

Die Motorisierung der Artillerie

Autor(en): **Greminger, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + FHD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader**

Band (Jahr): **59 (1984)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-713547>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Motorisierung der Artillerie

Major Alfred Greminger, Bundesamt für Truppentruppen, Bern

In den Jahren von 1914 bis 1924 vervierfachte sich der schweizerische Motorfahrzeug-Landesbestand. Diesem Umstand trug auch die Armee Rechnung. Ihr Bedarf an Motorfahrzeugen hatte am Ende des Aktivdienstes noch 2240 betragen; sechs Jahre später sah die neue Organisation einen Gesamtbestand von 6500 Motorfahrzeugen vor. Die Motorisierung aller Truppengattungen nahm damit ihren Anfang.

+

Besonders umfangreich und grosszügig gestaltete sich die Zuteilung von Motorfahrzeugen bei der Artillerie, vor allem wegen der Vollmotorisierung einer Anzahl von Stäben und Einheiten. Die 12 cm Radgürtelkanone (Modell 1882) der ehemaligen Fuss-Batterien wurde in der neuen Schwere Motor-Kanonen-Batterie statt von sechs Pferden nun durch einen Lastwagen gezogen. Damit liess sich die Marschgeschwindigkeit verdoppeln; auf ebenen Strassen waren jetzt 7 bis höchstens 10 km/h zu erreichen. Die 15 cm Schwere Feldhaubitze-Batterie blieb dagegen weiterhin bespannt. Einige der 7,5 cm Feld-Batterien und der 12 cm Feldhaubitze-Batterien wurden in Motor-Kanonen-Batterien bzw Motor-Haubitz-Batterien umgewandelt. Die Regimenter der Artillerie setzen sich nunmehr aus hippomobilen und motorisierten Abteilungen zusammen. Die Motorisierung hatte schon damals – wie noch heute – den verfügbaren finanziellen Mitteln Rechnung zu tragen und liess sich nur schrittweise verwirklichen.

+

Während des Aktivdienstes 1939–1945 und der darauf folgenden Jahre erfuhr die Artillerie durch die Ausrüstung mit modernen Geschützen und durch die Vermehrung der Verbände eine bedeutende Verstärkung. So verschwanden die veralteten Radgürtelkanonen schon bald nach der ersten Kriegsmobilmachung und machten der 10,5 cm Schwere Motor-Kanone Platz. Die Feldhaubitze- und die schweren Feldhaubitzeverbände wurden zum grössten Teil aufgelöst, weil weder die veralteten Geschütze noch der Pferdezug der Entwicklung der Kampfführung entsprachen. An ihre Stelle traten nach und nach die neuen, während des Aktivdienstes geschaffenen und für den Motorzug konzipierten 15 cm Haubitzen. Bei der Gebirgs-Artillerie wurden einzelne Abteilungen vorübergehend durch Verladen der noch für den Transport mit Saumtieren eingerichteten Kanonen auf Lastwagen motorisiert, bevor ein gezogener, ähnlicher Geschütztyp zur Einführung gelangte. Diese umfassenden Änderungen verlangten das Bereitstellen einer erheblichen Zahl von Motorfahrzeugen. In der Folge wurden verschiedene – zum Teil grossangeleg-

te – Versuche mit allenfalls in Frage kommenden Zug- und Transportfahrzeugen durchgeführt mit dem Ziel, die Artillerie auf irgendeine Weise beweglicher und damit kampftauglicher zu machen.

+

Für den Zug schwerer Kanonen und schwerer Haubitzen sowie zur Erleichterung des Stellenbezuges im Gelände entwickelte die Firma Saurer in Arbon besondere, geländegängige Lastwagen. Ab 1940 bis Mitte 1944 wurden insgesamt 166 dieser Fahrzeuge abgeliefert und der Truppe zugeteilt. Der dreiachsige M 6 (Abb. 1) zog die schwere Kanone, der vierachsige M 8 (Abb. 2) die schwere Haubitze. Während des ganzen Aktivdienstes aber bildeten requirierte Lastwagen die Transportmittel der motorisierten schweren Artillerie. Als einziges Korpsmaterial-Motorfahrzeug stand 1939 pro Batterie ein Traktor (maximale Marschgeschwindigkeit etwa 15 km/h!) für schwierige Stellungsbezüge zur Verfügung, bis ihn dann der vorerst einzige Geländelastwagen pro Einheit ablöste. Ab 1946 kam noch der M 4 (Abb. 3 und 4) als Zugfahrzeug für die 10,5 cm Haubitze dazu. Insgesamt wurden von dieser Fahrzeuggeneration die folgenden Typen beschafft:

- 1940–1945 77 M 8
- 1940–1948 336 M 6 (+ 25 Funkwagen und 3 Telefonwagen)
- 1946–1955 441 M 4.

+

Die Umwandlung der hippomobilen Feld- und Gebirgs-Artillerie-Abteilungen in motorisierte 10,5 cm Haubitze-Abteilungen zog sich über mehrere Jahre hin. Insgesamt liessen sich 11 000 Mann und 20 000 Pferde einsparen. Gleichzeitig erfuhren Beweglichkeit und Feuerkraft eine beträchtliche Steigerung. Mit der Einführung der mechanisierten Artillerie konnten die rund 36 Jahre im Einsatz stehenden M 6 und M 8 Ende 1976 liquidiert werden. Ab 1985 ist auch der Ersatz der M 4 vorgesehen.

+

Mit ihrem Ausscheiden aus der Armee haben aber die M 6 und M 8 noch nicht ausgesiedet. Rund 300 dieser Fahrzeuge sind in der Schweiz für die Entwicklungshilfe überholt und tropentauglich ausgestattet worden. Über Bremerhaven gelangten sie nach Belem, der brasilianischen Stadt an der Amazonas-mündung. Im Urwaldgebiet des Amazonas. Im Mato Grosso und im Hochland von Brasilien halten sie heute die Verbindungen zwischen weit auseinanderliegenden Missionsstationen aufrecht und transportierten Baumaterial für Indiadörfer.

Saurer M 6, 2,5 t, 6×6



Allgemeine Angaben

Marke: Saurer
Typ: 6 M
Herstellungsland: Schweiz
Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
Militärische Bezeichnung: M Gelastw. 2,5 t, 6×6, Saurer M 6
Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachenverdeck, Ladebrücke mit Blachenverdeck. Eingesteckte Seitenladen und abklappbarer Rückladen.
Sitzplätze: 2 in Führerkabine, 20 auf Ladebrücke

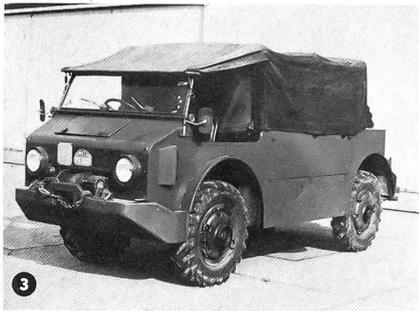
Saurer M 8, 3,5 t, 8×8



Allgemeine Angaben

Marke: Saurer
Typ: 8 M
Herstellungsland: Schweiz
Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
Militärische Bezeichnung: M Gelastw., 3,5 t, 8×8, Saurer M 8
Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachendach, Ladebrücke mit Blachenverdeck. Eingesteckte Seitenladen und abklappbarer Rückladen.
Sitzplätze: 2 in Führerkabine, 20 auf Ladebrücke

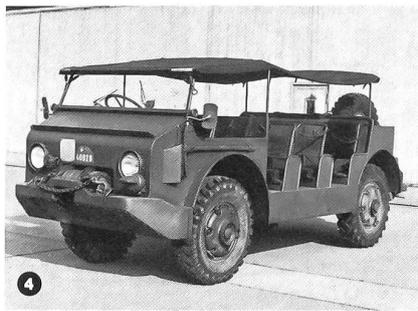
Saurer M 4, Mod 1946, 1,5 t 4x4



Allgemeine Angaben

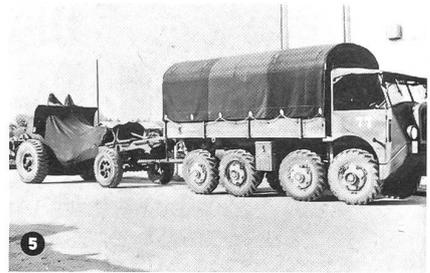
Marke: Saurer
 Typ: 4 M H, Mod 1946
 Herstellungsland: Schweiz
 Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
 Militärische Bezeichnung: M Gelastw., 1,5 t, 4x4, Saurer M 4, Mod 46
 Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachendach. Seitlich je 3 hintereinanderliegende Sitzplätze. In der Mitte Raum für Munition, Material und Werkzeuge. Blachenverdeck auf Stahlrohrgerüst, seitlich offen
 Sitzplätze: 8 inkl Fahrer und Hilfsfahrer
 Antrieb: Strassen- und Geländegang = stets Allradantrieb
 Leergewicht: 4290 kg
 Nutzlast: 1600 kg
 Höchstzulässiges Gesamtgewicht: 6290 kg
 Achsdruck: vorne 3270 kg, hinten 3270 kg

Saurer M 4, Mod 1952, 2,25 t, 4x4



Allgemeine Angaben

Marke: Saurer
 Typ: 4 M H, Mod 1952
 Herstellungsland: Schweiz
 Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
 Militärische Bezeichnung: M Gelastw., 2,25 t, 4x4, Saurer M 4, Mod 52
 Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachendach. Zwischen Führerkabine und Motor kleine Ladebrücke mit abklappbaren Seitenladen. Hinten und vorne auf der Brücke je eine abklappbare Sitzbank für 4 Personen. Blachenverdeck auf Stahlrohrgerüst
 Sitzplätze: 10 inkl Fahrer und Hilfsfahrer
 Antrieb: Strassen- und Geländegang = stets Allradantrieb
 Leergewicht: 4250 kg
 Nutzlast: 2250 kg
 Höchstzulässiges Gesamtgewicht: 6500 kg



Saurer M 8 mit Sch Hb 15 cm



Saurer M 8 mit Sch Kan 10,5 cm

Vor 41 Jahren:

«SUGAR FOOT» Abschuss einer «Flying Fortress» in der Schweiz

Adj Uof Othmar Thomann, Brugg

Unser Land bekam die Aktivitäten der kriegsführenden Mächte während des letzten Weltkriegs oft recht hautnah zu spüren. Es dürfte jedoch heute einem grossen Teil der Leserschaft kaum mehr bekannt sein, dass damals über 220 fremde Flugzeuge in der Schweiz notlandeten, zur Landung gezwungen wurden oder stark havariert abstürzten. Dübendorf glich am Ende des Krieges einem internationalen Abstellplatz für Militärflugzeuge.

Vereinzel griff aber unsere Flugwaffe mit relativ bescheidenen Mitteln und zum Teil

gegen eine erhebliche Übermacht (... man nahm eben mit, was gerade verfügbar war) bei Neutralitätsverletzungen aktiv in das Geschehen ein. Dabei wurden hauptsächlich in der Nordwestschweiz 15 Flugzeuge, vorwiegend deutscher Nationalität, abgeschossen. Sechs Flugzeuge der alliierten Streitkräfte wurden in den Jahren 1943/44 durch unsere Fliegerabwehrtruppen vom Himmel geholt. Diese Truppe musste zu Beginn des Krieges aus kärglichen Anfängen erst aufgebaut werden. Der Schreibende wurde damals als Dreikäsehoch Zeuge des im folgenden be-

schriebenen Abschusses einer «Flying Fortress» der amerikanischen Luftwaffe.

Nachdem zu Beginn des Krieges vor allem deutsche Jagdbomber unseren neutralen Luftraum verletzten, waren es ab 1943 vorwiegend alliierte Langstreckenbomber. Dabei operierte die britische RAF in der Regel nachts, wobei die Piloten die hell erleuchtete Schweiz als Navigationshilfe für ihre Bombenraids nach Norditalien benützten. Die US-Bomber überflogen unser Gebiet vor allem in Tageinsätzen von Nordafrika und später Italien aus.

Grosseinsatz am 1. Oktober 1943

An jenem sonnigen Herbsttag befand sich ein Verband von über 100 Bomberflugzeugen der US Air Force unterwegs zu Einsätzen auf München, Augsburg, Wien und Wiener Neustadt. Die drei Geschwader, jeweils unterteilt in drei

Staffeln zu 15 Maschinen vom Typ B 17, waren in den frühen Morgenstunden in Bizerta (Tunisien) gestartet. Obwohl die Einsatzdistanz vom britischen Festland aus um einiges kürzer gewesen wäre und damit die Kampfladung hätte erhöht werden können, war ein Einsatz von Nordafrika aus doch mit erheblich weniger Risi-

ken verbunden. Die alliierten Streitkräfte standen damals bereits in der Gegend von Neapel. Italien hatte kapituliert, und von der deutschen Luftwaffe in Italien waren kaum grössere Aktivitäten zu befürchten. Mit einer stärkeren Abwehr durch deutsche Jäger war somit erst im eigentlichen Einsatzraum zu rechnen. Die Bomberver-