

SCHIFFE

Profile



**Mehrzwecklandungsboote
der Klasse 520**

Martin Rode

28





Mit diesen gebrauchten US Landungsschiffen fing der amphibische Bereich an. LSM VIPER, als Klasse 550 in Dienst gestellt, bei der US Navy 1944. Am 14.03.1969 a.D. bei der Deutschen Marine. Dann Auflieger und am 22.05.1970 Verkauf an Norfolk Lijen, Scheveningen/Niederlande. Sammlung Martin Rode

Die Mehrzwecklandungsboote der Klasse 520

Martin Rode

Schon bei den ersten Konzeptionierungen der jungen Bundesmarine wurde auch an Landungsboote gedacht. Man fing mit amerikanischen Booten der LSM-Klasse (Landing Ship Medium) an. Weiterhin erhielt man aus den USA kleinere Boote vom Typ LCM (Landing Craft Medium). Aus Beständen der Royal Navy erhielt man Boote vom Typ LCA (Landing Craft Assault). Da diese Boote alle schon im Krieg eingesetzt wurden, wurden sie Mitte/Ende der 1960er Jahre außer Dienst gestellt. Somit baute man dann ab 1964 die eigenkonstruierten Landungsboote der Klasse 520. Mit Fotos und Detailinformationen haben geholfen:

Christian Aigner, Friedhelm Bombel, Reinhard Glotzbach, Hans-Jürgen Gransee, Kommandant Lachs/Stabsbootsmann Karsten Hellwig, Stabsbootsmann Daniel Kakuk, Peter Lauer, Ewald Popp, Olaf Rahardt, Ulrich Streich, Bundeswehr/PIZ Marine, Rudi Schmidt, Ralf Thorein, Dieter Wetjen, Kurt Zaar, Internationales Maritimes Museum Hamburg (IMMH) und der Griechische Marineattaché in Deutschland Fregattenkapitän Paraskevas.

Informationen konnten in vielen Gesprächen gewonnen werden. Hierbei ist es jedoch aufgrund der Zeit möglich, dass die Angaben und Erinnerungen teilweise nicht immer ganz stimmig sein können.

Hannover, Frühjahr 2024

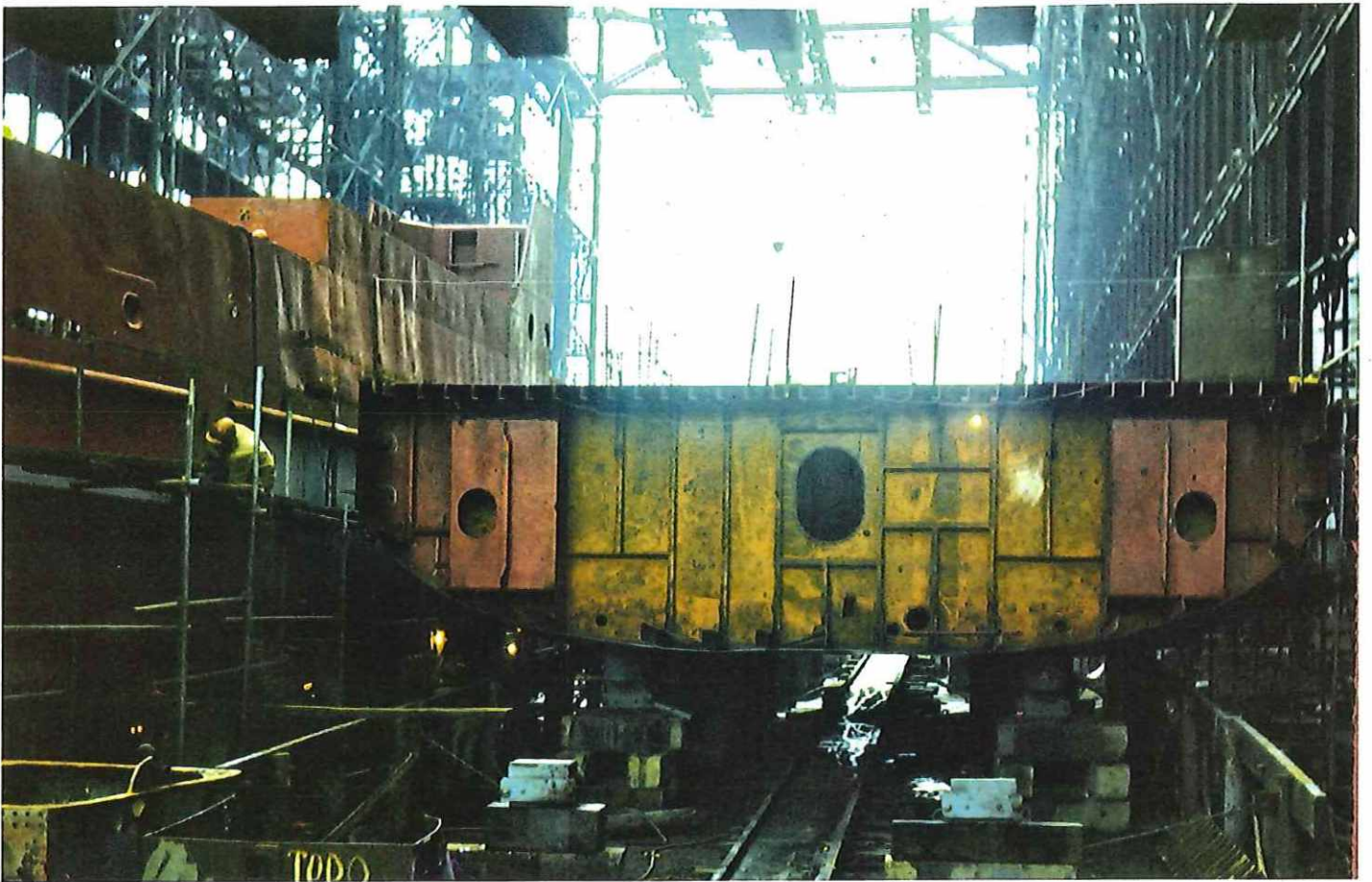
Heute gibt es nur noch eine Einheit dieser Mehrzwecklandungsboote (Mzl) bei der Marine. Es ist L762 LACHS in Eckernförde. Anfang der 1960er Jahre wurden diese geplanten Boote als Mehrzwecklandungsboote 63 bezeichnet, was auf das Entwurfsjahr zurückgeht. Die Auftragserteilung erfolgte 1964 bei den Howaldtswerken (HDW) in Hamburg. Lachs ist derzeit die älteste operative Einheit der Marine und wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 endgültig außer Dienst (a.D.) gestellt.

Schon Mitte der 1950er Jahre, bei den ersten Überlegungen zu einer Konzeption der Marine, wurden auch immer Landungsboote erwähnt. Genannt wurde hier der Typ LSM (Landing Ship Medium). Und mit solchen Landungsschiffen, übernommen von der amerikanischen Marine, fing die Marine mit der Landungskomponente an. Von daher seien hier die übernommenen Einheiten einmal kurz vorgestellt.

Es sind als Landungsschiffe L750 KROKODIL (ex US LSM 537), L751 EIDECHSE (ex US LSM 491), L752 SALAMANDER (ex US LSM 553) und L753 VIPER (ex US LSM 558). Dazu kamen noch zwei Einheiten vom Typ LSM(R) (Landing Medium Ship Rocket). Es waren die L754 OTTER (ex US LSM(R) 532) und L755 NATTER (ex. US LSM(R) 534). Der Typ LSM(R) basierte auf dem gleichen Rumpf, nur waren es Landungsunterstüt-

zungsschiffe, die mit einer 127mm Kanone L/38 Einzelturm und 16x127mm Raketenwerfern ausgerüstet waren. Sie dienten dazu, eine Landung artilleristisch zu unterstützen. Mit einer Länge von ca. 59 m bzw. 64 m und einer Verdrängung von bis zu 1.084 Tonnen, waren sie die größten Landungseinheiten. Sie wurden als Klasse 550 und Klasse 551 bezeichnet. Und mit diesen sechs Einheiten (alle in Dienst gestellt am 05.09.1958 in Charleston, USA) begann nach Eintreffen am 06.12.1958 in Wilhelmshaven-Reede der amphibische Zweig der Marine. Im Oktober 1958 erhielt die Marine von der Royal Navy auch gebrauchte Landungsboote vom Typ LCA, Länge 12,5 m und Breite 3,1 m. Sie waren damit deutlich kleiner als die Mzl und erhielten die Klassenbezeichnung 552. Sie wurden als Geräte geführt und 1967 ausgesondert.

Parallel zu den Landungsbooten der Klasse 520 wurden auch kleinere Einheiten des Typs LCM neu gebaut. Es handelt sich um die Klasse 521. Diese erhielten anfangs keine NATO-Kennung und wurden als Gerät geführt. Ihre Verwendung war unterschiedlich und uneinheitlich. Zum Teil wurden sie zivilbesetzt und gehörten zu den einzelnen Stützpunktkommandos. Andere waren militärisch besetzt und gehörten zu amphibischen Verbänden oder auch Schulen. Ein Teil der Boote befand sich stets als Auflieger



Zusammenschweißen von Sektionen auf der Howaldtswerft im Jahr 1965.

Ralf Thorein



BUTT liegt hier mit einem anderen Landungsboot im Trockendock der Howaldtswerft Hamburg am 03. Mai 1965.

IMMH

Technische Merkmale der Klasse 520

Typverdrängung (t)	166
Einsatzverdrängung (t)	397,39 max. 407,21
Länge in der Konstruktionswasserlinie (m)	36,70
Länge über alles (m)	40,04
Breite (m)	8,81
Konstruktionstiefgang (m)	1,60
Einsatztiefgang (m)	2,10
Konstruktionsleistung Dieselmotoren (Kw)	750
Überleistung Dieselmotoren (Kw)	970
Konstruktionsgeschwindigkeit max. (Kn)	11,0
Dauerhöchst Geschwindigkeit max. (Kn)	12,0
Brennstoffvorrat (m³)	140
Theoretische Seeausdauer	9 Tage bei 10Kn*
Fahrstrecke (Sm:Kn)	2180:10*
Frischwasservorrat (m³)	9,11*
Besatzung	15 später 18 im Mob-Fall 21

Quelle: Koop, G./ Breyer, (1996), S.293 sowie Marineangaben* aus Ende der 1980er Jahre

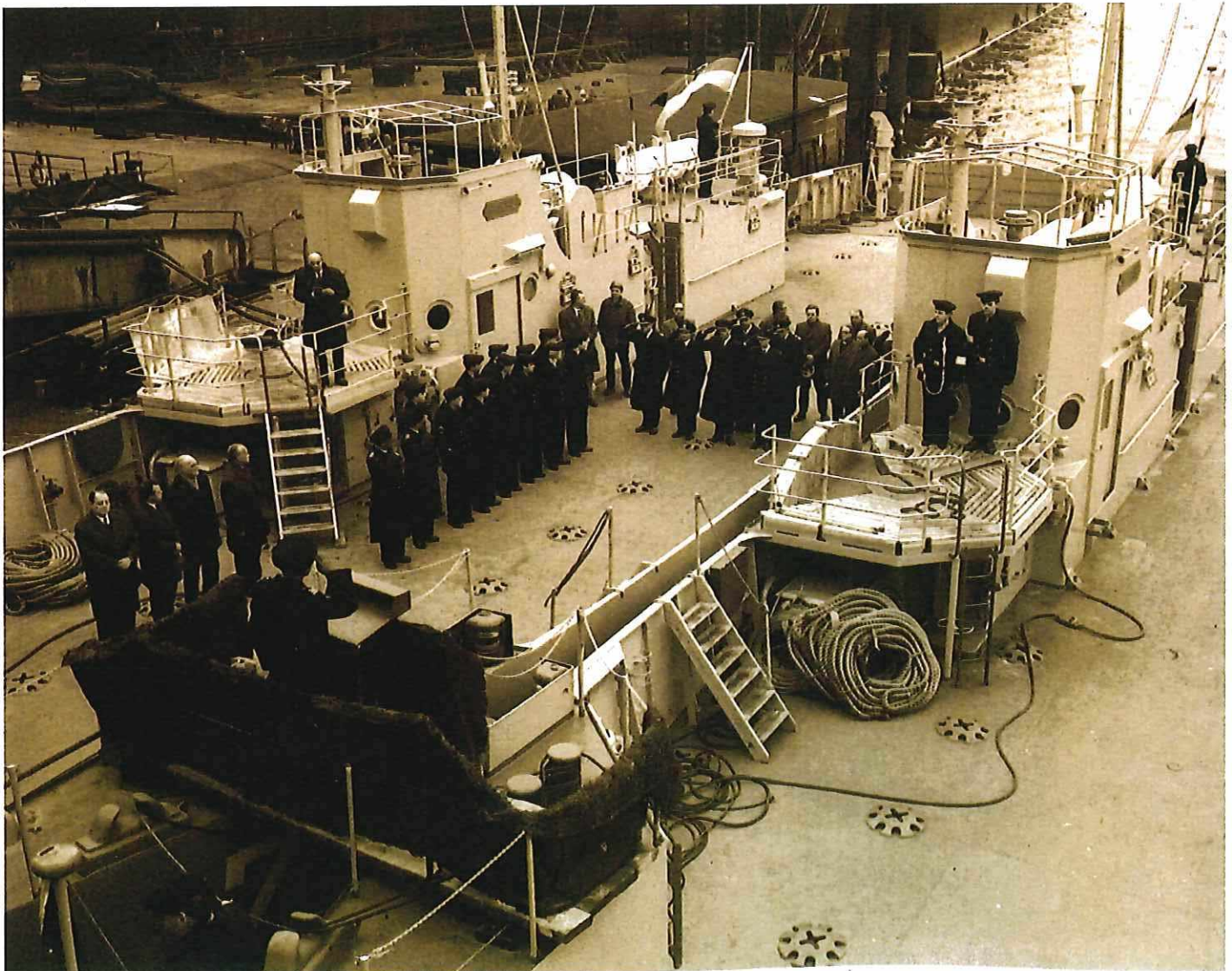
erforderte schon Kraft, insbesondere um die Waffe manuell durchzuladen. Für die Version L/85 findet man Angaben bzgl. der Feuergeschwindigkeit von max. 1.000 Schuss/Minute. Eine andere Version wird auch nur mit ca. 500 Schuss/Minute angegeben. Auf PLÖTZE kam es 1973 zu einem Test einer neuen Zwillingflak, die dann aber später nicht eingebaut wurde. Mehr ist darüber nicht bekannt.

Eine Umrüstung erfolgte später auf ein komplett neues Modell mit einer deutlich aufwendigeren Lafette. Die neue MK basierte auf dem Modell des Schützenpanzers Marder und wurde auch als Einzel- und Zwillingflak für das Heer entwickelt. Hier wurde die Waffe als Feldkanone bezeichnet. Nach Fotoauswertungen fand die Umrüstung aber nicht zeitgleich mit dem Umbau der Brücke (ab 1973) statt. Vermutlich fand diese erst ab Mitte bis Ende der 1970er statt.

Die 20mm Maschinenkanone, die dann fast

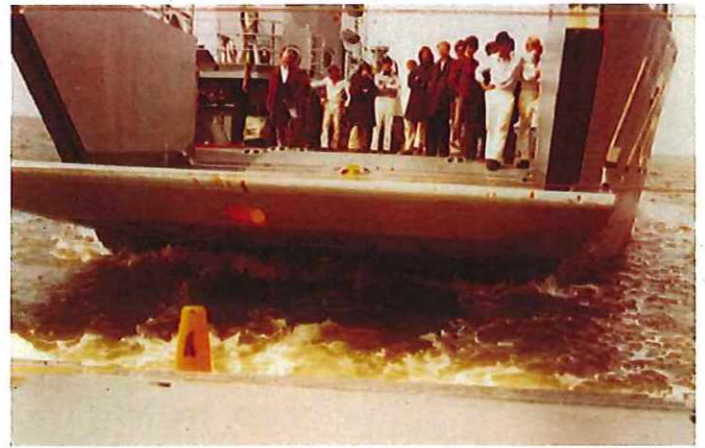
Am 10.01.1966 wurden BARBE (links) und DELPHIN feierlich in Dienst gestellt. Gut zu erkennen sind hier die offenen Brücken und die Gestelle für die Segeltuchabdeckung.

Die Feier ist wesentlich kleiner als bei den größeren Einheiten wie Fregatten und Zerstörern. IMMH

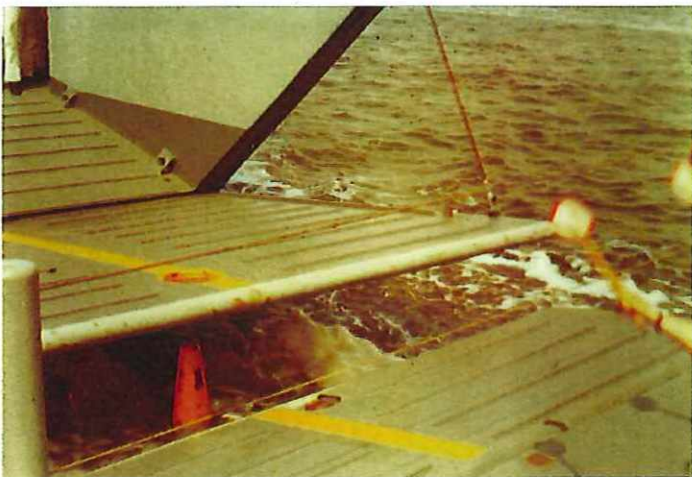




Details der Bugrampe auf LACHS im Juni 2009 bei der Kieler Woche. Gut sehen kann man die Dorndurchführung mit der man die Rampe am Heck eines anderen Landungsbootes einhakt zur Herstellung einer Fahrzeugbrücke. Die Fahrzeuge können dann von einem zum anderen Boot bis zum Strand fahren. Die Rampe hat ein Gewicht von 4.200kg.
Martin Rode



Anfahrt zur Herstellung einer Bootskopplung. Das andockende Boot muss sich dem Heck nähern und dann im richtigen Moment die Bugrampe absenken.
Reinhard Glotzbach



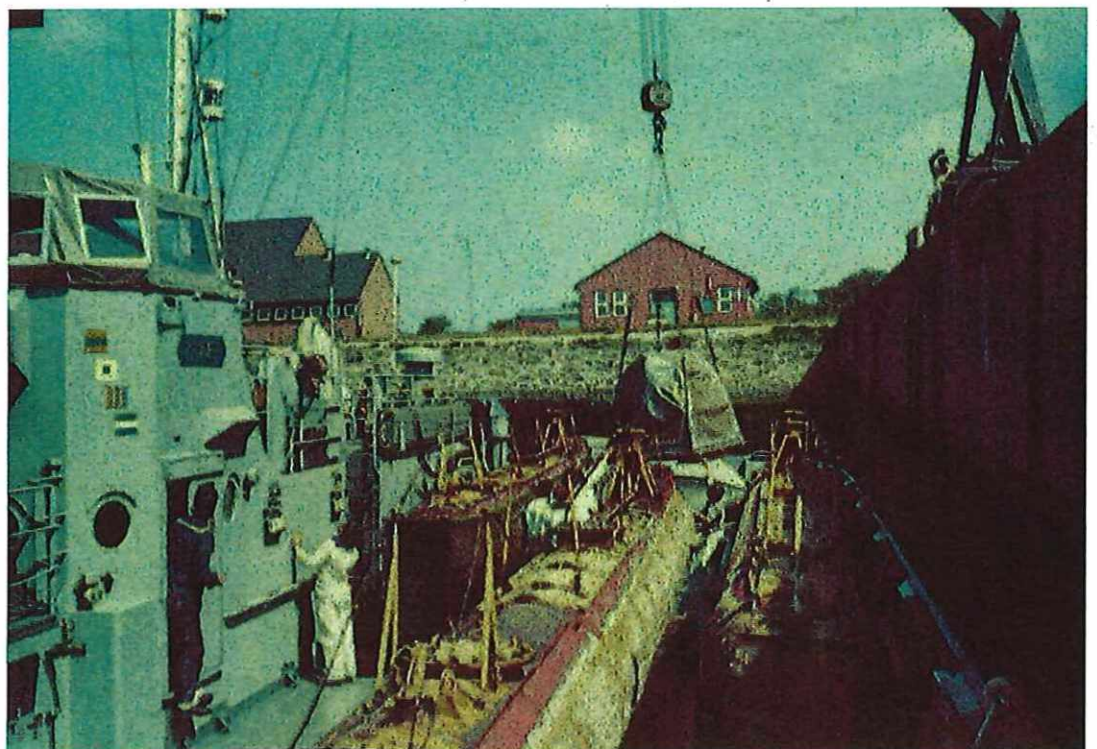
Kurz bevor die Bugrampe zur Kopplung ganz herabgelassen wird und der Dorn einrastet. Eines der Boote ist ZANDER.
Reinhard Glotzbach



Das Kopplungsmanöver hat geklappt. Eines der beiden Boote ist ZANDER.
Reinhard Glotzbach

ZANDER nimmt hier 1973 eine weitere Transportaufgabe wahr. Das Landungsboot wird gerade mit Hohlstäben für die Minenräumboote beladen. Diese torpedoförmigen Schwimmkörper werden von Minensuchbooten geschleppt und können ein magnetisches Feld erzeugen und somit entsprechende Minen zur Detonation bringen.

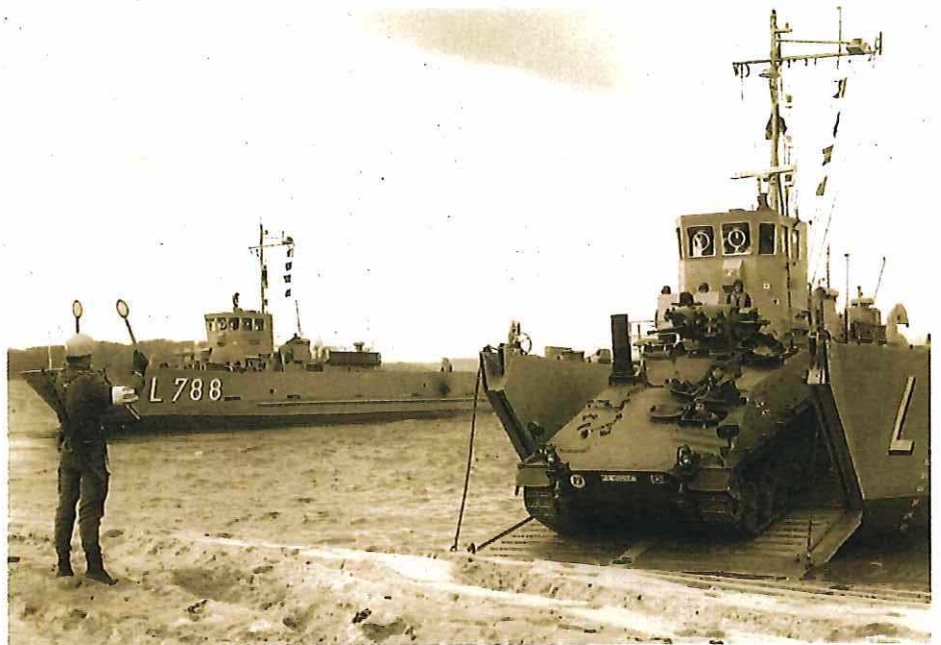
Reinhard Glotzbach



Im Vordergrund L768 WELS, im Hintergrund L788 BUTT. Bei WELS verlässt gerade ein Schützenpanzer Marder (mit montiertem Tiefwatschacht) das Boot. Aufnahme vermutlich zwischen 1973 und 1979.

Leopard II Panzer konnte man nicht mehr transportieren. Das Deck hätte zwar ohne Probleme bis zu zwei Leo II aufnehmen können, die Scharniere der Bugrampe waren aber für das Gewicht von knapp 60 t nicht ausgelegt. Die Bugrampe wäre wohl abgerissen.

Bei den Leopard I war dies kein Problem.
Bundeswehr/PIZM



FELCHEN landet LKW (KHD-Jupiter, 7t gl) und geschobene 20mm Feldkanone vom Typ Rh 202 an den Strand an. Der unmittelbare Strandbereich ist mit Lochplatten befestigt worden. Aufnahme ab Mitte der 1970er Jahre, da die Brücke schon umgebaut ist.
Bundeswehr/PIZM



ZANDER (im Vordergrund) und WELS landen 1973 Fahrzeuge am Strand (Borkum oder Dänemark) an. Die Brücken wurden noch nicht umgebaut.

Reinhard Glotzbach





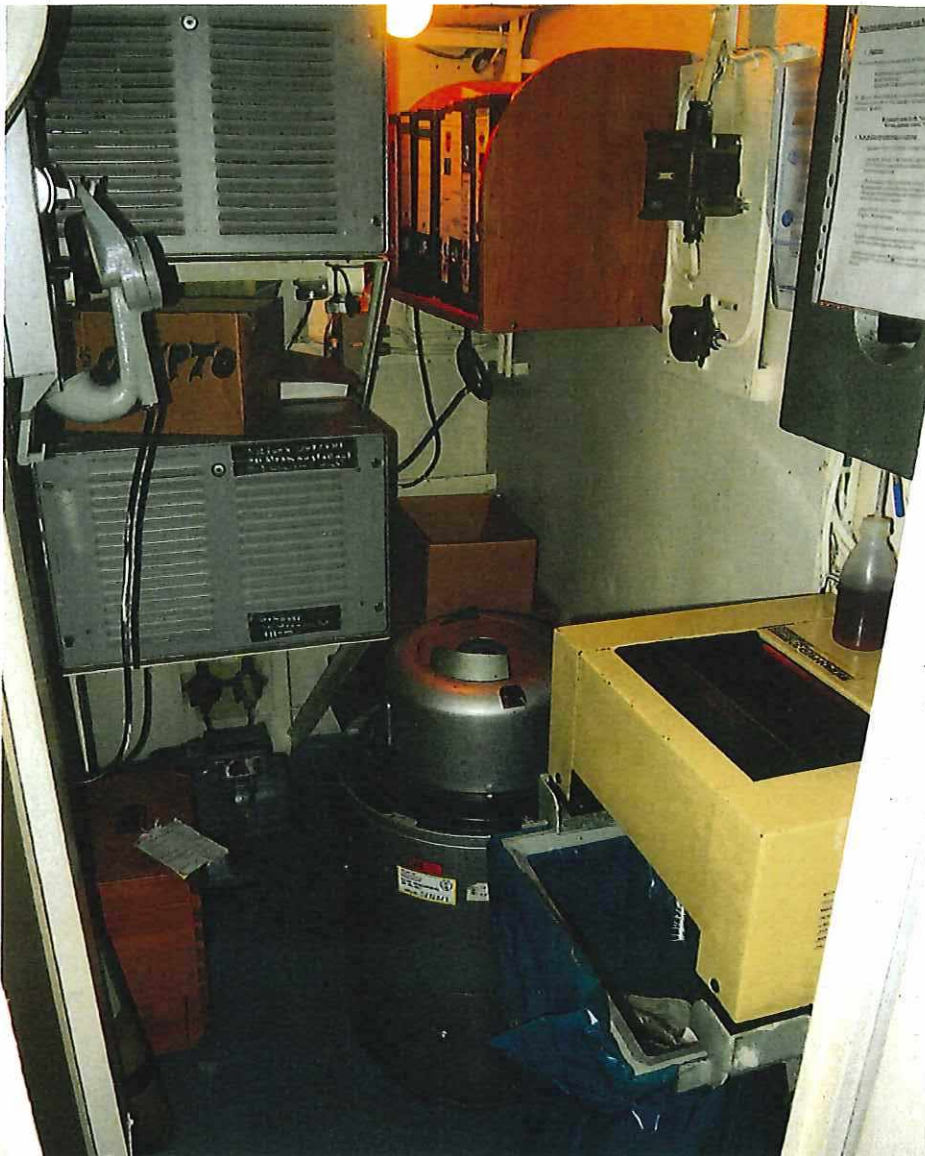
Hier sieht man 1973 auf ZANDER die offene Brücke. Der Kommandant im Range eines Hauptbootmanns ist an seiner weißen Schirmmütze zu erkennen. Reinhard Glotzbach



Unterer Steuerstand auf SCHLEI. Steuerrad ist abgenommen. Zu erkennen ist der Maschinentelegraf zur getrennten Bedienung der zwei Dieselmotoren. Olaf Rahardt



LACHS am 26.09.2023, zu sehen ist der untere Steuerstand. Stabsbootmann Hellwig



Kreiselkompass auf SCHLEI am 18.07.2016. Im Hintergrund (grauer Kasten mit Lüftungsschlitzen) ein UHF-Funkgerät. Olaf Rahardt

Rechts) Die 4-Mann-Kammer, die heute immer noch so genannt wird, ist jetzt das Büro der Unteroffiziere und Mannschaften und bei Bedarf eine 2-Mann Gäste-kammer. Hier auf LACHS am 25.09.2023 fotografiert. Bei den Booten DELPHIN und SCHLEI war die Kammer die Kommandeurskammer. Intern wurden diese beiden Boote der Klasse 520 B zugeordnet. Bei L793 FLECHEN war hier die Arzt-kammer. Interne Klassenbezeichnung 520 A/11. Aufnahme vom 25.09.2023

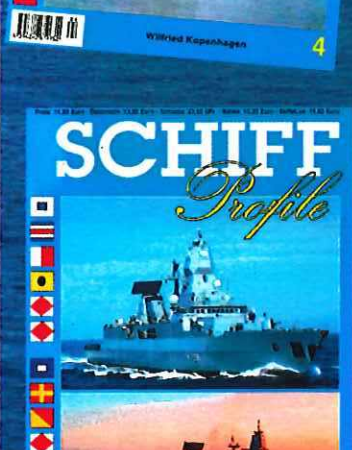
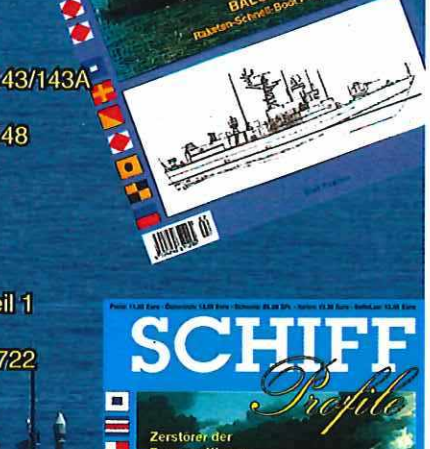
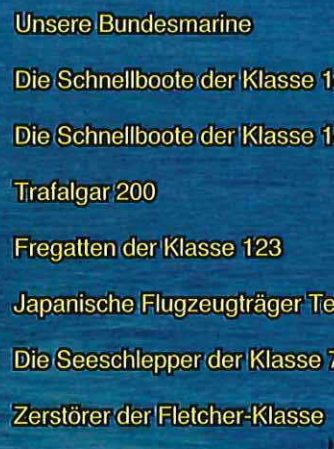
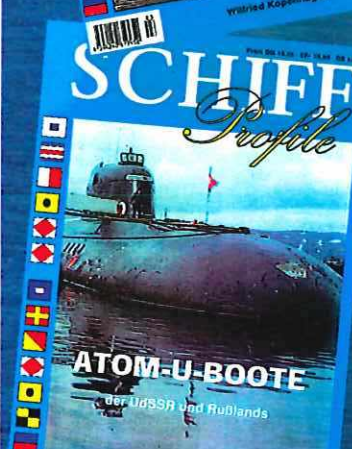
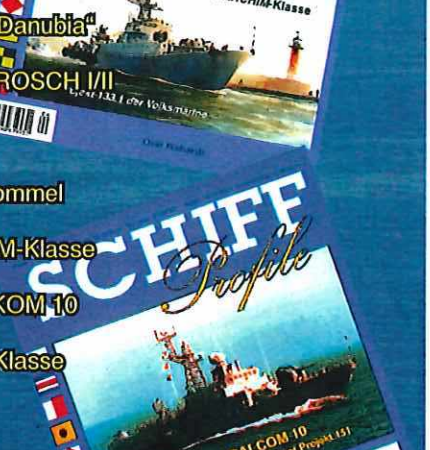
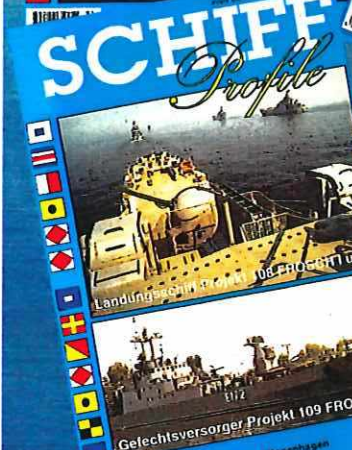
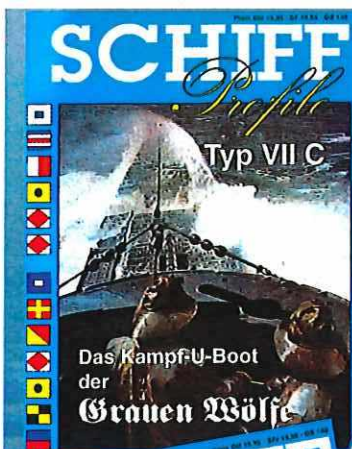
Stabsbootsmann Hellwig

Kommandantenkammer in Abteilung VIII S3 auf LACHS vom 25.09.2023

Stabsbootsmann Hellwig



SCHIFF Profile



- SCHIFF Profile 1 Best.Nr. 2001
- SCHIFF Profile 2 Best.Nr. 2002
- SCHIFF Profile 3 Best.Nr. 2003
- SCHIFF Profile 4 Best.Nr. 2004
- SCHIFF Profile 5 Best.Nr. 2005
- SCHIFF Profile 6 Best.Nr. 2006
- SCHIFF Profile 7 Best.Nr. 2007
- SCHIFF Profile 8 Best.Nr. 2008
- SCHIFF Profile 9 Best.Nr. 2009
- SCHIFF Profile 10 Best.Nr. 2010
- SCHIFF Profile 11 Best.Nr. 2011
- SCHIFF Profile 12 Best.Nr. 2012
- SCHIFF Profile 13 Best.Nr. 2013
- SCHIFF Profile 14 Best.Nr. 2014
- SCHIFF Profile 15 Best.Nr. 2015
- SCHIFF Profile 16 Best.Nr. 2016
- SCHIFF Profile 17 Best.Nr. 2017
- SCHIFF Profile 18 Best.Nr. 2018
- SCHIFF Profile 19 Best.Nr. 2019
- SCHIFF Profile 20 Best.Nr. 2020
- SCHIFF Profile 21 Best.Nr. 2021
- SCHIFF Profile 22 Best.Nr. 2022
- SCHIFF Profile 23 Best.Nr. 2023
- SCHIFF Profile 24 Best.Nr. 2024
- SCHIFF Profile 25 Best.Nr. 2025
- SCHIFF Profile 26 Best.Nr. 2026
- SCHIFF Profile 27 Best.Nr. 2027
- SCHIFF Profile 28 Best.Nr. 2028

- U-Boot Typ VII C - Die grauen Wölfe
- Der Stolz der Donau „Regina Danubia“
- Zerstörer Mölders, Lütjens, Rommel
- U-Jagdkorvetten der PARCHIM-Klasse
- Raketenschnellboot 151 BALKOM 10
- U-Boot Projekt 651 JULIETT-Klasse
- Fregatten der Klasse 122
- Unsere Bundesmarine
- Die Schnellboote der Klasse 143/143A
- Die Schnellboote der Klasse 148
- Trafalgar 200
- Fregatten der Klasse 123
- Japanische Flugzeugträger Teil 1
- Die Seeschlepper der Klasse 722
- Zerstörer der Fletcher-Klasse
- CHARLOTTE
- Fregatte 124
- Landungsschiffe der NVA
- Zerstörer der Hamburg Klasse
- GORCH FOCK
- Einsatzgruppenversorger EGV 702
- Minenjagdboote der Klasse SM 343 und MJ 332
- Die Fregatten der Köln-Klasse
- Die Zerstörer der Arleigh Burke-Klasse
- Tender der Klasse 404
- Mehrzweckkandungsbooter der Klasse 520

UNITEC-Medienvertrieb - Fasanenstr. 3 a - 82293 Mittelstetten
Tel. 08202 - 7283582 - e-mail: bestellung@unitec-medienvertrieb.de
Internet: www.Unitec-Medienvertrieb.de