

ca. 296 Seiten, Großformat 21 x 27 cm, etwa 65 Fotos auf Kunstdruck, etwa 250 Schiffszeichnungen, Risse usw., mehrfarbiger, cellophanierter Schutzhumschlag, Efalinleinen, ca. DM 98,—

1 000 Jahre vor den Wikingern schickte sich Roms Flotte an, die Seeherrschaft den damals dominierenden Karthagern streitig zu machen. Karthagos Seemacht besaß eine Stärke, die mit der der USA nach dem letzten Weltkrieg zu vergleichen ist. Rom war zu Beginn seiner Auseinandersetzung mit der seebeherrschenden punischen Flotte, wie die UdSSR im Jahre 1945, nur Landmacht. Der Aufstieg Roms zur führenden maritimen Großmacht gehört zu den faszinierenden Kapiteln eines gewaltigen Ringens, das vor mehr als 2200 Jahren begann. Die Punier unterlagen, weil sie die Flottenrüstung vernachlässigten. Rom siegte auch auf den Meeren der „Alten Welt“, weil es lernte, die Gesetze des Seekrieges zu beherrschen. Die Geschichte wiederholt sich häufig. Unterzieht man sich der Mühe, durch das Rankenwerk der Modifikationen die geschichtlichen Vorgänge unvoreingenommen zu betrachten, so erblickt man gleichartige Inhalte in den Motivationen der Machtpolitik der Staaten bis auf den heutigen Tag.

Das vorliegende Buch soll als Übersicht über die Kriegs- und Handelsflotte des römischen Reiches verstanden werden. Einen erweiterten Kreis der maritim Interessierten mit Fakten vertraut zu machen, die größtenteils in Vergessenheit geraten sind, ist das Anliegen dieser Publikation.

Ausgehend von der Tatsache, daß von allen antiken Völkern nur die Römer in der Lage gewesen sind, über Jahrhunderte hinweg nicht nur ein Herrschaftsgebiet, das vom Norden Britanniens bis zum Euphrat und Tigris reichte, zu erobern,

sondern mit einheitlicher Organisation zu formen und zu erhalten, wird hier der römischen Marine als einer Teilstreitkraft des Imperiums ein Denkmal gesetzt. Nicht nur der Marschtritt der „ehernen“ Legionen erfüllte den Erdkreis, sondern tausend und abertausend Riemen römischer Schlachtschiffe peitschten die Wellen des Mittelmeischen-, Schwarzen- und Roten Meeres, des Atlantiks, der Nordsee und des Persischen Golfes.

Wie im Gefolge der Legionen, so auch der Kriegsschiffsgeschwader fand römische Zivilisation und mittelmeerische Kultur Eingang in weite Bereiche Europas und trug maßgeblich zur Formung unserer heutigen abendländischen Lebensform bei. Es war das besondere Anliegen des Verfassers, die Bedeutung der römischen Seestreitkräfte bei der Errichtung und Beherrschung des Imperiums aufzuzeigen und die Handelsflotte Roms ihrer Bedeutung entsprechend zu würdigen, wobei die Schiffstypen im Vordergrund stehen. Auch wird hier die letztlich den Legionen analoge organisatorische Gliederung der Seestreitkräfte, die im Laufe der Jahrhunderte zunehmend vervollkommen wurde, dargestellt und ein bedeutender Abschnitt des antiken Kriegs- und Handelsschiffbaues in seinen vielfältigen Erscheinungsformen durch Bildwerke und Rekonstruktionsskizzen erläutert. Der hohe Stand der römischen Technik fand gebührende Berücksichtigung. Eine 1 000 Jahre umfassende Chronik gibt Auskunft über alle wichtigen Operationen der römischen Marine.

Der Verfasser hat die antike und die sekundäre Literatur themenbezogen ausgewertet. Bei der gesamten Arbeit kann davon ausgegangen werden, daß alle mitgeteilten Fakten bildliche oder schriftliche Belege fanden.

JOCHEM BRENNCKE

Tanker

Vom Petroleumclipper zum Supertanker

ca. 320 Seiten im Großformat 21 x 27 cm, mit zahlreichen Rissen, Fotos (zum Teil 4fbg.) auf Kunstdruck, Tabellen und Statistiken, 6fbg. cellophanierter Schutzumschlag, ca. DM 98,—

Dieses Buch ist eine Dokumentation eigener Art. Es ist das Ergebnis mehrjähriger Forschungsarbeiten über die Entwicklungsgeschichte der Tankschiffahrt.

Ausgangspunkt war die Erkenntnis, daß es auf dem deutschen Markt nur wenige Buchveröffentlichungen gab, die sich ausschließlich mit einem Schiffstyp befaßten, der von jeher hohe Anforderungen an die Werften stellte. Dabei haben gerade mutige und konsequent weitblickende Reeder und Werften von Anbeginn bis zum heutigen Tage immer wieder Pionierarbeit auf diesem Gebiet geleistet. Hierbei sei insbesondere an die Schweden mit ihrer *Petrolea* und den Geestemünder Reeder Wilhelm Anton Riedemann mit seiner *Glückauf* erinnert, die fast gleichzeitig die ersten Einhüllen-Tankdampfer der Welt anregten, bauen ließen und damit das Problem des ozeanischen Transports von Petroleum „in bulk“ lösten, und aber auch daran, daß es vorher schon – für den Binnenmeertransport – eine wegweisende nobelsche *Moses* gab.

Wer weiß schon, daß die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, kurz DAPG genannt, bis zum Ersten Weltkrieg einmal die größte Tankschiffreederei der Welt gewesen ist. Wer weiß noch, daß die 23 078 tdw große *C. O. Stillmann* vom Bremer Vulkan zwischen den Kriegen für lange Zeit der Größte war. Und wer erinnert sich noch, daß es wenige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg eine deutsche Werft war, die mit dem Bau der 45 242 tdw großen *Tina Onassis* einen gewaltigen Schritt über die vorhandenen Erfahrungswerte hinaus wagte. Die *Tina Onassis* wurde der erste echte Supertanker der Welt.

Nach Japan und Schweden kann die deutsche Werftindustrie heute den dritten Platz in der Weltrangliste im Tankschiffbau beanspruchen. Das ist kein Zufall, das ist ein Beweis für gleich viele positive Komponenten, die für den deutschen Schiffbau sprechen. Das Buch behandelt die einzelnen Phasen der Entwicklungsgeschichte der Tanker in Kapiteln, die mit den Petroleumclippern und Kistenölsegeln beginnen und bei den Ölelefanten enden. Der Autor befaßt sich mit den technischen Problemen des Tankschiffbaues über die verschiedenen Jahrzehnte, auch mit den verschiedenartigen Hafenproblemen, mit besonders interessanten Einzelypen unter den Tankern, ferner mit den Wirtschaftlichkeitsfragen und -berechnungen. Das Buch beschreibt auch die Ursachen verschiedener Entwicklungsstufen. Probleme eigener Art ergaben sich bei den ersten VLCC's, neue auch bei Kollisionen oder bei Strandungen oder bei Feuer und Explosionen an Bord. Auch hier gibt der Autor überzeugende Beispiele aus der Praxis. Ein besonderes Kapitel befaßt sich mit den multinationalen und nationalen Ölgesellschaften und deren Werdegang, mit den Anfängen der Tankschiffahrt der ölimportierenden Länder und mit den deutschen Tankerreedereien. Ein anderes Kapitel stellt die modernen Tankerfahrten mit ihren vielfältigen Problemen vor. Und reizvoll ist es auch, über die Personalien der Tankerkönige zu lesen. Tabellen (sämtliche in Deutschland erbaute Tanker sind mit ihren technischen Daten erfaßt), Übersichten, Diagramme und viele Zeichnungen und Fotos vervollständigen das Bild.

Preisänderungen vorbehalten

v. Kutzleben/Schroeder/Brennecke

Minenschiffe 1939-1945

Die geheimnisumwitterten Einsätze des „Mitternachtsgeschwaders“

Großformat 21 x 27 cm, 260 Seiten, 32 Fotos auf Kunstdruck, 87 Skizzen, 8 Seiten Tabellen, farbiger, cellophanierter Schutzumschlag, Efalinleinen, DM 89,—

Nach 20jähriger Forschungsarbeit erscheint die erste umfassende Dokumentation über die Einsätze des geheimnisumwitterten „Mitternachtsgeschwaders“ – der Minenschiffe, die überall zwischen Nordkap und Mittelmeer, zwischen Finnenbusen und Atlantikküste und sogar in überseeischen Gewässern ihre risiko-reichen Einsätze führten. In Zusammenarbeit mit dem bekannten Marinesachbuchautor Jochen Brennecke schrieben dieses Buch Kapitän z. S. a. D. von Kutzleben und Fregattenkapitän d. R. a. D. Schroeder, beides Kommandanten solcher Schiffe, die unter absoluter Geheimhaltung dem Gegner den Seekrieg „bis vor die Haustür“ trugen.

Mit zumeist uralten Geschützen aus den Tagen der Kaiserlichen Marine bestückt, wagten die ungepanzerten ehemaligen (zu Minenlegern umgebauten) schnellen Seebäder-, Fähr-, Passagier- oder auch Frachtschiffe Vorstöße, die den oft genug völlig ahnungslosen Gegner immer wieder vor taktische Probleme stellten. Ihre wenig bekannt gewordene Erfolge haben das Geschehen ganzer Kriegsschauplätze beeinflußt, buchstäblich „eingemauert“ wurden ganze Flotten.

Das Buch wird den Leistungen der Kommandanten und Besatzungen gerecht, die sich vornehmlich aus Reservisten zusammensetzten. Aus Geheimhaltungsgründen durften sie nie ins propagandistische Rampenlicht gerückt werden. Unbeobachtet, meist im Dunkel der Mitternachtsstunden, wurden die Minen geworfen – selbst den Besatzungen waren die Wurf-kurse und Sperrpositionen unbekannt. So bringt dieses Buch erstmalig Licht in diese Aktivitäten, bei denen 75% des „Mitternachtsgeschwaders“ verloren gingen.

Dieses Buch findet nicht nur bei dem großen Kreis der Beteiligten der ehemaligen Marine, sondern auch bei der Bundesmarine, bei militärischen und technischen Fachleuten, aber auch bei interessierten Laien, Bibliotheken und Büchereien Interesse; das um so mehr, als auch die Minen und die Minenwerftechniken sachkundig aber verständlich behandelt werden.

Auch ein Tabellarium, in dem alle deutschen Minenschiffe 1939–1945 mit technischen und betriebstechnischen Angaben erfaßt werden, macht das Buch zu einem wissenschaftlichen Dokument.

Weitere Standardwerke bekannter Marine-Historiker

Jochen Brennecke

Schlachtschiff Bismarck

Kampf und Untergang

Das Unternehmen „Rheinübung“ unter Führung von Flottenchef Günther Lütjens

3., völlig veränderte Neuauflage, 388 Seiten, 28 Fotos, 15 Gefechtskizzen, 1 Schiffskarte (Draufsicht und Seitenriß), Neuleinen, DM 38,-

„Es gibt wohl wenige Geschehnisse, an denen die militärische, politische, technische und psychologische Problematik der deutschen Rüstung und Kriegsführung zur See unter Hitler in gleicher Deutlichkeit demonstriert werden kann wie an der kurzen, vom Stapellauf bis zum Untergang nur wenig mehr als 2 Jahre währenden Geschichte des Schlachtschiffes ‚Bismarck‘. Allerdings bedarf es eines Autors, der neben der Beherrschung des Gegenstandes über den Ernst des wissenschaftlichen Forschers, den Willen zur Objektivität und über schriftstellerische Begabung verfügt. Dieses trifft bei Jochen Brennecke zu...“

„Die Bücher-Kommentare“

Jochen Brennecke

Haie im Paradies

Der deutsche U-Boot-Krieg in Asiens Gewässern 1943–1945

2., erweiterte Neuauflage, 342 Seiten, 55 Fotos, Neuleinen, DM 28,-

Wie stählerne Haie, so brachen die Grauen Wölfe des deutschen BdU in die Gewässer der tropischen Paradiese von Asien ein. Ihre Stützpunkte hatten sie im legendären Singapore, im vielbesuchten Batavia, im paradiesischen Penang und einige im fernöstlichen Japan.

Jochen Brennecke

Jäger – Gejagte

Deutsche U-Boote 1939–1945

4. Neuauflage, 434 Seiten, 42 Bilder, Neuleinen, DM 32,-

Das Auf und Ab im U-Boot-Krieg, die Erfolge und die wachsenden Enttäuschungen und Verluste kann man nicht lebendiger darstellen. Jedem der 37 Kapitel sind kurze historische Lageberichte über den betreffenden Zeitabschnitt vorangestellt, die knapp, aber treffend die Geschichte des U-Boot-Krieges 1939–1945 umreißen. Dann aber folgen jeweils lebendige und abwechslungsreiche Einzelberichte, entweder vom Verfasser oder Mithäppfern selbst verfaßt.

„... das informativste Werk über den deutschen U-Boot-Krieg...“

„Bücherei und Bildung“

Preisänderungen vorbehalten

Weitere Titel enthält unser umfangreicher kostenloser Seefahrtbücher-Prospekt, den Sie unverbindlich anfordern können.

G. A. Wolter · A. Meurer

DIE SEE · Schicksal der Völker

Die Geschichte der Seefahrt und der Seemacht

6. überarbeitete Neuauflage, 320 Seiten mit 15 Karten, 21 Fotos auf Kunstdruck, 16 x 24 cm, Efalinleinen, DM 36,-

„Ein großartiges Werk, das jetzt in 6., verbesserter und ergänzter Auflage vorliegt.“ „Deutsche Küstenschiffahrt“

„Gustav-Adolf Wolter hat es unternommen, Meurers Werk als ‚Eine Geschichte der Seefahrt und der Seemacht als Einführung in die Weltgeschichte‘ zu überarbeiten und zu ergänzen. Es ist ihm gelungen, inneres Engagement, Sachverständ, pädagogisches Können und ausgewogene Sprache bei aller notwendigen Kürze des Textes in Harmonie zu bringen.“

In einem weiten Betrachtungsbogen vom Altertum bis in die Gegenwart treten die weltpolitischen Zusammenhänge und Entscheidungen des ‚Mediums‘ See zutage: wirtschaftliche, finanzielle, militärische wie kulturelle, soziologische und ideologische Kräfte im Wechselspiel der Politik des ‚Schicksals der Völker‘.“

„MOV-Nachrichten“

Gustav-Adolf Wolter

Seeschlachten als Wendepunkte der Geschichte

168 Seiten, 16 x 24 cm, 15 Karten im Text, Efalinleinen, DM 24,-

Die Geschichte berichtet nur von wenigen Seeschlachten. Aber wo und wann sie geschlagen wurden, hinter den aufeinanderprallenden Flotten stand fast immer die gesamte Kraft eines Volkes, einer Lebens- und Gesellschaftsform oder eines Kulturreises. Das Studium dieser Schlachten und ihre Einbettung in den gesamt-historischen Verlauf vermitteln daher Einblicke in die entscheidenden weltbewegenden Kräfte und in Wendepunkte der Völkergeschichte.

Fritz Brustat-Naval

UNTERNEHMEN RETTUNG

Letztes Schiff nach Westen

2. Auflage, 262 Seiten, Format 16 x 24 cm, 2 Karten, 30 Fotos auf Kunstdruck, Efalinleinen, DM 24,-

Unter zahlreichen Berichten über den 2. Weltkrieg nimmt das Buch „Unternehmen Rettung“ eine besondere Stellung ein. Denn hier geht es nicht um Vormärse und Rückzüge, sondern um ein bisher zu wenig beachtetes Unternehmen, das man zu Recht die größte organisierte Evakuierung der neueren Geschichte nennen kann: Zwei Millionen Menschen wurden in den letzten vier Monaten des Krieges aus den deutschen Ostprovinzen „über See“ nach Westen abtransportiert. Hessischer Rundfunk, Auszug

Es hat mich einige Nachtstunden gekostet, denn ich konnte es nicht wieder aus der Hand legen. Ein aufregendes, großartiges Buch. Paul Carell

Das Ereignis, das es beschreibt, macht dieses Buch über jede Kritik erhaben. „DIE ZEIT“

Sehr empfehlenswertes Buch, auf das alle Beteiligten 25 Jahre gewartet haben. „Hamburger Morgenpost“

Fock · Schnellboote

Harald Fock

**SCHNELL-
BOOTE** Die
Nachkriegs-
entwicklung
bis heute

Band 3



KOEHLERS VERLAGSGESELLSCHAFT MBH HERFORD

ISBN 3 7822 0093 4

© 1974 by Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten

**Die gewerbsmäßige Nutzung und Auswertung der Zeichnungen und Risse
in den Bänden 1–3 ist nur mit Genehmigung des Verlages erlaubt**

Graphische Gestaltung: Ernst A. Eberhard, Bad Salzuflen

Bildlayout: Heinz Kameier, Bielefeld

Druck: Ernst Giesecking, Graphischer Betrieb, Bethel bei Bielefeld

Bucheinband: Großbuchbinderei Bernhard Gehring, Bielefeld

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
6 Einführung	11
6.1 Die Entwicklung der Schnellboote mit konventionellen Gleit- und Verdrängungsbootskörpern	24
6.11 Die Entwicklung der englischen Marine und Industrie	24
6.12 Die Entwicklung der italienischen Marine und Industrie	54
6.13 Die Entwicklung der amerikanischen Marine und Industrie	76
6.131 Die konventionellen PT-Boote	76
6.132 MGB für Kanonenboots- und Guerilla-Einsätze	80
6.133 Die PC, SC und für das Ausland gelieferten PGM	88
6.134 Die Kutter der US Coast Guard	91
6.135 Sonstige Lieferungen an das Ausland und von ausländischen Werften	92
6.136 Zusammenfassung	92
6.14 Die Entwicklung der sowjetischen Marine	93
6.15 Die Entwicklung der norwegischen Marine und Industrie	114
6.16 Die Entwicklung der dänischen Marine und Industrie	122
6.17 Die Entwicklung der schwedischen Marine und Industrie	128
6.18 Die Entwicklung der deutschen Marine und Industrie	140
6.181 Die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland	141
6.1811 Die Zeit vor der Aufstellung der Bundesmarine	141
6.1812 Die Zeit nach 1956	143
6.182 Die Entwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik	181
6.19 Die Entwicklung der sonstigen Marinen	185
6.1901 Abu Dhabi	185
6.1902 Ägypten	185
6.1903 Äthiopien	187
6.1904 Albanien	187
6.1905 Algerien	188
6.1906 Argentinien	188
6.1907 Australien	189
6.1908 Bahamas	190
6.1909 Belgien	190
6.1910 Brasilien	190
6.1911 Brunei	190
6.1912 Bulgarien	191
6.1913 Burma	191
6.1914 Cambodscha	192
6.1915 Canada	193
6.1916 Ceylon (Sri Lanka)	194
6.1917 Chile	194
6.1918 China	195
6.19181 Taiwan	195
6.19182 Volksrepublik China	196
6.1919 Columbien	198
6.1920 Costa Rica	199
6.1921 Cuba	199
6.1922 Dominikanische Republik	200
6.1923 Ecuador	201
6.1924 Elfenbeinküste	201
6.1925 El Salvador	201
6.1926 Finnland	201
6.1927 Frankreich	205
6.19271 Die französische Marine	205
6.19272 Die französische Industrie	211
6.1928 Gabun	215
6.1929 Ghana	216
6.1930 Griechenland	216
6.1931 Guatemala	217
6.1932 Guinea	218
6.1933 Guyana	218
6.1934 Haiti	218

6.1935	Honduras	218
6.1936	Indien	218
6.1937	Indonesien	219
6.1938	Irak	221
6.1939	Iran	221
6.1940	Irland	222
6.1941	Island	222
6.1942	Israel	222
6.1943	Jamaika	228
6.1944	Japan	228
6.1945	Jordanien	235
6.1946	Jugoslawien	235
6.1947	Kamerun	237
6.1948	Kenia	237
6.1949	Kongo	238
6.19491	Kongo-Kinshasa (Zaire)	238
6.19492	Kongo-Brazzaville	238
6.1950	Korea	238
6.19501	Nordkorea	238
6.19502	Südkorea	239
6.1951	Kuwait	240
6.1952	Libanon	240
6.1953	Liberia	241
6.1954	Libyen	241
6.1955	Madagaskar	244
6.1956	Malaysia	244
6.1957	Malta	246
6.1958	Marokko	247
6.1959	Mauretanien	247
6.1960	Mexico	247
6.1961	Neuseeland	248
6.1962	Nicaragua	248
6.1963	Niederlande	248
6.1964	Nigeria	249
6.1965	Oman	250
6.1966	Pakistan	251
6.1967	Panama	252
6.1968	Paraguay	252
6.1969	Peru	252
6.1970	Philippinen	254
6.1971	Polen	255
6.1972	Portugal	258
6.1973	Rumänien	260
6.1974	Saudi-Arabien	260
6.1975	Senegal	260
6.1976	Sierra Leone	261
6.1977	Singapore	261
6.1978	Somalia	263
6.1979	Spanien	263
6.1980	Sudan	264
6.1981	Südafrika	265
6.1982	Südjemen	265
6.1983	Syrien	265
6.1984	Tansania	265
6.1985	Thailand	267
6.1986	Togo	268
6.1987	Trinidad/Tobago	268
6.1988	Türkei	269
6.1989	Tunesien	270
6.1990	Uruguay	270
6.1991	Venezuela	271

6.1992	Vietnam	272
6.19921	Nord-Vietnam	272
6.19922	Süd-Vietnam	273
6.1993	Westindische Inseln	274
6.1994	Zypern	274
6.2	Die Tragflügelboote	275
6.21	Einführung	275
6.22	Die Nachkriegsentwicklung von Tragflügelbooten für den militärischen Einsatz	279
6.221	Die Arbeiten der Supramar AG und ihrer Vorläufer	280
6.222	Die Arbeiten im nordamerikanischen Raum	290
6.2221	Die kanadischen Arbeiten	290
6.2222	Die Arbeiten in den USA	293
6.2223	Das NATO-Tragflügelboot PHM	302
6.223	Die Arbeiten in der Sowjetunion	307
6.224	Sonstige militärische Tragflügelbootsarbeiten	308
6.23	Zusammenfassung	310
6.3	Die Luftkissenfahrzeuge	310
6.31	Einführung	310
6.32	Grundlagenbegriffe	312
6.33	Die Entwicklung von Luftkissenfahrzeugen und Bodeneffektgeräten für den militärischen Einsatz	314
6.331	Die Arbeiten in England	315
6.332	Die Arbeiten in den USA	318
6.333	Die Arbeiten in Frankreich	322
6.334	Die Arbeiten in der Sowjetunion	322
6.335	Sonstige Arbeiten	323
6.34	Zusammenfassung	323
	Literatur- und Quellenverzeichnis	325
	Verzeichnis und Herkunft der Skizzen	332
	Verzeichnis und Herkunft der Abbildungen	337
	Verzeichnis der Tabellen	343
	Tabelle 17	180
	Tabelle 18	344

Um den Wert des in dieser geschlossenen Übersicht einmaligen Standardwerkes auf längere Zeit zu erhalten, beabsichtigen Verlag und Autor, Ende der siebziger Jahre einen Ergänzungsband in gleicher Aufmachung herauszubringen, der a) die bis dahin fortgeschrittene Entwicklung darstellt und b) eine Nachlese eventuell bekanntgewordener Zusatzinformationen zu den Bänden 1 bis 3 bietet. Er wird auch ein Suchregister für alle Fahrzeuge bringen.

Vorwort

Der zweite Band endete mit einer Analyse der Kriegserfahrungen, die die am Zweiten Weltkrieg beteiligten Marinen mit den zum Einsatz gebrachten Schnellbooten aller Typen und Arten gemacht hatten.

Der nun vorliegende dritte Band behandelt die Entwicklung der Patrouillen- und Schnellboote, der Tragflügelboote und Luftkissenfahrzeuge nach dem Kriege und endet mit dem faszinierenden Stand der Jetztzeit: moderne Ortungs-, Feuerleit-, Gefechtsdatenübertragungs- und Verarbeitungsanlagen, Flugkörper-Waffensysteme, aktiv und passiv ortende, drahtgelenkte Torpedos, groß- und kleinkalibrige Rohrwaffen mit hoher Kadenz und vollautomatisierter zentraler Steuerung geben dem Schnellboot Schlagkraft, Reichweite und Reaktionsfähigkeit früherer Groß-Kriegsschiffe. Neuartige An- und Vortriebsanlagen, Tragflügel- und Luftkissenfahrzeuge eröffnen bisher ungeahnte Geschwindigkeitsbereiche und Einsatzmöglichkeiten. Von Jahr zu Jahr wird offensichtlicher, daß schnelle Wach- und Patrouillenfahrzeuge, Artillerie-, Torpedo- und FK-Träger nicht mehr allein die kosteneffiziente Waffe der kleinen Marinen sind: Große und kleine „Fast Patrol Boats“ unterschiedlicher Konzeption, Bauart, Geschwindigkeit und Armierung werden auch bei den großen Marinen neben Fregatten und Unterseebooten den Kern zukünftiger Flotten bilden und, in enger Kooperation mit Hubschraubern und Flugzeugen, die Seekriegsführung im weiteren Küstenvorfeld und in Randmeeren beherrschen.

Der vorliegende Band weist aus, mit welcher Rassanz die Entwicklung der leichten Seestreitkräfte gerade in den letzten Jahren abgelaufen ist und immer weiter fortschreitet. Über einhundert Marinen, von der „Ein-Schiff-Marine“ bis zur größten, mußten behandelt werden. Der Umfang dieses z. Z. letzten Bandes ist daher größer geworden, als zunächst angenommen.

Schließlich ist es dem Autor nach Abschluß der Arbeiten ein Bedürfnis, all denen zu danken, die am Zustandekommen des Gesamtwerks, und besonders des letzten Bandes, beteiligt waren.

Der erste Dank gilt dem Verlag, der den Mut hatte, diese umfangreiche Arbeit überhaupt herzubringen. Eingeschlossen sind alle an der Herstellung Beteiligten. Der zweite Dank gilt Herrn G. Mittelstädt für die, wie immer gekonnte, Anfertigung der Zeichnungen. Besonderer Dank aber auch

- den Herren C. Borgenstam, W. Brauer, A. Bunje, H. Meckel, F. H. Wendel, H. Waltemath
- Herrn Erminio Bagnasco, dem Autor des italienischen Werks „I MAS e le Motosiluranti Italiane“, dessen ausgezeichnete Skizzen für die Darstellung der italienischen Entwicklung genutzt werden durften
- dem Ufficio Storico der italienischen Marine und dem Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg
- den Verteidigungsministerien bzw. -attachés von Australien, Canada, Dänemark, Griechenland, Japan, Norwegen, Portugal, Schweden, Singapore, Türkei, der US Coast Guard usw.
- den Firmen A. B. Bofors, Alinavi S. p. A., Bat-service Verft A. S., Boeing International Corp., Brooke Marine Ltd., Cant. Nav. Leop. Rodriguez, Empresa Nacional Bazan de Constr. Nav. Mil. S. A., Fairey Marine Ltd., Groves & Guttridge Ltd., Grumman Aerospace Corp., Fr. Lürssen Werft, Hollandse Signaalapparaten B. V., J. Samuel White & Co. Ltd., Kongsberg Vapenfabrikk, Krögerwerft, Laird (Anglesey) Ltd. (früher Saunders Roe), Marinetechnik Planungsgesellschaft mbH, Motoren- und Turbinenunion GmbH, Nord-Aviation, OTO Melara S. p. A., Rhein-Flugzeugbau GmbH, Rolls Royce Ltd., Shorts Brothers & Harland Ltd., Société Nationale Industrielle Aérospatiale, Supramar AG, Uniflite International Inc., Vosper Thornycroft Ltd.

Ohne die großzügige Unterstützung der Genannten und zahlreicher Tips und Hinweise Ungenannter wäre das Werk in der vorliegenden Form nicht zustande gekommen.

Flensburg, im November 1974

Harald Fock

6. Einführung

Nach dem Zweiten Weltkrieg schien es zunächst so, als ob das bewährte und vielseitige Torpedo- und Artillerie-Schnellboot durch die Vervollkommenung elektronischer Ortungsanlagen und den schnellen technischen Fortschritt der Luftwaffe als Kampfmittel für den Einsatz in Randmeeren und Küstengebieten an Bedeutung verlieren würde. Einschlägige NATO-Vorschriften brachten zwar eine Zusammenfassung von Erfahrungen über den Einsatz derartiger Fahrzeuge im Kriege, speziell auch hinsichtlich der Zusammenarbeit von Schnellbooten mit Flugzeugen und größeren Überwasserschiffen. Der weitgehende Mangel an wirklich weiterführenden Ideen ließ jedoch das geringe Interesse der meisten NATO-Marinen am Schnellbootkrieg erkennen. Das schlug sich auch in den Flottenlisten nieder: Die beiden westlichen Hauptseemächte, die USA und England, später auch Italien, hielten nur wenige Boote in Dienst und versuchten mit einigen mehr oder minder konventionellen Erprobungsbooten die vorhandenen Erfahrungen zu konservieren bzw. – besonders auf dem Antriebssektor – weiterzuentwickeln. Dänemark und Norwegen bemühten sich, im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten und mit finanzieller Hilfe der USA, die kleinen, aus Kriegsbeute und Ankäufen zusammengesetzten Schnellbootverbände durch technisch äquivalente Neubauten zu ersetzen. In Frankreich, in Canada und bei den kleineren Paktpartnern geschah praktisch gar nichts. Erst die 1955 zur NATO stoßende Bundesmarine entwickelte gewisse, im Rahmen der Wiederbewaffnung mit den Verbündeten abgesprochene Aktivitäten. Doch letztthin waren die vierzig Boote der „Jaguar“/„Zobel“-Klasse auch nur eine Symbiose der Erfahrungen der letzten Kriegsjahre, der daraus abgeleiteten taktischen Konsequenzen und der technischen Möglichkeiten der Mittelfünfziger Jahre. Eine in die Zukunftweisende Alternative fehlte auch hier.

Auf der anderen Seite bauten die Sowjets, wie vor dem Kriege, ihre konventionellen Schnellbootverbände zunächst quantitativ stark aus, ehe sie, ab Ende der fünfziger Jahre, mit dem Übergang auf Boote mit Schiff-Schiff-Flugkörpern (SSM)

taktisch wie technisch weiterführende Konzeptionen einleiteten. Niemals zuvor wurden kleine Boote mit einer derartigen Kampfkraft ausgestattet. Mit dem Beginn des Flugkörperzeitalters kündigte sich auch ein Wendepunkt der Seekriegsführung an: Immer weniger und immer kleinere Fahrzeuge sind in der Lage, immer mehr Schlagkraft an den Feind zu bringen.

Im Westen benötigte man dann nahezu eine ganze Dekade, um diesem zukunftsträchtigen Trend zu folgen. Bis in die heutige Zeit aber gilt für den sowjetischen Schnellbootbau – und das gilt praktisch für die gesamte sowjetische Rüstungspolitik – das Bemühen, sich bei aller zukunftsweisenden Progressivität der Entwicklung mehr auf die Produktion ausreichender Waffenmengen und weniger stark auf eine kostenzehrende Verfeinerung der Systeme im Detail zu konzentrieren . . .

Die chinesische Marine baute seit den Mittelfünfziger Jahren quantitativ viel, per saldo aber sind alle chinesischen Fahrzeuge bis auf den heutigen Tag Serienbauten konventioneller Typen.

Parallel zu diesen Vorgängen wurde aber, vor allen Dingen durch die zahlreichen kleinen Marinen der nach dem Kriege selbständig gewordenen und werdenden Länder, ein Trend eingeleitet, der dem Schnellbootbau einen zwar keineswegs neuen, in der praktischen Auswirkung aber immer bedeutsamer werdenden Akzent gab: Schon im Kriege waren die meisten der beteiligten großen Marinen zu der Erkenntnis gekommen, daß einerseits aus operativen Gründen, andererseits im Hinblick auf die überbeanspruchte industrielle Kapazität, neben den aufwendigen und hochwertigen Hochgeschwindigkeitsbooten eine Vielfalt weit weniger aufwendiger, mit Maschinewaffen aller Kaliber bestückter Fahrzeuge erforderlich war, um U-Jagd-, Wach-, Sicherungs-, Raid- und Patrouillenaufgaben wahrzunehmen. Aufgaben, die, im Gegensatz zu früheren Vorstellungen, keineswegs ausschließlich defensiven Charakters waren. So entstanden mittelschnelle und -große Boote wie die englischen Motor Launches der „Fairmile A“- und „Fairmile B“-Klasse, die HDML (Harbour Defence

Motor Launches), die italienischen VAS, die amerikanischen SC-Boote und andere für den engen Küstenbereich sowie ebenfalls mittelschnelle, jedoch etwas größere und damit seegängigere Fahrzeuge für den Einsatz im erweiterten Küstenvorfeld, z. B. die amerikanischen PC-Boote. Diese zwischen 50 und knapp unter 300 ts Typverdrängung liegenden, im Schnitt zwischen 15 und 25 kn laufenden, vorherrschend mit kleinkalibrigen Schnellfeuer- und U-Abwehrwaffen aller Art ausgerüsteten Fahrzeuge erforderten weniger Brennstoff, weniger spezialisierte Werftbetriebe für Bau, Reparatur und Instandhaltung, ferner weniger und leistungsschwächere Motoren, für welche weit mehr Hersteller als bei den komplizierteren Hochleistungsmotoren herangezogen werden konnten. Sie wurden in außerordentlich großen Stückzahlen hergestellt und im Kriege vielfach auch zur Unterstützung und Ergänzung der Schnellbootverbände herangezogen.

Konnte sich der erste Band der SCHNELLBOOTE, der die Entwicklung bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs behandelte, auf die schnellen, offensiven Zwecken dienenden Hochleistungsboote beschränken, so mußten im zweiten Band, der den Ablauf des Zweiten Weltkriegs darstellte, bereits einige der genannten Motor Launches usw. angesprochen werden. Im vorliegenden Band, bei der Nachkriegsentwicklung, müssen die mittelschnellen und schnellen Patrouillenboote voll einbezogen werden: Nach dem Kriege, als die großen westlichen Marinen gerade die Coastal Forces sehr schnell und drastisch abrüsteten, standen Motor Launches, HDML, SC- und PC-Boote reichlich als Reserve- und Überschußbestände zur Verfügung. Es war naheliegend, daß die Seestreitkräfte kleinerer Staaten mit beschränktem Etat und die im Aufbau befindlichen Marinen der nach 1945 selbständig werdenden Nationen diese ihren Bedürfnissen und Möglichkeiten sehr entsprechenden Boote nur zu gerne entgegennahmen bzw. — meist preiswert — ankaufen. Die an sich interessanteren aber aufwendigeren Hochleistungsboote fanden dagegen nur vereinzelt Interesse. Die Robustheit der einfacheren und unkomplizierten

Fahrzeuge, ihre immer wieder konstatierte Bewährung im Wach- und Polizedienst des Friedens sowie verständliche Rücksichten auf Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Logistik, Ausbildungsstand des Personals usw. ließen die breite Masse dieser Marinen auch beim Ersatz der aus den Kriegsbeständen stammenden, vielfach bereits stark abgefahrenen Erstausrüstung durch Neubauten das mittelschnelle, mit minimalem Elektronik und meist handgerichteten Maschinenwaffen ausgerüstete Patrouillenboot bevorzugen. Speziell in England und Frankreich konzentrierten sich mehrere der im Schnellbootbau erfahrenen Betriebe auf derartige Fahrzeuge und legten interessante Projekte vor. Sie machten und machen bemerkenswerte Geschäfte, zumal sich gerade diese beiden Länder in ihren ehemaligen Kolonialgebieten einen breiten Absatzmarkt sichern konnten. Mittelschnelle Patrouillenboote werden heute in breiter Palette, vom relativ kleinen, einfachen Boot zum höher- und hochwertigen Fahrzeug, geliefert, das einen fast nahtlosen Übergang zum Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsboot bildet.

Schließlich zeigte sich aber auch bei jenen kriegerischen Auseinandersetzungen der Nachkriegszeit, bei denen Seestreitkräfte, wenn auch meist nur in einem geringen Ausmaß, beteiligt waren (Korea, Vietnam, Nahost), daß ein Einsatz von hochwertigen Torpedo- und Artilleriebooten meist weniger aktuell war als der kleiner und kleinster, vielfach nur mittelschneller Einheiten, die, preiswert herstellbar, kurzfristig und in erheblichen Stückzahlen lieferbar, im Patrouillen-, Raid- und Wachdienst verwandt werden konnten. So entstanden z. B. ad hoc, aus der praktischen Erfahrung heraus, die amerikanischen Boote der Typen „PCF“/„Swift“ und „PBR“, die, hinsichtlich Größe, Geschwindigkeit und Bewaffnung, eine Reinkarnation der Artillerieboote des Ersten Weltkriegs darstellen und nach dem Rückzug der Amerikaner aus Vietnam von zahlreichen kleineren Marinen angekauft wurden. So fuhren die Ägypter und die Israeli in den Kriegen von 1956 und 1967 ihre kleinen Torpedo-Schnellboote fast ausschließlich als MGB usw.

Wenn der vorliegende dritte Band der SCHNELLBOOTE diesen Trend offenlegt, wird schließlich auch erkennbar, daß die kleineren Marinen über die zunächst gefahrenen, mit handgerichteten Waffen und einfacher Navigationselektronik und Funkausrüstung versehenen Patrouillenboote nach und nach hinauswachsen und – das ist gerade hier nicht zuletzt auch eine Art eskalierende Imagepflege – sukzessive beim echten Schnellboot landen. So haben sich z. B. gerade die südamerikanischen Marinen in den letzten Jahren auf diesem Gebiet gegenseitig stimuliert. Und die einschlägige Industrie muß und wird beachten, daß die hoch beanspruchten und daher relativ bald verschleißenden Boote einen immer breiter werdenden Markt eröffnen. Eine Palette von Baumaterialien und -verfahren (konventionelle Holzbauweise, lamellierte Leim-Holzbauweise, Holz/Leichtmetall- und Holz/Stahlkompositbau, Stahlbau, Leichtmetallbau, glasfaserverstärkter Kunststoff [GFK]) und Antriebsysteme (Otto- und Dieselmotoren in ein- und mehrmotorigen Kraftwerken, kombinierte Diesel- und/oder Gasturbinenanlagen [CODAG/CODOG], reine Gasturbinenantriebe, unter- und überkavitiertende Propeller, Verstellpropeller, um vertikale Achse schwenkbare Vortriebe, Luftpropeller, Wasser- und Luftstrahlantriebe) sowie verbesserte und völlig neue Bootsformen und -arten (Tragflügel- und Luftpissenfahrzeuge) eröffnen ein breites Spektrum, dem Verwendungszweck und den verfügbaren Mitteln angepaßter Möglichkeiten. Gleiches trifft für Bewaffnung und Elektronik zu.

Im Kern hat sich damit eine Entwicklung wiederholt, die im Kriegsschiffbau zu allen Zeiten und auf allen Typebenen immer wieder zu beobachten ist: Sobald ein Kriegsschiffstyp durch das Streben nach einer linearen Überbietung des artgenössischen Gegners größeren- und aufwandmäßig „nach oben auswuchs“, wuchs „von unten“ ein kleinerer, einfacherer nach. Man vergleiche das Wachstum des Torpedoboats zum Zerstörer und das Nachwachsen des „Kleinen Torpedoboats“, das Ansteigen der Verdrängung von U-Booten und die heutige Wiederkehr des kleinen Küsten-U-Boots usw. Immer wieder weitete sich inner-

halb ein und desselben Typs die Artenpalette zum breiten Spektrum. Da moderne Torpedo-, Artillerie- und Raketen-Schnellboote von 250 bis 400 t Verdrängung mit ihrer umfangreichen Ortungs- und Feuerleitelektronik, den Datenverarbeitungsanlagen und Gefechtsinformationszentren, den großkalibrigen, zentralgesteuerten, vollautomatisierten Rohrwaffen, den aktiv und passiv ortenden, drahtgelenkten Torpedos, den Flugkörperwaffen usw. bei Anschaffungspreisen von 30 bis 80 Mio DM/Stück von kleineren Marinen einfach nicht, oder noch nicht, realisiert werden können, war das qualitativ immer mehr ausgefeilte mittelschnelle Patrouillenboot zwangsläufig der nachgewachsene „Juniorpartner“ des großen Schnellboots. Ist man sich weiter darüber klar, daß moderne Raketen-Schnellboote kraftmäßig einem Zerstörer und reichweitenmäßig einem Schlachtschiff des Zweiten Weltkriegs entsprechen, dann drängt sich die Frage auf, ob nicht auf längere Sicht auch die größeren Marinen, nach dem Vorbild der Amerikaner in Vietnam, diese preiswerten Fahrzeuge für enggefaßte regionale Aufgaben stärker als bisher forcieren werden.

Beim Einbeziehen der Patrouillenboote war die Abgrenzung zu den kleineren Minensuch- und Minenräumfahrzeugen nicht immer ganz einfach, da die Grenzen fließend sind: So können Patrouillenboote, wenn auch oft nur bedingt, zum Minenräumen verwandt werden. Andererseits sind zahlreiche schnelle Minensuch- und -räumboote (z. B. die deutschen R-Boote im Zweiten Weltkrieg oder die schnellen Minensuchboote der „Schütze“-Klasse der Bundesmarine) durchaus vollwertig für Patrouillen-, Wach- und Sicherungsaufgaben verwendbar und u. U. auch als Torpedo- und FK-Träger umrüstbar. Um die an sich schon überreiche Zahl der zu behandelnden Fahrzeuge einigermaßen zu begrenzen, sind die in den Flottenlisten eindeutig als **Minensuchboote** klassifizierten Einheiten **in allen Fällen nicht erwähnt** worden.

Für die echten Schnellboote blieb der Torpedo in den ersten fünfzehn Nachkriegsjahren unangefochten die Hauptangriffswaffe. Er allein hatte die