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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 19 (1943-1944)

Heft: 12

Artikel: Amphibienwagen : die neue Waffe

Autor: Schulthess, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-708623

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: 03.07.2025

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

Armee sein Schicksal in die Hände legt, dann darf der Soldat die Pflicht nie und nimmer so untröstlich vernachlässigen, daß er das Vertrauen seines Vaterlandes mißbraucht und die Geschichte zum vornherein das vernichtende Urteil über ihn fällt.

Eigentlich sind die Prinzipien der Standhaftigkeit und der Treue eines Soldaten für die Verteidigung eines Vaterlandes die Grundlage jedes Denkens, sowohl beim Soldaten, als auch beim Volke. Im Zusammenhange mit diesen Prinzipien steht auch der Wille des Volkes, seine Armee so gut als möglich und so lange als möglich dem Vaterlande zu erhalten. Ein aus pazifistisch gesinnten Gehirnen stammender Wunsch, die Armee müsse bald liquidiert werden, kann nur eine Dummheit oder eine Böswilligkeit sein. Dummheit ist unverzeihlich, Böswilligkeit strafbar. Die Notwendigkeit, daß die Schweiz eine Armee besitzen muß, kann und soll überhaupt nicht in Frage gestellt werden. Dem Soldaten soll aber zu Bewußtsein kommen, daß nach dem Kulminationspunkte einer Anspannung die Begeisterung sinkt und das Pflichtgefühl leicht mit sich zu reißen vermag. Wenn es eine öffentliche Meinung im Volke geben sollte, deren Nerven nur geringe Ausdauer hat, dann kann sie für diese Ehrlosigkeit nicht zur Verantwortung gezogen werden, weil sie unfaßbar ist. Die Verantwortung bleibt allein beim Soldaten, denn er schwört, Treue zu halten. Mag auch seine Begeisterung fallen, seine Treue und sein Pflichtgefühl müssen soldatisch bleiben. Wer heute, wo das Schicksal des Staates immer noch auf den Schultern der Armee liegt, von der baldigen Liquidation des Heeres spricht, der versucht mit schlauen, doch bekannten Schleichwegen die Moral der Soldaten zu untergraben. Er will die Begeisterung ersticken, indem er die Pflicht nicht zur Lust, sondern zur Mühsal gestaltet. Ohne die physische Kraft zu brechen, schwächt diese Gefahr die Moral der Soldaten. Alle diese Versuchungen richten sich gegen die Standhaftigkeit und das Pflichtbewußtsein. Fällt der Soldat herein, dann ist das Unglück geschehen.

So sind denn soldatischer Geist und soldatische Treue Angelpunkte der Geschichte eines Volkes. Sie sind keinen zeitlichen Grenzen unterworfen, wie etwa Begeisterung und physische Kraft, sie sind aber das Leitmotiv, das eine Armee zum Kulminationspunkte ihrer Allkraft führt, aber nie sinken darf, wenn andere Faktoren wieder verschwinden.

Amphibienwagen: die neue Waffe

Während man bei frühern angelsächsischen Commando-Raids stets nur von sogenannten **Landungsbarken** — in denen die an Land zu setzenden Kampfwagen mitgeführt wurden und die dank den flachen Böden bis hart ans gegnerische Ufer geführt werden konnten — vernahm, hat man in neuester Zeit nun auch Kenntnis von «amphibischen Operationen» erhalten.

Bei diesen Landungsoperationen, wie sie bereits in Sizilien und später auch an der italienischen Küste mit großem Erfolg durchgeführt wurden, löst die Verwendung der neuen **Amphibienkampfwagen** mit Erfolg das schwierigste und wertvollste Problem der Invasion — die direkte Annäherung an den Feind.

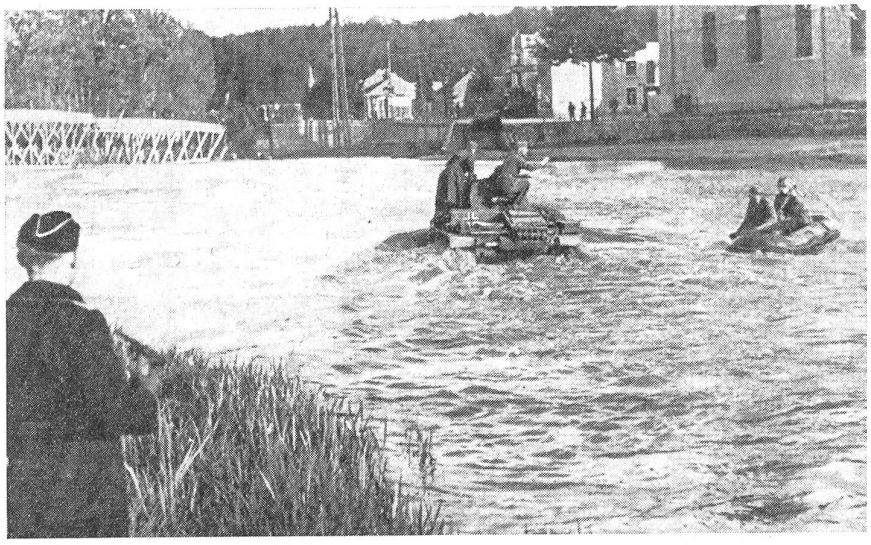
Es sind dies, wie die neuesten Erfahrungen gezeigt haben, alle jene Momente, bei denen es sich darum handelt, einen — wenn auch noch so kleinen — Brückenkopf errichten zu können, und dies im Moment, wo die feindliche Verteidigung ihren höchsten Grad der Gefechtswirksamkeit erreicht hat. Dieses wichtige strategische Moment sollen nun die Amphibienwagen in hohem Maße erfüllen können.

Zweifellos ist mit der Schaffung dieser neuesten Invasionsfahrzeuge die Frage recht aktuell geworden, in welchem Maße es sich hier um eine der so oft angesagten «neuen Waffen» handelt.

Selbstverständlich ist wohl, daß solche Operationen, wie sie jetzt mit diesen Amphibienwagen durchgeführt werden, nicht kurzerhand nur mit improvisierten Mitteln unternommen werden — sondern seit langer Zeit sorgfältig, auch für den Kampfeinsatz, durchprobiert werden mußten. In der Tat ist denn auch die Idee der Amphibienwagen nicht neu. Bereits kurz nach dem ersten Weltkrieg — im Jahre 1918 — konstruierte der damalige Chef des Generalstabs des «Royal Tank-Corps», Oberst Fuller, ein erstes Modell eines Amphibienkampfwagens, der es seinen Truppen ermöglichen sollte, ihren Weg ohne Zeitverlust, selbst beim Durchqueren von breiten Wasserläufen, fortsetzen zu können.

Wenn auch seine Idee fürs erste fehlschlug, so stellte doch bereits im Jahre 1920 das «Experimental Establishment» ein neues Modell — den ersten Prototyp eines «leichten Amphibien-Infanterie-Wagens» her. Dieser erste wirkliche Amphibienkampfwagen von 6½ Meter Länge war mit 5,08-mm-Platten gepanzert, während sein Gewicht 8,5 Tonnen betrug. Dieses erste Modell war mit einem 100-HP-«Hall-Scott-Motor» ausgerüstet und legte auf dem Lande rund 48 km — im **Wasser** 5 km zurück.

Obwohl dieses Versuchsmodell recht gute Resultate zeitigte, wurde der Gedanke erst 11 Jahre später — diesmal in Amerika — wieder neu aufgenommen, und in größerm Umfange wirklich in die Tat umgesetzt. Walter Christie — dem auch die ersten mit schweren, starken Motoren ausgerüsteten Kampfwagen zu verdanken sind, war es, der in den Jahren 1921—1923 schon die ersten wichtigen Versuche mit neuen Amphibienwagen unternahm. Seinen Modellen aber fehlten die typischen Merkmale und Eigenschaften eines wirklichen Kampfwagens — die Panzerung und ein Getriebe, das wirklich für jedes Terrain geeignet war.

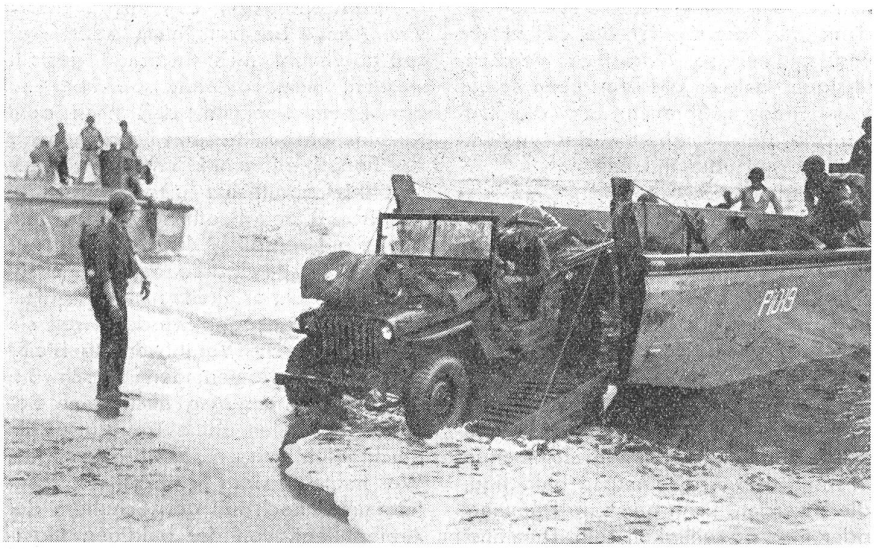


Schon die gewöhnlichen Panzerwagen besitzen eine «Wat-Fähigkeit», die ihnen das Durchqueren von Wasserläufen gestattet.

Der erste Amphibienkampfwagen, der wirklich seinen Namen mit vollem Recht trug — auf dem Lande wie im Wasser seine Kampfaufgabe voll erfüllen konnte — wurde, wie gesagt, erst viel später geschaffen. Der Schöpfer war der Engländer Carden Lloyd und das Fahrzeug wurde von **Liddell Hart** — dem weltbekannten Militärsachverständigen — in den Vickers-Armstrong-Werken erbaut.

Obwohl als «sehr leichter» Kampfwagen gebaut, wies das Modell doch eine Reihe beachtenswerter Eigenschaften auf, und hat sich dann in der Folge auch sehr gut bewährt. Diese Amphibienkampfwagen wurden von zwei Mann bedient. Die Panzerung wies eine Dicke von 8—9 mm auf, seine Länge betrug 3,9 m, die Höhe 1,8 m. Während der Kampfwagen am Lande 65 Stundenkilometer entwickeln konnte, betrug seine Geschwindigkeit im Wasser rund 10 km. Noch einmal schien diese «neueste Waffe» in Vergessenheit zu geraten, bis sie dann im Laufe dieses Krieges in **Rußland** wieder auftauchte. Die russische Armee machte sich die Erfindung zunutze und ging an die Serienherstellung solcher Land- und Wasserkampfwagen.

Von den alliierten Nationen heute benutzten Amphibienkampfwagen sind genaue Einzelheiten wohl nicht zu erfahren, sicher aber ist, daß die «Ford Motor Company» heute in großen Serien einen Amphibienwagen herstellt, der aus dem Kleinkampfwagen «Jeep» hervorgegangen ist und sich rasch zu einem der wertvollsten Invasionsfahrzeuge entwickelt hat.



Amerikanische Panzerkähne bei einer Landungsoperation. Ein «Jeep» verläßt eben den Panzerkahn.

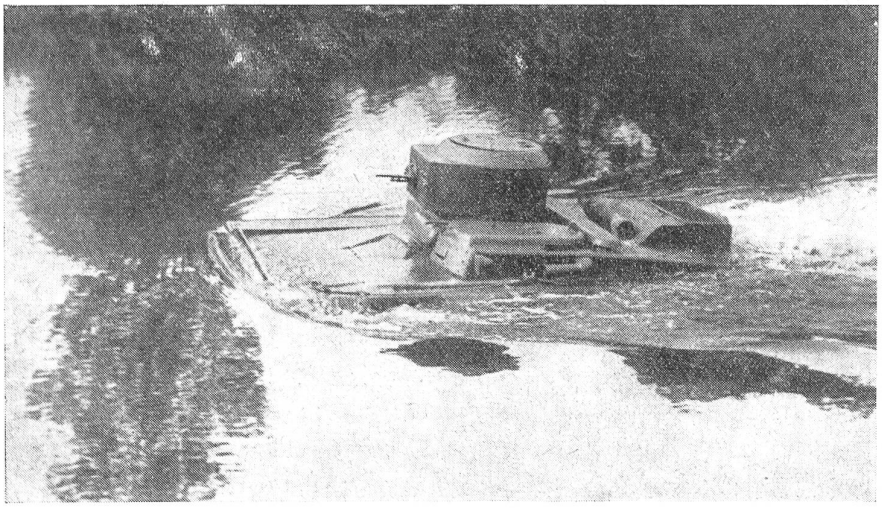
In neuester Zeit werden nun auch schwere amphibische Lastfahrzeuge von 2,5 Tonnen von den Alliierten in den Dienst der Invasion gestellt, die selbst für größte Transporte und beim Einsatz in jedem Gelände verwendet werden können.

P. Schultheß.

Die Flüsse in der russischen Kriegsführung

— ein System natürlicher Verteidigungslinien

(Dr. E. B.) Im Verlauf der Kriege, die im europäischen Osten tobten und toben, verbinden sich häufig Ereignisse von großer strategischer Tragweite mit den Namen von **Flüssen, Sümpfen** und sonstigen Gewässern. Wir kennen aus der Schweizer Geschichte den tragischen Uebergang über die Beresina, aus der Geschichte des russischen Bürgerkrieges etwa die schweren Auseinandersetzungen bei Zaryzin (heute Stalingrad) an der untern Wolga, aus der jungen Geschichte des heutigen Krieges in Rußland die Uebergänge deutscher und verbündeter Truppen über die Weichsel, die Düna und Beresina, im Süden über den Pruth, den Dnjestr, den Bug, den Dnjepr und später über den Donez und Don, über den Kuban und Terek.



Russischer Amphibientank beim Durchqueren eines Flusses an der russisch-deutschen Nordfront.

Eine Besonderheit des russischen Verkehrsnetzes erklärt diese Eigenart: Karten Rußlands, auf denen Eisenbahnen, Straßen und Wasserwege eingezeichnet sind, zeigen zwei deutlich unterscheidbare Zonen, welche durch eine Linie getrennt werden, die im Norden etwa bei Leningrad beginnt, über Wologda, Jaroslawl, Woronesch nach Süden verläuft und bei Rostow am untern Don südöstlich nach dem Kaukasus abbiegt. Das westlich dieser Linie gelegene Gebiet zeigt ein für russische Verhältnisse dichtes **Eisenbahn-, Straßen-** und **Kanalnetz,** das sich um so mehr verengert, je näher wir der russischen Westgrenze rücken. Oestlich der genannten Linie dagegen bilden Stromsysteme — namentlich dasjenige der Wolga — fast die einzigen Verkehrswege in Gebieten, die an Größe Hunderte von Quadratkilometer erreichen. Militärisch spielen die Bahnen und Straßen im Kampf in Westrußland ihre große Rolle, die tief angelegte russische Verteidigung aber stützt sich um so fester auf Flußläufe, je weiter sich der Kampf ins Landesinnere hineinzieht. Die Kämpfe des ersten rus-