

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 17 (1941-1942)
Heft: 29

Artikel: Motor-Torpedoboote
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712252>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Untergrund der Parkplätze muß so fest sein, daß bei jedem Weiter abgefahren werden kann. Parkplätze müssen unter allen Umständen immer gegen Fliegersicht getarnt sein. Sind keine Wälder, Alleen und Straßeneinschnitte vorhanden, so sind die Fahrzeuge dezentralisiert aufzustellen und zu tarnen. Sehr gefährlich ist es, mehrere Verbände in der gleichen Ortschaft anzuhalten, bzw. zu parkieren. Ortschaften werden von Fliegern und schwerer Artillerie am meisten angegriffen, besonders wenn darin Truppen vermutet werden. Zusammengeschossene Häuser und Mauern versperren dann die Straßen und ein Herausziehen der Motorfahrzeuge wird dann unmöglich. Stets ist darauf zu achten, daß keine Zusammenballung von Fahrzeugen stattfindet. Die Wachen werden in leeren, gedeckten Fahrzeugen eingerichtet.

Kantonnemente. Mannschaften sind womöglich in Gebäuden unterzubringen. Es kann aber auch in leeren, gedeckten Fahrzeugen biwakiert werden. Sechs bis acht Mann pro Fahrzeug sind zu rechnen. Es ist stets darauf zu achten, daß die Retablierung, die Befehlsgebung und der Abmarsch erleichtert werden. Die Alarm- und Wendepunkte sowie Abfahrtsstraßen sind genau zu bestimmen. Die Fliegerabwehr ist auch hier zu organisieren. Die Wachen sind so aufzustellen, daß eine Ueberraschung durch Panzerwagen oder Stoßtrupps unmöglich ist.

Verpflegung. Die Verpflegung wird



Motorfahrzeuge im Krieg: Angesichts des unsicheren Nachschubes wird eine erste Brennstoffreserve auf den Panzern mitgeführt. — **Les véhicules motorisés dans la guerre:** En raison de l'insécurité du ravitaillement, une première réserve de carburant est portée par les blindés eux-mêmes. — **Gli autoveicoli in guerra:** in vista dell'incertezza del rifornimento, si prende a bordo una prima riserva di carburante.

derart gehandhabt, daß vor dem Antreten des Marsches ein kräftiges und warmes Essen an die Mannschaft abgegeben wird und dann während des Marsches nur kalte Verpflegung. Ein warmes Essen wird erst am Marschziel wieder ausgegeben, damit die am Ende eines Marsches sich einstellende größte Uebermüdung der Leute rasch überwunden werden kann. Diese Art der Verpflegung ist besonders vom Frühjahr bis Herbst anzuwenden. Bei kalter Witterung sind stets warme Essen abzugeben.

Schlußbetrachtung. Der Führer eines

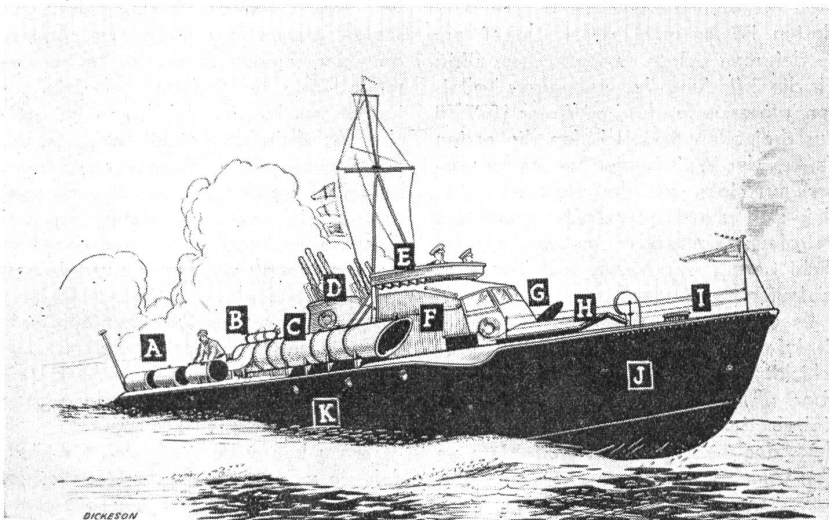
motorisierten Verbandes muß sich immer vor Augen halten, daß die rasche Durchführung des Auftrages, unter Schonung von Mannschaft und Material, sein ständiges Ziel sein muß. Gleichgültig, ob ein Bombenangriff oder Tieffliegerangriff, der Marsch muß unbedingt weitergeführt werden. Vom Motorfahrer muß sehr viel verlangt werden, besonders körperlich. Zuverlässigkeit, Pflichtbewußtsein, Liebe zum Fahrzeug und Zähigkeit mit Ausdauer gepaart, müssen besonders gepflegt werden.

Der motorisierte Marsch erfordert eingehende Vorbereitungen, sorgfältiges Vorausdenken, schnelle und anpassungsfähige Führung, Mitarbeit aller Unterführer und gute Ausbildung der Motorfahrer.

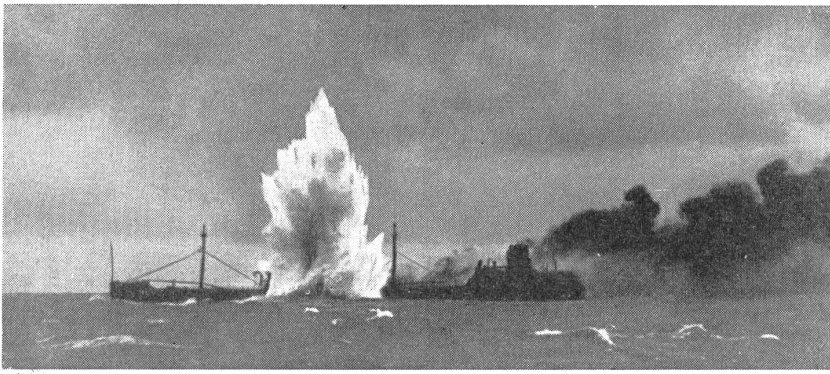
Motor-Torpedoboote

Fährt ein Schnellboot mit voller Geschwindigkeit los, so wird das Wasser nicht mehr gepflegt, sondern das Schiff gleitet scheinbar über die Oberfläche dahin. Mit seiner überaus großen Wendigkeit und seinem ganz geringen Tiefgang ist es sehr schwer zu treffen, stößt kaum je auf eine Mine und kann nicht torpediert werden; die Torpedos gleiten unter ihnen durch, ohne zu treffen. Diese Eigenschaften, die erst durch ein großes schiffbau-technisches Können erreicht werden, machen ein Schnellboot zu einer sehr gefährlichen Waffe.

Das britische Schnellboot (offizielle Bezeichnung «MTB» — Motor-Torpedoboote), das eine Geschwindigkeit von mehr als 50 Knoten (90 Stundenkilometern) entwickelt, ist vor allem für einen Zweck gebaut: für den Torpedo-



Das englische Motor-Torpedoboot: A: Tiefbomben; B: Preßluftmotor zum Abfeuern der Torpedos; C, G: Torpedorohre; D: Flab — Mg.; E: Kommandobrücke; F: Gepanzertes Steuerhaus; H: Vordere Deckluke; I: Panzerdeck; J: Lagerraum; K: Aufenthaltsräume. — **Le bateau à moteur torpilleur anglais:** A: grenades sous-marines; B: moteur à air comprimé pour le lancement des torpilles; C, G: tubes lance-torpilles; D: mitrailleuse DCA; E: poste de commandement; F: poste de pilotage blindé; H: écouteille avant; I: pont blindé; J: magasin; K: local pour l'équipage. — **Una torpediniera inglese:** A: Bombe d'immersione; B: Motore a pressione d'aria per l'accensione dei siluri; C, G: Tubi lancia-siluri; D: Mitr. a aer.; E: Ponte di comando; F: Cabina di comando corazzata; H: Tolda anteriore; I: Ponte corazzato; J: Magazzino; K: Stanze e ricoveri.



Torpedierter Tanker im Atlantischen Ozean; der den Tankschiffen eigene spezielle Schiffsbau ist gut erkennbar. — **Pétrolier torpillé dans l'Océan Atlantique:** le type spécial de construction des bateaux citernes est facilement reconnaissable. — **Nave cisterna silurata nell'Oceano Atlantico:** si contraddistingue chiaramente la forma speciale delle naviserbatoio.

abschuß. Seine wichtigste Aufgabe ist, mit großer Geschwindigkeit hin und her zu jagen und die feindliche Handelschiffahrt in der Nähe der gegnerischen Küste zu stören und Konvois zu desorganisieren.

Das letzte dieser Kriegsschiffe in miniature trägt zwei 53-cm-Torpedos, zwei 46-cm-Torpedos und — für den Kampf gegen U-Boote — einige Tiefenbomben. Zur Abwehr gegen Fliegerangriffe verfügt es über mehrere ge-

koppelte Maschinengewehre und zwei 20-mm-Kanonen, die in jede Richtung gedreht werden können und vor allem gegen tieffliegende Angreifer sehr wirksam sind.

Die größten Boote sind 21,34 Meter lang und enthalten einen kleinen Aufenthaltssraum für die Besatzung, die aus zwei Offizieren und acht Mann besteht. Drei mächtige Benzinmotoren, die zusammen über 3000 PS entwickeln, geben den Booten ihre große Geschwin-

digkeit und auch ihre Wendigkeit, da jeder Motor eine besondere Schraube treibt und mit der Steuerung gekoppelt ist. Das Beschleunigungsvermögen der Boote ist gewaltig: in drei Sekunden wird die Fahrt von 10 Knoten auf 40 Knoten gesteigert.

Das Feuern der Torpedos ist eine verzwickte Angelegenheit. Gezielt wird mit dem ganzen Boot und die Torpedos werden in der Fahrtrichtung abgestoßen. Das MTB muß dann aus der Bahn der Torpedos heraussteuern, was nicht so einfach ist, da die Torpedos ungefähr dieselbe Geschwindigkeit entwickeln, wie das Boot. Zuerst muß deshalb die Fahrt etwas verlangsamt werden — während vielleicht einer Sekunde — und dann wird mit voller Kraft abgedreht. Dieses Manöver verlangt ausgezeichnete Team-Arbeit. Jeder einzelne der Besatzung muß seine Arbeit ganz genau nach den Handlungen seiner Kameraden richten.

Natürlich werden die Motortorpedoboote die Unterseeboote nie verdrängen können, denn die U-Boote haben einen viel größeren Aktionsradius und können viel unbemerkter an ihre Opfer anschleichen. Dagegen sind die MTB vor allem für den Kampf in der Nähe der Küsten gebaut worden.

Auf den Wellen des Oels

Der Siegeszug des Motors in allen modernen Armeen hat dem (Marshall Foch zugeschriebenen) Ausspruch: «Wir sind auf den Wellen des Oels zum Siege geschwommen» wieder neue Aktualität gegeben und den für Versorgungsfragen zuständigen Persönlichkeiten der kriegführenden Staaten schon manche schlaflose Nacht bereitet. Wenn die Feststellung auch überspitzt erscheinen mag, wonach der Krieg in erster Linie um die Erdölquellen geführt werde — das «flüssige Gold» hat heute eine derartige Bedeutung erreicht, daß Kriegsentscheidungen von der genügenden Zufuhr dieses wertvollen «Blutes der Schlachten» (Clemenceau hat sich einmal zu diesem Ausdruck verstiegen) abhängen können. Es kann somit nicht Erstaunen erregen, daß auf allen Kriegsschauplätzen eifrig Jagd auf gegnerische Petroleumtransporte gemacht wird, sei es mit Flugzeugen, sei es mit Einheiten der Kriegsflotten. Besondere Bedeutung kommt nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten und Japans in den blutigen Strudel dem **überseeischen** Transport des Petroleums zu, der durch die **Tankschiffe** bewältigt wird.

Kein Schiffahrtszweig kann auf eine derart rasche Entwicklung blicken wie die Tankerflotte. Noch nach 1860, als das erste amerikanische Erdöl nach

Europa kam, benutzte man zum Seetransport hölzerne oder eiserne Fässer, die als Deckladungen auf Segelschiffen die weite Reise unternahm. Bei Stürmen richteten die wild umhergeschleuderten Fässer nicht selten Unheil an, so daß man sich in Reederkreisen eifrig für die Erfindung des Norwegers Tollefson interessierte, der im Winter 1877/78 aus drei alten Segelschiffen die ersten Tanker der Welt baute. Sie waren vorerst aus Holz, was den Nachteil hatte, daß sich die Schiffswände zuerst mit Petroleum vollsaugen mußten, bis sie dicht genug waren, um zum Transport auslaufen zu können.

Es ging nicht lange, und der erste Tankdampfer wurde auf die Reise geschickt. Er war deutscher Provenienz, aber gleichzeitig hatte auch Ludwig Nobel, der Bruder des Dynamiterfinders, der damals in den Oelfeldern an den Ufern des Kaspischen Meeres Forschungen oblag, einen Tanker konstruiert, der 1887 in Göteborg von Stapel lief. In der Folge wurden konstruktive Verbesserungen sonder Zahl angebracht. Insbesondere legte man später ein Hauptgewicht auf rasch arbeitende Ladepumpen und Schlauchanlagen. Heute kann ein Tanker, der 10,000 bis 20,000 Tonnen Petroleum oder Rohöl laden kann, vermittlels der Schlauch-

anlagen an die großen Lagertanks auf den Hafenuais angeschlossen, in der Stunde rund 1000 Tonnen Treibstoff laden, bzw. löschen. Mit der Notwendigkeit, verschiedene Sorten «flüssiges Gold» gleichzeitig führen zu können, ging der «Innenausbau» der Tanker parallel, indem die Schotten mehrfach unterteilt wurden, so daß heute im gleichen Schiffsbau Leichtbenzin, Gasöl, Schmieröldestillate, Fliegerbenzin usw. befördert werden können. Eine besondere Einrichtung sorgt dafür, daß bei Temperaturschwankungen und damit im Zusammenhang stehender Ausdehnung des Oels oder sogar Gasentwicklung keine unliebsamen Zwischenfälle entstehen können: mit den Ladetanks stehen sogenannte Expansionstanks in Verbindung, welche die «überschüssigen» Produkte aufnehmen können.

Tanker haben im Krieg den Nachteil, daß sie wegen ihrer **charakteristischen Form** schon von weitem als solche erkannt werden können. Der Schornstein, die Visitenkarte eines Schiffes, steht nicht zwischen den Masten, sondern am Heck, und mittschiffs sind sozusagen keine Aufbauten zu erkennen; dagegen sind viele Luftschächte und Ventilatoren zu registrieren, die für raschen Abzug der entstehenden Knallgase zu sorgen haben. Daß an Bord eine umfassende