



Typenkompass

Deutsche Marine

Die Schiffe der Bundesmarine 1956–1990

Hans Karr



**Motor
buch
Verlag**

Typenkompass

Deutsche Marine

Die Schiffe der Bundesmarine 1956 - 1990

Hans Karr

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Bildern aus dem Archiv des Autors

Bildnachweis: Die Einzelnachweise zu den Bildern sind jeweils bei den Bildunterschriften vermerkt. Bei einigen Fotos konnte allerdings der Inhaber der Bildrechte nicht eindeutig ermittelt werden. Verlag und Autor bitten freundlicherweise um Kontaktaufnahme.

Der Leser möge die Bildqualität einiger Abbildungen entschuldigen. Sie ist dem altersbedingten Zustand der Bildvorlagen geschuldet.

Der Autor dankt besonders dem Presse- und Informationszentrum der Deutschen Marine in Rostock für die Überlassung von Bildmaterial.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-03773-1

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2015

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Kuch

Innengestaltung: WS – WerbeService Linke, 76185 Karlsruhe

Druck und Bindung: Appel & Klinger, Schneckenlohe

Printed in Germany

Einleitung	4	Tender	75
Vorgeschichte, Entstehung und Aufbau	4	»Rhein«-Klasse.....	75
U-Boote	10	»Lahn« und »Lech«.....	77
Typ XXIII, Typ XXI, Klasse 201, 202, 205, 205mod und 206.....	10	Versorgungseinheiten	79
Zerstörer, Fregatten, Korvetten	15	Material- und Betriebsstofftransporter.....	79
»Z 1«-Klasse.....	15	»Lüneburg«-Klasse.....	82
»Hamburg«-Klasse.....	17	»Walchensee«-Klasse.....	84
»Lütjens«-Klasse.....	20	Munitionstransporter.....	86
»Köln«-Klasse.....	22	Schlepper	89
»Thetis«-Klasse.....	24	See- und Hafenschlepper.....	89
Schnellboote	28	»Lütje Hörn«-Klasse.....	92
»Silbermöve«-Klasse.....	28	»Eisvogel« und »Eisbär«.....	94
»Jaguar«-Klasse.....	30	»Sylt«-Klasse.....	95
»Hugin«, »Munin«, »Pfeil« und »Strahl«.....	33	»Helgoland« und »Fehmarn«.....	96
»Zobel«-Klasse.....	35	»Wangerooe«-Klasse.....	98
»Tiger«-Klasse.....	38	»Neuende«-Klasse.....	100
»Albatros«-Klasse.....	41	Schulschiffe	102
Wachboote	44	»Wespe«-Klasse.....	102
»KW 1«-Klasse.....	44	Schulfregatten.....	104
Minenabwehrfahrzeuge	46	»Deutschland«.....	108
»Capella«- und »Aldebaran«-Klasse.....	46	»Gorch Fock«.....	113
»Seelöwe«-Klasse.....	48	»Nordwind«.....	116
»Lindau«-Klasse.....	50	Mess- und Flottendienstboote	118
»Vege sack«-Klasse.....	53	»Trave«, »Oste«, »Alster« und »Oker«.....	118
»Schütze«-Klasse.....	54	Sonderfahrzeuge	122
»Ariadne«- und »Frauenlob«-Klasse.....	57	Werkstattschiffe.....	122
»Bottrop« und »Bochum«.....	60	Minenwurf-/Lichtboot »Eider«.....	123
»Sachsenwald« und »Steigerwald«.....	62	Sperwaffenversuchsboot.....	
Amphibienfahrzeuge	64	»Walther von Ledebur«.....	123
»Eidechse«-Klasse.....	64	Wehrforschungsschiff »Planet«.....	124
»Otter« und »Natter«.....	66	Druckdock C.....	125
»Barbe«-Klasse.....	67	Quellennachweis	127
Landungsboote Typ LCA, LCU und LCM.....	70		
Schwimmautos.....	73		

Typenkompass

Deutsche Marine

Die Schiffe der Bundesmarine 1956 - 1990

Hans Karr



Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Bildern aus dem Archiv des Autors

Bildnachweis: Die Einzelnachweise zu den Bildern sind jeweils bei den Bildunterschriften vermerkt. Bei einigen Fotos konnte allerdings der Inhaber der Bildrechte nicht eindeutig ermittelt werden. Verlag und Autor bitten freundlicherweise um Kontaktaufnahme.

Der Leser möge die Bildqualität einiger Abbildungen entschuldigen. Sie ist dem altersbedingten Zustand der Bildvorlagen geschuldet.

Der Autor dankt besonders dem Presse- und Informationszentrum der Deutschen Marine in Rostock für die Überlassung von Bildmaterial.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-03773-1

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2015

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: WS – WerbeService Linke, 76185 Karlsruhe
Druck und Bindung: Appel & Klingner, Schneckenlohe
Printed in Germany

Einleitung	4	Tender	75
Vorgeschichte, Entstehung und Aufbau	4	»Rhein«-Klasse.....	75
U-Boote	10	»Lahn« und »Lech«.....	77
Typ XXIII, Typ XXI, Klasse 201, 202, 205, 205mod und 206.....	10	Versorgungseinheiten	79
Zerstörer, Fregatten, Korvetten	15	Material- und Betriebsstofftransporter.....	79
»Z 1«-Klasse.....	15	»Lüneburg«-Klasse.....	82
»Hamburg«-Klasse.....	17	»Walchensee«-Klasse.....	84
»Lütjens«-Klasse.....	20	Munitionstransporter.....	86
»Köln«-Klasse.....	22	Schlepper	89
»Thetis«-Klasse.....	24	See- und Hafenschlepper.....	89
Schnellboote	28	»Lütje Hörn«-Klasse.....	92
»Silbermöwe«-Klasse.....	28	»Eisvogel« und »Eisbär«.....	94
»Jaguar«-Klasse.....	30	»Sylt«-Klasse.....	95
»Hugin«, »Munin«, »Pfeil« und »Strahl«.....	33	»Helgoland« und »Fehmarn«.....	96
»Zobel«-Klasse.....	35	»Wangerooe«-Klasse.....	98
»Tiger«-Klasse.....	38	»Neuende«-Klasse.....	100
»Albatros«-Klasse.....	41	Schulschiffe	102
Wachboote	44	»Wespe«-Klasse.....	102
»KW 1«-Klasse.....	44	Schulfregatten.....	104
Minenabwehrfahrzeuge	46	»Deutschland«.....	108
»Capella«- und »Aldebaran«-Klasse.....	46	»Gorch Fock«.....	113
»Seelöwe«-Klasse.....	48	»Nordwind«.....	116
»Lindau«-Klasse.....	50	Mess- und Flottendienstboote	118
»Vege sack«-Klasse.....	53	»Trave«, »Oste«, »Alster« und »Oker«.....	118
»Schütze«-Klasse.....	54	Sonderfahrzeuge	122
»Ariadne«- und »Frauenlob«-Klasse.....	57	Werkstattschiffe.....	122
»Bottrop« und »Bochum«.....	60	Minenwurf-/Lichtboot »Eider«.....	123
»Sachsenwald« und »Steigerwald«.....	62	Sperwaffenversuchsboot.....	
Amphibienfahrzeuge	64	»Walther von Ledebur«.....	123
»Eidechse«-Klasse.....	64	Wehrforschungsschiff »Planet«.....	124
»Otter« und »Natter«.....	66	Druckdock C.....	125
»Barbe«-Klasse.....	67	Quellennachweis	127
Landungsboote Typ LCA, LCU und LCM.....	70		
Schwimmautos.....	73		

Vorgeschichte, Entstehung und Aufbau der Bundesmarine

Die Vorgeschichte

Nach fast sechs Jahren endete der Zweite Weltkrieg mit der totalen Niederlage Deutschlands. Am 8. Mai 1945, dem Tag der deutschen Kapitulation, hörte die deutsche Staatsgewalt auf zu existieren und ging über auf die vier Siegermächte. In Trümmern liegende Städte, allgemeine Not und die Ungewissheit über die weitere Zukunft bestimmten als Hinterlassenschaften des verlorenen Krieges das Leben der Bevölkerung. Nicht nur an Land, auch auf See hinterließ der Krieg seine Spuren. Über 600.000 Seeminen der verschiedensten Typen waren zu räumen, um die Seewege in der Nordsee und den Ostseezugängen wieder sicher zu machen. Bereits im Juli 1945 wurden daher unter britischem Kommando und mit der Bezeichnung German Minesweeping Administration (GMSA) beziehungsweise Deutscher Minenräumdienst die ersten Minensuchverbände mit Fahrzeugen der ehemaligen Kriegsmarine aufgestellt. Die uniformierten deutschen Besatzungen bestanden aus dienstverpflichteten ehemaligen Marinesol-

daten. Als Kennzeichen führten die Einheiten aus dem internationalen Flaggenalphabet den Buchstaben »C« als Doppelstander. Als Ersatz für eine deutsche Nationalflagge war dieser C-Doppelstander bis Februar 1951 auch für alle übrigen deutschen Seefahrzeuge vorgeschrieben.

Im Herbst 1946 erreichte die GMSA mit über 27.000 Mann und 840 Fahrzeugen ihren höchsten materiellen und personellen Stand. Nach Erledigung der dringendsten Aufgaben wurden die Verbände nach und nach reduziert, umgegliedert und, auch unter Druck der Sowjetunion, die in der GMSA den versteckten Aufbau bzw. Unterhaltung deutscher Seestreitkräfte sah, offiziell im Dezember 1947 aufgelöst. Bei den Minenräumarbeiten gingen durch Minenexplosionen acht, nach einer anderen Quelle zehn, Fahrzeuge verloren. Fast 400 Tote waren zu beklagen. Die Auflösung der GMSA bedeutete aber nicht das Ende des Minenräumens unter britischer Kontrolle. Schon im Januar 1948 kam es zur Aufstellung des Minenräumverbandes Cuxhaven. Diese wesentlich kleinere Nachfolgeorganisation verfügte über rund 20 Einheiten. Die Personalstärke betrug etwa 600 nun zivil eingekleidete Freiwillige. Bis zum Sommer 1951 war der Verband aktiv. Nach seiner Auflösung gingen die Fahrzeuge an die amerikanische LSU (B). Das Personal wurde entlassen, wechselte ebenfalls zur LSU (B) oder in den neu aufgestellten deutschen Seegrenzschutz. Nach der deutschen Kapitulation hatten die Amerikaner in Bremerhaven mit der Labor Service Unit (B) (LSU (B)) einen eigenen Verband mit ehemaligen deutschen Marinesoldaten aufgestellt. Er umfasste etwa 1000 Mann und knapp 50 ehemalige Kriegsmarinefahrzeuge. Im Gegensatz zur GMSA führte die LSU (B)



Als Ersatz für eine Nationalflagge mussten deutsche Seefahrzeuge bis Februar 1951 die Flagge »C« des internationalen Flaggenalphabets in Form eines Doppelstanders führen. (Foto: PD)

nicht nur Minenräumaufgaben durch, sondern auch Unterstützungsaufgaben für die amerikanische Marine. Als Hilfsverband der US Navy fuhren die Schiffe und Boote unter amerikanischer Flagge. Erst nach Aufstellung der Bundesmarine wurde die LSU (B) aufgelöst. Fahrzeuge und Personal übernahm die Bundesmarine.

Anfang 1951 begannen auch die ersten deutschen Planungen für den Aufbau des Seegrenzschatzes. Als truppenmäßig organisierte Polizeiformation sollte dieser einen effektiven Küstenschutz sicherstellen. Er war nach dem Krieg die erste deutsche Formation auf Bundesebene, die bewaffnet zur See fuhr.

Ab September 1951 erfolgte der Ankauf erster Fahrzeuge. Es waren im Krieg nicht mehr fertig gestellte Kriegsfischkutter, die noch bei verschiedenen Werften lagen und jetzt komplettiert werden sollten. Ihr Einsatz war als Wachboote vorgesehen. Weitere Gebrauchtfahrzeuge und ehemalige Kriegsmarinefahrzeuge aus den Beutebeständen der Siegermächte wurden erworben sowie Neubauten in Auftrag gegeben. Bis Anfang 1955 stellten insgesamt 28 Schiffe und Boote der unterschiedlichsten Typen unter der Bundesdienstflagge in Dienst. Stationierungsorte des Seegrenzschatzes waren Neustadt / Holstein, Kiel und Cuxhaven.



Die Dienstflagge der Bundesbehörden, kurz Bundesdienstflagge, wird neben den Behördenschiffen des Bundes auch von den zivil besetzten Hilfsschiffen der Bundesmarine / Deutschen Marine geführt. (Foto: PD)

Im November 1955 beschloss die Bundesregierung, den Seegrenzschatz aufzulösen. Schiffe und Boote sollten für den Aufbau der neuen deutschen Marine verwendet werden. Das Personal konnte auf freiwilliger Basis ebenfalls in das neue Dienstverhältnis wechseln. Am 30. Juni 1956 erfolgte dann die Auflösung und die Überführung in die schon im Aufbau befindliche Bundesmarine.

Die Entstehung

Nach der Niederringung des Deutschen Reiches war auch bald die Eintracht unter den Kriegsaliierten zu Ende. Zu unterschiedlich waren die Ansichten und Interessen der westlichen Siegermächte und die der Sowjetunion. Insbesondere die Berlin-Krise (1948/49) und der Korea-Krieg (1950 bis 1953) zeigten, wie labil die internationale Lage tatsächlich war. Zwei Blöcke hatten sich gebildet. Auf der einen Seite die westlichen Demokratien und auf der anderen Seite der kommunistisch geprägte Machtbereich der Sowjetunion. Vor dem Hintergrund dieser gefährlichen außen- und sicherheitspolitischen Weltlage sowie der krisenhaften Situation in Europa und im geteilten Deutschland kam es schon bald zu ersten Überlegungen für die Aufstellung neuer deutscher Streitkräfte. Vor allen Dingen in den USA gab es frühzeitig Stimmen, die eine westdeutsche Beteiligung an der Verteidigung Europas einforderten.

Im Oktober 1950 berieten unter strenger Geheimhaltung im Kloster Himmerod in der Eifel 15 hochrangige ehemalige Offiziere der Wehrmacht über einen künftigen deutschen Verteidigungsbeitrag. Das Ergebnis dieser Beratungen ist in der Himmeroder Denkschrift niedergelegt, in der auch eine neue deutsche Marine insbesondere für die Küstenvorfeldverteidigung vorgesehen war. Bei einer Stärke von 15.000 bis 19.000 Mann wurden im Einzelnen 24 kleine U-Boote, jeweils zwölf Geleit-, Torpedo- und U-Jagdboote, 36 Schnellboote, 60 Minensuchboote, 35 Kriegsfischkutter sowie Marineflieger für notwendig erachtet.

Damit lag erstmals seit Ende des Krieges ein Entwurf für eine deutsche Marine vor. Doch dieser Vorschlag blieb nicht der einzige. Konteradmiral a.D. Gerhard Wagner verfasste im März 1951 die Denkschrift *Aufbau eines deutschen Marinekontingents im Rahmen deutscher Mitwirkung an der Verteidigung Westeuropas*. Wagner war Mitglied des Naval Historical Team (NHT), eine von der amerikanischen Marine im April 1949 in Bremerhaven aufgestellte Gruppe deutscher Marineoffiziere, die aus deutscher Sicht das Marine-Kriegsgeschehen aufarbeiten sollten, wobei die Amerikaner besonders an den Erfahrungen aus dem Seekrieg mit der Sowjetunion Interesse zeigten. Das NHT war dem amerikanischen Marinenachrichtendienst Office of Naval Intelligence unterstellt. Wagners Denkschrift diente bei den Verhandlungen zur Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG) als Diskussionsgrundlage für einen deutschen maritimen Beitrag zu den geplanten europäischen Streitkräften. Als Ergebnis dieser Verhandlungen sollte das deutsche Kontingent dann wie folgt aussehen: 18 Geleitboote, 60 Schnellboote, 60 Minensuchboote (und weitere 85 in Reserve), zwei Minenleger, 36 Landungsboote, zehn Hafenschutzboote (und 40 in Reserve) sowie Marineflieger. Ihre Aufgabe war die Küstenverteidigung in Schleswig-Holstein, die Sicherung der Ostseezugänge, die Minenabwehr in der westlichen Ostsee und der Deutschen Bucht sowie die Sicherung der deutschen Nordseehäfen. Auffallend ist das Fehlen von Zerstörern und U-Booten, die auf französisches Drängen aus den ursprünglichen deutschen Verhandlungsvorschlägen herausgestrichen wurden. Zu einer Umsetzung sollte es jedoch nicht kommen. Im August 1954 lehnte die französische Nationalversammlung die Ratifizierung des EVG-Vertrages ab, und damit scheiterte das gesamte Projekt. Im Rahmen der Pariser Verträge erfolgte dann die Aufnahme der Bundesrepublik Deutschland in die Westeuropäische Union (WEU) und am 9. Mai 1955 als 15. Mitglied in die NATO

(North Atlantic Treaty Organization). Für die neue deutsche Marine setzte die WEU nun als Höchststärken je zwölf U-Boote und Zerstörer, sechs Geleitboote, 40 Schnellboote, sechs große Minensuchboote, 18 Küstenminensuchboote, 30 Minenräumboote, zwei Minenschiffe, 36 Landungsboote, zehn Hafenschutzboote sowie 58 Marineflugzeuge fest.

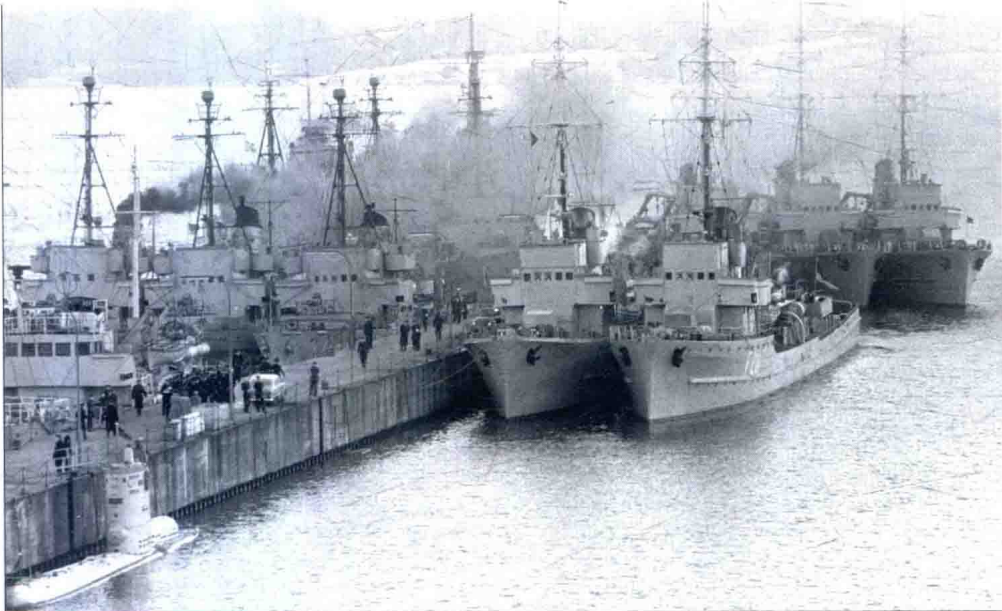
Der Aufbau

Der 12. November 1955 kann als symbolischer Gründungstag der Bundeswehr und damit auch der Bundesmarine gelten. Der damalige Bundesminister der Verteidigung Theodor Blank überreichte an diesem Tag, dem 200. Geburtstag des preußischen Generals und Armeereformers Gerhard von Scharnhorst, in der Bonner Ermekeil-Kaserne den ersten Freiwilligen die Ernennungsurkunde. Weitere Freiwillige wurden am 2. Januar 1956 nach Andernach (Heer), Nörvenich (Luftwaffe) und Wilhelmshaven (Marine) einberufen.

Die Aufstellung der ersten schwimmenden Verbände der Bundesmarine begann nach entsprechender Vorbereitung im Mai 1956. Dabei konnte die Bundesmarine auf Einheiten und auf Personal der LSU (B) und des Seegrenzschutzes zurückgreifen. Als erste Boote setzten am 29. Mai 1956 die drei Schnellboote »Silbermöwe«, »Sturmmöwe« und »Wildschwan«, die bereits der Seegrenzschutz als Neubauten beauftragt hatte, aber dann unter englischer Flagge in Dienst stellen mussten, die Dienstflagge der Seestreitkräfte.

Im Juni 1956 folgten die ersten Räumboote aus der LSU (B), und im Juli fand die Übernahme der Fahrzeuge des Seegrenzschutzes statt. Minensuchboote des Kriegsmarine-Typs M 40 aus der LSU (B) stellten im Juli und August in Dienst.

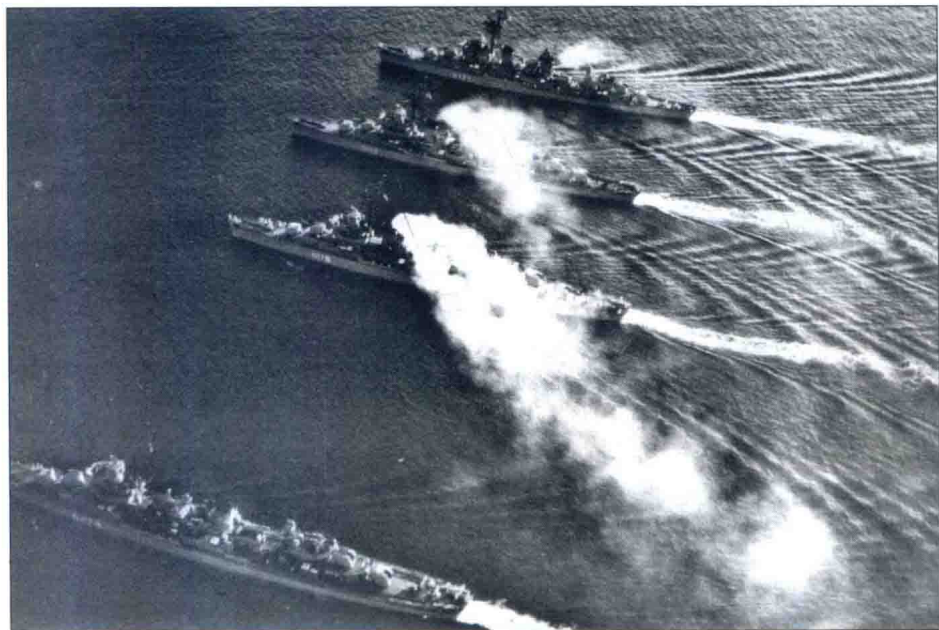
Die neuen Bündnispartner der NATO lieferten ebenfalls Starthilfe. Frankreich gab noch vorhandene Minensuchboote des Kriegsmarine-



Minensuchboote der Typen M 35 (re) und M 40 (li) im Kieler Marinestützpunkt. (Foto: Deutsche Marine)

Typs M 35 zurück; von der Royal Navy kamen sieben Korvetten, die dann als Schulfregatten eingesetzt wurden. Die USA lieferten neben wei-

teren LSU (B)-Einheiten sechs Zerstörer sowie zahlreiche Landungsschiffe und Landungsboote. So konnte nochmals eine große Anzahl von



Vier Zerstörer der von den USA überlassenen »Fletcher«-Klasse in Dwarlinie. (Foto: Deutsche Marine)

Einheiten in Jahren 1957 bis 1960 in Dienst stellen.

Zur logistischen Unterstützung und zur Versorgung der Flotteneinheiten kam es zudem zum Ankauf von ziviler Handelsschiffonnage. Die Schiffe wurden zu Trossschiffen umgebaut und dann ab 1959 als Versorger, Tanker und Transporter eingesetzt.

Es war ein Glücksfall für die Bundesmarine, dass über die LSU (B) und den Seegrenzschutz von Anfang an Schiffe und Boote sowie fachkundiges Personal vorhanden waren. Dadurch war es möglich, den Aufbau energisch voranzutreiben. Bereits im April 1957 konnten zwei Minensuchgeschwader als einsatzfähige Verbände der NATO unterstellt werden. Ein viertel Jahr später folgte ein drittes Geschwader.

Mit Ausnahme der Schnellboote waren aber die Einheiten der ersten Stunde allesamt alt und gebraucht, hatten zum Teil einen sehr geringen Gefechtswert und waren nicht auf dem modernsten Stand der Technik. Damit ließen sich weder quantitativ noch qualitativ die Vorgaben und Forderungen der WEU und der NATO erfüllen. Um so wertvoller waren sie jedoch für die Ausbildung der Besatzungen. Von vorneher-

ein waren sie deshalb auch nur als schnelle Übergangslösung gedacht, daher liefen bereits parallel dazu die Vorbereitungen zu den notwendigen Neubauten. Die praktische Umsetzung sollte sich jedoch als nicht so einfach erweisen.

Beim Bau der neu entwickelten U-Boote kam es zu gravierenden schiffbaulichen und technischen Problemen, was zu erheblichen Bauverzögerungen, Umkonstruktionen und dann sogar zu vorzeitigen Außerdienststellungen führte. Weiterhin waren die deutschen Großwerften durch den Handelsschiffbau voll ausgelastet und nicht sonderlich geneigt, neue Aufträge anzunehmen, die zudem noch mit erheblichen Entwicklungsarbeiten verbunden waren und andere Produktionsabläufe erforderlich machten. Außerdem wollte man nach Bombenkrieg und Demontage eigentlich nichts mehr mit dem Kriegsschiffbau zu tun haben. Erst allmählich änderte sich diese Haltung. Bei den Schnellbooten und Minensuchbooten konnten jedoch renommierte kleinere Werften nahezu verzugslos mit Neubauten beginnen. Nach und nach kamen dann auch die Neubauvorhaben auf Touren. Allerdings bereiteten Kinderkrankheiten, technische Unzulänglichkeiten, Terminverzögerungen und Mehrkosten zunächst doch erhebliche Probleme. Es zeigte sich, dass es doch recht schwierig war, nach der langen Pause im Marineschiffbau wieder Fuß zu fassen. Dennoch: Ein mit weit über 200 Einheiten recht umfangreiches und umfassendes Neubauprogramm, das sich an den WEU- und NATO-Vorgaben orientierte, wurde abgewickelt.

Bis Ende der 1960er Jahre erhielt die Bundesmarine zwölf U-Boote, zwei Klein-U-Boote, vier Zerstörer, sechs Fregatten, fünf Torpedofangboote, 40 Schnellboote, 18 Küstenminensuchboote, 30 Schnelle Minensuchboote, 20 Binnenminensuchboote, zwei Minentransporter, 22 Landungsboote, 13 Tender, acht Versorger, zwei Munitionstransporter, vier Betriebsstofftransporter, acht Schlepper, das Schulschiff



Die Dienstflagge der Seestreitkräfte der Bundesrepublik Deutschland ist die als Doppelstander ausgeführte Bundesdienstflagge. Sie wird von den militärisch besetzten Schiffen und Booten der Bundesmarine / Deutschen Marine geführt. (Foto: PD)



Zerstörer »Mölders«, Minenjagdboot »Weilheim« und U-Boot »U 10« (v.l.n.r) sind drei typische Vertreter von Schiffen und Booten der Bundesmarine. Sie können heute als Museumsschiffe im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven besucht werden. (Foto: Autor)

»Deutschland« sowie das Segelschulschiff »Gorch Fock«. Dazu kamen zahlreiche kleinere Hilfsfahrzeuge, Hafenschlepper und diverse Sonderfahrzeuge sowie sechs in Frankreich gebaute und 1959/60 in Dienst gestellte Küstenminensuchboote hinzu. In den USA wurden drei Zerstörer geordert, die als »Lütjens«, »Mölders« und »Rommel« 1969/70 der Flotte zuliefen. Sie waren die ersten Schiffe der Bundesmarine, die mit Flugkörpern und hochmodernen rechnergestützten elektronischen Anlagen aus-

gerüstet waren. Im Marinejargon hatten sie deshalb lange Jahre die Bezeichnung »Heilige Kühe«. Ebenso noch einzurechnen sind die 18 U-Boote der Klasse 206, die 1969 beauftragt und bis 1975 in Dienst genommen wurden. Weitere Beschaffungsschübe liefen dann in den 1970er Jahre an. In der Regel handelte es sich dabei bereits um Fahrzeuge, die als Nachfolgeneration die mittlerweile in die Jahre gekommenen Einheiten aus den ersten Bauserien ablösten.

U-Boote

Während man beim Aufbau der Bundesmarine bei den Überwassereinheiten auf ältere Fahrzeuge zurückgreifen konnte, gab es bei den U-Booten keine solche Möglichkeit. Als erste Maßnahme beschloss man daher zwei im Mai 1945 selbst versenkte Boote des Typs XXIII zu heben. Die im Juni und August 1956 gehobenen U-Boote »U 2365« und »U 2367« waren trotz der langen »Tauchphase« in einem erstaunlich guten Zustand und stellten nach der Instandsetzung als »Hai« und »Hecht« erneut als Schulboote in Dienst. Im September 1966 ging die »Hai« bei einem Unglück verloren. Zwei Jahre später stellte auch »Hecht« außer Dienst und wurde verschrottet. Nach seiner Bergung im Juni 1957 wurde mit

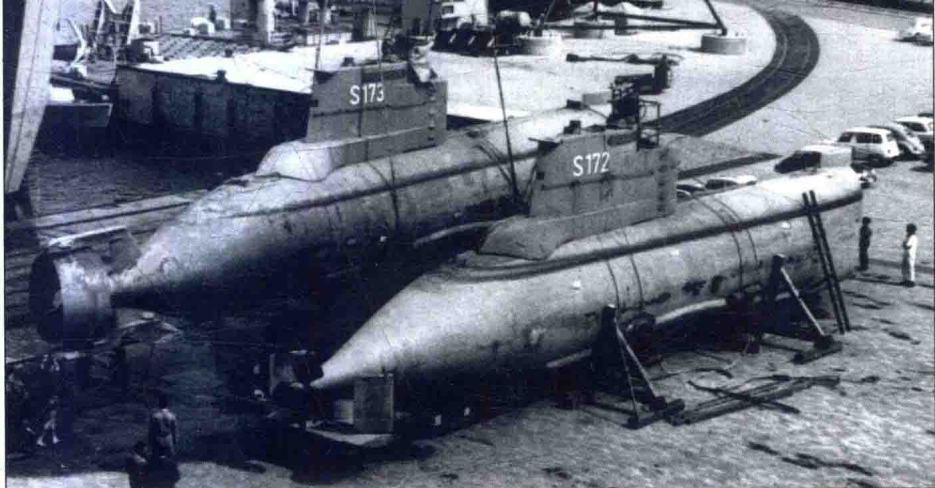
»U 2540« ein drittes U-Boot wieder fahr- und einsatzfähig gemacht. Es handelte sich um einen für die Atlantik-Kriegführung entworfenen Typ XXI. Durch eine große Batterieanlage, leistungsstarke Elektromotoren und aquadynamisch günstige Rumpfform war der damals technisch hochmoderne U-Boottyp als reines Unterwasserfahrzeug konzipiert. Um das 1600-t-U-Boot wieder betreiben zu können, bedurfte es einer Sondergenehmigung der Westeuropäischen Union. Als »Wilhelm Bauer« kam es ausschließlich als Versuchs- und Erprobungsfahrzeug in Fahrt. Nach der Außerdienststellung erfolgte der Rückbau in den Originalzustand von 1945 und die Aufstellung als Technikmuseum in Bremerhaven.



U-Boot »Hai« (Foto: Deutsche Marine)



Das Technikmuseum »U-Boot Wilhelm Bauer« in Bremerhaven. (Foto: Autor)



Die beiden Klein-U-Boote »Friedrich Schürer« (li) und »Hans Techel« (re) nach ihrer Außerdienststellung als Auflieger an Land. (Foto: Deutsche Marine)

Klein-U-Boote Klasse 202

Bereits 1957 begannen die Arbeiten am neuen U-Bootprogramm. Amtsintern erhielten sie die Bezeichnungen Klasse 201 und Klasse 202. Während die Klasse 201 eine Größe von etwa 400 t haben sollte, handelte es sich bei der Klasse 202 um Klein-U-Boote, die Vorposten-, Aufklärungs- und Sicherungsdienste wahrnehmen sowie als kleine wendige U-Bootjäger fungieren sollten. Bis zu 40 Einheiten waren geplant. Es kam dann aber nur zum Bau der beiden Boote »Hans Techel« und »Friedrich Schürer«. Das angedachte Konzept bewährte sich nicht. Für die vorgesehenen Einsatzaufgaben erwiesen sich die Klein-U-Boote als ungeeignet. Nach nur wenigen Monaten Betriebszeit kam für sie das Aus und dann der Abbruch. Ersatz gab es keinen, das Aufgabenspektrum wurde anderweitig abgedeckt.

Klassen 201, 205 und 205mod

Mit der Kiellegung von »U 1« am 8. Juni 1960 begann der deutsche Nachkriegs-U-Bootbau. Eine der wesentlichen Forderungen für das zwölf Einheiten umfassende Beschaffungsvorhaben dieser Klasse 201 war eine amagnetische Bauweise. Weiterhin sollten die als Einhüllenboote ausgelegten U-Boote möglichst geräuscharm operieren können. Bei den ersten

beiden Booten zeigten sich jedoch schon sehr schnell starke Korrosionserscheinungen, was am verwendeten, amagnetischen Stahl lag. Als Sofortmaßnahme wurde die Tauchtiefe beschränkt und der Weiterbau der schon ab »U 4« beauftragten Boote gestoppt. In der weiteren Folge kam es zur Außerdienststellung von »U 1« und »U 2«. Während »U 2« anschließend abgebrochen wurde, kam »U 1« nochmals als Erprobungsboot in Fahrt; »U 3« blieb als Schulboot noch eine Zeit lang der Marine erhalten. Mit »U 4« bis »U 8« schloss sich nahtlos eine zweite veränderte Bauserie – Bezeichnung Klasse 205 – an, wobei bereits fertige Sektionen von den schon vor der Stahlkrise begonnenen Booten genutzt wurden. Zum Korrosionsschutz erhielten die Bootskörper eine Spritzverzinkung. Zudem wiesen sie eine andere Turmform auf und hatten einen etwas längeren Bootskörper. Die Boote blieben aber problembehaftet. Sie dienten fast nur als Schulboote, gingen zwischen Mai und Oktober 1974 endgültig außer Dienst und wurden danach verschrottet.

Mit »U 9« bis »U 12« wurde der U-Bootbau fortgesetzt. Bei dieser Klasse 205mod kam ein neuer, zuvor langfristig gefestigter amagnetischer Stahl zur Verwendung und die Ausrüstung wurde dem aktuellen technischen Stand ange-



U-Boot »U 2« (Foto: Deutsche Marine)

passt. Ebenfalls zu dieser Klasse 205mod müssen noch die U-Boote »U 1 (I)« und »U 2 (I)« gezählt werden. Diese Ersatzbauten für die außer Dienst gestellten Namensvorgänger bestanden allerdings aus einem gewöhnlichen magnetischen Schiffbaustahl. Beim Bau fanden Teile von »U 1 (I)« und »U 2 (I)« Wiederverwendung. Mit den Booten der Klasse 205mod hatte die Bundesmarine nun erstmals voll einsatzfähige U-Boote, die in Torpedoschießabschnitten, bei NATO-Manövern und auf längeren Auslandsreisen ihre Leistungsfähigkeiten unter Beweis stellten. Nach 36 Dienstjahren stellte »U 12« im Juni 2005 als letztes Boot außer Dienst. Während »U 12« verschrottet

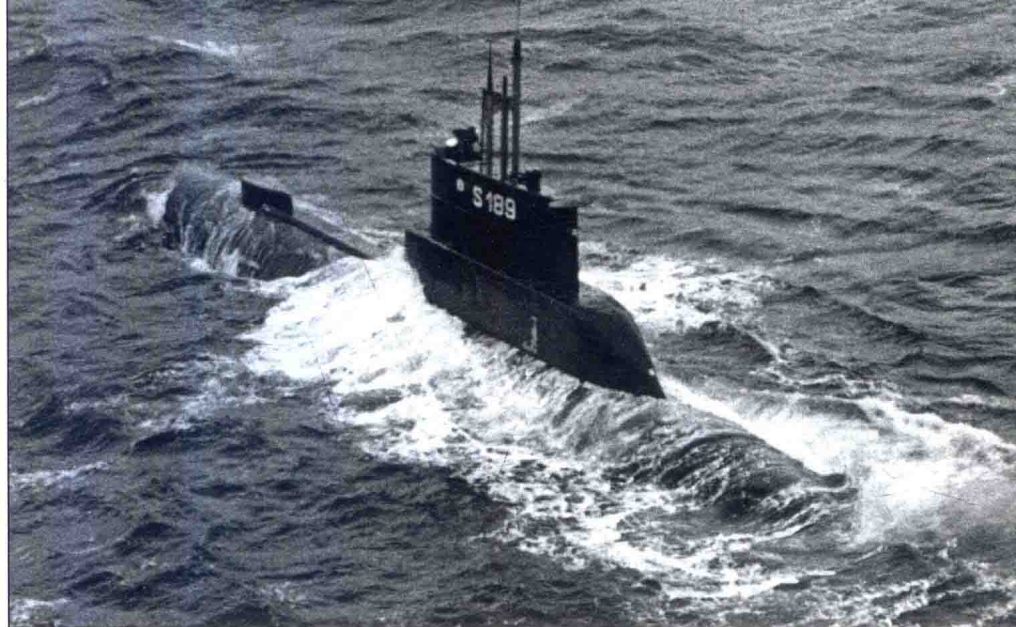
wurde, blieben »U 9«, »U 10« und »U 11« der Nachwelt als Museumsschiffe erhalten.

Klassen 206 und 206A

Wie ihre Vorgänger aus amagnetischem Stahl und als Einhüllenboote gebaut, war die Klasse 206 mit neuester Sensorik und Elektronik ausgestattet sowie mit drahtgelenkten Torpedos bewaffnet. Der Bau der 18 Boote begann Ende 1969. Im Mai 1975 stellte das letzte Boot in Dienst. Die Boote blieben drei Jahrzehnte im Einsatz. An fast allen in der Nord- und Ostsee abgehaltenen NATO-Manövern nahmen sie teil. Die schwer ortbaren Boote waren auch begehrte Zielobjekte für die U-Jagdübungen der Über-



U-Boot »U 6« (Foto: Deutsche Marine)



U-Boot »U 10« (Foto: Deutsche Marine)

wassereinheiten. Mehrmals überquerten Boote zu Übungen mit der amerikanischen Marine den Atlantik. Auch im Mittelmeer kamen sie zum Einsatz. Einige Einheiten wurden in den Jahren 1987 bis 1992 zur Klasse 206A umgebaut und erhielten moderne elektronische Einrichtungen. Die nicht umgebauten Boote

stellten in den Jahren 1996 bis 1998 außer Dienst und wurden abgewrackt. In mehreren Schüben folgten die Boote der Klasse 206A in den Jahren 2004 bis 2011.

Die U-Boote der Bundesmarine sind in ausführlicherer Form im Typenkompass *Deutsche Uboote seit 1956* dargestellt.



U-Boot »U 27« (Foto: Autor)