Navy Days : Bericht eines Zürcher Mitgliedes aus England [Schluss]

Autor(en): **Schnurrenberger, Harry**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **22 (1949)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-564472

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mer chaque combattant, les chars lourds ne résisteront pas aux fantassins, les navires de 65 000 tonnes seront coulés par les vedettes et les sous-marins de poche, et les bombardiers hexamoteurs échoueront devant les chasseurs d'interception ou mieux encore devant une DCA terrestre camouflée? Pour les navires et les avions de M. Johnson du moins, ce ne serait exact que si la situation des deux adversaires probables était symétrique. Mais, pour s'en tenir à l'aviation, comment l'URRS pourrait-elle dresser devant Malte, Okinawa ou toutes les positions insulaires dont l'US Air Force disposera ou s'emparera, ce barrage de chasse et de DCA que l'Allemagne n'a pu établir à l'Ouest devant les seules bases anglaises? Ne renouvelons pas l'erreur de Gœring proclamant en 1939 qu'aucune bombe ne tomberait en Allemagne, tant sa chasse l'emportait sur les bombardiers alliés. Les B-36 passeront mieux encore, même sans engins radioguidés pour leur protection et sans turboréacteurs amovibles pour la navigation à 15 500 mètres.

Sur un théâtre d'opérations parfaitement homogène où les combattants, les matériels et les positions s'équivaudraient, le développement du radioguidage donnerait l'avantage au fantassin dans son trou, au sous-marin de poche à l'affût sur le fond des mers, à l'artilleur de DCA dans son observatoire blindé. Mais d'ici que l'Eurasie soit ceinturée et recouverte des vingt millions d'hommes assez bien armés, entraînés et éduqués pour qu'aucun de leurs engins ne retombe sur le Kremlin, il faudra beaucoup de plans quinquennaux.

Navy Days

Bericht eines Zürcher Mitgliedes aus England (Schluss)

An grossen Tafeln waren der Einsatz der Flieger und deren Training und Ausbildung dargestellt. Auch hier wurde wiederum grosser Wert auf die Fliegerabwehr gelegt. Mittels einem der Lifte gelangte ich auf Deck, das einem an einen kleinen Flugplatz erinnert. Hinten sind quer über das ganze Deck mehrere Drahtseile gespannt, um die Flugzeuge abzufangen. Der bereits erwähnte Haken am Heck des Flugzeuges hängt dann an einem dieser Seile ein. Das Seil gibt zuerst leicht, dann aber immer schwerer nach, so dass das Flugzeug auf kurze Distanz zum Stillstand kommt. Das Landen auf dem schmalen Deck eines fahrenden Flugzeugträgers bei schwerer See stellt an die Piloten hohe Anforderungen und grosse Routine. Diese Art von Landung ist ziemlich schwierig, da unter Umständen sich der ganze Flugplatz plötzlich um 10 cm auf der einen Seite hebt. Hat bei der Landung der Haken eingehängt, wird die Maschine durch einen Ruck zum Stillstand gebracht, wobei die Räder manchmal bis zu einem Meter gehoben werden. Schlägt nun in einem solchen Augenblick gerade eine Welle an das Schiff, so neigt sich der ganze Flugplatz auf die eine Seite, und beim Zurückfallen des Flugzeuges auf die Räder kann dann die Maschine leicht umkippen und beschädigt werden. Dadurch ist das Deck für kurze Zeit weder für Starts noch für Landungen anderer Flugzeuge frei, was im gegebenen Moment recht gefährlich werden kann. Das Starten sei nicht viel anders als auf einem Flugplatz, nur dass die Piste nicht ewig lang sei und man so rasch als möglich abheben müsse, da sonst die Gefahr drohe, vorne über das Deck ins Wasser zu fallen und bei Fahrt des Schiffes von demselben erdrückt zu werden; diese Fälle seien aber sehr selten. In der Mitte des Decks ist in seiner ganzen Länge zur Orientierung der Piloten ein weisser Strich gezogen. Andere weisse Striche bezeichnen die Parkplätze und die Lifte.

Von hinten bis nach vorn, und zwar auf beiden Seiten, ist in Gruppen die Fliegerabwehr an das Deck angebaut. Immer zwei schwerere oder mehrere leichte Geschütze sind in einem solchen Anbau beieinander. Diese Nester sind weit auslagernd und etwas tiefer als das Deck, um nach aussen freie Schussbahn zu haben. Wenn man auf Deck steht, sieht man nur die Rohre über das Deck emporragen. Eine solche Ansammlung von Fliegerabwehrgeschützen hatte ich aber bis anhin noch nie gesehen. Im weitern sind auf beiden Seiten einige etwa 10 m hohe schlanke Gittermasten mit zusätzlichen Radioantennen für den Verkehr mit den vielen Flugzeugen. Diese Masten sind unten mit Scharnieren versehen. Bei Landungen und bei Starts können nun diese Masten nach aussen umgelegt werden, so dass sie einfach statt in die Höhe, seitwärts hinausragen; nachher werden sie einfach wieder aufgestellt. Auf Deck standen ebenfalls mehrere Flugzeuge zur Besichtigung bereit. Ein Matrose meinte, mit einem verborgenen Lächeln in den Mundwinkeln, auf diesen vier Flugzeugträgern, und auf demjenigen, der vor dem Hafen vor Anker liegt, haben alle Flugzeuge der schweizerischen Luftwaffe mehr als genügend Platz, was ich natürlich nicht gelten liess. Die Rettungsboote sind seitwärts im Flugzeugträger befestigt, d. h. in den Wänden sind Aussparungen für Licht und Luft der Gänge, und in diesen sind auch die Rettungsboote untergebracht, und zwar jeweils zwei übereinander, wovon die Hälfte als Motorboote gebaut sind. Am Kommandoturm auf der Seeseite sind ebenfalls, wie beim Zerstörer, die Holzboote befestigt, sicher über 40 Stück. Am Kommandoturm sind noch die Blinkeinrichtungen für die Flugzeuge, zudem noch zusätzliche Blinkeinrichtungen auf beiden Seiten des Decks. Nachdem ich noch etwas auf dieser Betonpiste spaziert war und die wunderbare Aussicht auf die andern Dockanlagen genossen hatte, trat ich den Rückzug an und verliess den Flugzeugträger wieder. Einer meiner grössten Träume war in Erfüllung gegangen.

Auf einem grösseren Platz waren zwei Funkstationen, ähnlich der SM 46, aufgestellt. Die eine unterhielt die Verbindung zu einem sich im Hafen befindenden Schiff, während die andere an das öffentliche Telegraphennetz angeschlossen war. Auf einem Tisch waren verschiedene Fernschreiber und Telephone in Betrieb und wurden vorgeführt. Auf einem andern Tisch war die Ferntastanlage und der Empfänger der Station montiert. Als Telegraphist sah ich zu meinem Erstaunen ein Mädchen der Navy, das den Taster ebenso sicher und zuverlässig bediente wie ihre Kameraden. Die Morsegeschwindigkeit schwankte zwischen 70—80 Z/min ohne Rückfragen. Von hier wurden Telegramme über eine zivile Zwischen-

station nach aller Welt abgesandt. Die Fernschreiber wurden ebenfalls von Mädchen bedient. Die Telephone dagegen wurden durch Matrosen erklärt und bedient. An ein in einem Bassin umherfahrendes kleines Boot wurden Befehle durchgegeben, die dieses dann ausführte. Allen Leuten, die sich zum Befehlshaber berufen fühlten, gaben hier die sonderbarsten, möglichen und unmöglichen Befehle durch. Wieder andere konnten in einem Tonaufnahmegerät ihre eigene Stimme hören, was ganz besonders beliebt war. Die Stromerzeugung erfolgte in einem im Wagen montierten Aggregat, der als Anhänger gebaut ist. Leider waren gerade hier so viele Leute, dass ich gar nicht alles richtig sehen konnte, zudem war ein solches Stimmengewirr durch alle diese Tonaufnahmegeräte und Telephone, dass man vieles nicht verstand.

Der nächste Abstecher galt dem Torpedoboot. Hier unterscheidet man zwei Typen. Das Motorkanonenboot und das Motortorpedoboot, beide bekannt unter dem Namen Schnellboot. Ein Torpedoboot demonstrierte Angriffe verschiedenster Art und schoss einige Uebungstorpedos ab. Im Bug sind vier Torpedorohre eingebaut, ausserdem sind in einer drehbaren Kuppel noch zwei Kanonen kleineren Kalibers. Rechts und links im Deckaufbau sind mehrere Fliegerabwehrgeschütze an gut übersichtlicher Stelle montiert. Im hinteren Teil des Bootes sind auf beiden Seiten die Tiefseebomben auf Schleudereinrichtungen bereitgestellt. Die Boote sind zirka 20 m lang und muten einem sehr romantisch an. Dies ist ganz besonders bei voller Fahrt der Fall. Der Bug ragt weit aus dem Wasser, und auf beiden Seiten spritzt dasselbe hoch auf. In der Mitte des Bootes ist der etwa 6—7 m hohe Mast für die verschiedenen Radioantennen. Die Aufgabe dieser Schnellboote besteht in der Bewachung der Küste und der Bekämpfung der Unterseeboote. Neuerdings werden diese Boote mit Gasturbinen ausgerüstet, wodurch ihre Geschwindigkeit wesentlich erhöht wird.

Die Reserveflotte, die nicht besichtigt werden kann, da sie sich im eigentlichen Hafen befindet, verdient auch noch erwähnt zu werden.

Im Norden der Dockyards sieht man weit hinten etwa 60 Schiffe, die alle schwarz gestrichen sind und sich gegen den Himmel gespensterhaft abheben. Mittels modernen wasserdichten Schutzüberzügen, die aufgespritzt werden, schützt man die Kanonen, Instrumente und weitere wichtige und empfindliche Teile vor dem Rosten. Durch Seeleute werden diese Schutzüberzüge stets genau kontrolliert und instand gehalten. Diese Schiffe sind nicht alt; es handelt sich hier um Flugzeugträger, Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer, Fregatten und U-Boote, von denen die meisten während des Krieges gebaut worden waren. In manchen Zeitungen lasen wir ihre Namen bei grossen Seeschlachten in der ganzen Welt. Sie können jederzeit innert kürzester Frist wieder aktiv eingesetzt werden.

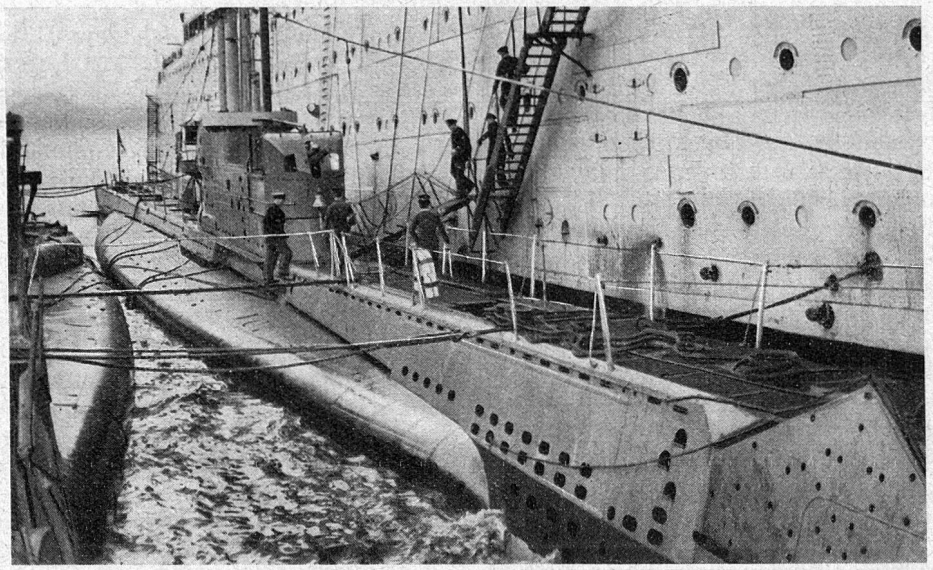
Nicht nur Schiffe wurden gezeigt, auch ihr Einsatz in der Nacht wurde vorgeführt. Ein Zerstörer führt bei Dunkelheit, nur durch Radar gelenkt, einen Angriff auf einen markierten Punkt aus. Diese Aktion wurde mit einer kaum für möglich gehaltenen Präzision ausgeführt, und das Ziel wurde durch einige Breitseiten zum Verschwinden gebracht.

Auf H. M. S. Vernon, dem Schulschiff der Submarine wurden alle Typen von modernen Torpedos und Minen sowie Tiefseebomben erklärt.

In einem anderen Bassin wurde ein Zerstörer von einem U-Boot angegriffen. Man sah, wie das U-Boot sowie der Zerstörer ihre Lage jeweils sofort geschickt ausnützten, wobei das U-Boot allerdings mehrere Male in einer wenig beneidenswerten Lage war, aber dann tauchte es, zog auch das Teleskop ein und die Zerstörer-Leute hatten das Nachsehen, doch nur für kurze Zeit. Sofort wurde mit Radar seine genaue Lage festgestellt und sich auf ein Auftauchen vorbereitet. Dem U-Boot gelangen dennoch einige Ueberraschungsangriffe, die einem zum Staunen brachten. Man sah das U-Boot nicht, aber innert kürzester Frist tauchte es mit einem Schlage auf und ging sofort zum Angriff über.

Nun näherte ich mich dem Höhepunkt der Navy Days, der Besichtigung der Unterseeboote. Ich besuchte H. M. Submarine «Auriga». Es ist ein Boot der A-Klasse und trägt 20 Torpedos. In der Mitte des Bootes ist der bekannte Kommandoturm, aus dem zugleich die Teleskope wie Fühler herausragen. Das Boot wird um die 40 m lang sein und ist mit dem Snorkel versehen, der ihm erlaubt, das Mehrfache an Zeit unter Wasser zu bleiben als bisher. Dieser Snorkel sind zwei in der Länge zusammengeschweisste, etwa 15 cm dicke Rohre, mit einem Ansatz oben, ähnlich einem kleinen Korb, der mit einem Gitter versehen ist. Diese Einrichtung wird ungefähr 6—7 m lang sein. Unten ist ein Scharnier, damit er umgelegt werden kann. Bei Unterwasserfahrten in geringer Tiefe kann es darum nicht gebraucht werden, weil es länger ist als das Teleskop. Zudem würde das U-Boot in einer solchen Tiefe bei Tag aus der Luft ohnehin bald gesehen werden. An der Wasserlinie ist das Boot zirka 4—5 m breit, wird aber unter dem Wasser noch breiter. Vorne stieg ich durch ein rundes Loch eine steile Eisentreppe hinab und gelangte so direkt in den Torpedoraum. Das U-Boot hat vier Torpedoabschussöffnungen, auf beiden Seiten je zwei übereinander, wobei die beiden obern bei Ueberwasserfahrten über der Wasserlinie sind. Im Torpedoraum selbst ist Platz für 20 Torpedos oder, etwas anders gesagt, muss es Platz haben dafür. Im leeren U-Boot ist der Platz schon äusserst beschränkt, und erst, wenn alle Torpedos darin sind. Eine komplizierte Anlage mit verschiedenen Uhren vervollständigt diese Einrichtung. Auf der rechten Seite ist der 70 cm breite Gang, der sich bis in die Mitte des Bootes erstreckt und von dort in der Mitte noch bis zuhinterst führt. Die Aufenthaltsräume der Mannschaft sind unvorstellbar klein. Die Betten werden bei Nichtgebrauch aufgeklappt, da unter ihnen die Bänke für die Tische sind. Ueber den Tischen hängen Tassen und Krüge der Besatzung. In der Mitte ist eine Erweiterung; hier befinden sich die beiden Teleskope, die Radio- und Radargeräte sowie weitere für den Kommandanten wichtige Instrumente. Eine grosse Uhr zeigt beim Tauchen die Tiefe in Fuss an. Eine steile Eisentreppe führt zum Kommandoturm empor. Ein in der Grösse von einem guten Quadratmeter sonderbar anmutender Raum ist die Küche. Nach der Mitte kommen die Motoren, gleichmässig verteilt auf beiden Seiten des schmalen Ganges. Eine Riesensammlung von Hebeln, Schaltern, Knöpfen, Uhren und Manometern in allen Farben und Grössen. Die Bedienung erfordert höchste Konzentration, da beim Tauchen das Leben der gan-

zen Besatzung hiervon abhängt. Die Hitze ist unbeschreiblich. Als ich den Motorenraum des Zerstörers betrat, fand ich, es herrsche dort eine ungeheure Hitze, im Gegensatz zum Unterseeboot aber war es geradezu kühl. In der Mitte über dem Gang befindet sich die Frischlufteinrichtung, bestehend aus einem dicken Rohr, in dem alle 2 m eine kleine, 3 cm grosse Oeffnung ist, aus der einem die warme, aber scheinbar kalte Luft wunderbar frisch entgegenblies. Nach dem Maschinenteil folgt ein etwas leerer Platz mit dem zweiten Aufstieg auf Deck. Hinter diesem Platz oder besser gesagt Plätzchen sind noch verschiedene andere Räume, Offizierskabinen, Vorratsraum und dergleichen. Durch den hintern Aufstieg gelangte ich wieder ans Tageslicht und an die frische Luft. Sicher ist in einem solchen Unterseeboot alles sehr eng und gedrängt und erscheint einem als Laie kaum zum Aushalten. Jeder Mann der Besatzung äusserte sich aber in dem Sinne über die Submarine, dass er nicht mit einem Ueberwasserschiff tauschen würde und dass es ihnen sehr gut gefalle. Der Höhepunkt sei aber immer das Tauchen auf hoher See, und wenn sie einmal getroffen würden, brauchten sie nicht noch zuerst über Bord zu springen, um zu ertrinken, sie seien dann gleich unten in der Nähe und kämen deshalb früher in den Himmel. Dazu meinte ein zweiter, oder früher in die Hölle, was ja auch der Fall sein könnte. Im allgemeinen hat mir das Unterseeboot am meisten Eindruck gemacht, und bestimmt würde diese Waffe auch von manchem Schweizer gewählt, wenn wir eine hätten. Anschliessend wurde ein Zwergunterseeboot beim Tauchen vorgeführt. Es sieht aus wie ein langer, viereckiger Eisenkasten von zirka 10 m Länge. Einen Aufbau wie die grossen U-Boote hat es nicht und ragt deshalb in seiner ganzen Länge etwa 50 cm aus dem Wasser heraus. Bei schwerem Seegang sieht man das Boot überhaupt nicht. Hinten und vorn hat es je einen Einstieg, in der Mitte eine kleine Erhöhung, aus welcher das Teleskop heraugeschoben wird. Die Besatzung, bestehend aus fünf Mann, drei Matrosen und zwei Offizieren, gingen an Bord, stiegen diese engen Löcher hinab, schlossen diese zu und kaum merklich und unhörbar löste sich das kleine Boot vom Pier. Langsam senkt es seine Nase in das nasse Element, wobei es sich hinten hebt, bis fast die Steuerung und die Schrauben sichtbar werden. Ein leichtes Sprudeln, und es ist vom Wasser verschluckt. Plötzlich steigt aus den Fluten ein dünnes Rohr auf, das Teleskop. Das Boot fährt weit in das Bassin hinaus und zieht dann das Teleskop ein. Es ist verschwunden; keine Welle zeigt den Standort des kleinen Bootes an. Ich ändere inzwischen auf Anraten eines Matrosen meinen Standort und stehe nun etwas erhöht, so dass ich das ganze Bassin gut überblicken kann. Nochmals zeigt das U-Boot durch sein Teleskop den genauen Standort an. Es nähert sich wieder dem Pier. Das Teleskop hat es wieder eingezogen. Plötzlich ruft der Matrose neben mir: «Look there is it.» Ich sehe gar nichts, buchstäblich nichts, was er gar nicht begreifen kann. Doch auf einmal erkenne ich einen dunklen Schatten im Wasser, der sich langsam gegen das Pier hin bewegt, und verfolge ihn genau, und plötzlich ist es aufgetaucht, mit einem Schlag. Noch wird sein Deck vom Wasser umspült, während sich bereits einer der Einstiegdeckel öffnet und ein Offizier heraussteigt. Aus allen Löchern, die längs dem Boot sind und ein Eindringen des Wassers ermöglichen, damit es tauchen kann, spritzt noch das ölige Hafenwasser. Diese Vorgänge haben sich alle innert Sekunden abgespielt, so dass man gar nicht alles richtig und schnell genug erfassen kann.



Das U-Boot „Ambush" an der Seite seines Proviantschiffes „Montclare".

Leider gingen auch für mich die Navy Days zu Ende und ich musste an den Rückweg denken. So verliess ich dann mit grösster Genugtuung das Dock. Meine Träume hatten sich zu einem grossen Teil erfüllt, und der allergrösste, einmal in ein U-Boot zu steigen, ebenfalls; was wollte ich noch mehr? Trotzdem machte ich nochmals einen kleinen Abstecher auf den Implacable, so im Vorbeigehen, bevor ich das Dock endgültig verliess. Wann und wie ich dasselbe je wieder einmal betreten werde, weiss ich auch nicht. Am Ausgang stand ein Matrose in seiner einfachen, aber sehr kleidsamen dunkelblauen Uniform und der weissen Mütze und dankte einem für den Besuch.

Harry Schnurrenberger.