Der Motorzug in der Artillerie

Autor(en): **Studer, Eugen**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera**

Band (Jahr): **91=111 (1945)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-19590

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Motorzug in der Artillerie

Von Hauptmann *Studer*, Instruktionsoffizier der Leichten Truppen, Thun

Die Tatsache, dass alle kriegführenden Armeen fast ausnahmslos die pferdebespannte Artillerie durch motorgezogene und selbstfahrende ersetzt haben, hat auch bei uns zu Diskussionen und Anregungen über den Motorzug geführt. Eine erste Klärung von kompetenter Seite erfuhr das Problem durch die anlässlich eines Vortrages durch den Herrn Waffenchef der Artillerie geäusserte Ansicht, dass die Weiterentwicklung (nebst andern Faktoren) im Sinne einer vollen Motorisierung dieser Waffe zu erfolgen habe.

Die Art der Motorisierung und die Wahl der geeigneten Zugmaschine ist noch nicht abgeklärt und Gegenstand eingehender Versuche, nachdem schon im letzten Jahre die Motorisierung einer F. Art. Abt. sehr befriedigende Resultate ergab. Es kann sich hier, wie auch bei andern Waffen, nicht etwa darum handeln, die im Auslande eingesetzten Fahrzeugtypen einfach übernehmen zu wollen. Eine Kopie des in andern Armeen heute üblichen Motorzuges, wobei die Frage der Selbstfahrartillerie als Spezialgebiet hier nicht berührt werden soll, käme schon aus rein finanziellen Gründen für uns kaum in Frage. Bei der willkürlichen Annahme, dass 60 F. Battr. motorisiert werden sollten und jede Batterie nur mit acht der in verschiedenen Einheiten schon eingeführten M 6-Geländewagen als Korpsmaterial ausgerüstet würde, dürften sich die einmaligen Anschaffungskosten auf rund 30 Millionen Franken belaufen. Dazu kämen die Ausgaben für den sachgemässen Unterhalt und geeignete Unterbringung dieser Fahrzeuge. Schon dieser Gesichtspunkt allein wird dazu führen, dass die Motorisierung der Artillerie auf einem andern Wege als der Beschaffung von Korpsmaterial, soweit dieses nicht absolut unumgänglich ist, zu geschehen hat. Es ist verständlich, dass nach den erfolgreichen Versuchen mit Traktoren als Zugmittel und der immer grösseren Verbreitung dieser Fahrzeuge in der Landwirtschaft die Meinung besteht, es brauche nur die genügende Anzahl Traktoren requiriert zu werden und damit sei die gesamte Motorisierungsfrage der Artillerie gelöst. Tatsächlich ergeben sich bei oberflächlicher Betrachtung keine Bedenken in mengenmässiger Hinsicht. Nach der Maschinenzählung vom 15. 5. 1941 standen damals schon 10,578 Traktoren in Betrieb, eine Zahl, welche bis jetzt auf rund 12,000 gestiegen ist. Theoretisch würde dieser Bestand genügen,

um 1000 Bttr. mit je 10 Traktoren und einer Reserve von 20 % zu motorisieren. In Wirklichkeit werden die heute vorhandenen Traktoren kaum ausreichen, um eine Umstellung der hippomobilen Einheiten auf traktorgezogene zu erlauben, welche den Anforderungen, die man heute an eine auch nur behelfsmässig motorisierte Einheit stellt, entsprechen. Diese unwahrscheinliche Diskrepanz rührt daher, dass in die von der Statistik erfassten Traktoren auch sämtliche Landwirtschaftstraktoren und Autotraktoren (umgebastelte Personenwagen) eingerechnet werden. Es braucht keine weitere Erklärung dafür, dass von der letzten Kategorie in ihrer Buntheit des Materials, des Umbaues und der Verwendungsart für die Traktion von Geschützen nichts in Frage kommen kann. Nach den Erfahrungen einer kantonalen Landwirtschaftsschule sollen rund 55 % der Autotraktoren im ersten Jahre, 75 % während den zwei ersten Jahren wieder ausser Gebrauch gesetzt werden. Gegen eine grosszügige militärische Verwendung der Landwirtschaftstraktoren spricht der Mangel an Vereinheitlichung dieser Fahrzeuge im allgemeinen und im besondern die zu geringe Stärke vieler Traktoren, die eben für die Bedürfnisse der Landwirtschaft und nicht zum Zuge eines Geschützes gebaut wurden. Es ist heute nach den vielen und sehr unangenehmen Erfahrungen während dem Aktivdienst nicht mehr nötig, auf die grossen Nachteile hinweisen zu müssen, welche ein nicht vereinheitlichter Fahrzeugpark für die Ausbildung, die Fahrsicherheit, den Unterhalt und das gesamte Reparatur- und Ersatzteilwesen mit sich bringt. — Eigentliche gewerbliche Traktoren standen 1937 617 und ein Jahr später 633 in Betrieb. Wenn man dazu die Zahl der in den gleichen Jahren neu in Verkehr gesetzten Industrietraktoren (26 und 38) vergleicht, so ergibt sich daraus eine durchschnittliche Erneuerung des Bestandes nach rund 20 Jahren. Es soll hier nicht untersucht werden, in welchem Masse die hohen Steuern (im Kt. Bern betrugen sie für einen 40 PS-Traktor 1200.— Fr.) nebst andern absatzhemmenden Faktoren an dieser Entwicklung schuldig sind. Es ist undenkbar, dass diese wenigen, dazu noch von verschiedenen Unternehmungen stammenden Typen und Modelle so vieler Konstruktionsjahre den militärischen Ansprüchen der Homogenität entsprechen könnten.

Trotz diesen momentanen Schwierigkeiten sprechen dennoch viele Argumente dafür, den Traktor für den Motorzug unserer Artillerie zu verwenden. Wir haben in der Schweiz mehrere Unternehmungen, welche sehr gute Traktoren konstruieren und zudem be-

weist die Zahl von 12,000 Traktoren, dass in der Landwirtschaft und zum Teil auch im Gewerbe das Bedürfnis nach diesem Fahrzeugtyp besteht und bis jetzt immer noch zunimmt. Die Verwendungsart der Traktoren in der Landwirtschaft ist zu vielgestaltig und die Ansprüche zu unterschiedlich, als dass man daran denken könnte, den gesamten Traktorenbestand mit der Zeit durch ein armeetaugliches Modell ersetzen zu wollen. Aber wenn nur jeder zwölfte Traktor in nächster Zeit durch ein Armeemodell ersetzt würde, so liessen sich mit dieser Zahl 100 Bttr. mit je acht Traktoren und einer 20-prozentigen Reserve motorisieren.

Die Auswahl dieses Einheitsmodells müsste wohl in Zusammenarbeit der Abteilung für Heeresmotorisierung, der Kriegstechnischen Abteilung, den landwirtschaftlichen Organisationen und der Industrie getroffen werden. In Frage käme ein, höchstens zwei Modelle, welche analog den armeetauglichen Lastwagen subventioniert würden. Auch eine kräftige Prämie, die nicht nur symbolischen Wert besässe, würde nur einen Bruchteil jener Kosten verursachen, welche die Anschaffung von Korpsmaterial verlangen würde. Mit der Förderung eines armeetauglichen Traktors würde das Fahrzeug während dem Grossteil eines Jahres und nicht nur während einer militärischen Dienstleistung rollen und der Fahrer hätte Gelegenheit, dasselbe Fahrzeug im Zivilberuf und im Militärdienst zu führen, was sich günstig auf die Fahrsicherheit und den Unterhalt auswirkt. Man darf nicht vergessen, dass bereits der Fahrer eines M 6, welches kein besonders kompliziertes Korpsmaterial-Fahrzeug ist, ein Spezialist ist und nur während seiner Dienstleistung auf diesem Typ fährt. Diese letztern Ueberlegungen sind von geringerer Bedeutung für stehende Heere mit langer Ausbildungszeit, für unser Wehrsystem sind sie dagegen von besonderer Wichtigkeit.

Es scheint, dass je länger je mehr die Motorisierung unserer Armee auf die Weise zu geschehen hat, dass die Haltung armeetauglicher Fahrzeuge mit verschiedenen Mitteln (wie die Abgabe des Motorrades seit 1939 zum halben Preis an die Motrdf.-Rekruten und die Ausrichtung von Beiträgen für den Ankauf von Kastenwagen und Lastwagen, welche militärischen Erfordernissen entsprechen) gefördert wird und sich die Anschaffung als Korpsmaterial auf das absolut Unumgängliche beschränkt. Wobei man sich aber klar sein muss, dass bei Versagen oder Ungenügen der Massnahmen zur Hebung des zivilen armeetauglichen Motorfahrzeugbestandes nur die Beschaffung von Korpsmaterial jenen Stand der Motorisierung erlauben wird,

welcher kriegsgenügend ist. Es wäre ein unverzeihlicher Irrtum zu glauben, dass wir, weil wir eine zahlenmässig kleine Armee besitzen, uns mit schlechtem Motorfahrzeugmaterial zufrieden geben können und die geeigneten Fahrzeuge ein Privileg ausländischer Armeen mit grössern Mitteln seien und bleiben müssten. Gerade weil wir nur eine kleine Armee haben, muss sie jederzeit über das beste Material verfügen, da wir nicht hoffen können, während kriegerischer Handlungen unser Material ersetzen zu können. Diese Erkenntnis ist fast für alle Waffen und alle Geräte Gemeingut geworden, nur bei den Motorfahrzeugen macht sie oft aus verschiedenen Gründen Halt. — Es gilt, bei einer zukünftigen Motorisierung für jede Aufgabe das unsern Verhältnissen am besten entsprechende Fahrzeug verwenden zu können und es sprechen viele Anzeichen dafür, dass unsere F. Art. mit einem Traktor, welcher den Anforderungen der Wirtschaft und der Armee entspricht, motorisiert werden kann. Keine Zeit als die jetzige scheint günstiger für entsprechende Vorarbeiten zu sein, um bei Wiedereinfuhr von Benzin, Oel und Gummi allen Interessenten, welche in den letzten Jahren aus begreiflichen Gründen mit der Erneuerung oder Anschaffung eines Traktors zurückgehalten haben, den Armeetraktor zur Verfügung stellen zu können. Eine Bedingung zum erfolgreichen Absatz ist sicher die: rechtzeitig und nicht erst nach der ersten Nachfragewelle, welche durch ausländische Modelle gedeckt werden kann, bereit zu sein!

MITTEILUNGEN

Preisaufgaben der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Unter Hinweis auf die in der Mainummer 1944 ausgeschriebenen Preisaufgaben der Schweiz. Offiziersgesellschaft für das Jahr 1945 sei daran erinnert, dass der Termin für die Einsendung der Arbeiten am 31. Oktober 1945 abläuft.

Totentafel

Seit der letzten Publikation sind der Redaktion folgende Todesfälle von Offizieren unserer Armee zur Kenntnis gelangt:

Fl.-Oblt. *Werner Merz*, geb. 1916, Pilot Fl. Kp. 13, tödlich verunglückt am 23. März 1945 im Aktivdienst.

San.-Oberst *Hans-Wolfgang Maier*, geb. 1882, A. Stab, verstorben am 25. März 1945 in Zürich.