

Fock · Schnellboote

Harald Fock

**SCHNELL-
BOOTE** Entwicklung
und Einsatz
im 2. Weltkrieg

Band 2



KOEHLERS VERLAGSGESELLSCHAFT MBH HERFORD

ISBN 3 7822 0092 6

© 1974 by Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung vorbehalten

Graphische Gestaltung: Ernst A. Eberhard, Bad Salzflen

Druck: Ernst Giesecking, Graphischer Betrieb, Bethel bei Bielefeld

Bucheinband: Großbuchbinderei Bernhard Gehring, Bielefeld

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	7
5	Schnellboote des Zweiten Weltkriegs	8
5.1	Allgemeines	8
5.2	Die Entwicklung der englischen Marine	8
5.21	Die Boote	8
5.211	Die englischen Motor-Torpedoboote (MTB)	9
5.2111	Die Weiterentwicklung des 70'-MTB	9
5.2112	Für ausländische Rechnung in England in Bau befindliche und bei Kriegsausbruch beschlagnahmte MTB	12
5.2113	Von der Royal Navy übernommene Boote aus amerikanischer Fertigung	12
5.2114	Versuchsboote	13
5.212	Die englischen U-Jagd-Schnellboote (MA/SB)	14
5.213	Die englischen Motorkanonenboote (MGB)	14
5.2131	Die ersten behelfsmäßigen MGB	14
5.2132	Die Dampfkannonenboote (SGB)	16
5.2133	Der Typ „MGB 74“	17
5.2134	Der Trend zum großen MGB	18
5.214	Die Entwicklung des Standard-Typs	20
5.2141	Zur Vorgeschichte	20
5.2142	Die Fairmile-A-Klasse	20
5.2143	Die Fairmile-B-Klasse	20
5.2144	Die Fairmile-C-Klasse	22
5.2145	Die Fairmile-D-Klasse	22
5.215	Die Boote der ausländischen, im Verband der Royal Navy kämpfenden Marinen	24
5.2151	Frankreich	24
5.2152	Griechenland	26
5.2153	Jugoslawien	26
5.2154	Niederlande	26
5.2155	Norwegen	27
5.2156	Polen	28
5.22	Zusammenfassung	28
5.221	Bauleistung und Verbleib der Boote	28
5.222	Allgemeine Wertung	29
5.3	Die Entwicklung der italienischen Marine	35
5.31	Die Boote	35
5.311	Die großen Boote	35
5.312	Die U-Jagdboote (VAS)	45
5.313	Die Klein-Schnellboote	50
5.32	Zusammenfassung	52
5.321	Bauleistung und Verbleib der Boote	52
5.322	Allgemeine Wertung	54
5.4	Die Entwicklung der amerikanischen Marine	60
5.41	Die Boote	60
5.42	Zusammenfassung	72
5.421	Bauleistung und Verbleib der Boote	72
5.4211	Bauleistung	72
5.4212	Abgabe von Schnellbooten an fremde Marinen	73
5.42121	Abgaben an die englische Marine	74
5.42122	Abgaben an die sowjetische Marine	74
5.4213	Kriegsverluste	75
5.422	Allgemeine Wertung	75
5.5	Die Entwicklung der deutschen Marine	78
5.51	Die Boote	78
5.511	Die großen Boote	78
5.512	Übernommene und Beuteboote	103
5.513	Die Klein-Schnellboote	107
5.5131	Die LS-Boote	107
5.5132	Typ „Hydra“	111
5.5133	Typ „Kobra“	113
5.5134	Vom K-Verband entwickelte Klein-S-Boote	115

5.51341	Typ „Schlitten“	115
5.51342	Typ „Wal“	117
5.51343	Projekte des K-Verbandes	121
5.5135	Typ „KM“	127
5.514	Deutsche Tragflügelboote	131
5.5141	Ursprung und Vorentwicklung	131
5.5142	Arbeiten während des Krieges	134
5.515	Fluß-Schnell- und Fluß-Kanonenboote	146
5.52	Zusammenfassung	148
5.521	Bauleistung und Verbleib der Boote	148
5.522	Allgemeine Wertung und Erfahrungen	150
5.6	Die Entwicklung der sowjetischen Marine	164
5.61	Die Boote	164
5.62	Zusammenfassung	168
5.621	Bauleistung und Verbleib der Boote	168
5.622	Allgemeine Wertung	168
5.7	Die Entwicklung der japanischen Marine	182
5.71	Die Boote	182
5.72	Zusammenfassung	187
5.721	Bauleistung und Verbleib der Boote	187
5.722	Allgemeine Wertung	188
5.8	Die Entwicklung der kleineren Marinen	190
5.81	Ägypten	190
5.82	Bulgarien	190
5.83	China	190
5.84	Finnland	190
5.85	Philippinen	193
5.86	Portugal	193
5.87	Rumänien	193
5.88	Schweden	193
5.89	Spanien	194
5.810	Thailand	194
5.811	Türkei	195
5.9	Die Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges	195
5.91	Friedensvorbereitungen	195
5.92	Personelle Fragen	196
5.93	Großer Verschleiß	196
5.94	Bootsgröße, Bauart, Antrieb	197
5.95	Einsatz und Verwendung der Boote und die daraus resultierende Entwicklung des Typs	198
5.96	Zusammenfassung und Zielrichtung einer weiteren Entwicklung	204
Literatur- und Quellenverzeichnis		209
Verzeichnis und Herkunft der Skizzen		211
Verzeichnis und Herkunft der Abbildungen		214
Verzeichnis der Tabellen		217
Tabellen 10–16		219

Vorwort

Der erste Band behandelte in vier Abschnitten die ersten Vorläufer des Schnellboots, die Entwicklung und den Einsatz von Schnellbooten im Ersten Weltkrieg und die Entwicklungsarbeiten aller beteiligten Marinen zwischen den Kriegen. Er endet mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Besonders hervorhebenswert waren die systematisch aufeinander aufbauenden Arbeiten Deutschlands, Italiens und der Sowjetunion und das interessante Bemühen Englands, der USA und Japans, in den letzten Jahren vor dem Kriege Versäumtes nachzuholen und zumindest Prototypen für einen Serienbau zu entwickeln und zur Frontreife zu bringen. Dabei fiel auf, daß sich alle Marinen bei der Boots- und Motorenfertigung auf relativ wenige, zum Teil sogar ausländische Firmen beschränkten.

Der vorliegende zweite Band setzt den Bericht mit dem Abschnitt 5 fort. Er behandelt die sich gewaltig ausdehnenden „Coastal Forces“ aller Marinen im Verlaufe des Zweiten Weltkriegs, die Bauleistungen und das Schicksal der Boote. Kurze, zusammenfassende Einsatzberichte, Hinweise auf Erfolge, Erfahrungen und taktische Entwicklungen zeigen, daß die Arbeiten unter dem Zwang des Kriegsgeschehens systematisch vorangetrieben und die Fahrzeuge im Rahmen des möglichen den sich wandelnden Erfordernissen des Einsatzes angepaßt wurden. Gegen

Ende des Krieges entstandene, zum Teil bisher unveröffentlichte Kleinkampfmittel und die ersten Tragflügelboote der deutschen Marine runden das Bild einer unerhört expansiven Entwicklung und harter Fronteinsätze ab.

Wiederum ist der Verfasser für ergänzendes Material und Hinweise, und seien es kleinste Details oder Berichtigungen, dankbar. Besonders Originalzeichnungen, wenig bekannte Bilder usw. sind von Interesse. Alles in diesem Buch veröffentlichte Zeichnungs- und Bildmaterial wird mit dem Erscheinen der Historischen Sammlung der Marineschule Mürwik übergeben. Dank gilt all denen, die den Verfasser bei seiner Arbeit unterstützten. Besonderer Dank gilt dem „Ufficio Storico“ der italienischen Marine für die Genehmigung zur Verwendung von Bild- und Zeichnungsmaterial, dem Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg, der Lürssen-Werft und Herrn Schiffbau-Ingenieur F. H. Wendel, der erstmals sein umfangreiches privates Archiv öffnete. Dank gilt auch Herrn Gerhard Mittelstädt, der wiederum sämtliche Skizzen und Zeichnungen fertigte, und all jenen, die Unterlagen und Informationen zur Verfügung stellten.

Flensburg, im April 1974

Harald Fock

5. Schnellboote des Zweiten Weltkrieges

5.1 Allgemeines

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs, Anfang September 1939, war die Anzahl der bei den beteiligten Marinen in Dienst befindlichen Schnellboote relativ gering: England verfügte über wenig mehr als drei Torpedo (MTB) – und zwei U-Jagd (MA/SB) – Flottillen, Deutschland über zwei Schnellboot-Flottillen. Frankreich besaß eine Handvoll nur bedingt frontfähiger Boote. Polen hatte gerade eben begonnen, die ersten Schnellboote im Ausland zu bestellen. Von den englischen MA/SB abgesehen, überwog – wie bei allen Marinen zwischen den Kriegen – das **torpedotragende Motorschnellboot**.

Während die englische und die deutsche Marine bis zum Zeitpunkt des Kriegsausbruchs die Entwicklung von Fahrzeugen abgeschlossen hatten, deren weitgehend erprobte und als zweckmäßig erachtete Eigenschaften die unverzügliche Aufnahme einer Serienfertigung ermöglichten, waren die USA, Japan, Frankreich, Schweden und einige andere Marinen noch mitten im Experimentierstadium. Einzig und allein die erst zu einem späteren Zeitpunkt am Kriege beteiligten Marinen Italiens und der Sowjetunion besaßen im Herbst 1939 nicht nur ausreichend erprobte und weitgehend standardisierte Modelle, sondern auch größere, voll einsatzfähige Schnellbootverbände.

Deutschland wie auch England konnten die bei Kriegsausbruch vorhandenen Schnellboote relativ kurzfristig durch einige für ausländische Rechnung in Bau befindliche, mit Beginn der Feindseligkeiten beschlagnahmte Fahrzeuge aufbessern. Für alle Marinen ergab sich aber schon in den ersten Kriegstagen die Notwendigkeit, die in den langen Friedensjahren aus Personal- und Kostengründen etwas vernachlässigten „Coastal Forces“ erheblich auszubauen. Dabei stellte sich – wie im Ersten Weltkrieg – heraus, daß sich keine Marine schon im Frieden voll über den erheblichen Bedarf an kleinen, schnellen Küstenfahrzeugen klargeworden war und vorbereitende Maßnahmen für die Groß-Serienfertigung fehlten. Allein eine englische Privatfirma, die „Fairmile

Company“, hatte der britischen Admiralität noch kurz vor Kriegsausbruch das Konzept einer weitgehend mechanisierten Groß-Serienfertigung von „Coastal Forces“ angeboten, ein Zusammenbauverfahren mit vorgefertigten Teilen, das selbst das Heranziehen von Betrieben erlaubte, die praktisch über keinerlei schiff- und bootsbauliche Erfahrungen verfügten.

Die folgende Darstellung der Schnellboote des Zweiten Weltkrieges wird sich – wie schon vom ersten Band bekannt – wieder primär der technischen Entwicklung widmen. Taktische Fragen werden nur insoweit angesprochen, wie sie Einfluß auf die technische Entwicklung nahmen. Da über die Kriegseinsätze von Schnellbooten aller Marinen im Zweiten Weltkrieg eine äußerst umfangreiche einschlägige Literatur vorliegt und die Vielzahl der Einsätze Rahmen und Aufgabe dieses Buches überschreiten würde, wird von der Darstellung einzelner Einsätze im allgemeinen abgesehen. Besonders hervorhebenswerte Unternehmen und die für die weitere Entwicklung der Fahrzeuge wichtigen taktischen und technischen Kriegserfahrungen werden teils bei der Behandlung der Boote, teils bei den summarischen Zusammenfassungen berücksichtigt. Die etwas detailliertere Betrachtung der sowjetischen Schnellbooteinsätze soll das Verständnis für den Russen als Gegner zur See fördern.

5.2 Die Entwicklung der englischen Marine

5.21 Die Boote

Die Entwicklung der englischen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg wurde – wie bei allen Waffen – nachhaltig vom Gegner und der fortschreitenden Technik bestimmt. Lenton (53) schreibt „In the German E-boat (englische Bezeichnung des deutschen S-Boots) the British MTB was opposed to a tough opponent. The E-boat was larger, and consequently carried a heavier gun armament, it was diesel-engined and thus less liable to catch fire and explode if its fuel tanks were penetrated, and it presented a low sil-

houette difficult to pick up on a dark night. This latter attribute in pre-RDF-days, which relied on visual sighting, was no mean advantage. For attack the MTB needed more guns, or, better still, an MGB to engage with gunfire E-Boats screening an squadron of heavy warships or a convoy while they went in with torpedo (S. 483)“. Die Entwicklung des englischen Schnellboots, die sich bereits vor dem Kriege in das echte MTB und den etwas langsameren U-Jäger MA/SB geteilt hatte, verlief aufgrund der ersten Kriegserfahrungen etwas anders, als im Frieden erwartet.

Um dem Mangel an schnellen Küstenfahrzeugen für Offensiv-, Geleit- und Sicherungszwecke abzuwehren, der sich schon in den ersten Kriegstagen als äußerst dringlich darstellte, sorgte die Admiralität

- für eine beschleunigte Fertigstellung der für eigene Rechnung in Bau befindlichen bzw. beschlagnahmten MTB,
- für sofortige Inbaugabe größerer Baureihen des 70'-Standard-MTB. Dieser Typ wurde dann mit diversen kriegsbedingten Änderungen als Einheitstyp bis 1945 gebaut (60).
- für die Inbaugabe schneller Geleit- und Sicherungsfahrzeuge, der Motor-Launches (ML), ein Typ, der zwischen den Kriegen praktisch völlig vernachlässigt worden war.

Die vorhandenen MA/SB erwiesen sich schon nach den ersten Kriegsmonaten als Fehlspekulation, da die deutschen U-Boote weitgehend außerhalb der britischen Küstengewässer, und damit außerhalb der begrenzten Reichweite dieser Fahrzeuge, operierten. Last not least aber sollte sich ihre Existenz dann doch noch als glücklich erweisen: Als die deutschen Schnellboote ab Sommer 1940, nach der Besetzung Hollands, Belgiens und Frankreichs, eine intensive Aktivität gegen die englische Schifffahrt im Kanal und an der englischen Südost-Küste entfalteten, zeigte sich, daß die mit wenigen kleinkalibrigen MG bewaffneten englischen MTB den großen, mit 20-mm-MK bewaffneten deutschen Schnellbooten nicht gewachsen waren. Als ad hoc-Lösung entstand auf englischer Seite, zu-

nächst als Umbau der vorhandenen MA/SB, später als spezielle Neukonstruktion, das Motor-Gun-Boat (MGB), ein Anti-Schnellboot-Motorboot, das mit einer ausreichenden Anzahl kleinkalibriger Maschinenkanonen und MG bewaffnet war. Später, ab Herbst 1943, vereinten sich MTB und MGB schließlich wieder in einem einzigen Fahrzeugtyp, der, alternativ bewaffnet, als MTB und MGB, unter Umständen aber auch als Kombinationstyp MTB/MGB, verwandt werden konnte.

5.211 Die englischen Motor-Torpedoboote (MTB)

Die Entwicklung des englischen MTB während des Krieges ist in der ersten Kriegshälfte charakterisiert durch

- die prinzipielle Weiterentwicklung des bereits im Frieden als Standardtyp kreierte 70'-Typs,
- die Übernahme zahlreicher, für ausländische Rechnung in Bau befindlicher Boote,
- die Übernahme zahlreicher Boote aus amerikanischer Fertigung,
- eine Anzahl von Versuchsbauten.

5.2111 Die Weiterentwicklung des 70'-MTB

Generell wurde das in der Vorkriegszeit entwickelte 70'-MTB während des ganzen Krieges weitergebaut. Kriegserfahrungen und -umstände bedingten allerdings permanente Wandlungen:

- a) **Bootskörper:** Die vor dem Kriege systematisch entwickelte V-Spantform wurde mit nur geringen Änderungen den ganzen Krieg über beibehalten. Viele Unannehmlichkeiten ergaben sich jedoch auch weiterhin aus der bereits vor dem Kriege beanstandeten unzureichenden Festigkeit der Bootskörperverbände, die z. T. auf mangelnden konstruktiven Erfahrungen beruhte, z. T. aber auch Schuld der noch unerfahrenen jungen Kommandanten war. Holt (28) schreibt hierzu:
„If a boat is given big engine power and will travel fast, it is human nature – and specially

young human nature – to open out the throttle and make it travel fast despite weather conditions. Even with a strong hull it is always possible to smash structure in MTB's by using full engine power and driving the boat nearly head-on into the sharp deep head seas.

However, after taking full account of the inexperienced driving, much of the structural damage was attributable to inexperience in design and lack of full appreciation of the destructive power of high-speed driving. There was progressive improvement in hull structure (S. 195).“

- b) **Motoren:** Da leistungsfähige, für Bordzwecke geeignete Leicht-Motoren vor dem Kriege in England nicht zur Verfügung standen und – abgesehen von dem Thornycroft-Otto-Motor – weder aus privater noch aus staatlicher Initiative entwickelt wurden, wurde der bewährte italienische 1150-PS-Isotta-Fraschini-Otto-Asso-1000-Motor praktisch zum Standardantrieb der britischen Schnellboote. Als das italienische Fabrikat ab 1940 nicht mehr zur Verfügung stand, mußte zunächst der wenig leistungsstarke, jedoch in ausreichender Zahl zur Verfügung stehende 600-PS-Hall-Scott-Otto-Motor eingebaut werden. Aufgrund der um fast 50 % geringeren Leistung fiel die Geschwindigkeit der mit diesem Motor ausgerüsteten Fahrzeuge auf 25 kn – ein weiteres Handikap gegenüber den deutschen S-Booten. Erst als der leistungsstarke amerikanische 1150/1200-PS-Packard-Otto-Motor, der später durch Aufladung auf 1350 PS gesteigert wurde, in ausreichender Zahl zur Verfügung stand, war die Antriebsfrage befriedigend gelöst. Praktisch wurde dann der Packard-Motor Standardmotor aller britischen Schnellboote des Zweiten Weltkriegs. Die Ausrüstung mit Untersetzungsgetrieben war – abhängig von der Lieferkapazität – unterschiedlich. Auf den Einbau der bei den Friedensbooten verwandten Ford-V-8-Marsch- und Schleichmotoren wurde im Kriege verzichtet. Praktische Gefechtserfahrungen hatten gezeigt,

daß das beim Sprintstart notwendige schnelle Umschalten vom Marsch- auf den Hauptantrieb einige Schwierigkeiten bereitete. Ferner stellte sich heraus, daß die starken Geräusche der nicht-schallgedämpften Ottomotoren besonders Nachtangriffe vereitelten bzw. erschwerten, da der Gegner vorbereitet war. Erst im weiteren Kriegsverlauf (ab 1943) gelang es, dieses Problem durch Einbau wirkungsvoller Schalldämpfer zu beseitigen.

- c) **Verdrängung:** Aufgrund zunehmender militärischer Forderungen (Bewaffnung, Brennstoff- und Munitionsvorräte, Radar usw.) stieg die Verdrängung der 70'-MTB im Laufe des Krieges um mehr als 10 ts (s. Tabelle 10). Der daraus resultierende Geschwindigkeitsverlust wurde allerdings durch die größere Leistung des Packard-Motors weitgehend kompensiert.
- d) **Bewaffnung:** Die 7,62-mm-MG der Friedens-MTB erwiesen sich gegen die deutschen S-Boote als relativ wertlos. Die mechanisch angetriebenen 12,7-mm-Doppelafetten und die 20-mm-Oerlikon-Maschinenkanone stellten, ebenso wie die gegen Kriegsschluß verwandten 6-pdr.-Leichtgeschütze, einen realen Fortschritt dar. Durch die an Zahl und Kaliber wachsende Bewaffnung verwandelte sich das MTB gegen Kriegsschluß immer mehr in eine Art Zwei-Zweck-Fahrzeug (MTB/MGB).

Im einzelnen verlief die Entwicklung des 70'-MTB wie folgt:

Bei bzw. kurz nach Kriegsbeginn standen „MTB 1–30“ zur Verfügung (s. Abschnitt 4.311). Ab 1940 folgten

– „MTB 31–40“, Vosper, Portsmouth, 39,75 ts, 21,64 x 4,5 m, „MTB 31–34“ 3 x 1150/1200-PS-Isotta-Fraschini-Motoren, 38–40 kn, „MTB 35–40“ 3 x 600-PS-Hall-Scott-Motoren, 25 kn, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann.

Als Packard-Motoren zur Verfügung standen, wurden die Hall-Scott-Boote auf diese umgerüstet.

– „MTB 41–48“, Withe, Cowes, 33 ts, 22,25 x 5,49 m, 3 x 1120-PS-Sterling-Otto-Motoren, 33,2–39,7

kn, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2) 2 – 7,62-mm-MG (2 x 1), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann.

– „MTB 49–56“, Thornycroft, Hampton, 52 ts, 23,01 x 5,03 m, 4 x 650-PS-Thornycroft-Otto-Motoren (je zwei auf eine Welle), 29 kn, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 2 – 7,62-mm-MG (2 x 1), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann. Alle Boote wurden später unter den Namen „Meggido“, „Menin“, „Messines“, „Marne“, „Mons“, „Montabaun“, „Morwal“, „Nablus“ als schnelle Scheibenschlepper verwendet.

– „MTB 57–66“, Vosper, Portsmouth, technische Daten wie „MTB 35–40“, jedoch 1 – 20-mm- oder 4 – 7,62-mm-MG (1 x 4) achtern, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2) mittschiffs und 2 – 7,62-mm-MG (1 x 2) vorn.

– „MTB 73–98“ (73–85 Vosper, Portsmouth, 86 Morgan Giles, Teignmouth, 87–92 Harland & Wolff, Belfast, 93–94 Berthon Boat, Lymington, 95–96 Morgan Giles, 97–98 Vosper) 47 ts, 22,10 x 5,86 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Moto-

ren, 38–40 kn, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann. Erste, von Anfang an auf die US-Packard-Motoren ausgelegte Serie. SK 85 und Abb. 84 zeigen Einzelheiten dieser frühen 70'-Serie.

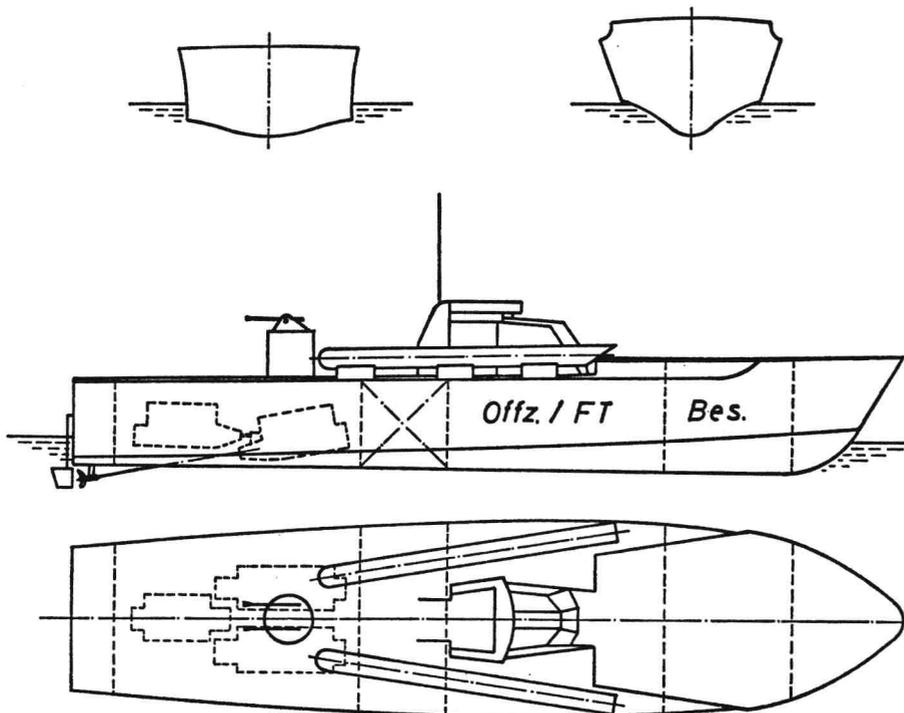
– „MTB 201–212“, White, Cowes, technische Daten wie „MTB 41–48“, jedoch 38,5 ts.

– „MTB 222–245“ (Vosper-Entwurf, 222–228 H. McLean, Renfrew, 229–231 McGruer, Clynder, 232–235 Berthon Boat, Lymington, 236–239 Camper & Nicholson, Gosport, 240–241 Morgan Giles, Teignmouth, 242–245 Vosper, Portsmouth), 47 ts, 22,10 x 5,86 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 34–39,5 kn, 1 – 20-mm-, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 13 Mann.

– „MTB 246–257“, White, Cowes, technische Daten wie „MTB 41–48“ und „MTB 201–212“, jedoch 41 ts.

– „MTB 347–362“ (Vosper-Entwurf, 347–349 Vosper, Portchester, 350 Harland & Wolff, Bel-

SK 85



Englisches Vosper-70'-MTB um 1940

L 22,10 m

B 5,86 m

D 47,00 ts

3 x 1200/1350-PS-Packard-Motoren

38/40 kn

2 – 12,7-mm-MG

2 – 53,3-cm-TR

fast, 351–354 Vosper, Wivenhoe, 355–359 Harland & Wolff, Belfast, 360–362 Morgan Giles, Teignmouth), 44,75 ts, 22,10 x 5,86 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 35–39,5 kn, 1 – 20-mm-, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann. Bei einigen Booten wurde das 12,7-mm-Doppel-MG durch 1 – 20-mm- ersetzt, bei anderen die vordere 20-mm- durch 1 – 1-pdr.

– „MTB 379–395“, Vosper-Portsmouth, 44,5 ts, 22,5 x 5,94 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 34–39,5 kn, 2 – 20-mm- (1 x 2), 2 – 12,7-mm-MG (2 x 1), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 4 – 45,7-cm-TR, 13 Mann (Abb. 85).

– „MTB 412–418“, British Power Boat, Hythe, 46 ts, 21,86 x 6,32 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 39 kn, 1 – 2-pdr., 2 – 20-mm- (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 47,5-cm-TR, 17 Mann (waren vorher „MGB 74–81“).

– „MTB 424–429“, White, Cowes, 46,75 ts, 22,25 x 5,49 m, 3 x 1120-PS-Sterling-Otto-Motoren, 33,2–39,7 kn, 1 – 6-pdr., 2 – 20-mm- (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 45,7-cm-TR, 17 Mann.

– „MTB 430–432“, British Power Boat, Hythe, 37 ts, 21,86 x 6,32 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 39 kn, 1 – 2-pdr., 2 – 20-mm- (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 45,7-cm-TR, 17 Mann (waren vorher MGB der Serie „MGB 107 bis 176“ (s. Abschnitt 5.2133).

– „MTB 434–500, 502–509, 519–522“, British Power Boat, Hythe, alle technischen Daten wie „MTB 430–432“, jedoch „MTB 434–457“, 37 ts, „MTB 458–492“, 41 ts, alle folgenden 44 ts.

Ferner ab „MTB 458“ statt des 2-pdr. einen 6-pdr. „MGB 434–500“ waren vorher MGB der Serie „MGB 107–176“ (s. Abschnitt 5.2133).

– „MTB 523–537“, Vosper, Portsmouth, 48,75 ts, 22,1 x 5,86 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 38–40 kn, 1 – 6-pdr., 2 – 20-mm- (1 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 13 Mann. „MTB 534, 536“ wurden 1945 nicht mehr fertiggebaut.

Eine außerordentlich detaillierte und reich bebilderte Darstellung des Vosper-70'-MTB bringt Cobb (60).

5.2112 Für ausländische Rechnung in England in Bau befindliche und bei Kriegsausbruch beschlagnahmte MTB

Mit Kriegsausbruch oder im Verlauf des Krieges wurden 23 MTB beschlagnahmt, die auf englischen Werften für ausländische Rechnung in Bau waren. Auf diese Weise erhielt die Royal Navy

– „MTB 26–27“ (ex chinesisch), Thornycroft, Hampton, 17 ts, 16,76 x 3,35 m, 2 x 600-PS-Thornycroft-Otto-Motoren, 40 kn, 2 – 7,62-mm-MG (2 x 1), 2 – 45-cm-Heck-Torpedoablaufbahnen, 5 Mann.

– „MTB 67–68“ (ex finnisch), Thornycroft, Hampton, technische Daten wie „MTB 26–27“, jedoch 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2).

– „MTB 69–70“ (ex griechisch), Vosper, Portsmouth, 21,34 x 4,49 m, 2 x 1150-PS-Isotta-Fraschini-Motoren, 27,5 kn, 10 – 7,62-mm-MG (2 x 4, 2 x 1), 2 – 53,3-cm-TR, 10 Mann. Ursprünglich mit 3 Motoren für 35 kn geplant, wegen Motorenmangel auf 2 umgestellt!

– „MTB 71–72“ (ex norwegisch), Vosper, Portsmouth, 25 ts, 18,29 x 4,57 m, 2 x 1150-PS-Isotta-Fraschini-Motoren, 35 kn, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 2 – 45,7-cm-TR, 10 Mann.

– „MTB 213–217“ (???) , Thornycroft, Hampton, technische Daten wie „MTB 67–68“.

– „MTB 218–221“ (ex griechisch), Vosper, Portsmouth, technische Daten wie „MTB 69–70“.

– „MTB 327–331“ (ex philippinisch), Thornycroft, Hampton, technische Daten wie „MTB 67–68“.

– „MTB 433“ (ex holländisch „TM 51“). Wurde zunächst MA/SB und dann MGB. Daten s. Abschnitt 5.2133 („MGB 46“).

Weitere übernommene Boote s. Abschnitt 5.212 und 5.2134.

5.2113 Von der Royal Navy übernommene Boote aus amerikanischer Fertigung

Im Rahmen des Pacht- und Leihgesetzes lieferten die Amerikaner an die Royal Navy

– „MTB 258“ (ex US „PT 9“. Das 1939 von der British Power Boat als Spekulationsbau (P.V. Boat) gebaute, nach Ablehnung durch die britische Admiralität von der US-Navy übernommene Fahrzeug kam 1941 nach England zurück), 32 ts, 21,3 x 6,1 m, 3 x 1000/1100-PS-Rolls-Royce-Merlin-Motoren, 40–44 kn, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 4 – 45,7-cm-TR, 12 Mann.

– „MTB 259–268“ (ex US „PT 10–19“), Electric Boat Co., Bayonne (USA), 32 ts, 21,34 x 6,1 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 40 bis 45 kn, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 4 – 45,7-cm-TR, 12 Mann („MTB 267“ wurde vorübergehend als Minenleger für 4 Minen verwendet).

– „MTB 269–270“ (ex US „PT 5–6“), Higgins, New Orleans (USA), 24,76 m, 45 ts, 3 x 1200-PS-Packard-Otto-Motoren, 46 kn, 2 MG, 4 – 45,7-cm-TR, 8 Mann („PT 6“ war 2. Boot dieses Namens! Erstes „PT 6“ wurde bereits 1940 als MA/SB, später „MGB 68“ an die Royal Navy geliefert [s. Abschnitt 5.2131]).

– „MTB 271–272“ (ex US „PT 7–8“), Philadelphia Naval Shipyard (USA), technische Daten s. Abschnitt 4.341. „MTB 272“ wurde später als „YP 110“ an die US-Navy zurückgegeben.

– „MTB 273–274“ (ex US „PT 3–4“), Fisher Boat Works, Detroit (USA), 17,7 x 4,2 m, 25,5 ts, 2 x 1200-PS-Packard-Otto-Motoren, 40 kn, 2 MG, 2 – 45,7-cm-Heck-TR, 8 Mann.

– „MTB 275–306“, Vosper-Entwurf, 1941/42 als „BPT 21–52“ in den USA gebaut (275–282 Annapolis Yacht Yard, 283–290 Heereshoff Mfg, Co., Bristol, 291–296 Robert Jacob, City Island, 297–302 Harbour Boat Building, Terminal Island, 303–306 Annapolis Yacht Yard) und unter Leih- und Pachtgesetz an England geliefert, 37 ts, 22,1 x 5,86 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 35–39,5 kn, 1 – 20-mm-, 2 – 12,7-mm-MG (1 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 13 Mann.

– „MTB 307–326“ (ex US „BPT 1–20“, ex „PT 49–68“), Electric Boat Co., Bayonne, 45 ts, 23,47 x 6,1 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 40–45 kn, 1 – 20-mm-, 4 – 12,7-mm-MG (1 x 2), (2 x 1), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann. „MTB 317–326“ wurden jedoch nicht an Eng-

land ausgeliefert, sondern als „PT 59–68“ in den USA zurückbehalten.

– „MTB 332–343“ wurden 1940/41 bei der Canadian Power Boat Company für die Kanadische Marine als Nachbauten des 1939 an Kanada als „CMTB 1“ von der British Power Boat gelieferten P.V.-Boots (vgl. Abschnitt 4.311) gebaut und an die Royal Navy abgegeben. Der Bootskörper entsprach dem Prototyp „MTB 258“, als Antriebsanlage waren 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren für 40–45 kn installiert. Bewaffnung und Besatzung entsprechend „MTB 258“.

– „MTB 363–378“ (ex US „BPT 53–68“). Technische Daten wie „MTB 275–306“. Alle Boote bei Annapolis Yacht Yard (USA) gebaut (Abb. 86). Acht dieser Boote, „MTB 363–370“, wurden an Rußland weitergegeben.

– „MTB 396–411“ (ex US „PT 384–399“). Technische Daten wie „MTB 275–306“. Alle Boote bei Robert Jacobs, City Island (USA) gebaut.

– „MTB 419–423“ (ex US „PT 88, 90–94“), Higgins, New Orleans (USA), 35 ts, 24,69 x 6,1 m, 3 x 1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 40 kn, 1 – 40-mm-, 1 – 20-mm-, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 2 – 53,3-cm-TR, 12 Mann.

Insgesamt 96 US- und 12 kanadische Boote. Weitere Lieferungen s. Abschnitt 5.2131.

5.2114 Versuchsboote

Außer den bereits in Abschnitt 4.311 genannten, vor bzw. Anfang des Krieges in Dienst gestellten Versuchsbooten „MTB 100–109“ entstanden während des Krieges bei Thornycroft die Versuchsboote „MTB 344“ (18,3 m lang) und „MTB 345–346“ (13,7 m lang).

Die unter Rückgriff auf die 45'- und 55'-CMB konstruierten, mit 2 x 600-PS-Thornycroft-Otto-Motoren 40 kn laufenden und mit 2 – 45,7-cm-Hecktorpedoablaufbahnen versehenen Stufenboote setzten die mit den ähnlichen „MTB 104–107“ angestellten Versuche fort, kleine Schnellboote an Bord größerer, seegängiger Schiffe zu nehmen, um diese zu Raid-Unternehmen im gegnerischen Küstenbereich zu verwenden. Von allen Booten ist jedoch nur „MTB 105“ an Bord

des Special Service Ship „Fidelity“ gegeben worden. Hierfür wurde anstelle der Torpedos ein Adic-Gerät eingebaut.

5.212 Die englischen U-Jagd-Schnellboote (MA/SB)

Die bei Kriegsausbruch in Dienst bzw. noch in Bau befindlichen „MA/SB 1–21“, ausnahmslos British Power Boat-Fahrzeuge (s. Abschnitt 4.311), wurden nach Kriegsbeginn zahlenmäßig verstärkt durch Neubauten und Übernahme fremder Boote. Listenmäßig erscheinen dauernd bzw. vorübergehend unter der Bezeichnung MA/SB:

– „MA/SB 22–39“, British Power Boat, 20 ts, 19,2 x 4,57 m, 2 x 500-PS-Napier-Otto-Motoren, 25 kn, 2 – 7,62-mm-MG (1 x 2), Wabos, 9 Mann.

– „MA/SB 40–43“ (ex norwegische MTB „Nr. 1–4“), British Power Boat.

– „MA/SB 44–45“ (ex schwedische MTB „T 1–2“), British Power Boat.

– „MA/SB 46“ (ex holländisches MTB „TM 51“), British Power Boat.

– „MA/SB 47–48“ (ex polnische MTB), White, Cowes.

– „MA/SB 49“, British Power Boat, technische Daten wie „MA/SB 22–39“.

– „MA/S 50–67“ (ex französische „VTB 23–40“), British Power Boat.

– „MA/SB 68“ (ex US „PT 6“), Higgins, New Orleans (USA). 1940 an die Royal Navy abgegeben.

– „MA/SB 69–73“ (ex finnische MTB „RB 1–5“), Higgins, New Orleans (USA), 1940 an die Royal Navy abgegeben.

– „MA/SB 74–97“ wurden 1941 bei der British Power Boat bestellt, jedoch später storniert.

Bereits im Jahre 1940 wurde beschlossen, mit Ausnahme von „MA/SB 1–5, 22–39, 49“ alle Fahrzeuge als Motorkanonenboote (MGB) um- bzw. fertizubauen. Technische Details dieser Fahrzeuge s. Abschnitt 5.2131.

Die nicht zu MGB umgebauten Boote „MA/SB 1–5, 22–39, 49“ wurden in den Jahren 1941/42 zu ASR's umgerüstet.

5.213 Die englischen Motorkanonenboote (MGB = Motor Gun Boat)

Die nach der Besetzung der französischen Kanalhäfen schnell zunehmenden Angriffe deutscher S-Bootsverbände auf britische Kanalgeleitzüge zeigten bald, daß die englischen MTB den wesentlich größeren deutschen Booten weder bewaffnungsmäßig, noch im Hinblick auf die Seefähigkeit gewachsen waren. Spezielle, schnelle, mit Maschinenwaffen größerer Kaliber ausgerüstete Motorschnellboote mit einer den deutschen Fahrzeugen entsprechenden Seefähigkeit und der Eignung, hohe Fahrt auch bei ungünstigeren Witterungsverhältnissen laufen zu können, waren daher dringend erforderlich. Holt (28) schreibt „The enemy craft were almost immune from attack by torpedo, and the provision of very fast small craft with automatic guns to shoot up the enemy boats became a matter of great urgency (S. 196)“.

Da vorbereitende Arbeiten für einen derartigen „Schnellbootjäger“ nicht vorlagen, mußte stufenweise von der Improvisation zur Entwicklung übergegangen werden. Die Engländer gingen diesen Weg mit höchst bemerkenswerter Logik: Sie rüsteten zunächst einige der vorhandenen MA/SB und für ausländische Rechnung in Bau befindliche, mit Kriegsausbruch beschlagnahmte MTB zu MGB um. Erst in der zweiten Phase wurden speziell für diesen Einsatz konzipierte Fahrzeuge eingesetzt. Als sich dann um 1942 herausstellte, daß die bisherigen, von den wenigen Dampfbooten abgesehen, relativ kleinen MGB den permanent wachsenden taktischen und Waffenforderungen nicht mehr gerecht werden konnten, wurde der Bau eines großen, seefähigen Rundspantbootes vorbereitet, das – mit alternativer Bewaffnung versehen –, sowohl als MTB als auch als MGB verwandt wurde.

5.2131 Die ersten behelfsmäßigen MGB

Im Jahre 1940 ließ sich übersehen, daß die noch im Frieden vorbereiteten Motor Anti-Submarine

Boats (MA/SB) keine realen Aufgaben fanden, da die deutschen U-Boote, entgegen den Erwartungen der Engländer, weit außerhalb des engeren Küstenbereichs, und damit auch außerhalb des Operationsbereichs dieser Fahrzeuge, arbeiteten. Die Admiralität entschloß sich daher, sowohl die vorhandenen resp. in Bau befindlichen Boote eigener Fertigung als auch einige auf englischen Werften für fremde Rechnung bestellte und bei Kriegsausbruch beschlagnahmte Boote zu MGB umzurüsten.

Obwohl einige Schwierigkeiten bei der Unterbringung der Geschütze im Bootskörper der kleinen, relativ schwach gebauten Fahrzeuge auftraten, wurden die Umrüstungsarbeiten zielstrebig ausgeführt. Das erste Boot konnte noch in den letzten Monaten des Jahres 1940 fertiggestellt werden, die restlichen folgten bis Anfang 1942.

Aus dieser Aktion entstanden

– „MGB 6–21“ (ex „MA/SB 6–21“), British Power Boat, 21,34 x 6,1 m, 31 ts, 2 x 500-PS-Napier-Otto-Motoren, 23 kn, 1 – 2-pdr. **oder** 1 – 20-mm-**oder** 4 – 7,62-mm-MG (1 x 4) und 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 10 Mann.

– „MGB 40–45“ (ex norwegische MTB „Nr. 1–4“ und schwedische MTB „T 1–2“), British Power Boat, 19,2 x 4,57 m, 24 ts, 2 x 1000/1100-PS-Rolls-Royce-Merlin-Otto-Motoren, 36–40 kn, 1 – 2-pdr., 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 10 Mann (vgl. Abschnitt 4.311).

– „MGB 46“ (ex holländisches MTB „TM 51“), British Power Boat, 21,34 x 6,1 m, 33–37 ts, 3 x 1000/1100-PS-Rolls-Royce-Merlin-Otto-Motoren, 39–42,5 kn, 1 – 2-pdr., 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 9 Mann (vgl. Abschnitt 4.311). Wurde später „MTB 433“ (vgl. Abschnitt 5.2112).

– „MGB 47–48“ (ex polnische MTB), White, Cowes, 21,34 x 5,03 m, 39 ts, 3 x 1150/1200-PS-Isotta-Fraschini-Otto-Motoren, 38–42 kn, 1 – 20-mm-, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 12 Mann.

– „MGB 50–67“ (ex französische „VTB 23–40“) British Power Boat, 21,34 x 6,1 m, 28 ts, 3 x 1000/1100-PS-Rolls-Royce-Merlin-Otto-Motoren, 36–40 kn, 1 – 20-mm- **oder** 4 – 7,62-mm-MG

(1 x 4), 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 12 Mann (51) (Abb. 87).

– „MGB 68“ (ex US „PT 6“, 1940 von den USA unter Leih- und Pachtgesetz an die Royal Navy abgegeben), Higgins, New Orleans (USA), 24,69 x 6,1 m, 34 ts, 3 x 1200-PS-Packard-Otto-Motoren, 35–40 kn, 1 – 20-mm-, 6 – 12,7-mm-MG (2 x 2, 2 x 1), 14 Mann.

– „MGB 69–73“ und „MGB 100–106“ (ex finnisch MGB „RB 1–5“ bzw. „RB 6–12“, von Finnland in den USA bestellt, dort beschlagnahmt und 1940 unter Leih- und Pachtgesetz an England), Higgins, New Orleans (USA), 21,1 x 5,79 m, 30 ts, 3 x 500-PS-Hall-Scott-Otto-Motoren, 27 kn, 1 – 20-mm-MG, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 12 Mann (53).

– „MGB 82–93“ (ex US „PTC 1–12“ [ex US „STC 1–12“], von den USA unter Leih- und Pachtgesetz an England abgegeben), Electric Boat Company, Groton (USA), 23,47 x 6,1 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 35–40 kn, 1 – 20-mm-, 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 12 Mann.

– „MGB 98–99“ (ex französische Schnellboote „VTB 11–12“, die nach der Kapitulation Frankreichs 1940 von der Royal Navy übernommen wurden). Technische Daten s. Abschnitt 4.321.

– „MGB 177–192“ (ex US „PT 198, 201, 203–217“, im Jahre 1944 unter Leih- und Pachtgesetz an England abgegeben). Higgins, New Orleans (USA), 24,76 x 6,1 m, 3 x 1200/1350-PS-Packard-Otto-Motoren, 36–42 kn, 2 – 20-mm-, (2 x 1), 4 – 12,7-mm-MG (2 x 2), 4 – 7,62-mm-MG (2 x 2), 12 Mann.

Da spezielle, für derartige „Schnellbootjäger“ geeignete Waffensysteme zu jener Zeit noch nicht vorlagen, mußte man nehmen, was man hatte. Daraus ergab sich die auffallende Vielfalt der Bewaffnung, die auch in der Zusammensetzung nicht immer befriedigte. Besonders das Recht-Vorausfeuer war bei den meisten Booten zu schwach. Schließlich bereiteten die mit Waffen und Munition überladenen, für derartigen Einsatz konstruktiv nicht ausgelegten Bootskörper und Antriebsanlagen ebenfalls einigen Ärger. Man entschloß sich daher schon sehr frühzeitig, im Jahre 1940, neben der Umrüstung be-

stehender und aus ausländischen Quellen stammender Boote spezielle, von Anfang an für den Einsatz als MGB konstruierte Fahrzeuge in Angriff zu nehmen. Gedanklich parallel, doch zeitlich etwas gegeneinander verschoben, entstanden zunächst die Dampfkannonenboote und später die Motorkannonenboote des Typs „MGB 74“.

5.2132 Die Dampfkannonenboote (SGB = Steam Gun Boat)

Da ein an sich für im Artilleriegefecht kämpfende Schnellboote zweckmäßiger, leichter Hochleistungsdiesel entsprechender Leistung in England nicht zur Verfügung stand, wurde Mitte 1940 auf der Suche nach einem effektiven Gegner zum deutschen S-Boot die Entwicklung schneller Rundspant-Stahl-Kanonenboote mit

leichten Dampfturbinen als Antrieb erwogen. Gegen das stählerne Dampfkannonenboot sprachen höheres Gewicht, großer Brennstoffverbrauch sowie die leichte Verletzbarkeit des stark zergliederten Dampftriebs, schließlich auch, daß jeder Stahlbau auf Kosten des für die Sicherung des englischen Nachschubs lebenswichtigen Zerstörer- und Fregattenbaus gehen mußte. Dafür sprach der einfach unumgängliche Zwang, ein dem deutschen S-Boot hinsichtlich Seefähigkeit und Geschwindigkeit zumindest gleichwertiges, in der Artilleriebewaffnung jedoch überlegenes Fahrzeug zu bauen.

Im Oktober 1940 begann die Admiralität, die Linien und den Generalplan eines derartigen Dampfkannonenboots zu entwickeln. Detailpläne entstanden aus der Zusammenarbeit der technischen Abteilungen der Admiralität mit den Firmen Yarrow und Denny. Von den ursprünglich vorgesehenen 60 Fahrzeugen wurden, im

SK 86

Englisches Kanonen-Schnellboot mit Dampftrieb (SGB)

