Marschtechnik motorisierter Verbände [Schluss]

Autor(en): **Moser, E.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

Heft 29

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-712251

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

Marschtechnik motorisierter Verbände

(Schluß von Nr. 26)

Von Hptm. E. Moser, Bern.

Stundenhalte. Sie dauern in der Regel 10 bis 20 Minuten, und werden erstmals nach zirka einer Fahrstunde, später höchstens alle zwei bis drei Stunden eingeschaltet. Jeden Tag ist jedoch unbedingt eine große Rast von wenigstens zwei bis drei Stunden einzulegen, in der getankt und verpflegt wird. Die Rastplätze sind möglichst in Fliegerdeckung und abseits der Marschstraße zu wählen. Die Zeiten für den Weitermarsch müssen gleich bekanntgegeben werden und das technische Personal muß sofort mit der Nachsicht der Fahrzeuge beginnen. Der Brennstoffvorrat ist stets zu prüfen. Ist er knapp, so darf nicht auf gut Glück weitergefahren werden.

Wird auf der Straße selbst gerastet, so sind innerhalb der einzelnen Einheiten und zwischen ihnen Abstände freizuhalten, in der sich überholende Fahrzeuge beim Ausweichen einschieben können. Die Größe dieser Abstände muß einheitlich befohlen werden. Der Marschkolonne entlang sind Verkehrsposten aufzustellen, die den überholenden Verkehr nach dem Einbahnverkehr regeln.

Sollen rastende Truppen von andern Einheiten überholt werden, so haben sich die Führer miteinander zu verständigen. Die Verbindung muß aufgenommen werden, bevor die Kolonnen aufgeschlossen sind.

Stundenhalte sind auch da, um Fahrerwechsel vorzunehmen. Eine Uebermüdung der Fahrer führt oft zu Unglücksfällen. Marscherleichterungen sind nur auf Befehl des vorgesetzten Führers erlaubt und einheitlich für den betreffenden Verband zu befehlen.

Sicherung der Halte. Grundsätzlich ist zu beachten:

a) Halten in Fliegerdeckung, in Breite und Tiefe gegliedert.
b) Einrichten eines Warndienstes gegen Flieger- und Panzerwagenangriff.
c) Organisation des aktiven Luftschutzes.
d) Sicherung der Marschstraßen und der Flanken.
e) Straßen freihalten.
f) Abfahrtsmöglichkeiten organisieren.
g) Die Motorräder sind quer zur Straße zu stellen, so daß sie sofort nach der einen oder andern Richtung abfahren können.

Fliegerdeckung. Es ist immer in Fliegerdeckung anzuhalten. Ob es ein Stundenhalt oder Unterkunftsbezug ist, stets muß der Verband so organisiert werden, daß Fliegerangriffe oder Artilleriebeschuß nur geringe Wirkung haben können. Es werden verschiedene kleine Pakete gebildet, um ein kleines Ziel zu bieten. Dörfer sind als Fliegerdeckung zu vermeiden, da sie von Fliegern und Artillerie am meisten angegriffen werden. Die Fahrzeuge sind mit Tarnnetzen und Baumästen zu tarnen. Ferner sind sie in die Schatten von Bäumen, Sträuchern und Häusern zu stellen. Das Einstellen der Fahrzeuge in Schuppen ist allem vorzuziehen. In der Sonne sind sie wegen der Schattenwirkung von Flugzeugen leicht erkennbar. Es darf nicht vergessen werden, daß der Schatten vormittags anders liegt als am Nachmittag! In jeder Fliegerdeckung ist die aktive Fliegerabwehr zu organisieren.

Fliegerabwehr. Erfolgt ein Fliegerangriff aus großer Höhe, so wird in der Regel mit beschleunigter Geschwindigkeit weitergefahren. Wird der Verband geschlossen überrascht, so werden mit größter Geschwindigkeit sofort die Abstände vergrößert und einzelne Fahrzeuge fahren auf Seitenstraßen, um so den Verband auseinanderzureißen.

Bei Tieffliegerangriff ist sofort anzuhalten. Jedes Fahrzeug hält dort an, wo es sich gerade befindet. Abstellen des Motors und Feuereröffnung mit Maschinengewehren, Abwehrgeschützen und Gewehren auf Befehl des Fahrzeugunteroffiziers vom Fahrzeug aus. Besser und daher anzustreben ist die Abwehr von der Erde aus. Auf dem Fahrzeug erfolgt gegenseitige Behinderung. Ein Hinterherschießen auf Flugzeuge ist wertlos und muß vom Führer abgestoppt werden. Ferner muß auf einen zweiten Angriff vorbereitet werden.

Fliegerangriffe während der Nacht sind ebenfalls möglich. Die Verbände sind deshalb nicht zusammengeballt aufzustellen und in Bewegung zu setzen.

Für die motorisierten Verbände ist die Fliegerabwehr außerordentlich wichtig und deshalb sehr gut zu organisieren. Anhaltende Verbände sind deshalb stets in Fliegerdeckung zu führen.

Nachtfahren. Das Nachtfahren wird für motorisierte Verbände die Regel sein. Fahrten ohne Licht sind mit viel Umsicht zu leiten. Die Verbindung muß in jeder Hinsicht zuverlässig arbeiten, damit der Verband nicht auseinanderfällt. Um rasch vorwärtszukommen, ist paketweise zu fahren. Vor allem muß verboten werden, daß bei Anhalt einer Einheit, die nächstfolgende vorfährt und so Stockungen und Unfälle verursacht. Das Vorfahren darf nur erfolgen, wenn es die Verhältnisse wirklich gestatten und die Organisation hierfür getroffen ist. Die Geschwindigkeit ist der Dunkelheit anzupassen. Die Abstände sind verkürzt. Die Rückwände der Motorfahrzeuge sind mit weißer Farbe anzustreichen, und zwar empfiehlt es sich, für jeden Zug oder jede Einheit ein eigenes Zeichen aufzumalen. Damit werden Verwechslungen vermieden. Bewährt hat sich auch ein Zeichen vorn an den Kotflügeln oder Scheinwerfern. Scheinwerfer werden nur gebraucht, wenn die Feindbeobachtung

Gegen Fliegersicht getarnte Motorfahrzeuge. — Véhicules motorisés camouflés contre les vues aériennes. — Autoveicoli mascherati contro l'aviazione. (Z.-Nr. VI Schr. 9813.)

ausgeschaltet ist. Sonst werden sie abgeblendet, mit Blendkappen versehen oder ganz ausgeschaltet.

Bei Nachtfahrten muß die Straßenpolizei besonders gut organisiert sein, da sonst leicht Störungen eintreten, z. B. falsche Wege befahren werden, Vermischen mit andern motorisierten Einheiten usw. erfolgt. Es ist vor allem größte Fahrdisziplin und Verkehrszucht zu halten.

Fahren im Winter und bei Nebel. Im Winter und besonders bei Nebel müssen für motorisierte Verbände besondere Vorkehrungen getroffen werden, um ihren Einsatz sicherzustellen. Die Straßen müssen zu jeder Zeit fahrbar gemacht werden. Dies geschieht am besten mit Schneepflügen. Bei starkem Schneefall müssen die Straßen alle zwei bis fünf Stunden gepflügt werden. Für solche Arbeiten sind besondere Detachemente bereitzustellen. Bei gefährlichen Stellen und auf Ebenen sind die verschneiten Straßen mittels in den Boden geschlagener Holzpfosten zu kennzeichnen. Sie sind rechts und links der Straße aufzustellen. Vereiste Stellen sind sofort mit Sand, Kies, Sägemehl oder Schlacken zu belegen, um so Unfälle und Stokkungen zu vermeiden. Bei gefährlichen Stellen sind Hilfsmannschaften bereitzustellen, die nötigenfalls mit Schlepper oder Spillzug die Motorfahrzeuge hinwegbefördern. Nachts werden solche Stellen mit Scheinwerfern beleuchtet oder durch blaue Lichter gekennzeichnet. Sind lange Strecken vereist, so braucht nur die Radspur (rechts und links) mit Sand, Kies, Schlacken oder Sägemehl bestreut zu werden. In allen Fällen sind natürlich die Schneeketten an den Rädern nötig.

Motorpanne — von Hand geht es zurück in Deckung. — Panne de moteur! A la main le véhicule est mis à couvert. — Un guasto al motore — si spinge il veicolo al coperto. (Zens.-Nr. VI Schr. 9814.)

Große Schwierigkeiten und Gefahren verursacht der Nebel. Bei Nebel sind die Geschwindigkeiten stark zu reduzieren, so daß Hindernisse, Straßenkreuzungen, Verkehrsposten und Kurven noch rechtzeitig erkannt werden. Die Abstände sind den Verhältnissen anzupassen, nicht zu kurz, um Zusammenstöße zu verhindern. Nebellampen dürfen nur dort gebraucht werden, wo die Feindbeobachtung ausgeschlossen ist. Das Schlußlicht sollte in allen Fällen brennen, weil dies für den hintern Fahrer eine große Erleichterung ist. Das Schlußlicht muß in diesem Falle blau abgeschirmt sein.

Der Geländetraktor der schweren Artillerie muß eingreifen. — Le tracteur de l'artillerie lourde doit entrer en action. — Deve intervenire il trattore di campagna dell'artiglieria pesante. (Zens.-Nr. VI Schr. 9819.)

Betriebsstoff. Vorausschauend muß bei großen Märschen auch das Tanken geregelt werden. Jeder Motorfahrer ist für rechtzeitiges Ergänzen des Betriebsstoffes seines Fahrzeuges verantwortlich. Er meldet seinem nächsten Vorgesetzten hierüber. Es ist empfehlenswert, zeitweise durch die Zugführer Stichproben zu machen. Kein Motorfahrzeug darf ohne hinreichenden Betriebsstoff im Behälter abfahren. Ist der Betriebsstoff etwas zu knapp, so darf nicht auf gut Glück weitergefahren werden. Er muß ergänzt werden! Im Verbrauch kann man sich leicht täuschen und das Fahrzeug versagt ganz sicher in dem Moment, wo es sich bewähren soll. Es ist empfehlenswert, jedem Motorfahrzeug eine «eiserne Reserve» mitzugeben. Der Nachschub des Betriebsstoffes ist im Krieg nicht so einfach. Eine zerstörte Brücke oder Straße kann einen motorisierten Verband kampfunfähig machen, wenn der Betriebsstoff ausfällt. Eine Verspätung, die nicht gemeldet wird, kann zur Folge haben, daß der betreffende Verband nicht mehr am gleichen Ort ist.

Gebrüder Ott
Maschinenfabrik
WORB / BERN

Maschinen und Geräte für den Ackerbau:

Brabantpflüge
Kartoffelpflüge
Kartoffelgrabmaschinen
Kultivatoren
Traktoren

Maschinen und Apparate für die Milchwirtschaft

Wir liefern alle Maschinen und Apparate für Käsereien und Molkereien. Wir erstellen auch **komplette Käserei- und Molkereianlagen, Dampfkesselanlagen für Futterkochereien und andere Zwecke.**

In unserer

Hammerschmiede

fertigen wir alle Sorten Schmiede- und Preßstücke sowie Stanzarbeiten an.

Schwere Schuhe

hergestellt aus

Chrom-Sportleder

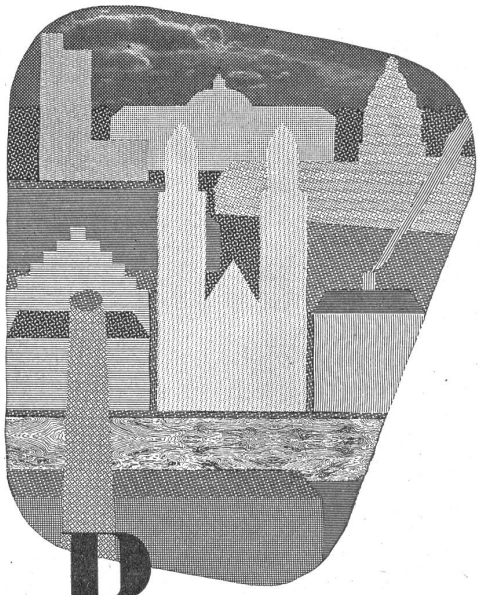
schwarz oder braun

der

Lederwerke Streule & Cie.
Baden (Aargau)

bieten einen vorzüglichen

Schutz gegen Nässe und Kälte



R. PESAVENTO SÖHNE

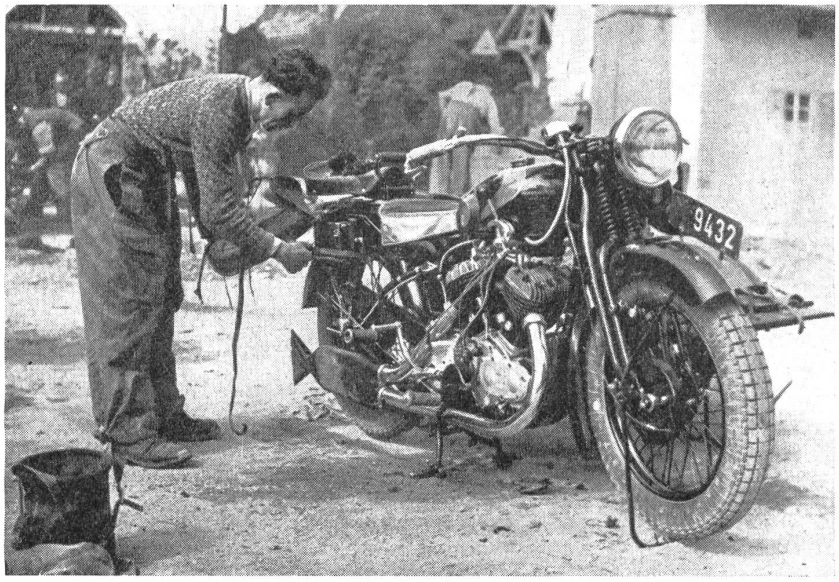
Clichés Galvanos Stereos

ZÜRICH 2 BLUNTSCHLISTEIG 1 TEL. 36075 UND 36015

Dadurch wird der Nachschub nochmals verzögert. Wird der Vorrat der Betriebsstoffwagen bei einem Halt angegriffen, ist es ratsam, bereits während des Marsches Wagen mit dem Leerfahrraum zur nächsten Betriebsstoffabgabestelle vorauszuschicken und einen Treffpunkt mit den Fahrern zu vereinbaren. Am Schluß des Marsches sind dann die Betriebsstoffwagen wieder voll zur Verfügung.

Der Nachschub von Betriebsstoff muß sehr gut organisiert und vorbereitet werden, sonst versagt er sicher. Die Tankplätze sind genau zu bestimmen und die Nachschubstraßen und Depots sind zu überwachen.

Betriebsstoffverbrauch. Der Betriebsstoffverbrauch ist für Einzelfahrzeuge zirka 1 Liter pro PS und 100 Kilometer, für Dieselfahrzeuge zirka 0,5 Liter. Im Kolonnenverband steigt der Verbrauch sofort um 50 bis 100 Prozent. Mit Anhängerbetrieb ist ein weiterer Zuschlag von 10 Prozent zu machen. Der Verbrauch an Betriebsstoff kann unter Umständen sehr stark schwanken, so daß keine genaue Richtlinie angegeben werden kann. Es sind zu berücksichtigen: Größe des Verbandes, Art der Fahrzeuge, Art des Marsches, Marschgeschwindigkeit, Beladung der Fahrzeuge, Gelände, Wetter, Straßenverhältnisse, Verkehrsverhältnisse usf. Auf sandigen oder verschlammten Straßen ist der Betriebsstoffverbrauch zirka 120 bis 150 Prozent höher als beim Normalverbrauch. Nach Beendigung eines Auftrages ist der Betriebsstoff immer sofort aufzufüllen.



Gründlicher Parkdienst. — Service de parc approfondi. — Servizio di parco approfondito. (Zens.-Nr. VI Schr. 9817.)

Reparaturwesen. Reparaturen sind sofort nach jedem Anhalt des Verbandes vorzunehmen. Unter allen Umständen müssen für den nächsten Auftrag möglichst alle Fahrzeuge wieder zur Verfügung stehen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn der Verband über eine eigene mobile Werkstatt verfügt. Es ist eine falsche Annahme, daß Reparaturen in Garagen vorgenommen werden können. Nur mobile Werkstätten bewähren sich. Stark beschädigte Fahrzeuge müssen gesammelt und abgeschleppt werden. Dieses Sammeln und Abschleppen muß durch spezielle Detachemente durchgeführt werden. Ersatzbegehren und Ersatzteilanforderungen müssen klar und deutlich gestellt werden, eventuell ein Muster mitgeben, so daß das zu ersetzende Material richtig bestellt und erhalten werden kann.

B. Unterkunft und Verpflegung.

Parkplatz- und Straßen-Unterhalt. Die An- und Abfahrwege und die Fahrstraßen müssen stets gut unterhalten werden, so daß sie zu jeder Zeit betriebsbereit sind. Dazu sind spezielle Mannschaften notwendig, die nur solche Arbeiten auszuführen haben. Kies, Sand, Zement, Steine und Bauholz müssen stets bereit liegen, damit jede Ausbesserung sofort vorgenommen werden kann. Diesen Wegverbesserungsmannschaften ist eine Zugmaschine zuzuteilen. Sie haben auch dafür zu sorgen, daß an den Arbeitsstellen kein Aufprallen verschiedener Verbände stattfindet. Die Zu- und Abfahrtswege sind zu tarnen gegen Fliegerbeobachtung. Bei Brücken oder andern gefährdeten Stellen sind Beobachter und Reparaturmaterial bereitzulegen.

Parkplätze. Sie sind für motorisierte Verbände so zu bestimmen, daß sie den übrigen Verkehr nicht stören. Straßenabzweigungen, Brücken und Einfahrten sind freizuhalten. Ferner sind sie so zu wählen, daß die Motorfahrzeuge rasch und leicht aufgestellt werden können, ohne vorher Stockungen zu erzeugen oder langes Manövrieren notwendig zu machen. Die Parkplätze also nicht zu klein wählen. Dasselbe gilt für die Abfahrt. Wird ein Straße gesperrt und als Parkplatz benützt, so muß dies so erfolgen, daß andere Fahrzeuge nicht irrtümlicherweise in diese Straße fahren können.

Motorfahrzeuge im Krieg: Wagen um Wagen einer steckengebliebenen Kolonne wird mit vereinten Kräften wieder flott gemacht. — **Les véhicules motorisés dans la guerre:** Un a un, les véhicules d'une colonne restée en panne sont tirés de leur fâcheuse situation et remis en état de marche. — **Autoveicoli in guerra:** con le forze riunite si cerca di muovere una dopo l'altra le macchine di una colonna rimasta ferma.

Transformatoren

für alle Zwecke

Moser-Glaser & Co. AG., Basel

Wir liefern sämtliche Baugläser sowie Spezialgläser für Gewerbe und Industrie.

Glas-Beton-Oberlichter und Glasbausteinwände.

RUPPERT, SINGER & Cie
AKTIENGESELLSCHAFT
ZÜRICH

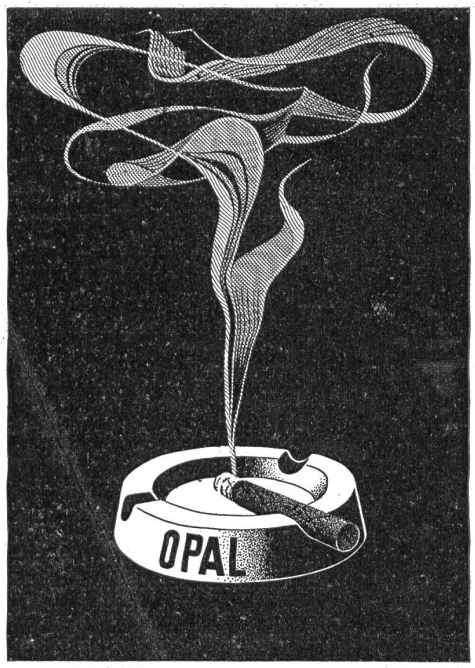
Telephon 5 53 53 + Gegründet 1884 + Vulkanstraße 116

KNECHT & MEILE · WIL
Drahtwaren-Industrie (St. Gallen)

Fabrikation von

Stacheldrähten / Drahtgeflechten
Drahtgeweben / Drahtgitter

in allen Ausführungen



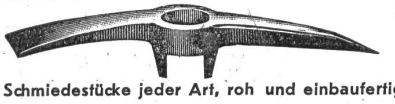
Chemische Reinigung
Kleider-Färberei
Fr. Hölken, Winterthur

Gegr. 1876

SIEGRIST & Co. A. G.
MASSTABFABRIK
STEIN AM RHEIN

Militärmasstäbe — Verkauf nur durch Spezialgeschäfte

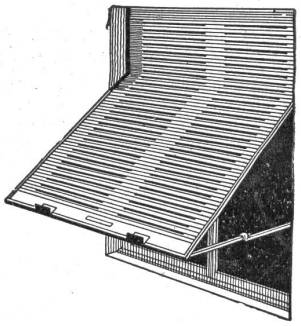
BAUWERKZEUGE für Hoch- u. Tiefbau



Pickel u. Schaufeln, Hebeisen, Mineur- und Steinschlegel, Pfahlschuhe, Gesteinbohrer usw.

Schmiedestücke jeder Art, roh und einbaufertig, liefert vorteilhaft

GEBR. WALDIS, ALTDORF
Hammer- und Preßwerk - Werkzeugfabrik



Rolladen
in Holz und Stahl

Stoffstoren

Kipptore

Jalousieladen

Reparaturen

Rolladenfabrik A. Grießer A.-G.
Aadorf Basel Bern Lausanne Zürich

Der Untergrund der Parkplätze muß so fest sein, daß bei jedem Wetter 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.

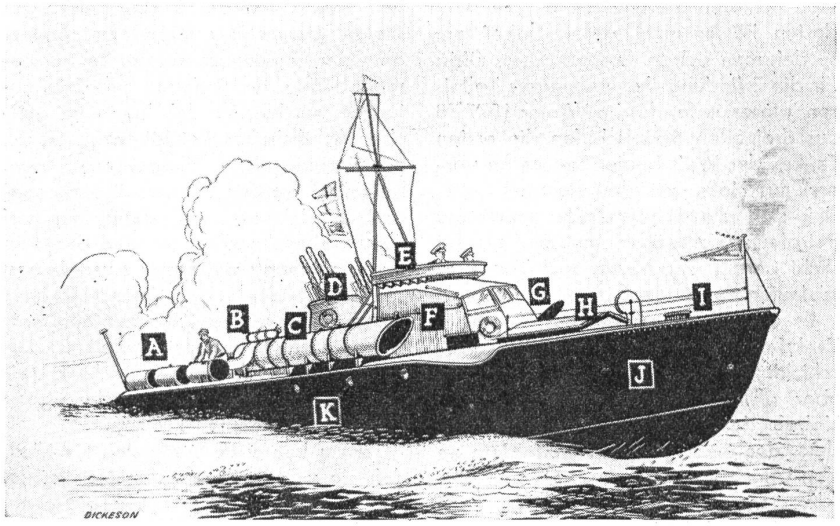
Motorfahrzeuge im Krieg: Angesichts des unsicheren Nachschubes wird eine erste Brennstoffreserve auf den Panzern mitgeführt. — **Les véhicules motorisés dans la guerre:** En raison de l'insécurité du ravitaillement, une première réserve de carburant est portée par les blindés eux-mêmes. — **Gli autoveicoli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

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 Wendeplätze 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 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.



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: écoutille 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 lanciasiluri; D: Mitr. aaer.; E: Ponte di comando; F: Cabina di comando corazzata; H: Tolda anteriore; I: Ponte corazzato; J: Magazzino; K: Stanze e ricoveri.

Motor-Torpedoboote

Fährt ein Schnellboot mit voller Geschwindigkeit los, so wird das Wasser nicht mehr gepflügt, 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-Torpedoboot), das eine Geschwindigkeit von mehr als 50 Knoten (90 Stundenkilometern) entwickelt, ist vor allem für einen Zweck gebaut: für den Torpedo-