Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 18 (1942-1943)

Heft: 18

Artikel: Die Aufgabe der Sturmboote

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709686

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.12.2025

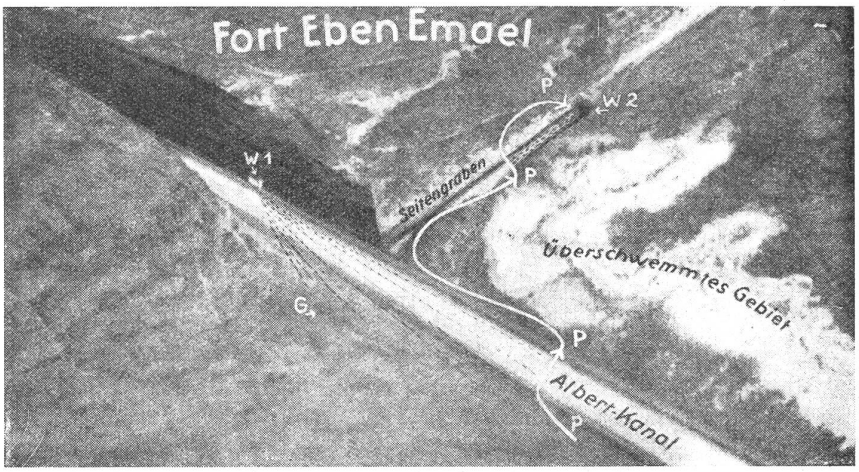
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Aufgabe der Sturmboote

Von Oberstlt. Benary.

Vor zwei Jahren im Feldzug gegen die Westmächte tauchte ihr Name zuerst in den Wehrmachtsberichten auf. Im Morgendämmern des 10. Mai 1940 hält ein Zug Sturmboote marschbereit auf der Strafe, die aus den Rheinlanden zur holländisch-belgischen Grenze im Maaszipfel führt. Drei Wasserläufe werden sehr bald nach ihrem Ueberschreiten den Weg der Vorausabteilung, der der Zug zugeteilt ist, kreuzen: der Juliane-Kanal, die Maas, der Albert-Kanal. Wer weiß, ob der Gegner nicht die Brücken, die über sie führen, gesprengt hat, ob er nicht den Brückenschlag durch Abwehrfeuer ins Endlose dehnen wird. Der Zugführer, ein Oberleutnant, braust, als die zehnte Stunde geschlagen hat, mit dem Führer der Vorausabteilung im Kraftwagen zur Erkundung an den ersten der drei Wasserläufe vor. Das Glück ist den Deutschen hold; nach kurzem Feuergefecht mit den Holländern fällt die über ihr sich spannende Brücke in ihre Hände.

Aber die Belgier, die wenige Kilometer weiter an der Maas die Wacht halten, haben inzwischen Zeit gehabt, dort die Brücke zu sprengen. Vorsichtig sucht der Oberleutnant das jenseitige Ufer nach einem günstigen Landungsplatz ab. Einen leidlich gedeckten Anmarschweg, einen ebenfalls halbwegs geschützten Platz zum Fertigmachen und zum Zuwasserbringen der Sturmboote hat er bereits beim Vorfahren erkundet. Kradschützen der Vorausabteilung sind eingetroffen und haben sich rechts und links der Strafe zur Sicherung des Uebersetzens eingenistet. Ein Geschütz ist bei ihnen. Es brennt darauf, dem Bunker, der deutlich erkennbar drüben den Schutz der Brückenstelle übernehmen soll, seine Granaten in den Bauch zu jagen. Wenige Augenblicke und das Rasseln der anrollenden Zugmaschinen ist zu hören. Jetzt biegen sie von der Strafe auf den Feldweg ab. Sein vom Regen aufgeweichter Lehm hemmt ihre Fahrt um keine Sekunde. Im Feuerschutz der eigenen Artillerie, die inzwischen ihre Stimme erhoben hat, ist es im Handumdrehen geschafft, sind die Infanteristen auf die Boote verteilt, die Motoren angeworfen, auf Touren gebracht, preschen die Boote in windender Fahrt davon. Flach geduckt hocken die Besatzungen hinter den Bordwänden, hochaufgereckt steht nur der Pionierunteroffizier am Steuer. Sekunden, und das Boot ist drüben. Der Feind hat gar keine Zeit, es aufs Korn zu nehmen, zumal sein Bunker bereits ein rauchender Schutthaufen ist. Knirschend fahren die Kiele auf den Ufersand.



Sturmboote im Kampf um Fort Eben Emael: Auf dem linken Ufer des Albert-Kanales bei G der Gefechtsstand eines Pionierbat. Die Werke auf der Plattform von Eben Emael sind bereits durch Luftlandetruppen zum Schweigen gebracht worden, dagegen ist die Kampfkraft der beiden zu ebener Erde gelegenen Werke W1 und W2 noch ungebrochen. Von W1 kann der Uebergang über den Kanal unter Feuer genommen werden, W2 bestreicht den Seitengraben und das überschwemmte Gebiet auf dem rechten Ufer. Bei P sind auf dem linken Ufer Pionier-Stoßtrupps bereitgestellt, um in Sturmbooten den Kanal zu forcieren und dann zunächst W2 zum Schweigen zu bringen.

Sturmboote im Kampf um Fort Eben Emael: Das erste Sturmboot hat vom Ufer abgestoßen, aus W1 blitzt wiederum helles Mündungsfeuer auf, das Boot ist erkannt und wird unter rasendes Schnellfeuer genommen, aber... nicht getroffen, der erste Stoßtrupp erreicht ohne Verluste das jenseitige Kanalufer.

Mit einem Satz sind die Schützen im flachen Wasser, waten die wenigen Schritt bis zum besten Boden weiter, steigen den Hang hinan auf die Schützenlöcher der Sicherungsposten zu. Das Sturmboot hat seine Besatzung, wie das so oft im Unterricht exerziert worden ist, buchstäblich «ans Ufer geworfen». Selber ist es längst wieder auf der Rückfahrt. Es macht den Weg noch viele Male an diesem Morgen, bald mit eigener Fracht, bald mit Floßsäcken und Floßsackfähren im Schlepptau.

Nicht immer geht es so glatt. Am nächsten Morgen, am Albert-Kanal, sollte man es erfahren. Die Belgier haben aus den bösen Erfahrungen an der Maas gelernt. Sie sind auf der

Hut. Durch ihr gezieltes Feuer fällt schon beim Vorfahren auf der Anmarschstraße ein Sturmboot des Zuges aus. Die beiden andern können trotz tarnenden Häusergruppen und Uferbüschen im Wirbel der Granatsplitter und Maschinengewehrgarben nicht vorgebracht werden. Es wäre sinnlos, mit zerschossenem Gerät am Flußufer anzukommen. Glücklicherweise gelingt der Uebergang weiter stromab beim Nachbarzuge, und der Feind wird unter dem Druck des dort sogleich tief vorstoßenden Sturmtrupps auch hier weich, so daß die Sturmboote ihre Arbeit aufnehmen können.

Alles in allem: die Aufgabe der Sturmboote ist glänzend gelöst, in noch nicht 48 Stunden sind drei Wasserläufe bezwungen. Waren bei diesem Unternehmen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Sturmbooten in Tätigkeit getreten, erfolgte ihr Einsatz wenige Tage später beim Uebergang über den Oberrhein unweit Breisach auf breiter Basis. Er wurde angesichts der Maginotlinie zur eigentlichen Generalprobe, die die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf die junge Waffe richtete

Seitdem ist so mancher Fluß im Westen und Osten von deutschen Sturmbooten überquert worden, war es doch nicht zuletzt ihnen zu danken, daß die «Panzersprünge» über die Somme, Aisne und Loire, über den Njemen, Nnjepr und Kuban so glückten. Selbst auf das offene Meer trauten sie sich hinaus. Die griechischen Inseln Samothrake und Lemnos halfen sie ebensogut zu erobern wie die baltischen Inseln Moon, Dagoe und Oesel, wie die Felseilande am Rande des Schwarzen Meeres. Schienen die Wasserbreite und die Wellenstärke ihre Kraft zu übersteigen, so nahmen landesübliche Seefahrzeuge sie für die erste Strecke an Bord. Dann glitten sie im Angesicht der zu erobernden Küste ins Wasser und traten von dieser sichern Unterlage ihre Sturmfahrt durch die Brandung an.

Sturmboote im Kampf an der Ostfront: Die Forcierung der mächtigen Flüsse Rußlands gelang in vielen Fällen erst mit dem Einsatz der schnellen Sturmboote.

Die Männer, die am Steuer der Sturmboote stehen, müssen ganze Kerle, Kämpfer, Schiffer und Techniker in einem Atem sein. Sie müssen sich auf den Motor, auf die Beurteilung der Strömung verstehen. Sie müssen mit scharfem Auge, fester Hand und unverzagtem Herzen in das feindliche Feuer hineinfahren, müssen mit taktisch geschultem Blick die rechte Landestelle erspähen und bei der Rückfahrt Abtrift und Stromversetzung richtig beurteilen. Sie sind für die Zeit der Ueberfahrt Kapitäne ihrer Boote und sind als solche verantwortlich, daß ihre «Menschenfracht» sich kriegsmäßig benimmt und im Augenblick der Gefahr nicht die Nerven verliert. Gar mancher von ihnen ist, durch die Brust geschossen, tot am Steuer zusammengebrochen. Aber ein Ersatzmann ist sofort für ihn eingesprungen und hat das Boot sicher an das andere Ufer gebracht. Gar manches Boot ist, von Kugeln durchlöchert, von Granatsplittern zerfetzt, kieloben stromab getrieben. Die Schwesterboote hat es nicht abschrecken können. Sie haben ihre Anstrengungen verdoppelt und den Ausfall so wieder wettgemacht.

«Pionier sein, heißt angreifen!» Die Sturmboote sind den Männern mit der schwarzen Waffenfarbe darin unentbehrliche Helfer geworden.

Der Orientierungslauf in der Schweiz

(rl.) Der kürzlich von der Militärdirektion des Kantons Zürich durchgeführte I. Zürcher Orientierungslauf war ein voller Erfolg. Die Teilnahme von weit über 2000 Läufern aus allen Gegenden der Schweiz hat nicht nur die größten Optimisten gewaltig überrascht, sondern steht auch in der Geschichte des schweizerischen Laufsportes einzig da. Nachdem einige Wochen zuvor der erste nationale Orientierungslauf in Thun mangels Beteiligung abgesagt und auf nächstes Frühjahr verschoben werden mußte, muß die Beteiligung an der zürcherischen Veranstaltung als doppelte Ueberraschung bewertet werden. Es darf jedoch auf der andern Seite auch nicht vergessen werden, daß man eine Sportart nicht durch Schaffung einer nationalen oder schweizerischen Meisterschaft fördern kann; zuerst muß sie in den Städten, Kantonen und Regionen bekannt sein und ihre Freunde haben — und erst nachher wird es möglich sein, mit einer Veranstaltung nationalen Charakters aufzuwarten. Da das Orientierungslaufen in der Schweiz noch ziemlich in den Kinderschuhen steckt, haben sich viele Interessenten zum vornherein gesagt, sie hätten ja an einem nationalen Orientierungslauf nichts oder wenigstens nicht viel zu bestellen — eine Ansicht, deren Berechtigung man unter den vorliegenden Umständen nicht absprechen darf. Nun hat also dieser erste zürcherische Orientierungslauf ein Teilnehmerfeld am Start gesehen, das für die Zukunft und die Weiterentwicklung des Orientierungslaufes in unserm Lande allerhand verspricht. Tatsächlich scheint diese Veranstaltung einen Markstein in der Geschichte des Orientierungslaufes in der Schweiz darzustellen und man darf es füglich als gutes Omen bezeichnen, wenn so viele und vor allem so unterschiedliche Teams und Mannschaften den Wert eingesehen und einmal mitgemacht haben.

Geschichtliches.

Seit nicht weniger als zehn Jahren ist man bei uns damit beschäftigt, dem Orientierungslauf Eingang in das schweizerische Sportleben zu bringen. Eine erste derartige Veranstaltung wurde in der Umgebung Zürichs im Herbst 1933