

# Die Panzerautos der kriegsführenden Staaten.

Von Hans Günther.



Fig. 1. Auf einer Erkundungsfahrt begriffener halbgepanzertes Patrouillenwagen (von deutschen Truppen erbeutetes französisches Modell) im Gefecht.

Die Entstehung der Panzerautomobile ist mit großer Wahrscheinlichkeit auf die Bestrebungen zur Fortbewegung der schweren Artillerie durch mechanischen statt tierischen Zug zurückzuführen. Ist man nämlich einmal dazu übergegangen, schwere Geschütze oder ihre Teile durch Automobile ziehen zu lassen, so liegt der Gedanke, leichtere Geschütze direkt auf Kraftwagen zu montieren, sehr nahe, und von solchen bestückten Kraftwagen bis zu gepanzerten Automobilen, die Geschütze, Bedienung und Lenker hinter stählernen Schildern oder in stählernen Türmen verbergen, ist nur ein kleiner Schritt. Ob sich die Dinge wirklich so abgespielt haben, läßt sich indessen zurzeit nicht ermitteln, da das der Öffentlichkeit zugängliche Material über diese Frage sehr lückenhaft ist. Man kann nur feststellen, daß die Konstruktion des ersten Panzerautomobils, das wir kennen, jener Entwicklungstheorie recht gut entspricht. Es wurde von der französischen Automobilfabrik Charron, Girardot & Voigt für die Pariser Automobilausstellung von 1913 erbaut und bestand aus einem gewöhnlichen Lastwagenuntergestell mit einem hochbordigen Wagenkasten aus Eisenblech, in dem ein auf einer Säule drehbares Schnellfeuergeschütz untergebracht war. Ob dieser Wagen je profitlich erprobt worden ist, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall hat er aber auf die beteiligten Industrien mehrerer Länder anregend gewirkt, denn zwei Jahre später kam man sowohl in Frankreich, wie in Deutschland und Oesterreich mit Panzerkraftwagen heraus, die von den Heeresverwaltungen eingehenden Fahr- und Schießerprüfungen unterworfen wurden.

In Frankreich wurde die neue Waffe gleich sehr optimistisch beurteilt. „Das Problem ist in seinem ganzen Umfang gelöst“, schrieb damals ein französischer Fachmann in einer Schilderung der Veruche, die ich hier auszugsweise wiedergebe: „Das französische Kriegsautomobil ist mit Ausnahme der Reifen vollständig gepanzert. Der Lenker, sowie der ihm zugeordnete Mechaniker sind von außen nicht sichtbar. Als Waffe trägt der Wagen ein Maschinengewehr, das im rückwärtigen Teil in einer Art Panzerturm aufgestellt ist. Der das Geschütz bedienende Soldat wird beim Schießen nicht sichtbar. Auch die Waffe selbst ist in der denkbar besten Weise vor feindlichen Geschossen geschützt. Bei den offiziellen Versuchen wurde zuerst gegen ein Bataillon Infanterie manövriert. Das Maschinengewehr, das von Schützling geleitet worden war, gab innerhalb drei Minuten 1200 Schüsse ab. Nicht ein Mann wäre im Ernstfall diesem rasenden Feuer entgangen. Man ließ sodann ein Regiment Dragoner im Galopp auf das Automobil losstürmen. Die Besatzung des Wagens wachte nichts von dem Angriff. Auch der Kommandant des Dragonerregiments war nicht von der Anwesenheit des Automobils benachrichtigt. Die Insassen des Wagens bemerkten die Gefahr, als die Dragoner nur noch 3000 Schritte entfernt waren. Sogleich begann das Maschinengewehr zu spielen, und es ist sicher, daß die Angreifer im Ernstfall wie Rebhühner zu Boden geplatzt wären. Zum Schluß wurde das Automobil von einer Kompanie Infanterie mit scharfen Patronen beschossen. Auch in diesem Fall war der Erfolg auf Seiten des Kraftwagens. Die Panzerung ist zwar nur 6 Millimeter stark, aber von einer geradezu erstaunlichen Widerstandsfähigkeit. Aus 20—30 Meter Entfernung abgeschossene Kugeln des Reibelgewehrs vermochten eben-

noch hindurchzudringen, richteten jedoch keinen Schaden an. Waren die Schützen 50 Meter entfernt, so drangen die Geschosse zwar in den Panzer ein, durchbohrten ihn aber nicht. Aus 100—150 Meter Entfernung abgeschossene Kugeln drückten sich flach und drackten an der Panzerung ab. Die für das Kriegsautomobil benewen-

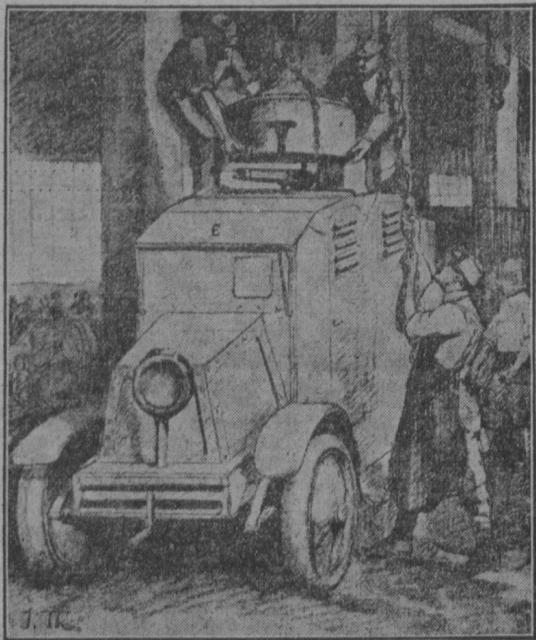


Fig. 3. Panzerautomobil der Pariser Charron-Werke, verwendet im französischen Heere.

deten Pneumatik sind so gebaut, daß sie, selbst wenn sie von zehn Kugeln durchbohrt sind, noch 20 Minuten lang aufgeblasen bleiben. Diese Frist genügt vollaus, das Fahrzeug aus dem feindlichen Schutzbereich zu bringen. Die Vorräte an Betriebsstoff sind so groß, daß der Wagen ohne Aufenthalt 600 Kilometer zurücklegen kann; die mitgeführte Munition reicht für 10.000 Schüsse aus.“

Die um die gleiche Zeit in Deutschland mit einem Panzerkraftwagen angestellten Versuche wurden von militärischer Seite recht kühl beurteilt. Das ergibt sich wenigstens aus einem zeitgenössischen Bericht der Berliner „Automobil-Revue“, der offensichtlich die Ansichten militärischer Stellen wiedergibt. Am 12. Oktober 1905, heißt es dort, „sind im Hofe des Kriegsministeriums vor dem Kriegsminister und einer Anzahl Offiziere die Vorführung eines gepanzerten Kraftwagens statt. Das Untergerüst und das Getriebe des Wagens sind nach dem Mercedes-Typ von der



Fig. 8. Italienisches Panzerautomobil, Typ Piotta-Fraschini.

Daimler-Motoren-Gesellschaft gebaut. Der Aufbau enthält den Sitz für den Führer und im Hinterwagen Raum für die Aufstellung einiger Maschinengewehre, von denen eines auf dem Wagen angebracht war. Der Wagen ist auf allen Seiten mit Stahlplatten gepanzert. Auch das Getriebe und die der Schmelligkeit wegen auf Luftreifen laufenden Räder sind durch Schutzschilde, die fast bis zum Boden herabreichen, durch Feuer gedeckt. Die Verwendung solcher Kraftwagen — allerdings wohl erst in wesentlich verbesserter Form — dürfte sich auf die vorübergehende Verstärkung einzelner Verteidigungsstellen beschränken, so z. B. von eingeschrittenen Söldnern im Feldkrieg, oder von augenblicklich besonders gefährdeten Posten im Festungskrieg auf des Verteidigers Seite. Eine solche Verwendung kann naturgemäß nur dort eintreten, wo vorzügliche Straßen die Möglichkeit geben, derartig schwere Kriegsmaschinen bis an die Feuerlinie heranzubringen. Es ist aber zu erwägen, ob die Tragfähigkeit und Schnelligkeit solcher Fahrzeuge nicht besser dadurch auszunutzen ist, daß lediglich Maschinengewehre mit ihrer schweren Munition und den erforderlichen Bedienungsmannschaften darin an die bedrohten Stellen befördert werden,

wo vorzügliche Straßen die Möglichkeit geben, derartig schwere Kriegsmaschinen bis an die Feuerlinie heranzubringen. Es ist aber zu erwägen, ob die Tragfähigkeit und Schnelligkeit solcher Fahrzeuge nicht besser dadurch auszunutzen ist, daß lediglich Maschinengewehre mit ihrer schweren Munition und den erforderlichen Bedienungsmannschaften darin an die bedrohten Stellen befördert werden,



Fig. 3. Panzerautomobil der Pariser Charron-Werke, verwendet im französischen Heere.

deten Pneumatik sind so gebaut, daß sie, selbst wenn sie von zehn Kugeln durchbohrt sind, noch 20 Minuten lang aufgeblasen bleiben. Diese Frist genügt vollaus, das Fahrzeug aus dem feindlichen Schutzbereich zu bringen. Die Vorräte an Betriebsstoff sind so groß, daß der Wagen ohne Aufenthalt 600 Kilometer zurücklegen kann; die mitgeführte Munition reicht für 10.000 Schüsse aus.“

Die um die gleiche Zeit in Deutschland mit einem Panzerkraftwagen angestellten Versuche wurden von militärischer Seite recht kühl beurteilt. Das ergibt sich wenigstens aus einem zeitgenössischen Bericht der Berliner „Automobil-Revue“, der offensichtlich die Ansichten militärischer Stellen wiedergibt. Am 12. Oktober 1905, heißt es dort, „sind im Hofe des Kriegsministeriums vor dem Kriegsminister und einer Anzahl Offiziere die Vorführung eines gepanzerten Kraftwagens statt. Das Untergerüst und das Getriebe des Wagens sind nach dem Mercedes-Typ von der



Fig. 8. Italienisches Panzerautomobil, Typ Piotta-Fraschini.

cher am Platze als die französische Panzere: „Das Problem ist gelöst“, denn es gehörte noch viele Jahre eifriger Arbeit dazu, das Panzerautomobil wirklich kriegsbrauchbar zu machen. Welche Stufen es dabei durchlaufen hat, ist nicht näher bekannt. Wir wissen nur, daß beim Beginn des gegenwärtigen Krieges in allen beteiligten Heeren Panzerkraftwagen vorhanden waren, die sich zum Teil selbst unter schweren Bedingungen glänzend bewährten. Infolgedessen wurde die Zahl der Panzerautomobile rasch vermehrt, so daß heute nach amerikanischer Schätzung mehrere Tausend dieser Fahrzeuge vorhanden sind, die sich in halb- und ganzgepanzerte Wagen gliedern.

Die halbgepanzerten Wagen finden vorzugsweise bei gewaltigen Erkundigungen (Patrouillenfahrten) und zur Belämpfung von Luftfahrzeugen Verwendung, also in Fällen, wo es besonders auf große Geschwindigkeit ankommt. Die für den ersten Zweck benutzten Fahrzeuge stellen gewöhnlich einfache Lastkraftwagen dar, deren Plattform man ringsum mit Stahlplatten umgeben hat, die so hoch sind, daß die Befragung im Stehen gerade darüber hinwegfeuern kann. Fig. 1 zeigt einen derartigen Wagen im Gefecht; es handelt sich um ein von unsern Truppen erobertes französisches Modell. In Deutschland sind ganz ähnliche Wagen im Gebrauch, die man dadurch erhielt, daß man normale Tourenwagen großer Leistungsfähigkeit mit einer Panzerung versehen, die die mit Geschützen bewaffneten Anlassen gegen Gewehrfeuer sichert. Am wichtigsten ist dabei der Schutz des Wagenlenkers, da der Feind in erster Linie darauf ausgeht, den Lenker niederzuschießen. Das in Fig. 1 gezeigte Fahrzeug ist in dieser Beziehung nicht einwandfrei. Gewöhnlich bringt man zu beiden Seiten des Führerfußes ausgebaute Schutzwände an, die bis über Kopfhöhe reichen und stärker als die übrige Panzerung sind. Das Motorgehäuse wird gleichfalls mit besonders starkem Panzerblech versehen, weil

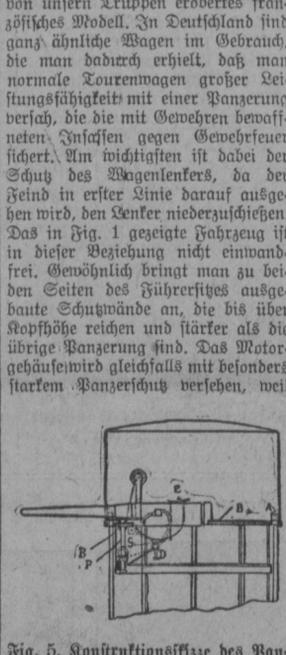


Fig. 5. Konstruktionsflisse des Panzerturms des Schneiderschen Geschützautomobils, eingeführt im französischen Heere.

auf das Mitschleppen der toten Panzerlast aber verzichtet wird. In den meisten Fällen wird man doch wohl nur bis an die Feuerlinie heranziehen, nicht aber durch diese hindurchfahren. Diese ziemlich niedrige Einschüßung des Panzerkraftwagens war unter den damaligen Umständen sicher weit

eine Beschädigung des Motors durch Schüsse den Wagen bewegungsunfähig machen kann. Die Räder tragen vielfach Doppelreihen, die außer größerer Tragfähigkeit noch den Vorzug haben, daß ein Reifen zur Weiterfahrt genügt, wenn der andere durch Schüsse unbrauchbar geworden ist.

Stellen die halbgepanzerten Patrouillenwagen, die wir in fast gleichen Formen bei allen kriegsführenden Staaten finden, Konstruktionen dar, die erst der Krieg hat entstehen lassen, so haben wir es bei den halbgepanzerten Luftfahrzeugen - Korbwehrautos mit Konstruktionen zu tun, die schon im Frieden entwickelt und durchgebildet worden sind. Auf diesem Gebiet hat sich besonders die deutsche Waffen- und Automobil-Industrie hervorgetan, deren Produkte unsere Feinde nichts Gleichwertiges entgegenstellen haben. Wesentlich stärker gepanzert sind die Wallonabwehr-Automobile.

Bei den ganzgepanzerten Kraftwagen, zu denen wir jetzt übergehen, empfiehlt es sich, die Einteilung nach Ländern vorzunehmen, da eine Gliederung nach Verwendungszwecken oder Typen nicht gut möglich ist.

derung nach Verwendungszwecken oder Typen nicht gut möglich ist.

Zu den deutschen Panzerkraftwagen gehören verschiedene Konstruktionen im Gebrauch.

Von Deutschlands Bundesgenossen besitzt nur Oesterreich ein eigenes Modell. Das Fahrzeug ist sehr behende, da es sich nicht nur auf gebahnten Straßen, sondern auch auf Feldern, und Wäldern fortzubewegen, Gräben zu überfahren und steile Böschungen hinauf- und hinunterzuklettern vermag.

Unter unseren Feinden ist Frankreich am besten mit Panzerkraftwagen versehen, während England bis zum Ausbruch des Krieges auf diesem Gebiet fast nichts geleistet hatte. Infolgedessen war das englische Heer anfänglich ganz auf nachträglich gepanzerte Last- und Tourenwagen angewiesen, die man mit Geschützen oder mehreren hundert Panzerwagen in Amerika bestellt, deren Konstruktion uns in Fig. 2 vor Augen führt. Danach ist auf das alleseitig gepanzerte Untergerüst eine obere offene Kasematte aufgesetzt, deren Vorderaum den Lenker birgt, während der hintere größere Teil zwei Maschinengewehre mit Panzerschildern enthält. Der Führerraum besitzt Anstrichschi-

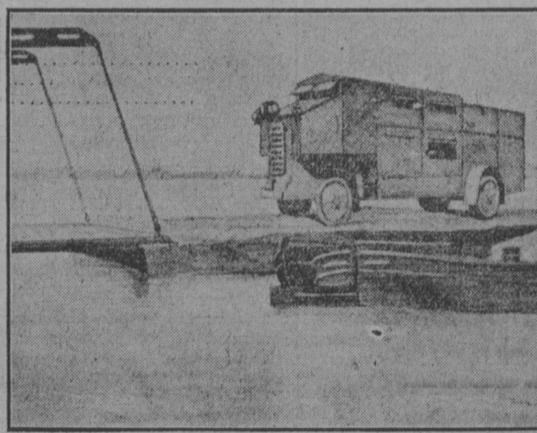


Fig. 2. Englisch Panzerautomobil amerikanischer Herkunft.

fenk und auf einen unter ihrer Kante angeordneten Gummiring A gepreßt, so daß sie sich während des Schießens nicht bewegen kann. Nachteilig erscheint, da die Munition im hintersten Teile des Wagens, in der Kammer D, also sehr exponiert, aufbewahrt wird. Der Führerraum ist ringsum gepanzert, doch kann die in Scharnieren bewegliche Platte E ziemlich weit geöffnet und auf einen unter ihrer Kante angeordneten Gummiring A gepreßt, so daß sie sich während des Schießens nicht bewegen kann. Nachteilig erscheint, da die Munition im hintersten Teile des Wagens, in der Kammer D, also sehr exponiert, aufbewahrt wird. Der Führerraum ist ringsum gepanzert, doch kann die in Scharnieren bewegliche Platte E ziemlich weit geöffnet

net werden, so daß auf der Fahrt freier Ausblick möglich ist. Von den beiden Scheinwerfern des Wagens ist der eine auf dem Kühlergehäuse angebracht, der samt dem Motor unter dem das ganze Untergerüst bedeckenden Panzergehäuse liegt. Ganz ähnliche Wagen sind bei den kanadischen Stütztruppen im Gebrauch; auch diese Fahrzeuge wurden von den Vereinigten Staaten geliefert.

Das französische Heer besitzt, soviel bekannt ist, drei verschiedene Typen von Panzerkraftwagen. Zwei davon hat die Firma Schneider & Co. in Le Creusot konstruiert, während der dritte den Pariser Charronwerken entstammt. Dem „Scientific American“ zufolge trägt der Charron-Wagen, dessen Ansehen sich aus Fig. 3 ergibt, während Fig. 4 die Inneneinrichtung veranschaulicht, ein in einer drehbaren Panzerkuppel untergebrachtes Maschinengewehr. Die Kuppel ruht auf der fest mit dem Wagengerüst verbundenen Säule F, die aus zwei durch ein Schraubengewinde verbundenen Teilen besteht. An der Verbindungsstelle ist ein Handrad H angeordnet, mit dessen Hilfe sich die Säule verlängern oder verkürzen läßt, wodurch sich die Kuppel um ein bestimmtes Maß hebt oder senkt. Ist sie gehoben, so läßt sie sich samt dem Maschinengewehr nach allen Seiten drehen und auf das Ziel einstellen. Vor der Feuereröffnung wird sie wieder ge-



Fig. 9. Russisches Panzerautomobil, wahrscheinlich amerikanischer Herkunft.

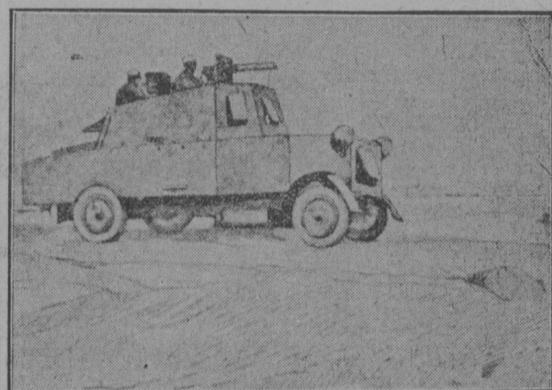


Fig. 2. Englisch Panzerautomobil amerikanischer Herkunft.

Interessant ist, daß der Wagen zwei mehrere Meter lange U-Eisen mit sich führt, die er beim Passieren von Gräben, kleinen Wasserläufen usw. als Brücke benutzt. Bei Nichtgebrauch sind sie an den Wagenseiten befestigt.

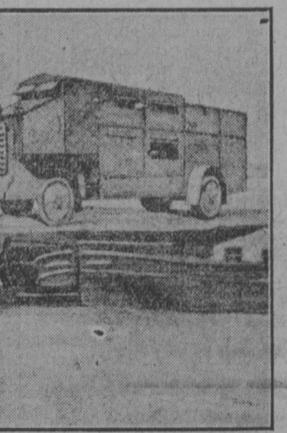


Fig. 6. Im französischen Heere gebräuchliches Schneidersches Panzerautomobil, bestimmt für Schützen und Maschinengewehre.

net werden, so daß auf der Fahrt freier Ausblick möglich ist. Von den beiden Scheinwerfern des Wagens ist der eine auf dem Kühlergehäuse angebracht, der samt dem Motor unter dem das ganze Untergerüst bedeckenden Panzergehäuse liegt. Ganz ähnliche Wagen sind bei den kanadischen Stütztruppen im Gebrauch; auch diese Fahrzeuge wurden von den Vereinigten Staaten geliefert.

Das französische Heer besitzt, soviel bekannt ist, drei verschiedene Typen von Panzerkraftwagen. Zwei davon hat die Firma Schneider & Co. in Le Creusot konstruiert, während der dritte den Pariser Charronwerken entstammt. Dem „Scientific American“ zufolge trägt der Charron-Wagen, dessen Ansehen sich aus Fig. 3 ergibt, während Fig. 4 die Inneneinrichtung veranschaulicht, ein in einer drehbaren Panzerkuppel untergebrachtes Maschinengewehr. Die Kuppel ruht auf der fest mit dem Wagengerüst verbundenen Säule F, die aus zwei durch ein Schraubengewinde verbundenen Teilen besteht. An der Verbindungsstelle ist ein Handrad H angeordnet, mit dessen Hilfe sich die Säule verlängern oder verkürzen läßt, wodurch sich die Kuppel um ein bestimmtes Maß hebt oder senkt. Ist sie gehoben, so läßt sie sich samt dem Maschinengewehr nach allen Seiten drehen und auf das Ziel einstellen. Vor der Feuereröffnung wird sie wieder ge-

sole dicht hinter der Panzerung, die an dieser Stelle eine durch einen Schieber verschließbare Öffnung besitzt. Diese Einrichtung gestattet, Lichtsignale zu geben, da man das Lichtbündel in rascher Folge erscheinen und verschwinden lassen kann.



Fig. 9. Russisches Panzerautomobil, wahrscheinlich amerikanischer Herkunft.

Interessant ist, daß der Wagen zwei mehrere Meter lange U-Eisen mit sich führt, die er beim Passieren von Gräben, kleinen Wasserläufen usw. als Brücke benutzt. Bei Nichtgebrauch sind sie an den Wagenseiten befestigt.

Von den Schneiderschen Wagen trägt der eine ein Rohrrolllauf-Schnellfeuergeschütz, das in einem ziemlich geräumigen Panzerturm untergebracht ist, dessen Konstruktion sich aus Fig. 5 ergibt. Danach besteht der Turm aus zwei zylindrischen Teilen, von denen der als Skuppel ausgebildete obere sich in Kugellagern (A) auf dem unteren dreht, der feinerseits fest mit dem Wagengerüst vereinigt ist. Die Drehung vollzieht sich folgendermaßen: An der Innenseite des Oberteils befindet sich ein Zahnrad B, in den ein auf Fig. 8 nicht sichtbares Antriebsrad eingreift, dessen Welle wir bei F sehen. Diese Welle ist durch ein Regelrad und die Stette G mit der Kurbelwelle D verbunden, an der zwei die Pedalen eines Fahrerfußes ähnliche Treteurbelien befestigt sind. Ueber diesen Kurbeln befindet sich das an zwei Konsolen aufgehängte Geschützrohr, das bei E einen Sattelstütze für den Richtkanonier trägt. Hat er seinen Platz eingenommen, so vermag er mit den Füßen gerade die Treteurbelien zu erreichen, deren Bewegung sich durch das geschaltete Getriebe auf das in den Zahnkranz B eingreifende Antriebsrad überträgt, so daß sich die Skuppel samt dem Geschütz um den feststehenden Turnteil dreht. Diese Anordnung hat den Vorteil, das Nichts und Ziel sehr zu erleichtern, denn der Kanonier hat beide Hände frei. Dafür muß er indessen



Fig. 7. Belgisches Panzerautomobil.

bei jedem Schuß den Rückstoß des Rohres ausbalancieren und dessen Rücklauf mitmachen, was sicher nicht besonders angenehm ist.

Das andere von Schneider & Co. gebaute Panzerautomobil, das allem Anschein nach im englischen Heere verwendet wird, ist zur Befestigung mit Schützen und Maschinengewehren bestimmt und dementsprechend sehr geräumig gehalten. Wie sich aus Fig. 6 ergibt, fest sich der Wagen aus drei deutlich erkennbaren Hauptteilen zusammen, dem fahrbaren aufschiebenden Führerraum, dessen vorderes Ende den Motor enthält, einer Art Kasematte oder Wockhaus für die Befestigung und dem fast ebenso großen Munitionsraum, der sehr bedeutende Munitionsvorräte aufnehmen kann. Im Innern des Führerraumes, der mit abblendbaren Ausgucköffnungen versehen ist, sind zwei Sitze angebracht, links ein fordbartiger für den Führer, rechts ein an der Rückwand mit einer Tür zum Innenraum versehen für den kommandierenden Offizier. Die Seitenwände können ge-

(Fortsetzung auf der 2. Seite.)