

[Torpedo-Reiter]

Himmelfahrts- Kommandos



Rittlings auf einem Torpedo sitzend feindliche Schiffe attackieren – ein wahres Himmelfahrtskommando. Besonders einfallsreich und erfolgreich bei dieser Art der Seekriegsführung: die italienische Marine mit ihren legendären »maiale«.



Nur Übung macht den Meister: Eine Gruppe italienischer Torpedoreiter hält nach einer Serie von Probeangriffen mit ihren »maiale« auf dem Beiboot Manöverkritik

Die Nacht des 31. Oktober 1918 schien ideal für diesen Angriff. Regen fegte über die finstere See. Dicke Wolken bedeckten den Himmel, und starke Wellen verschluckten das kleine, längliche Gefährt an der Oberfläche. Nur die Köpfe der zwei Männer, die auf diesem geheimnisvollen Vehikel saßen, ragten aus dem Wasser, nicht zu erkennen in der Dunkelheit. Die Hafeneinfahrt von Pola (Istrien/Kroatien) lag nur noch zwei Meilen vor ihnen. Dahinter wartete fette Beute auf Major Raffaele Rosetti und seinen Gefährten, Oberleutnant Dr. Raffaele Paolucci: der Schwere Panzerkreuzer »Viribus Unitis« der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Lange hatten die beiden Italiener für diesen Augenblick trainiert. Besonders Rosetti war schon seit 1917 mit jener merkwürdigen Kon-

struktion beschäftigt, die er »mignatta« (Blutegel) nannte – der erste bemannte Torpedo als Verbringungsfahrzeug, der jetzt, kurz vor Ende des Ersten Weltkriegs, noch zum Einsatz kommen sollte. Lautlos und von Pressluft angetrieben, wog er etwa zwei Tonnen, war mit seinen 40 PS vier Knoten schnell. Das Fahrzeug führte eine geteilte Ladung von zwei Mal 170 Kilo des Sprengstoffs Titriol mit sich, die getrennt abgesetzt werden konnten.

Zum Schutz vor der herbstlichen Kälte der Adria trugen die beiden Männer wasserdichte Anzüge und darunter Wollzeug. Ihre Haut war dick mit Fett eingeschmiert. Seine Feuertaufe hatte das neuartige Gefährt schon am Montag, dem 14. Oktober 1918, bestanden, als die beiden Piloten bei einem Scheinangriff auf die italienische Korvette Silvana im Ha-

fen von Venedig unbemerkt blieben und ihre »Ladung« nach fünf Meilen Pirschfahrt unter dem Schiff ablegen konnten – und das, obwohl die Mannschaft vorab informiert worden war. Jetzt, gut zwei Wochen später, sollte aus der Übung Ernst werden. Das Torpedoboot »65 PN« hatte Rosetti und Paolucci bis zwei Meilen vor die Hafeneinfahrt gebracht, wo sie auf ihre »mignatta« umstiegen. Fünf Schiffssperren galt es vor dem Hafen zu überwinden, bis das Ziel erreicht war.

Der Chirurg Raffaele Paolucci war Patriot und ein durchtrainierter Schwimmer. Seit Februar 1918 übte er in seiner Freizeit mit zwei Kameraden von der Königlich Italienischen Marine intensiv, als Schwimmer eine Minenattrappe mit sich zu ziehen, sie später auf Befehl gegen eine scharfe zu tauschen, um diese dann an gegnerischen Schiffen anzubringen. Im August 1918 erfuhr er von Kapitän Ciano, dass die Marine bereits über einen bemannten Torpedo verfügte, der eine Entwicklung von Major Raffaele Rosetti war – einem begabten Ingenieur, der noch einen Zweiten Offizier und erfahrenen Schwimmer als Copiloten suchte.

Nun, am 31. Oktober, gab es für die beiden kein Zurück mehr. Die erste feindliche Hafensperre von Pola lag vor ihnen. Diese konnten sie noch in Überwasserfahrt passieren, wobei nur ihre Köpfe aus dem Wasser ragten. Auch die folgenden Sperren meisterten sie, allerdings mit Schwierigkeiten, während ihnen die Kälte zunehmend in die Knochen stieg.

Gegen 4.15 Uhr morgens, am 1. November 1918, lag der Rumpf der über 21.000 BRT großen »Viribus Unitis« endlich vor ihnen. Vor dem Abtauchen setzten sie ihre Nasenklemmen auf, nahmen das Mundstück ihres Davis Sauerstoff-Tauchretters in den Mund und fluteten die Auftriebskörper der »mignatta«. Dann befestigten sie unter dem Schiffski, in Höhe des Maschinenraums, rechts und links



Eine spätere Entwicklung mit einer lebensrettenden Einrichtung für die Besatzung: Ein Pilot löst bei einer Übungsfahrt auf einem MTM-Sprengboot den Schleudersitz aus

zwei Magneten, verbunden durch ein Seil, an dem die erste Ladung hing. Nur mit ihrem Tastsinn schafften es die beiden, den ersten Teil ihrer Aufgabe zu erledigen. Die zweite Ladung ließ sich nur noch freitauchend anbringen, da der Sauerstoff zur Neige ging, und die Antriebspressluft für das Gefährt nicht mehr ausreichte. In dieser Phase wurden sie von Suchscheinwerfern des Schiffs entdeckt. Sofort brachen sie ihre Arbeit ab, versenkten den Torpedo und seine letzte Ladung, nachdem der zweite Zeitzylinder noch scharf gemacht worden war.

Die ersten beiden Torpedoreiter der Geschichte wurden von den feindlichen Matrosen unverletzt, aber erschöpft, aus dem kalten Hafengewässer gefischt und an Bord der »Viri-

bus Unitis« gebracht. Hier informierten sie höflich, aber bestimmt Kapitän Janco Vucovic, dass sein Schiff in Kürze explodieren würde. Der Österreicher wollte die Geschichte nicht glauben und drohte mit schweren Sanktionen gegen die beiden Italiener. 60 Minuten später erschütterte eine schwere Explosion sein Schiff. Für Gegenmaßnahmen war es zu spät. Weitere heftige Detonationen folgten, da einige der Munitionskammern in schneller Folge in die Luft flogen. Schnell nahm der Schwere Panzerkreuzer Schlagseite nach Steuerbord und sank, wobei über 400 Seeleute starben, darunter auch der Kapitän. Rosetti und Paolucci überlebten das Inferno von Pola und gingen in Gefangenschaft. Die Internierung währte allerdings nur kurz, denn für Österreich endete der Erste Weltkrieg be-

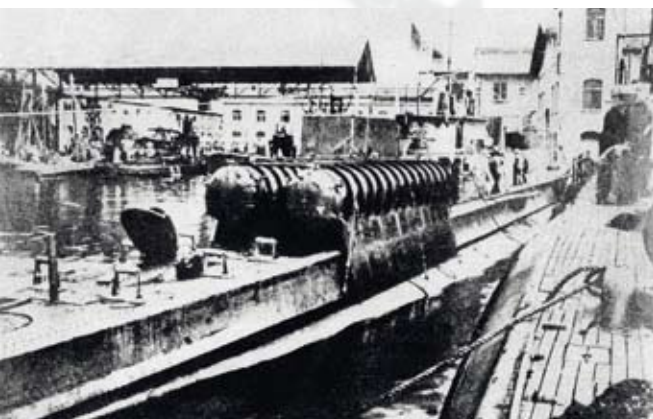


Foto: Archiv Stoll

Von 1941 bis 1943 Commodore der »Decima Flottiglia« Fregattenkapitän Valerio Borghese

reits am 3. November 1918. Noch unter dem Eindruck ihres gelungenen Angriffs erfuhren die beiden ersten Torpedoreiter von einem weiteren Erfolg. Ihr Gefährt war offensichtlich nicht gesunken, sondern weiter in den Hafen getrieben. Hier explodierte die zweite Ladung genau unter dem österreichischen Linienschiff »Wien«, das binnen weniger Minuten sank.

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs geriet dieser erfolgreiche Angriff und vor allem die Art, wie er erzielt worden war, in Vergessenheit. Viele Militärs, besonders in Italien, hatten die Effizienz einer solchen taucherischen Überraschungswaffe noch nicht begriffen. Erst 22 Jahre später sollte ein neues Kapitel der Torpedoreiter geschrieben werden – und wieder in Italien. >



Trägerfahrzeug: Die italienischen Uboote der Adua-Klasse, wie hier die »Ambra«, waren für den Transport der Lenktrpedos ausgestattet. Sie führten einen verlustreichen Kampf: Außer der »Alagi« wurden bis Kriegsende alle Boote der Adua-Klasse versenkt

Übung auf dem Trockenen: Die »maiale«-Piloten saßen auf dem Torpedo rittlings hintereinander. Der vorne sitzende Fahrzeugführer war für die Kontrolle der Instrumente und für die Lenkung zuständig. Für letzteres benutzte er eine Art Steuerknüppel, ähnlich wie bei einem Flugzeug



← Schaumschläger: ein Lenktrpedo SLC bei voller Fahrt an der Wasseroberfläche

→ Ein »maiale« am Meeresgrund: Die maximale Tauchtiefe der Lenktrpedos betrug 30 Meter. Diese Grenze wurde bei den Einsätzen aber häufig unterschritten – was zu zahlreichen tödlichen Unfällen führte





Nachahmer: Nach der erfolgreichen Attacke der Italiener auf Alexandria bildete auch die britische Navy Torpedoreiter-Einheiten. Im Bild zwei Soldaten auf einem »Chariot MK I«-Torpedo

[Neuanfang]

In der Marineschule von La Spezia grübelten im Herbst 1935 zwei junge Offiziere und Ingenieure über eine Weiterentwicklung von Major Rosetti's innovativer »mignatta«. Teseo Tesei und Elios Toschi waren überzeugt, diese einmalige Konstruktion verbessern zu können. So sollten zwei Taucher hintereinander auf einer Art Transporttorpedo mit Elektroantrieb und einer leicht abzusetzenden Sprengladung am Bug sitzen und diesen über einen Steuerknüppel lenken. So konnten sie absteigen und auftretende Hindernisse wie Seile, Netzsperrern und ähnliches durch mitgeführte Werkzeuge einfacher beseitigen. Hinzu kamen moderne Instrumente, eine bessere Manövrierfähigkeit und ein weiterentwickelter Antrieb. Auch in diesem Fall

sollten, wie 17 Jahre zuvor, die Torpedos und ihre Besatzungen durch Schiffe oder Mutter-Uboote an ihre Ziele gebracht und die Sprengladungen mittels eines Seils und Schraubzwingen an den Schlingerleisten befestigt werden. Kleinere Ladungen, wie sie später die Kampftaucher der Gamma-Gruppe mit sich führten, ließen sich durch Haftmagneten fixieren.

Im Februar 1936 war das System, das aus dem 53,3-Zentimeter-Standardtorpedo der italienischen Marine bestand, soweit entwickelt, dass es schon im selben Monat bei einer geheimen Demonstration im Dock Nr. 7 in La Spezia der italienischen Marineführung vorgestellt werden konnte. Es überzeugte viele Skeptiker, unter ihnen einflussreiche Admirale, so dass noch am selben Tag die Produk-

tion einer bestimmten Anzahl von Geräten bewilligt wurde. Ihr späterer Spitzname war »maiale«, was zu deutsch Schwein bedeutet, denn die Vehikel verhielten sich zu Anfang bockig wie Borstentiere. Der Demonstration folgte eine Auswahl von Offizieren für diese Aufgabe, deren Ausbildungszentrum sich auf einem abgeschiedenen Gut an der Serchio-Mündung befand. Querelen innerhalb der Marineführung und der Politik führten jedoch zu einer nur zögerlichen Ausbildung, so dass das Lager der Torpedoreiter geschlossen wurde. Die »maiali« verschwanden bis 1938 in den Arsenalen.

Erst 1938, angesichts aufdämmernder Kriegsgefahr, kehrten die Piloten zurück, um ihre Ausbildung wieder aufzunehmen. Gleichzeitig wurden die Torpedos, später SLC genannt (Silora a Lenta Cora = langsam laufender Torpedo), weiter verbessert und vier Uboote zu ihrem Transport umgerüstet. Jedes dieser Boote konnte in Druckbehältern an Deck, also quasi per Huckepack, je drei SLCs tragen und ihre Besatzungen nebst eines Reserveteams aufnehmen. Alle italienischen Kleinkampfmittel, zu denen neben den Torpedoreitern auch Kampfschwimmer, Klein-Uboote und Sprengboote zählten, wurden ab Juli 1939 der 1. MAS-Flottille unterstellt, die Keimzelle der späteren Einheit Decima Flottiglia MAS (X. Flottiglia MAS). Diese »Leichte 10. Flottille«, sollte im Verlauf des Zweiten Weltkriegs einen legendären Ruf bekommen.

[Erfolge und Fehlschläge]

Bereits im Vorfeld der ersten Einsätze war das Kriegsglück den Italienern nicht wohl gesonnen. Am 22. August 1940 wurde das Träger-Uboot Iride, das zu Testfahrten mit drei Zweimann-Torpedos und deren Besatzungen aus der Bucht von Bomba auslaufen wollte, von drei britischen Bombern entdeckt und mit einem Torpedo versenkt. Dabei kamen 28 Seeleute ums Leben. Die SLC-Piloten konnten

SLC: Merkmale und Tauchausrüstung

Das maiale war konstruktiv in verschiedene Abschnitte unterteilt: Dem etwa 1,8 Meter langen Kopf mit der bajonettarretierten Sprengladung folgte der vordere Trimmtank. Etwa in der Mitte befanden sich die Batterien und das Antriebsaggregat, darüber der Schnelltauchtank mit dem Entlüftungrohr. Achtern folgten der Heckausgleichstank, der Wellentunnel, die geschützte Schraube sowie Tiefen- und Seitenruder. Die beiden Trimm tanks waren über eine elektrische Pumpe untereinander verbunden, um durch ein schnelles Umpumpen die Tareierung des SLCs sicherzustellen. Die zwei Torpedoreiter saßen rittlings hintereinander auf dem Gefährt, ihre Blei bewehrten Füße auf Rasten gestützt. Der Fahr-

zeugführer (Offizier) vor dem ersten Schutzschild kontrollierte die nachleuchtenden Instrumente wie Tiefenmesser, Druckmanometer und Tiefen-/Krängungsmesser. Gelenkt wurde der maiale, vergleichbar einem Flugzeug, über einen Steuerknüppel – im Gegensatz zu den Engländern, die eine Art Lenkrad verwendeten. Vor dem Ziel konnte das SLC bei Bedarf auf dem Grund »geparkt« werden. Die Piloten trugen einen stoffgummierten Belloni-Anzug, in den sie in der Mitte einstiegen und der danach hermetisch verschlossen wurde. Als Kopfschutz diente eine tief reichende Gummihäube, die druckkompensierbare Brille schützte ihre Augen, die Nase war durch eine Klammer verschlossen.

Als Atemgerät kam ein Sauerstoff-Pendelatmungsgerät mit dem Atemsack und den Vorratsflaschen vor der Brust zum Einsatz. Die kleinen Atemkalkpatronen mussten alle 15 bis 20 Minuten gewechselt werden; der Vorrat reichte für eine maximale Tauchzeit von etwa sechs Stunden. Dennoch kam es bei den Einsätzen und den Tiefenüberschreitungen häufig zu Verätzungen der Atemwege, zu Kohlendioxid-Vergiftungen und zu tödlichen Unfällen. Wegen dieser Vorkommnisse wurde das anfällige Sauerstoffkreislaufgerät später durch ein Presslufttauchsystem für größere Tiefen ergänzt, allerdings mit dem Nachteil austretender Luftblasen. Dafür aber konnten mit ihm Tiefen bis zu 40 Meter erreicht werden.

TECHNISCHE DATEN

Der SLC-Torpedo



- Länge:** 6,70 m
- Durchmesser:** 0,55 m
- Reichweite:** 10 sm (ca. 18 km)
- Tauchtiefe:** 30 m (wurde bei Einsätzen häufig überschritten)
- Höchstgeschwindigkeit:** 2,5 kn (vier Widerstandsschaltstufen)
- Antrieb:** E-Motor 60 V (30 Elemente)
- Besatzung:** 2 Mann
- Sprengladung:** 180 cm lang, 300 kg, Zeitzünder, Bajonettarretierung

Foto: Archiv Stoll

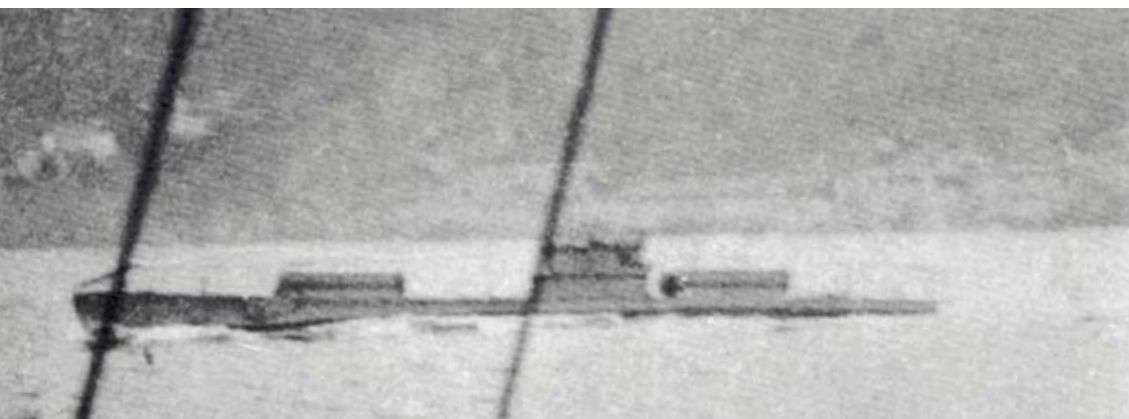
sich retten. Dieser Rückschlag beeindruckte das Commando Supremo Marina nur wenig: Die nächsten Ziele hießen Alexandria und Gibraltar. Den ersten Angriff auf britische Kriegsschiffe im Hafen von Alexandria sollte am 29. September das für den Transport von drei »maiali« umgebaute Mutter-Uboot Gondar unter dem Kommando von Kapitänleutnant Francesco Brunetti durchführen. Doch die Attacke vor der ägyptischen Hafenstadt wurde zum Debakel. Man fand den Hafen leer vor, und beim Abdrehen wurden die Italiener entdeckt und von Zerstörern mit Wasserbomben belegt. In der darauf folgenden Nacht folgte ein wildes Katz- und Mausspiel, bei dem das Uboot schwer beschädigt wurde und am nächsten Morgen einen Notaufstieg einleitete. Die Besatzung gab die Gon-

dar auf und versenkte sie. Ein Seemann kam bei den Angriffen der Briten ums Leben, der Rest wanderte in Gefangenschaft.

Für Kapitänleutnant Brunetti war dies schon die zweite bittere Pille, denn auch die Iride stand bei ihrer Versenkung unter seinem Kommando. Auch die zeitgleiche Attacke auf Gibraltar brachte nicht das gewünschte Resultat. Die Scirè unter dem Kommando von Korvettenkapitän Fürst Valerio Borghese erhielt 50 Meilen vor dem Ziel die Meldung, dass der Hafen ebenfalls leer sei. Das Uboot mit seinen drei SLCs musste unverrichteter Dinge nach San Madalena zurückkehren. Auch ein zweiter Versuch in der Nacht vom 25./26. Mai 1941 scheiterte – diesmal an technischen Problemen mit den SLCs. Erst vier Monate später, am 20./21. September 1941, waren die itali-

enischen Torpedoreiter vor dem englischen Stützpunkt erfolgreich und versenkten zeitgleich drei Schiffe mit fast 21.500 Bruttoregistertonnen.

Von Erfolg gekrönt verlief auch ein erneuter Torpedoreiter-Angriff auf Alexandria am 18. Dezember 1941, bei dem von der Scirè gestartete Kommandos die beiden Schlachtschiffe HMS Valiant und HMS Queen Elizabeth, einen norwegischen Tanker und den Zerstörer HMS Jervis auf den Hafengrund schickten und für Monate außer Gefecht setzten. Der britische Premier Winston Churchill war nach dem Angriff außer sich und schimpfte: »Sechs Italiener, bekleidet mit merkwürdigen Tauchanzügen und ausgestattet mit einem Gerät, das zu lachhaften Ko- >



Das Uboot Scirè läuft zur Attacke auf den Hafen von Alexandria aus: Am 19. Dezember 1941 versenken von der Scirè gestartete, bemannte Torpedos vor Alexandria die britischen Schlachtschiffe »Queen Elizabeth« und »Valiant« sowie den Tanker »Sagona«. Im August 1942 soll die Scirè einen solchen Coup im Hafen von Haifa wiederholen. Doch das Uboot wird entdeckt und versenkt. 60 Menschen kommen dabei ums Leben. Das Bild auf der Doppelseite 118/119 zeigt das Wrack des Uboots



← Vorreiter: Italien bildete schon im Ersten Weltkrieg Torpedoreiter-Verbände. Major Raffaele Rossetti (rechts) und Oberleutnant Raffaele Paolucci versenkten am 31. Oktober 1918 vor Pola den österreichischen Panzerkreuzer »Viribus Unitis«.

→ Nachbau: ein Modell der »mignatta«, die beim Angriff auf den Panzerkreuzer eingesetzt wurde. Das Wort »mignatta« steht für Bluteigel





Opfer der »Decima Flottiglia«: Das britische Schlachtschiff Valiant wurde im Dezember 1941 versenkt. Kapitänleutnant de la Penne, der die Attacke durchführte, geriet dennoch in Gefangenschaft

sten produziert wurde, haben das militärische Gleichgewicht im Mittelmeer zu Gunsten der Achsen-Mächte verschoben.«

Churchill sollte zumindest für einige Zeit Recht behalten, denn neben den Torpedoreitern setzte Italien auch die ersten Kampfschwimmer der »Gamma-Gruppe« ein. Am 2. Dezember 1942 drangen drei SLCs und zehn Kampfschwimmer in den Hafen von Algier ein und beschädigten vier Frachter schwer. Operationen gegen Gibraltar erfolgten weiterhin vom im neutralen Spanien internierten Tanker Olterra, der in der Bucht von Algeciras lag. Dieses riesige Schiff hatten die Italiener mit Hilfe von Spionen und unter größter Geheimhaltung zu einer Basis für SLCs und Kampfschwimmer umgerüstet. Durch ein Loch unter der Wasserlinie konnten Taucher

und Transportgefährte das Schiff unbemerkt verlassen und die vor Gibraltar auf Reede liegenden Schiffe angreifen, was im Jahr 1943 bei den Briten zu herben Verlusten führte.

Die letzten großen Operationen der X. Flottiglia MAS fanden allerdings nach der Teilkapitulation Italiens statt, als ein Teil der Einheit 1944 mit britischen Torpedoreitern und ihren Chariots kooperierte. Gemeinsam griffen sie am 22. Juni 1944 in La Spezia den in deutsche Hände gefallenen Schweren Kreuzer Bolzano (10.000 BRT) an und versenkten ihn. Kurz vor Kriegsende, am 19. April 1945, landeten Italiens Himmelfahrtskommandos ihren letzten Coup und zerstörten in Genua den noch unfertigen italienischen Flugzeugträger Aquilla (23.250 BRT). Doch trotz aller Erfolge lässt sich sagen, dass Torpedoreiter

und kleine Tauchergruppen aller Länder ihren Gegnern zwar böse Stiche versetzten. Entscheidend für den Kriegsausgang aber waren sie nicht. Ganz im Gegensatz zu Winston Churchills Spontanreaktion auf den erfolgreichen Angriff in Alexandria. Dafür aber brachte die technische Entwicklung in den Nachkriegsjahren neue Geräte auf den Markt, von deren Weiterentwicklung heute Millionen von Sporttauchern mit Scootern profitieren. Und dies mit weit friedlicheren Ambitionen. <

✍ Claus-Peter Stoll

Unser Download im Internet: @

Address <http://www.unterwasser.de/downloads>



← Auf Nimmerwiedersehen? Vor dem Auslaufen des Uboots »Ambrax« tritt eine Ehrenformation an

→ Lenkwaffe: Die britischen Lenktrpedos vom Typ »Chariot« ähnelten ihren italienischen Vorbildern sehr stark, unterschieden sich aber in Details

