

Faszination Torpedoboote

Teil 2

Der Weg zum Kleinen Torpedoboot 1885 (Schichau – Werft) S7 – S23

Wolfram Sauerbrei, Mayen

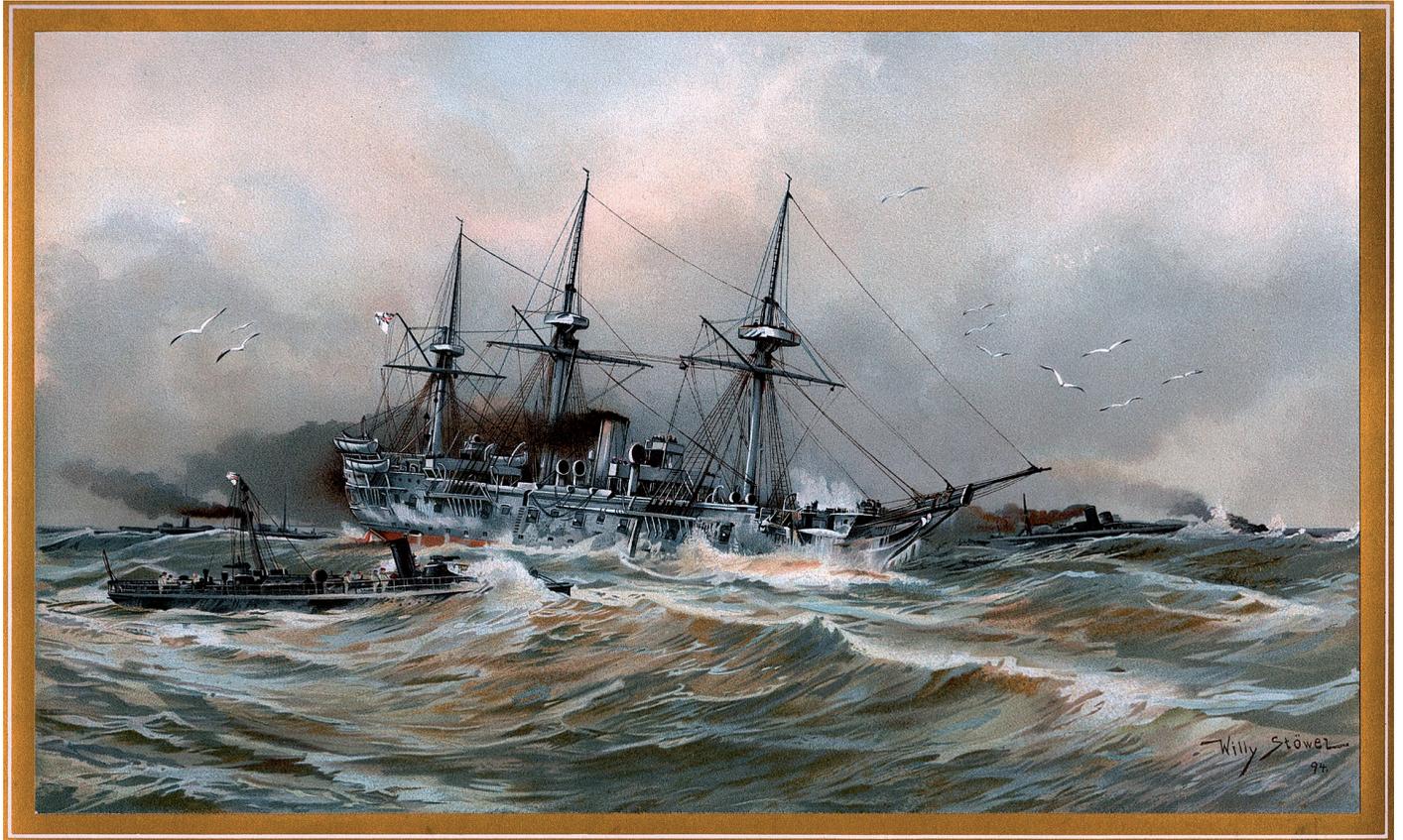


Abb. 1: Kaiserliche Marine Blücher und Torpedoboote im Seegang, Chromo-Lithographie von Willy Stöwer 1894.

Die teils recht intensiven Recherchen zum Artikel „Faszination Torpedoboot“ führten über ein Modell eines niederländischen Torpedobootes und dessen Plänen, sowie dem Schicksal der Originalboote bis hin zur historischen Rheinfahrt der deutschen Torpedoboote im Jahr 1900. Dies machte neugierig auf mehr.¹

Die aus der Seemine und den Spierentorpedos weiterentwickelte neue Waffe des „freilaufenden“ Torpedos mit eigenem Antrieb erforderte, neben der Ausrüstung der großen Schiffe mit neuartigen Ausstoßrohren, die Entwicklung eines neuen Schiffstyps. Zunächst hatten diese neuen Torpedos eine Reichweite von 300 – maximal 400 Metern, waren langsam und

konnten, einmal abgeschossen, nur geradeaus laufen – was sie anfänglich in den seltensten Fällen taten.

Daraus ergab sich die Anforderung, kleine, schnelle und wendige Boote zu entwickeln. Die Boote sollten sich schnell auf Gegenkurs einem Ziel nähern, den/die Torpedos abschießen und mit Höchstgeschwindigkeit ablaufen. Um erfolgreich zum „Schuss“ zu kommen, musste man recht dicht an das Ziel heran. Daher das Signal: *Stander Z, Ran an den Feind!*

Die leichten, schnellen Torpedoboote sollten erst im letzten Moment entdeckt werden, sich praktisch in die Wellentäler „ducken“. Eine möglichst niedrige Silhouette war die Voraussetzung dazu, die schwarze Farbgebung

sorgte für eine weitere „Tarnung“, vor allem bei Nachtangriffen. Später stellte sich heraus, dass diese Annahme irrig war, da auch in der Dunkelheit ein grauer Anstrich besser schützte – bei Helligkeit ohnehin!

Da die kleinen Boote mit ihrer Kohlenfeuerung für ordentlich Ruß sorgten und die Besatzung dem nicht entgehen konnte, war schnell der Begriff „Schwarze Gesellen“, besonders vor dem 1. Weltkrieg, das Schlagwort. Allerdings verlor der Begriff im Verlauf des Krieges seine Bedeutung; waren doch ab Mitte 1915 alle T-Boote grau zu malen.

Es wurde auch ein Elitedenken gefördert. Waren auf den großen „Dick-

schiffen“ mehrere hundert Matrosen und eine Vielzahl an Offizieren auf einem Schiff davon abhängig, was ein Kommandant oder der Chef eines Geschwaders befahl, ausgeführt wurde, ohne dass man selbst etwas dazu bewegen konnte – außer der eingeübten Bordroutine.

Hier, auf diesen kleinen Booten, mit einem jungen, nach Erfolg und Anerkennung heischenden Offizier und Draufgänger, war man eine kleine, eingeschworene Crew; relativ frei, wie die Kavallerie oder die Husaren – Angriff und Kampf. Für die meisten Offiziere war das Führen eines Torpedobootes das erste selbstständige Kommando.

In der Marine entstand der Ruf, einer „Elite“ anzugehören. Lediglich die immer mehr in die Öffentlichkeit rückende U-Boot-Waffe konnte hier noch mithalten.

Ein Nachteil dieser Torpedoboote war jedoch eine diffizile Seetüchtigkeit. So berichtet Carl von der Osten: *... aber im Herbst bei den Stürmen und im Winter war die Seefahrt auf diesen kleinen Seelenverkäufer alles andere als schön. Mein Boot holte einmal in schwerer See so über, dass die See in den Schornstein schlug und das Feuer auslöschte. Dass wir dabei nicht gekentert sind, ist mir heute noch ein Rätsel.*³

In den 1880er Jahren bestellte die Deutsche Marine mehrere verschiedene Torpedoboote von verschiedenen Werften, welche auf unterschiedlichen Konstruktionen basierten. Lediglich die Schiffslänge (um die 37 Meter betragend), die Ausführung als Querspant – Stahlbau, der Einwellen – Antrieb. Eine vergleichsweise hohe Geschwindigkeit von zirka 17 Knoten, sowie eine Besatzung von einem Offizier und etwa 13 – 14 Mann Besatzung waren ähnlich. Als Bewaffnung waren anfänglich 2 – 35,6 cm – Bugtorpedorohre mit insgesamt vier Torpedos, sowie ein bis zwei 3,7 cm – Revolverkanonen vorgesehen. Die Idee war, die verschiedenen Entwürfe zu testen, um herauszufinden, welcher Bootsentwurf am besten zum Einsatz der neuen Torpedowaffe geeignet sei. Die Vergleichsfahrten und Tests ergaben, dass der Entwurf der Elbinger Schichau-Werft am besten geeignet war und das größte Potenzial einer Weiterentwicklung hatte. Schon von dem ersten Konstruktionsentwurf an war dem Ingenieur Carl H. Ziese klar, dass unter den gegebenen Bedingungen die deutschen Torpedoboote eine größere Breite haben müssten als die englischen Boote.

Doch bis es soweit war, musste noch manches Schiff ausgetestet werden. So stellten die sieben Torpedoboote der SCHÜTZE – Klasse (1882 Stapellauf, AG Weser, Bremen) zwischen März und November 1883 in Dienst. Die ersten Boote waren mit einer 2-Zylinder – 2-fach Expansionsmaschine mit zirka 500 PS Leistung ausgestattet; lediglich SCHARF erhielt eine 3-zyl. - 3-fach Expansionsmaschine mit einer gesteigerten Leistung von knapp 600 PS. Charakteristisch waren die beiden nebeneinanderstehenden dünnen Schornsteine. Durchweg wurden die Boote als Schulboote verwendet, lediglich TAPFER wurde als Minenleger und Hafentorpedoboot eingesetzt.

Der spätere Admiral Gustav Bachmann wusste über seine Einsatzzeit auf den frühen Torpedoboote zu berichten: *Schon am 17. Mai wurde ich abkommandiert um das Kommando des zur Ausbildung von Maschinenpersonal in Wilhelmshaven befindlichen Torpedoboot SICHER zu übernehmen. ... Zum ersten Male führte ich das Kommando über ein Fahrzeug Seiner Majestät, hatte nur den Stationschef über mir und führte stolz mein eigenes Kommandozeichen: den weißen Wimpel!*



Abb. 2: Das vergleichsweise bekannte Foto zeigt das Torpedoboot SCHARF, Schwesterboot der im Text angesprochenen TAPFER und SICHER, nach seiner ersten Umrüstung im Hafen von Kiel. Foto: Sammlung Notelmann.