang die ganze Zeit über ruhig. Eherneigentlich nicht, höchstwahrscheinlich zu Recht, in der im Herbst 1900 erfolgten Einrichtung eines „Wochen-Reports“ als gewählte Mitteilungsförderung der einzelnen Stationen an ihr Oberkommando ein deutsches Indir für die bereits erfolgte Einrichtung einer „Stationen-routine“.³⁰ In den Rahmen der „Routine“ fiel auch, weitmöglichst im Binnenland „Flüge zu zeigen“, was für die durch ihr leicht modifiziertes „Schwesterschiff“ TIGER abgelöste ILTIS beispielsweise bedeutete, auf der Rückreise von Hankou nach Shanghai im April 1901, die Be-



Abb. 90 – JAGUAR erreicht am 19. Juni Taku-Reede zur Verstärkung. (Bannung Verfasser)



Abb. 131 a-g – Das neuzeitliche Modell des Bootes zeigt trotz seiner geringeren Größe eine Vielzahl von Details mehr als das Wertmodell, was allerdings auch darin begründet ist, dass die Wertmodelle – bis auf wenige Ausnahmen – nach einer Vorschrift entstanden, die auf Ausführung auch kleinster Details nicht unbedingt Wert legte. (Fotos: © Anton Haggach, München, 2003)



Anlage 4

10 Zeichnungen

Die auf den folgenden Seiten, hier in verkleinerter Form abgedruckten Zeichnungen, sind im Modellmaßstab 1:50 erhältlich bei:

Marinepläne & Modellbau
Dipl.-Ing. Lothar Wischmeyer
Fischer Straße 17
49661 Cloppenburg

lothar-wischmeyer@t-online.de

