

Drei Sturmbootkörper werden auf dem STB-Anhänger transportiert. Sie sind ineinandergeschachtelt und werden mittels Verspannung gehalten. Das Anhängerfahrzeug hat eine Tragfähigkeit von 700 kp. Als Zugmittel dient der LO 1800 A, der auf der Pritsche die Motoren, Kraftstoffkanister, Batterie- und Werkzeugkästen sowie Schwimmwesten befördert.



Wellenreiter DER ARMEE



Während beim alten FM-52 der Steuermann in gebückter Haltung stehen mußte, kann er beim STB-10 knien. Er ragt nur soviel über den Bootsrand hinaus, wie er zur Sicht braucht. Somit bietet er dem Gegner kein großes Ziel.



Ein Robur LO 1800 A rollt mit einer eigentümlichen Anhängelast dem nahen See zu. Soldaten machen sich an dem Transportwagen zu schaffen, und im Nu liegen drei flache Bootskörper bereit. Schon nach kurzer Zeit preschen sie über das Wasser. Pioniere der Nationalen Volksarmee üben mit ihren Sturmbooten.

Sturmboote für Pioniere gibt es nicht erst seit heute. In allen Armeen wurden sie während des zweiten Weltkrieges eingesetzt. Aber ein Sturmboot wie das unsere, das gab es noch nicht.

Das STB-10, wie die „amtliche“ Bezeichnung lautet, entspricht mit seinen Leistungsfaktoren dem Höchststand der bekannten Sturm- oder Flachboote. Es ist ein Landeübersetzmittel mit einer Traglast von 1000 kp, mit dem entweder neun vollausgerüstete Schützen, ein sMG mit Bedienung oder ein 82-mm-Granatwerfer mit Bedienung übergesetzt werden können.

Das Zuwasserbringen des Sturmbootes, an für Kraftfahrzeuge schwer zugänglichen Ufern, geschieht mit der überzusetzenden Mannschaft. Ufer mit einer Schilfbewachsung, Schlingpflanzen usw. bilden kein unüberwindbares Hindernis. Sofern eine Wassertiefe von etwa 50 cm vorhanden ist, kann sich das Sturmboot mit



eigener Kraft auch in bewachsenen Uferstreifen fortbewegen.

Der Sturmbootmotor kann durch die Konstruktion seiner Aufhängung in den Bootskörper eingekippt werden. Dadurch wird der Tiefgang auf 10 cm verringert, und es können Wassertiefen von etwa 15 cm durch staken, drücken usw. überwunden werden. Da die Schraube in diesem Fall aus dem Wasser kommt, muß der Motor vorher abgestellt sein. Kurzfristig können auch solche seichte Stellen, jedoch nur bei zwingender Notwendigkeit, im Leerlauf überfahren werden.

Bleiben wir noch etwas beim Motor. Es ist der bekannte „Wartburg“-Sport-Motor, ein 3-Zylinder-Otto-Motor, mit einer Dauerleistung von etwa 50 PS bei 4200 bis 4500 U/min. An Stelle der üblichen zwei Vergaser hat er im Sturmboot drei 27-KN-1-1-Vergaser und einen Fliehkraftzündversteller.

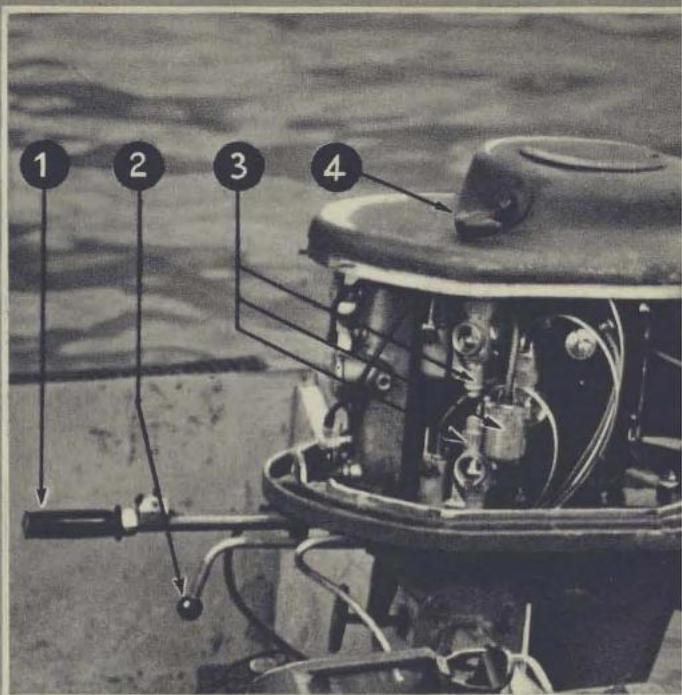
Das Kühlsystem ist mit einer Wasserpumpe mit flexiblen Flügeln, die eine unterschiedliche Fördermenge zuläßt, versehen. Die unterschiedliche Fördermenge wird durch eine Drosselschraube erreicht, wodurch der Motor in allen Jahreszeiten auf seiner günstigsten Betriebstemperatur gehalten werden kann.

Das neueste am STB-10 aber ist ein spantenloser, in Schalenbauweise bzw. Verbundbauweise gefertigter Bootskörper aus Polyester-Ekazell, unversenkbar. Das heißt, auch wenn er durch Feindeinwirkung stark beschädigt wird, hält er sich weiter an der Wasseroberfläche.

Diese Eigenschaften hatte noch kein Sturmboot. Das bislang bekannte Sturmboot FM-52 unterscheidet sich stark vom STB-10. Ein paar Vergleichszahlen sollen das veranschaulichen.

STB-10	FM-52
Bootskörper spantenlos	Spantenbauweise
Polyester-Ekazell unversenkbar	Holz oder Leichtmetall
Masse etwa 180 kg	275 kg
Tragkraft 1000 kp	700 kp (im Einsatz 400)
Geschwindigkeit mit Belastung 35 km/h	20 km/h
ohne Belastung 45 km/h	25 km/h

Mit dem STB-10 wurde unseren Pionieren ein Landeübersetzmittel gegeben, das den Anforderungen des modernen Gefechts entspricht und zum Erfolg der Kampfhandlungen beiträgt. Re.



Der Sturmboot-Motor ohne Verkleidung. 1 - Steuerpinne mit Gasdrehgriff; 2 - Schalthebel; 3 - Vergaser; 4 - Zugseil mit Handgriff für Handanlasser.

In dieser eingekippten Stellung liegt der Sturmbootmotor, wenn sehr flache Gewässer zu überwinden sind.

