

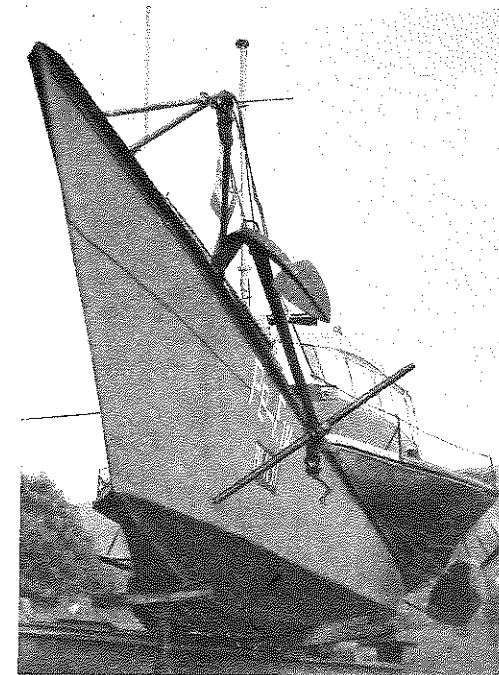
8-Figur ohne Höhenverlust in einer Zeit von 2,2 Minuten durchflog und damit einen neuartigen Weltrekord aufstellte. Vom Segelgleiter über das Wasserflugzeug zum Leichtboot-Bau führte Oberingenieur Peschkes Weg zur ersten Konstruktion eines durch Luftschraube angetriebenen Gleitbootes, mit dem er im Jahre 1927 auf der Mosel Versuchsfahrten unternahm. Später begann er in der Hamburger Schiffsbau-Versuchsanstalt seine Schleppversuche mit Modellen eines selbstkonstruierten Schnellbootes für Personenbeförderung.

Im Jahre 1940 kreuzt ein im Verhältnis 1:2,5 gebautes Großfahrmodell in Werkstatt- und Vorführungsfahrten auf den Berliner Havelseen und bewährt sich dabei so gut, daß für die Weiterentwicklung des neuartigen Fahrzeuges keinerlei grundlegende konstruktive Änderungen mehr notwendig sind.

1944 wird auf einer Bonner Schiffswerft das erste Großboot aufgelegt. Bei einer Gesamtlänge von 38 Meter, einer Breite von 6,50 Meter, einer Höhe von 4,27 Meter über dem Wasserspiegel beträgt die Verdrängung nur 26 Tonnen. Das Boot, das die Bezeichnung Pe-F. 114 erhält, ist für die Beförderung von 34 Passagieren gebaut und benötigt zu seiner Bedienung eine Besatzung von vier Mann. Als Antrieb dient eine von einem Jumo-Dieselmotor getriebene Luftschraube, die dem aus einer Leichtmetalllegierung erbauten Boot eine Geschwindigkeit von 45 Stundenkilometern gibt.



Das neue Fernschnellboot „Pe-F.114“ im Mannheimer Hafen. Der Bootskörper besteht aus zwei elastisch verbundenen Teilen, dem Bug- und Heckschwimmer. Photos H. Roden



Der schnittige, messerscharfe Bug von „Pe-F. 114“ tritt besonders auf der Werft in Erscheinung. Auch die hängenden Seitenschwimmer sind hier recht gut zu erkennen.

Das Kriegsgeschehen geht auch an diesem, dem zivilen Verkehr dienenden Versuchsboot nicht vorbei. Es wurde noch in den Märztagen des Jahres 1945 auf dem Neckar von einer Gruppe feindlicher Jagdbomber versenkt. Kurze Zeit nach Kriegsende tauchte unter dem Sauggeräusch der Lenzpumpen das Boot wieder auf, das zwölf Stunden gebraucht hatte, ehe es unter den Einschüssen der Jagdmaschinen im Fluß versunken war.

In rastloser Arbeit unterzog der Erbauer sein Fernschnellboot einer völligen Überholung, wobei technische Ergänzungen und Vervollkommnungen Berücksichtigung fanden. An Stelle des Jumo-Flugmotors wurde ein 350-PS-Schiffsdiesel mit Schraubenantrieb eingebaut, der bei voller Passagierbesetzung dem Boot eine Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometer in der Tal- und 30 Stundenkilometer in der Bergfahrt gibt. Daß trotz der hohen Fahrtgeschwindigkeit das Schiff völlig ruhig läuft, liegt an einer konstruktiven Eigenart, die als besonders charakteristisch anzusehen ist. Um Wellenstöße zu vermeiden, die sich bei der Schnellfahrt ergeben würden, ist der Bootskörper in der Mitte unterteilt und Bug- und Heckschwimmer sind elastisch miteinander verbunden. Zwei neun Meter lange, federnd befestigte Seitenschwimmer, ähnlich denen kanakischer Südseeboote, ergänzen mit dem elastisch auf dem Bootskörper angebrachten Deck die seitliche Stabilität und sichern eine gleichbleibende, ruhige Fahrtlage, die auch böiger Wellenschlag nicht beeinträchtigen kann.

Vergleicht man die wirtschaftliche Rentabilität des Fernschnellbootes mit