

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 69 (1994)

Heft: 12

Artikel: Nach sechzig Jahren Militärdienst ausgemustert

Autor: Hofstetter, Edwin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716935>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

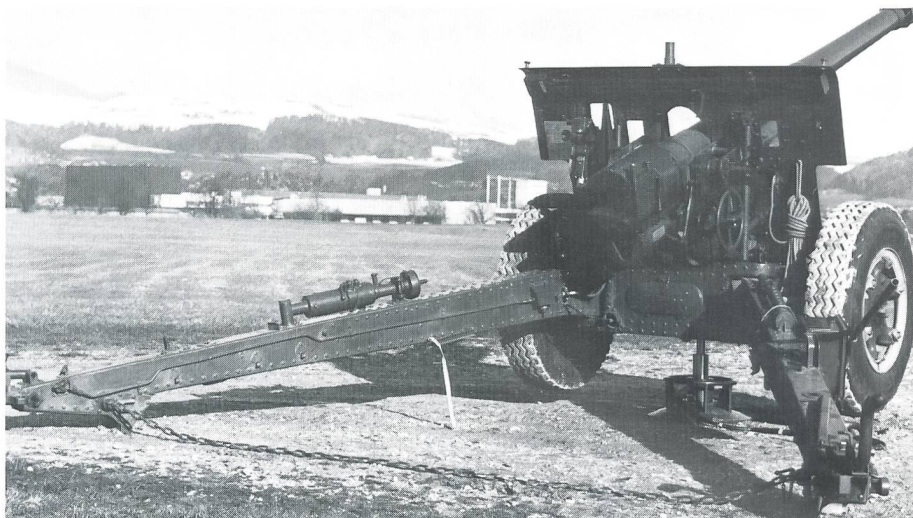
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nach sechzig Jahren Militärdienst ausgemustert

von Edwin Hofstetter, Frauenfeld

Mit der Armee 95 kommen 352 10,5-cm-Kanonen 1935 L 42 in einen wohlverdienten Ruhestand. Das damals sehr moderne und mit dem Gros kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges als Lizenz «Bofors» bei der K+W Thun in Serie fabrizierte und montierte Geschütz war ein Teil der bitter notwendigen Verstärkung der schweizerischen Artillerie. Die Bürger unseres Landes machten mit der 1936 weit überzeichneten eidgenössischen Wehranleihe die Beschaffung zusammen mit anderem Rüstungsmaterial erst möglich.

Viele Kanoniere der Artillerie werden sich an das mühsame Bewegen des Geschützes mit den Zugseilen und an das «um die Keile wiegen» der fast 5 Tonnen schweren Kanone beim Stellungsbezug erinnern. Nur zu oft waren die Kanoniere den Fahrern der Saurer-M6-Zugfahrzeuge dankbar, welche mit an Akrobatik grenzender Geschicklichkeit die Geschütze in einer Kiesgrube oder durch ein Bachbett in die Stellung manövrierten.



Die 10,5 cm Kan 35 hat nach 60 Jahren mit der Armee 95 ausgedient. Vor nicht ganz neun Jahren wurde das Geschütz zum «raschen Schwenken» mit einer Hebevorrichtung ausgerüstet.

Generationen daran ausgebildet

Man kann es leicht auszählen, dass während ungefähr 50 Jahren in den Rekrutenschulen der Artillerie im ganzen rund 20 000 Kanoniere an der schweren Kanone ausgebildet wurden. Es zählen dabei die 15 cm Haubitze Kanoniere der Art RS in Sitten mit, welche, um Munition zu sparen, jeweils für die Verlegung zusätzlich mit 10,5-cm-Kanonen ausgerüstet werden mussten. Ich hatte beim Hptm-Abverdiene in der RS Monte Ceneri im Sommer 1955 das Glück, dass ich als Kdt einer Versuchsbatterie an den neu mit Pneureifen und Druckluftbremsen ausgerüsteten Kanonen ausbilden konnte. Bei der Fahrt zu den Verlegungsstandorten im Hinterrheintal war meine Batterie im

Durchschnitt 20 km/h schneller als die übrigen Einheiten der noch mit Vollgummirädern fahrenden Kanonen. Das bedeutete für die Übungen einen Zeitgewinn, welcher sich günstig für die Tagwache und den Ausgang auswirkte. Schon früher im Jahre 1948 wurden die 10,5-cm-Kanonen von der Eisenbereifung auf die Vollgummiräder und 1949 die Rohr-Rücklaufbremsen auf Bremsflüssigkeit (Buthylalkohol-Rizinusöl) umgebaut. 1955 folgte die Umstellung auf Armee-Hydrauliköl. Die Tarnnetze mussten 1955 noch über selbst geschnittene Holzruten gespannt werden. Ein Jahr später bekamen die Sch Kan Btr die vor allem als zusätzliches Gewicht empfundene Tarnvorrichtung Mod 56.

Stolze und leistungsfähige Truppe

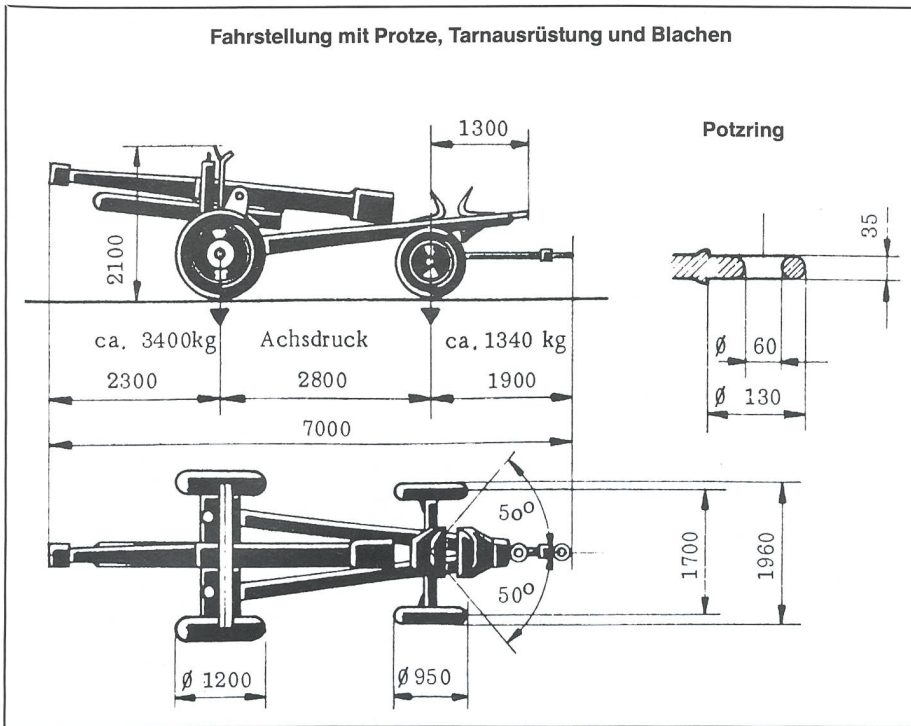
Die Artilleristen der Sch Kan Abt waren eine stolze Truppe. Die Geschützbedienung bestand aus dem Geschützführer und 8 Kanonieren. Mit der stärksten Ladung konnte man mit Kriegsgranaten (15 kg) eine praktische Höchstschussweite von fast 18 km erreichen und mit der später eingeführten Spitzgranate sogar etwas mehr als 21 km weit schießen. Eine gut eingespielte Bedienung erzielte eine Feuergeschwindigkeit von 6 Schuss pro Minute. Auch die Feuerleitstellen wurden der Entwicklung entsprechend laufend besser eingerichtet. Bestimmten früher die Schiesskdt noch selber die Schiesselemente mit der 1939 eingeführten Flugbahnkarte, wurden nach der Einführung neuer Schiessverfahren zwischen 1957 und 1964 der Schiesselementenrechner, der Korrekturrechner und der ballistische Korrekturrechner eingeführt. Im hohen Alter wurde die 10,5 Kan 1935 noch reichlich schön gemacht und herausgeputzt. Nur neun Jahre vor ihrer Ausserdienststellung bekam sie noch eine hydraulische Hebevorrichtung, ein neues Rundblickfernrohr, ein Festlegeprisma und die dazu notwendig angepassten Instrumente der Batterie. Ab 1985 wurden die Feuerleitstellen mit computergestützten Feuerleitrechnern (FARGO) leistungsfähiger gemacht. Damals musste unser Land noch mit einem Angriff der WAPA-Staaten gegen Westeuropa rechnen.



Die Munition für eine Schiessübung mit den 10,5 cm Kan 35 wird bereitgestellt. Es sind Kisten für Beschläge und Granaten, Zünder, Hülsen und Ladungen.

Fragliche finanzielle Aufwendungen

Bei der heutigen bedenklichen Finanznot im Rüstungsbereich kann man es fast nicht glauben, dass man 1986 bei dem bald zu erwartenden Ableben der schweren Kanone noch viele Millionen Franken für ihre Verschönerung ausgegeben hat. Das 6400-A-Promille Rundblickfernrohr mit Folgekosten für andere Geräte wurde von der damaligen Kommission für militärische Landesverteidigung nur darum bewilligt, weil der Forderung nach einem für alle Waffen einheitlichen Richtkreis ent-



sprochen werden sollte. Es hatte wenig mit einer einfacheren Ausbildung oder einer Kampfwertsteigerung zu tun. Die alten, auf ihre Entsorgung wartenden Kanonen vermögen nichts dafür. Den 260 ausgemusterten 10,5-Haubitzen erging es ebenso. Die 10,5-cm-Kanone hat uns Artilleristen während sechzig Jahren treu begleitet. Mit ihr hätten wir unsere Infanterie und Panzer im Kampf wirkungsvoll unterstützt und unser Land verteidigt. ☒

DIE WORTE DES CHEFS

Die eigentliche Beredsamkeit wird wohl den allergeringsten Anteil an der Wirkung haben, die vom Worte des Chefs ausgeht. Aber die Fähigkeit, dem, was alle bewegt, den einfachen und starken Ausdruck zu finden und zur rechten Stunde das, was sein muss, auch zu sagen, dies gehört mit dazu und ist der Pflege wert.

Divisionär Edgar Schumacher (1897–1967)

Maximale Mobilität für zivile und militärische Allrad-Nutzfahrzeuge

Info Steyr-Daimler-Puch AG Antriebstechnik

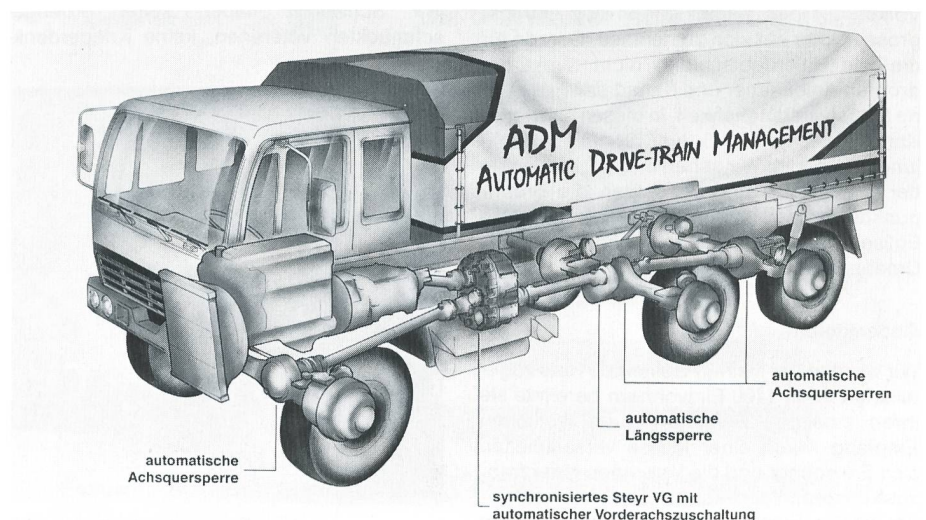
Maximale Mobilität und optimale Fahrsicherheit bei zivilen und militärischen Nutzfahrzeugen mit Allradantrieb sind ab sofort nicht mehr von Einsatzsituation, Qualifikation oder Verfassung der Fahrer abhängig. Das neuentwickelte vollautomatische Antriebsstrang-Management ADM sorgt für optimale Traktion, Mobilität und Fahrstabilität. Ein intelligentes System aus Mechanik, Elektronik und Software führt die der Fahrsituation entsprechenden Schaltfunktionen automatisch zum optimalen Zeitpunkt aus.

Selbst geschulte Fahrer sind meist nicht in der Lage, die Vielzahl der Funktionen in geländegängigen Allrad-Nutzfahrzeugen richtig zu nützen. In kritischen Fahrsituationen müsste der Fahrer die Bodenbeschaffenheit richtig einschätzen und zum richtigen Zeitpunkt Allradantrieb oder Differentialsperren oder mehrere Systeme gleichzeitig aktivieren. In einem mit Steyr ADM ausgerüsteten Fahrzeug werden die Schaltvorgänge von einer Electronic Control Unit (ECU) gesteuert. Bei gleichzeitig deutlich gesteigerter Mobilität kann sich der Fahrer voll auf Gelände, Fahrbahn oder Einsatzsituation konzentrieren. ADM ermöglicht auch weniger geübten Fahrern, die technisch mögliche Geländegängigkeit eines Allrad-Nutzfahrzeuges voll auszuschöpfen.

Das Steyr ADM überwacht mit Sensoren die Drehzahl sämtlicher Räder. Bei Schlupf an einem oder mehreren Rädern gibt die ECU des ADM-Systems, abgestimmt auf Fahrzeugtyp und Fahrsituation, elektronische Signale an Magnetventile, die dann entspre-

chend die Zuschaltung der Vorderachse, die Schaltung des Geländeganges, etwaige Längs- oder Quersperren aktivieren. Sobald die Traktionsverhältnisse es zulassen, schalten sich Sperren oder Allradantrieb selbsttätig sofort wieder aus. Um etwa in einem konventionellen Allradfahrzeug die Vorderachse zuzuschalten oder im Verteilergetriebe den Geländegang einzulegen, muss das Fahrzeug angehalten werden – bei Einsatzfahrzeugen eine deutliche Einbusse an Mobilität und Sicherheit. Beim Steyr ADM-System erfolgen diese Schaltungen automatisch und in voller Fahrt. Falls erforderlich, werden zusätzlich

noch die Differentialsperren jener Achsen aktiviert, bei denen unterschiedliche Raddrehzahlen zwischen links und rechts auftreten. ADM wurde in mehrjährigen Versuchsreihen zur Serienreife entwickelt. Zehntausende von Testkilometern wurden unter extremen klimatischen Bedingungen und stark wechselnder Bodenbeschaffenheit wie Sand, Fels, Asphalt, Eis und Tiefschnee mit unterschiedlichen Fahrzeugen zurückgelegt. Das System wurde in den wichtigsten Industrieländern zum Patent angemeldet, ein entsprechendes Patent in den USA wurde bereits erteilt. ☒



Grafik: Steyr-Antriebstechnik