

Das Abwracken von S.M.-Schiffen und Booten.

Eine kleine Betrachtung weniger rühmlicher Art

Teil 2

Dirk Nottelmann, Moorrege



Abb. 6: WITTELSBACH mit einer vollständigen Flottille von FM-Booten bei der Passage des – noch so genannten – Kaiser-Wilhelm-Kanals.
Foto: Sammlung Nottelmann.

WITTELSBACH

Zentraler Blickpunkt, und auch zeitweiliger Standpunkt des Fotografen, ist das ehemalige Linienschiff – später F-Boot Mutterschiff – WITTELSBACH. Hier kurz seine Geschichte zur Erinnerung:

Erbaut auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven, als Linienschiff „C“, erstes Schiff der ersten komplett unter dem Flottengesetz 1898 entstandenen Schiffsklasse, bewilligt unter dem Haushalt 1899/1900. Kiellegung – 30. September 1899, Stapellauf – 3. Juli 1900, vorläufige Indienststellung für Probefahrten – 15. Oktober 1902.

Am 1. März 1903 als Flaggschiff des 2. Admirals des I. Geschwaders endgültig in Dienst gestellt. Bei Kriegsausbruch 1914 zum Flaggschiff des IV. Geschwaders der Hochseeflotte bestimmt, welches, neben Vorpostendienst in der Nordsee, hauptsächlich in der Ostsee eingesetzt wurde. Aufgrund immer größer werdender personeller Knappheit wurde WITTELSBACH am 24. August 1916 außer Dienst gestellt und in Wilhelmshaven aufgelegt.

Als Deutschland nach dem Krieg per Vertrag unter anderem dazu verpflichtet wurde, die Minensperren in Nord- und Ostsee zu räumen, dazu aber auch, zum Eigenschutz, sehr flachgehende Räumboote benötigte, denen ein weiter Verlegungsmarsch auf ei-

genem Kiel nicht zugemutet werden konnte, entsann man sich des aus den 1870er Jahren stammenden Konzepts des Trägermutterschiffs für derartige Boote¹² und rüstete dementsprechend die ehemaligen Linienschiffe WITTELSBACH, SCHWABEN, PREUSSEN und LOTHRINGEN zu Räumboot-Mutterschiffen um.

WITTELSBACH bekleidete diese Funktion in der Ostsee vom 1. Juni 1919, bis zum 20. Juli 1920, als sie letztmalig außer Dienst stellte. Die Streichung aus der Liste der Kriegsschiffe erfolgte am 8. März 1921, und der Verkauf an den Abbrecher am 7. Juli desselben Jahres, welcher sie schließlich an die Pier im Zwischenhafen (später Scheer-Hafen, heute Banter See) verholten ließ.

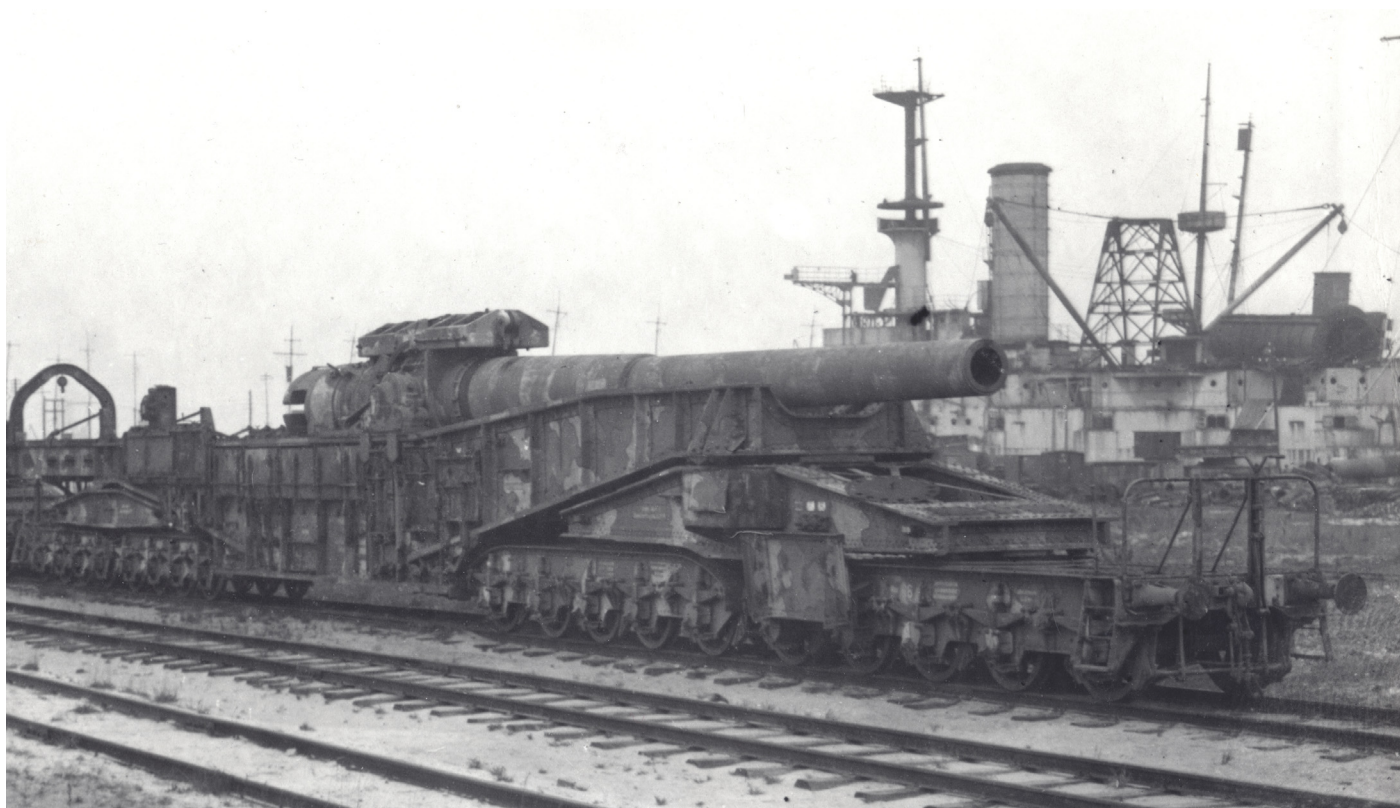


Abb. 7: WITTELSBACH mit „umgelegten“ achteren Schornstein. Im Vordergrund eines der nur insgesamt sieben Eisenbahngeschütze vom Typ „Max“, in „Nebenarbeit“ zur Verschrottung anstehend. Das Geschütz in E.B.-Lafette ist vom hochmodernen 38 cm L/45-Kaliber, welches erstmals auf der BAYERN-Klasse in Verwendung kam. Foto: Sammlung Nottelmann.



Abb. 08 WITTELSBACH während der Ausschlichtung, wobei ihre vorherige Struktur, mit den Schienen für die F-Boote, auf dem Vorschiff noch gut zu erkennen ist. Foto: Sammlung Nottelmann.



Abb. 09 Unübersehbar hat der Fotograf hier seinen Standort auf den SCHWIMMKRAHN I verlegt, was man an dem vorschriftsmäßig gekennzeichneten Block des Hebegeschirrs erkennen kann. WITTELSBACH befindet sich in demselben Zustand wie auf den Fotos zuvor. Im Hintergrund eine größere Anzahl von Minensuchern der ersten Serie, die auf ihre Weiterverwertung warten. Foto: Sammlung Nottelmann

Anmerkung:

¹² Ursprünglich war dabei an halbautonome Torpedoboote gedacht worden, die durch die Mutterschiffe in die Nähe der gegnerischen Küsten und Häfen gebracht werden sollten.