

# Der britische Brückentank

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1944-1945)**

Heft 45

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-712385>

## **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.

trefen. Mühsam geht's nun aufwärts, abwechselungsweise durch Sumpf, Schnee, Fels oder Eis. Doch Spuren sehe ich keine. Wo sind die vordern Kameraden wohl durch? Der Weg ist doch nicht allzuschwer zu finden, wenn man sich an das Tal hält. Die Baracken auf dem Passo dell'Uomo sind noch tief im Schnee. Ich setze mich auf einen Dachrand und raste ein wenig, befriedige auch den Magen. Nachdem ich mich dann auch mit Karte und Kompaß wieder genau orientiert habe, geht's in raschem Tempo talabwärts, Richtung Lukmanierstraße.

Ziemlich genau um 0400 komme ich auf dem S.-Maria-Hospiz an. Ein mattes Licht hinter einem Fenster zeigt das Lokal, in welchem sich vermutlich der Kontrolloffizier befindet.

«Lage wie folgt: ... Erstellen Sie Meldung an den Kp.Kdt. Zur Verfügung stehende Zeit: 10 Minuten. Anschließend haben Sie noch 10 Minuten Ruhe.»

Olivone ist das nächste Ziel. Schon bald kommt die Sonne. In den vereinzelt Häusern entlang der Lukmanierstraße ist da und dort Leben. Nur spärlich ertönt das buon giorno, die Ticinesi können nicht begreifen, was wir machen und woher wir schon so früh kommen. Immer heißer wird es. Straße, Staub und Hitze werden lästig, schmutziger Schweiß rinnt das Gesicht herab. Olivone in Sicht!

Dort am Dorfeingang auf der Brücke bewegt sich etwas. Richtig, es ist Lt. B., und um ihn herum sechs in eine Arbeit vertiefte Uof. Als 6. Gruppe bin ich gestartet, 2 habe ich überholt und 3 sind hier, also habe ich hier wieder die Spitze erreicht. Schon ertönt das Kommando: «Es ist hier ein Ansichts-

kroki zu erstellen von der Dorfansicht, rechts begrenzt durch das große, markante, rote Haus, links begrenzt durch die Kirche. Zur Verfügung stehende Zeit 10 Minuten. Dann melden Sie sich ab und gehen weiter nach Acquarossa.» Ist das eine Hitze! Die Schweißtropfen fallen auf das Papier, der Bleistift klebt an den Fingern und will nicht gehorchen. Bereits habe ich mich abgemeldet und bin wieder unterwegs, aber nicht mehr allein, unser drei wandern wir durch das Dorf. Wir halten Ausschau nach einer Trinkgelegenheit und finden bald ein vertrauerweckendes Haus, in dem wir nun Zitronenwasser an die Wurzel schütten was hinunter mag.

Wie weit geht's wohl noch? Was wird in Acquarossa für ein Befehl folgen? Hoffentlich geht's nicht zu Fuß bis in die Unterkunft in Rodi-Fiesco zurück. Aber wer weiß, der Herr Hauptmann wird uns sicher auf Herz und Nieren prüfen wollen.

Wir nehmen es gemütlich und singen Lied um Lied. Die Erfrischung hat uns gut getan und wir nehmen uns auch Zeit, das schöne Tal und die heimatlichen Dörfer zu betrachten. Die Schokoladenfabrik Cima-Norma betrachten wir etwas wehmütig. Wie lange geht es wohl noch, bis diese Fabrik wieder mit Vollampf arbeiten kann? Wohl kaum jemand vermisst deren süße Produkte so sehr wie der Soldat.

Acquarossa! Wir müssen die Brücke über den Brenno überqueren, denn drüben sehen wir in einem schattigen Garten unsern Kp.Kdt. und die vor uns angekommenen Kameraden. Schon lange haben sie uns singen gehört und wir werden freudig empfangen, aber auch scharf gemustert, wie unser Zustand sei.

Nun heißt es einen Wegrekognoszierungsbericht erstellen über die Strecke S. Maria-Acquarossa, was nicht allzuviel Schwierigkeiten bereitet.

Wie schön ist es unter den schattigen Bäumen beim kühlen Trunke. Es geht gegen Mittag, und die Tessiner Sonne sendet ihre wärmsten Strahlen auf die Erde hernieder. Nach und nach kommen sie alle, unsere Kameraden, in kleinern und größern Gruppen, zum Teil noch recht fröhlich und andere wieder sehr mitgenommen. Wir raten, ob die Prüfung wohl fertig sei, ob es nun einen Tg. gebe, ob es zu Fuß über Biasca oder über den Berg weitergehe? Niemand weiß es, nur einer, und der ist undurchsichtig und sagt nichts.

«1200 marschbereit, 3 Knöpfe geöffnet, Kragen umgelegt.»

Das sieht nun allerdings nicht nach Bahnfahrt aus.

«Es kann der Fall eintreten, daß es nach langem Marsch darauf ankommt, möglichst rasch nach vorn an den Feind zu gelangen. In diesem Fall sind auch wir jetzt. Es gibt nun einen Massenstart zu einem Wettlauf nach Bodio. Achtung, los!»

Die Mittagssonne scheint unbarmherzig heiß. Die Straße brennt unter den müden Füßen. Jeder gibt seine letzte Kraft her, um eine anständige Zeit herauszuholen und einen ehrenvollen Platz zu belegen. Ein Teil nimmt die Straße links des Brenno, ich selber gehe mit einer kleinen Gruppe auf dem rechten Ufer. 14 Stunden sind wir nun unterwegs, die schlaflose Nacht macht sich bemerkbar. Aber keiner bleibt zurück, keiner hat bis jetzt die Waffen gestreckt. Wir finden kaum Zeit, die uns unbekannte Gegend zu betrachten, vorwärts müssen wir, vorwärts.

(Fortsetzung Seite 900)

## Der britische Brückentank

Der fundamentale Zweck jedes Panzerfahrzeuges besteht darin, ein Geschütz, das der Bedienungsmannschaft einen einigermaßen sicheren Schutz bietet, zum geeignetsten Zeitpunkt an den günstigsten Stand zu transportieren, um den Feind zu stellen und zu vernichten. Alle anderen Ueberlegungen sind lediglich Mittel zum Zweck, den Feind zu vernichten. Die Beweglichkeit und der Schutz, den ein Panzerkampfwagen gewährt, sind außerdem von unermeßlichem taktischem Wert für den Transport verschiedener anderer Offensivwaffen, Hilfsmittel und der sie bedienenden Soldaten. England setzte erstmalig im Jahre 1918 solche Spezialpanzerkampfwagen ein, wodurch die Pionieraufgaben wesentlich erleichtert und außerdem eine Verminderung an Mannschaftsverlusten erreicht wurden.

Diese Panzerkampfwagen waren mit

Kranbalken, mit den dazugehörigen Flaschenzügen und hydraulisch betätigten Rammblocken ausgerüstet. Dieser «Pionier»-Tank, dessen offizielle Bezeichnung «R. E.-Tank» (= Royal Engineers Tank) lautete, war außerdem in der Lage, eine acht Meter lange Brücke zu transportieren und selbst unter schwerstem feindlichem Infanteriefeuer zu verlegen. Der englische Brückentank vom Jahre 1944/45 ist der unmittelbare direkte Nachkomme des «R. E.-Tanks» aus dem Jahre 1918. Seine Verwendungsfähigkeit ist durch die moderne Kriegführung noch weiter gesteigert worden. Die Führung eines «Brückentanks» im Kampfgebiet erfordert von der Mannschaft eine ebenso große Geschicklichkeit und Vielseitigkeit wie vom Fahrzeug.

Der «Brückentank» ist eine Sonderbauart des «Churchill»-Panzerkampfwagens.

Die wesentlichsten mechanischen und technischen Teile des «Churchill»-Tanks wurden nicht abgeändert. Zum Teil wurden auch die Chassis der bewährten «Valentine»-Panzerkampfwagen aus dem Jahre 1940 verwendet. Es lassen sich bei diesen «Brückentanks» grundsätzlich drei verschiedene Typen unterscheiden, und zwar der «Scissors» (= Scheren), der «Ark» (= Arche) und der «Twaby-Ark»-Brückentank.

Vermittels eines hydraulisch betätigten Hebels wird der mitgeführte Brückenbogen über das Tankhindernis gelegt. Diese Notbrücken sind selbst für schwerste Fahrzeuge, insbesondere schwere Panzerkampfwagen, befahrbar. Nach den vorliegenden Angaben sollen Panzerkampfwagen bis zu einem Gewicht von 35 Tonnen darüber fahren können. Bei der «Scissors»-Tankbrücke handelt es sich, wie der Name selbst



1



2



3



4



5



6

- ① Brückentanks vom Typ «Ark» rollen durch ein Städtchen südlich Antwerpen.
- ② Brückenbogen hoch in der Luft; er wird eben über ein tief eingeschnittenes Bachbett geschlagen.
- ③ Eine «Churchill»-Tankkolonne mit aufgesessener Infanterie beim Uebersetzen einer «Ark»-Brücke.
- ④ «Twaby-Ark»-Brückentankkolonne auf dem Vormarsch. Man beachte die hochgezogenen Rampen.
- ⑤ «Sexton»-Selbstfahrerlafette beim Ueberschreiten des Senio-

- flusses in Mittelitalien. Man beachte die zwei übereinander gesetzten «Twaby-Ark»-Brückentanks.
- ⑥ Ein «Scissors»-Brückentank beim Schlagen einer Brücke über einen holländischen Kanal. Die Länge soll rund 12 Meter betragen.

sagt, um eine zusammenklappbare Brücke, die für die Ueberwindung breiter Tankhindernisse entwickelt wurde; ihre Länge soll rund 12 Meter betragen.

Der «Twaby-Ark» stellt die letzte Entwicklung des Brückentanks dar. Er besitzt zwei Rampen, die nach vorne und

auch nach hinten herabgelassen werden. Diese Brückentanks wurden nach Abschluß der Kämpfe auf dem europäischen Kriegsschauplatz nach Ostasien transportiert, besonders nach Burma.

Unsere Bilder zeigen einige dieser

Brückentanktypen und erläutern besser als alle Besprechungen, wie weit diese die heutige Kriegführung beeinflussen. Die Geschichte wiederholt sich immer. Der «Brückentank» vermittelt uns die Erkenntnis alter Ideen und Erfindungen aufs neue.

H. C. S.