

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Band:** 21 (1945-1946)  
**Heft:** 30

**Artikel:** Grossbritanniens führende Rolle in Marineerfindungen  
**Autor:** Low, A.M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-711368>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

züglichen Orientierungen an alle Teilnehmer zu erteilen (siehe den Abschnitt über Kombinierte Uebungen mit Artillerie), z. B.: Hochgehen einer Rakete, muß von allen Truppen weitergegeben werden und bedeutet: Das Ganze Halt! Es kann auch das Trompetensignal nach DR gewählt werden.

Die weiteren Vorkehren, in dieser Hinsicht eben beispielsweise Abbruch der Uebung überhaupt, wird am besten in Befehlsform durchgegeben; diese Maßnahme eilt nicht.

Der Entscheid, ob die Uebung überhaupt zu unterbrechen ist, steht in erster Linie dem Uebungsleitenden zu.

Da dieser aber nicht überall zugleich sein kann, liegt diese Entschlußfassung auch bei jedem Vorgesetzten, der den Unfall beobachtet. Es handelt sich hierbei um eine Ermessensfrage; sie zu diskutieren gehört in den Aufgabenbereich der allgemeinen Ausbildung.

(Fortsetzung folgt)

## Die Delegiertenversammlung der Militärradfahrer

Ueber das vergangene Wochenende tagten in Luzern die Delegierten der 15 Sektionen des Schweiz. Militärradfahrer- und Motorradfahrer-Verbandes. Unter dem Vorsitz von Zentralpräsident Hptm. Arthur Spirk (St. Gallen) wurden die Geschäfte der ordentlichen Jahresversammlung in gutem Einvernehmen abgewickelt. Als Ehrengäste wohnten den Verhandlungen der Waffenchef der Leichten Truppen, Oberstdivisionär Jordi, und der Zentralpräsident des Schweiz. Radfahrer- und Motorfahrer-Bundes, Carl Senn, bei.

In seinem schriftlichen Jahresbericht rapportierte der Zentralpräsident ausführlich über die Tätigkeit des Verbandes im abgelaufenen Jahre. Er durfte dabei die erfreuliche Feststellung machen, daß die Initiative des Verbandes und der Sektionen auch nach der Beendigung der Aktivdienstzeit keineswegs nachgelassen hat, im Gegenteil durch einige Neuerungen noch verstärkt wurde. Die Vielseitigkeit der außerdienstlichen Tätigkeit der Militärradfahrer hat im letzten Jahre ein bisher unerreichtes Maß angenommen und die Verhandlungen in Luzern haben klar gezeigt, daß in allen Sektionen großes Interesse besteht, die Aktivität in diesem Rahmen weiterzuführen, noch zu verbessern und zu stärken. Aus dem Kreise der Delegierten ist der Wunsch geäußert worden, es möchten auch die Motorradfahrer im Programm der Sektionen vermehrte Beachtung finden, insbesondere durch Einschaltung sportlicher und technischer Prüfungen.

Das Tätigkeitsprogramm des Verbandes und der Sektionen wird grundsätzlich keine Änderungen erfahren. Die Delegierten haben jedoch der Aufnahme des im letzten Jahre erstmals ausgetragenen Mannschaftsfahrens in das Standardprogramm des Verbandes einmütig zugestimmt. Die Frage der Durchführungsformel harrt allerdings noch einer Abklärung, da von einigen Seiten darauf hingewiesen wurde, daß eine Mannschaftsmeisterschaft mit rein rennsportlichem Charakter die physischen Momente zu stark in den Vordergrund stelle. Es sollte daher geprüft werden, ob eine Einbeziehung militärischer Disziplinen, wie Schießen, Handgranatenwerfen, ev. Hindernisfahren, von Vorteil wäre.

Die Schweiz. Militärradfahrertage 1946 werden von der Sektion Aargau in der ersten Septemberhälfte in Brugg organisiert, während die Titelkämpfe für 1947 in Lausanne übertragen wurden, welche Sektion im selben Jahre das 20. Gründungsjubiläum feiert. Die Mannschaftsmeisterschaft ist wiederum von der Sektion Zentralschweiz übernommen worden, die den gleichen Parcours wie letztes Jahr — rund um den Rigi — vorgesehen hat.

Nur wenig Zeit nahm sodann das Wahlgeschäft in Anspruch, da sich die Mitglieder des Zentral-Vorstandes ohne Ausnahme für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung stellten und auch einstimmig bestätigt wurden. Aus dem Technischen Ausschuß schieden hingegen auf eigenen Wunsch Hptm. Henri Wegmann und Oblt.

Louis Anthonioz aus. Sie werden ersetzt durch Hptm. Pallaz und Oblt. Trautweiler.

Zum Abschluß der Tagung ergriff Oberstdivisionär Jordi das Wort, um dem Verbandspräsidenten seinen Dank für die wertvolle außerdienstliche Tätigkeit auszusprechen und die Versicherung abzugeben, daß dieselbe von den zuständigen Behörden voll anerkannt wird. Hierauf nahm der Waffenchef der Leichten Truppen zum heute viel besprochenen Thema «Demokratisierung der Armee» Stellung. In seinen Ausführungen stellte er fest, daß die Neuerungen in den Ausbildungsvorschriften nicht überall richtig erkannt worden sind. Die Beibehaltung gewisser Drillübungen ist auch heute noch eine absolute Notwendigkeit. Dies gilt nicht nur für die Schweizerische Armee, sondern für sämtliche Truppen, auch diejenigen der siegreichen alliierten Heere. Der Drill ist zur Einführung und Aufrechterhaltung der Disziplin unerlässlich, und ohne Disziplin ist die Armee ohne Halt und Rückgrat. Dem einzelnen Wehrmann hingegen ist der Drill insofern zum Nutzen, als er damit seine eigene innere Haltung festigen und seine Konzentrationsfähigkeit stärken kann. Der Kernpunkt der sogenannten Demokratisierung der Armee ist aber das Verhältnis vom Vorgesetzten zum Untergebenen. Noch immer wird in diesem Punkte von einem Teil der Offiziere viel gesündigt und es wird für die Zukunft eine Hauptaufgabe der Vorgesetzten aller Grade sein, zu einer besseren Verständigung zwischen Soldat und Offizier beizutragen. aw.

## Großbritanniens führende Rolle in Marineerfindungen

Von Professor A. M. Low.

Während der Kriegsjahre haben britische Forscher fest daran gearbeitet, das Problem der Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Wasseroberfläche zu lösen. Unter normalen Konditionen kann eine gewöhnliche Nadel auf dem Wasser schwimmen, ohne daß sie durch die «Oberflächenhaut» durchfällt. Die Widerstandskraft des Wassers ist eine Eigenschaft, die lediglich von der Geschwindigkeit abhängt. Dies ist leicht zu beweisen. Schlägt man mit der offenen Hand auf Wasser, so verspürt man einen Schmerz; denn Wasser nimmt bei zunehmender Geschwindigkeit an Härte zu. Es war die Realisation dieser wissenschaftlichen Wahrheit, welche zu der Erfindung der schwimmenden Flugplätze und Hafenanlagen führte. —

Schon in Vorkriegszeiten hatte sich ein Erfinder, welcher bei der Royal

Navy im Dienst stand, mit dem Gedanken schwimmender Flugplätze befaßt, als ihm plötzlich bewußt wurde, daß, wenn natürliche Widerstandskraft des Wassers bedeutend erhöht werden könnte, auch schwerere Gewichte während kurzer Ladeperioden auf dem Wasser gehalten werden könnten. Um seine Theorie zu prüfen, nahm Mr. Hamilton kurzerhand einige Pfähle und geteerte Segeltuchdecken und machte sich mit einem Motorrad auf zum nächsten Strom. Dort überbrückte er den Fluß mit den Segeltuchdecken und überquerte darauf mit seinem Motorrad bei einer Geschwindigkeit von 75 Stundenkilometern das Wasser. Wie er es erwartet hatte — das Wasser trug ihn. Die Geschwindigkeit ließ das Wasser härter scheinen und reduzierte das temporäre Gewicht. —

Diese Entdeckung — gefördert und weiter entwickelt von der Royal Navy — war der Beginn einer Unzahl detaillierter Versuche, welche von 1941 bis 1944 dauerten, als das erste praktische Resultat bei der Normandie-Invasion erfolgreich durchgeführt wurde.

### Die «Swiss-Roll».

Das Resultat war die «swiss-roll», ein schwimmender Pier aus flexiblem Segeltuch und Holz, der aufgerollt auf dem Schiff mitgetragen und bei der Landung vom Schiff bis zur Küste entrollt werden konnte. Die Spannkraft der «swiss-roll» schwankte zwischen achtzehn und dreißig Tonnen, so daß ein geladener Lastwagen ohne weiteres über das Wasser an Land fahren konnte. Fast zwanzigmal leichter als eine Bailey-Brücke von gleicher Länge, kann

die «swiss-roll» mit Leichtigkeit einen Neuntonnen-Wagen tragen. Beim Invasionshafen Avranches waren etwa 900 Meter schwimmende Piers trotz schwierigsten Wetterverhältnissen ständig im Dienst. Diese Erfindung erhöht die Wasseroberfläche-Spannkraft an die 400000-mal.

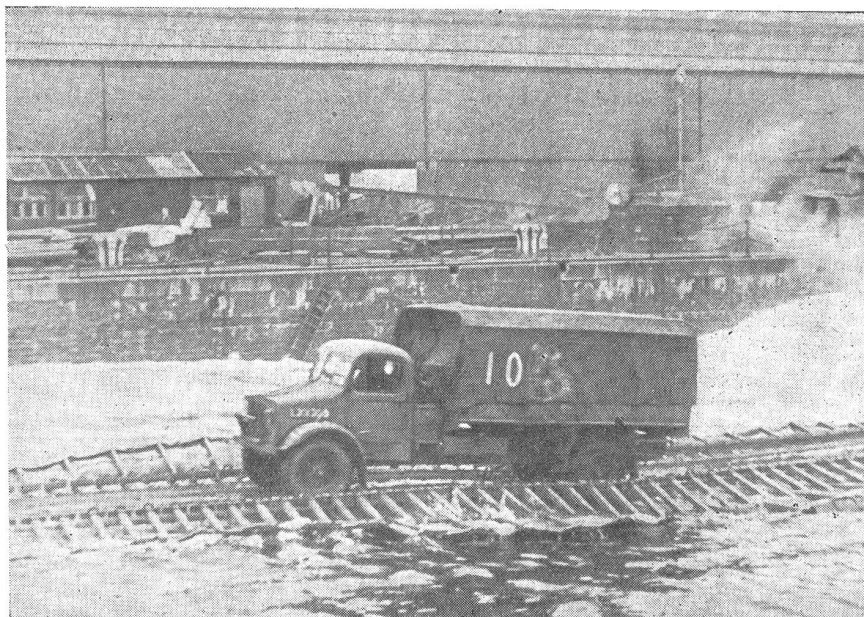
**Die «Lily»-Landungsplätze.**

Ein weiteres Resultat der Entdeckung Hamiltons war die Produktion künstlicher Inseln. Es handelt sich hier um eine Anzahl sechseckiger schwimmender Kannen von jeder Größe und Länge, welche zusammengehängt werden können. Diese genialen «Inseln» führten zur Entwicklung der schwimmenden Flugfelder, genannt «Lily». Auf den Namen Lily ist man gekommen, weil ein solches schwimmendes Flugfeld wie ein Lilienblätter-Teppich auf einem Weiher aussieht. Die «Lily» wird einfach aus einer Anzahl dieser schwimmenden «Inseln» gebaut, die derart miteinander verbunden sind, daß sie jeder Bewegung der See, von welcher Seite sie kommen mag, nachgeben, dabei aber als Ganzes fest genug bleiben, um das Gewicht eines schweren Flugfeldes zu tragen.

Praktische Versuche mit der Lily wurden auf dem Experimentierflugfeld der Royal Navy durchgeführt, welches 170 m lang und 20 m breit ist. Die Kannen sind 2 m breit und 75 cm tief, und das ganze Flugfeld kann von vierzig Männern in einer Stunde zusammengefügt werden. Auf diesem Flugfeld landete und startete ein mit vier Tonnen Gewicht beladenes Flugzeug. Damit ein modernes, schweres Transportflugzeug auf offener See landen kann, braucht es ein «Lily»-Landungsfeld, welches zweimal so lang ist wie das größte Schiff der Welt, die «Queen Elisabeth». Was gestern noch ein Traum war, ist heute zur festen Tatsache geworden. Die schwimmenden Flugfelder der Royal Navy können überallhin transportiert und zusammengefügt werden. Ein 8000 m langes Flugfeld kann von drei Handelsschiffen getragen werden.

Die britischen Wissenschaftler, die für die Entwicklung der Lily verantwortlich sind, betonen heute die Möglichkeit der Verwendung dieser Erfindung zum Brückenbau. Sie glauben an die Verwirklichung einer schwimmenden Brücke von jeder gewünschten Kilometerzahl Länge, welche von der See nicht zerstört werden kann. Heute mehr denn je findet der Ausspruch «was heute noch unmöglich ist, finden wir morgen als bestehende Tatsache vor», seine Berechtigung. Denn schon morgen kann die Arbeit des Ueberspannens des Atlantiks mit einer Brücke begonnen werden.

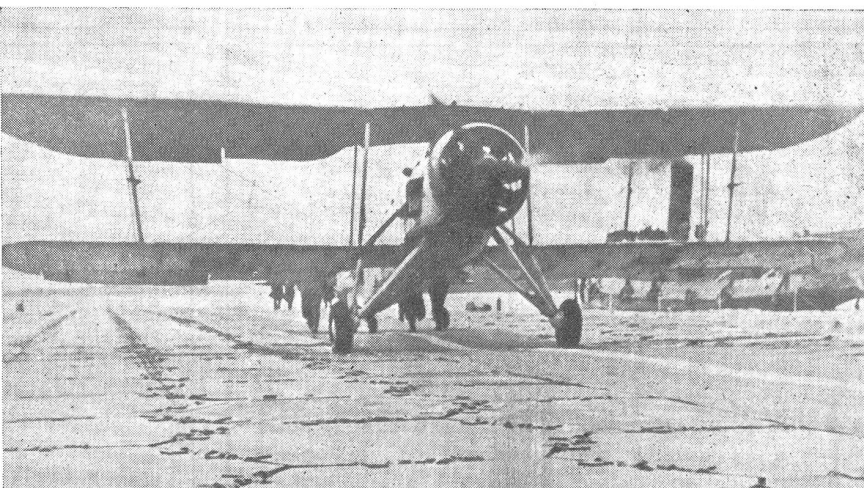
M. W. W.



Hier fährt ein vollgeladener Armee-Lastwagen über eine «Swiss-Roll» schwimmende Landungsstraße vom Schiff direkt zur Küste.



So sieht das «Lily»-Flugfeld aus. Hier sieht man deutlich, wie die flexible Natur der Konstruktion dem Wellengang nachgibt.



Ein Flugzeug des Types «Swordfish» landet auf einem schwimmenden Flugfeld.