

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

Band: 74=94 (1928)

Heft: 2

Artikel: Kanoniere und Motorfahrer

Autor: Wattenwyl, R. von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7400>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.05.2026

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

organisation ihre Aufgabe nicht erfüllen könnten; dann wäre ihr Platz besser an der Front. Bombengeschwader, die rückwärtige Objekte belegen wollen, müssen von den Jagdfliegern angegriffen werden, bevor sie das Objekt erreicht haben; sonst hat der Angriff keinen Zweck mehr. Beständig können diese Abwehrorgane aber auch nicht in der Luft sein; es ist also eine sehr frühzeitige Alarmierung nötig.

Ein konkretes Beispiel: Ein französisches Bombengeschwader überfliegt 0500 aus Richtung Dijon kommend mit 200 km/St. (es gibt heute Bombenflugzeuge mit 240 km/St.) die Grenze in Richtung Bern. Ein Jagdgeschwader zum Schutze von Bern ist in der Gegend von Kerzers stationiert. Ein bei Les Brenets platzierter Luftspäher alarmiert um 0458 die Jagdfliegerformation, 0501 folgt die genaue Meldung, daß es sich um x zweimotorige Bombenflugzeuge handelt, die mit 200 km Stundengeschwindigkeit in 2000 m Höhe in Richtung gegen Bern sich bewegen. Bis das Jagdgeschwader — das, wohlbemerkt, um 0458 alarmiert worden ist — die Meldungen und Befehle erhalten hat, gestartet ist und 2000 m Höhe erreicht hat, müssen wir mindestens 12 bis 15 Minuten rechnen. In der Zeit hat aber das feindliche Geschwader bereits 40—50 km zurückgelegt, ist also schon in unmittelbarer Nähe der zur Verteidigung aufgestiegenen Jagdfliegerformation. Um wirksam den Feind angreifen zu können, sollte sie bereits höher als auf 2000 m sein, wozu aber die Zeit schon zu knapp sein dürfte.

Wir sehen, daß es auf Minuten ankommt, wenn die aktiven Abwehrmittel überhaupt noch zum Einsatz kommen sollen. Eine Verzögerung von nur 5 Minuten bedeutet in unserm Beispiel, daß die Bombenformation ungestört Bern mit Bomben belegen darf. Und wie schnell sind 5 Minuten verloren gegangen — ein Anschluß, der nicht klappt, Ordonnanzen, die in der Aufregung ein paar Mal stottern — und schon ist es zu spät. Nur ein sehr gut eingerichteter Späherdienst und eine noch besser eingerichtete und eingespielte Meldeorganisation können bei unsern fliegerisch so kleinen Distanzen die Arbeit unserer Abwehr-Jagdflieger erfolgreich unterstützen.

Der Luftschutz, ein komplizierter Organismus im modernen Heere, ist bei uns ein arg vernachlässigtes Stiefkind; wenig oder nichts ist bis heute dafür getan worden. Der Luftspäher- und -Meldedienst ist nur ein kleiner Teil dieses Ganzen, muß aber mit großer Sorgfalt ausgebaut werden. Ohne Opfer wird es nicht möglich sein, diesen Dienst zu organisieren. Die Fliegertruppe aber wird die dazu notwendigen Leute nicht zur Verfügung stellen können.

Kanoniere und Motorfahrer.

Von Oberlt. *R. von Wattenwyl*, Sch.F.Hb.Btr. 4, Thun.

I.

Unsere Motorartillerie ist gegenwärtig zusammengesetzt aus Angehörigen zweier verschiedener Waffengattungen: Artillerie und Motorwagentruppe.

So besteht beispielsweise eine schwere Motorkanonenbatterie aus 5 Art.-Offizieren mit ca. 70 Art.-U.-Off. und -Kanonieren und einem Motorwagenoffizier mit ca. 35 Motorfahrern.

Rote Artillerieoffiziere und Kanoniere einerseits und weinrote Motorwagenoffiziere und Motorfahrer andererseits erhalten eine durchaus verschiedene Ausbildung. Diese Verschiedenheit besteht nicht nur im technischen Dienst; selbst der innere Dienst, die Ehrenbezeugungen, das Beschwerde- und das Strafenwesen werden von andern Instruktoren in andern Schulen in einigen Detailpunkten anders gelehrt (Art. Regl. 1).

Heute besteht noch kein definitives Reglement für die Motorartillerie. Es ist daher vielleicht nicht zu spät, einige Punkte, welche dringend einer Lösung harren, zur Diskussion zu stellen, und hier in erster Linie die Verschiedenheit der Ausbildung der Motorfahrer und Kanoniere.

Um es gleich vorweg zu nehmen: In dieser Frage scheint dem Artilleristen nur eine Lösung möglich, nämlich diejenige, daß die Motorartillerie den gleichen Schritt tut, den die Feldartillerie vor Jahren getan hat, und ihr Trainpersonal dem Kanonierpersonal in Ausbildung und Verwendung vollständig beordnet. Die Motorfahrer der Batterien müssen unbedingt Artilleristen werden.

II.

Allzu zahlreich sind die Nachteile, welche sich aus dem gegenwärtigen Zustand ergeben. Es wird dem Btr.Chef unendlich schwer gemacht, in der kurzen Zeit des jährlichen Wiederholungskurses ein einheitliches Wesen aus seiner Batterie zu machen. Immer und immer wieder muß er dagegen ankämpfen, daß sich die Motorfahrer sozusagen als Klasse für sich fühlen, die am Wohl und Wehe der Batterie nur in beschränktem Maße teilhaftig ist. Dies sei ohne Vorwurf für die Motorwagentruppe als solche gesagt. Auch der Motorwagenoffizier beklagt sich hie und da mit Recht darüber, daß der Artillerist seinem Dienst nicht das richtige Verständnis entgegen bringe. Guter Wille beiderseits ist unverkennbar; aber die vollständige Verschiedenheit in der Ausbildung bringt dieses Uebel sozusagen automatisch mit sich.

Der Motorfahrer hat oft den Eindruck, nur der Motorwagenoffizier sei sein eigentlicher Vorgesetzter, und der Artillerist habe weder für sein Können, noch für seine Leistung das richtige Verständnis. Und der Kanonier sieht es nur mit mißtrauischem Blick, wenn der Motorwagenoffizier als Tagesoffizier die Ergebnisse seines Parkdienstes kontrollieren kommt.

Im innern Dienst, im Kantonement, im Park, bei der Kontrolle der persönlichen Ausrüstung (Karabiner!) hat immer entweder der Artillerist oder der Motorwagenoffizier Schwierigkeiten, wenn auch nicht in Bezug auf sein tatsächliches Können, so doch in Bezug auf sein Verhältnis zur Mannschaft der andern Truppengattung.

Im Felddienst, auf dem Marsche, beim Stellungsbezug und im Gefecht ist einerseits der Artillerieoffizier, andererseits der Motorwagenoffizier an seine ganz bestimmten Funktionen gebunden.

Bei der Btrr. befinden sich auf dem Marsch im allgemeinen nur zwei Offiziere: einerseits der Motorwagenoffizier, der nach dem heute gewöhnlich angewendeten Modus die Marschkolonne führt, und andererseits der Schießoffizier, der dann den Stellungsbezug nach den Weisungen des Btrr.Chefs oder seines Beauftragten (Batterieoffizier) zu leiten hat und während dem Gefecht das Kommando über die Feuerlinie führt.

Einmal in der Nähe der Stellung angelangt, übernimmt der Schießoffizier das Kommando; der Motorwagenoffizier wird überflüssig. Man darf sich nicht darüber täuschen: Was der Motorwagenoffizier von diesem Moment an noch leisten kann, an technischer Mithilfe, Materialrevision und evtl. Rekognoszierungsarbeit genügt als Leistungssumme eines Offiziers nicht. Bei der schweren Artillerie, wo man eine Stellung nicht alle Stunden wechselt, genügt sie am allerwenigsten. Es wäre anders, wenn der Motorwagenoffizier auf dem Marsch und nach dem Einrücken im Park wirklich noch eine große Arbeit zu leisten hätte. Dies ist nicht der Fall.

Wenn es möglich ist, die Btrr. auf dem Marsch durch einen Artilleristen führen zu lassen, so ist es unmöglich, den Motorwagenoffizier für die einfachste artilleristische Aufgabe zu verwenden, sei es als Hilfsbeobachter oder als Ersatzmann des Schießoffiziers; da er sich in dessen Nähe befindet, käme er für letzteren Posten noch am ehesten in Betracht. Aber ein Art.-U.-Off. kommt hier viel eher in Betracht. Diesem hat dann der Motorwagenoffizier beim Abmarsch aus der Stellung zu gehorchen; denn im Gefecht muß der Inhaber des Postens eines Schießoffiziers unbedingt Selbständigkeit im Rahmen des vom Btrr.-Chef erhaltenen Auftrages haben. Zu welchen unerquicklichen Zuständen dies alles führen kann, ist klar.

Wir wollen die Vorteile der Gegenwart eines Motorwagenoffiziers bei jeder Btrr. nicht vertuschen. Es wird niemals möglich sein, einen Artillerieoffizier auf die gleiche Stufe technischer Kenntnisse zu bringen, wie den ausgebildeten Motorwagenoffizier. Ferner wird man unserer Beweisführung entgegenhalten, daß es schlechterdings unmöglich ist, den Artillerieaspiranten auch noch den ganzen komplizierten und weitläufigen Dienst der Motorwagentruppe beizubringen, und daß jede Stunde Ausbildung am Motorwagen, eine Stunde Verlust in der Ausbildung am Geschütz bedeute.

III.

Ziehen wir eine Parallele zur Feldartillerie, und einigen wir uns auf die Grundlage, daß die Verhältnisse, so wie sie dort sind, Befriedigung ergeben. Kein Mensch denkt in der Tat heute mehr daran, die Fahrer in den Batterien abzusondern, braun einzukleiden, durch eigene Offiziere zu befehlen und in eigenen Schulen ausbilden zu lassen. Rote

Kanoniere und rote Fahrer sind in jedem Zug vereinigt, kennen sich von der Rekrutenschule an, sind im Stande, sich gegenseitig auszuhelfen, und niemals kommt das Gefühl gegenseitigen Mißverständnisses oder gegenseitiger Mißachtung zum Ausdruck.

Alle Offiziere haben die gleiche Ausbildung. Sie bestehen Rekruten-U.-Off.-Schule als Fahrer und lernen so (und nur so) den Trainedienst gründlich kennen. In der Offiziersschule werden sie dann als Artilleristen ausgebildet.

Wohlverstanden, Sachverständige des Trainedienstes und der Pferdepflege einerseits und die Gelehrten der St. Barbara andererseits sind beide davon überzeugt, daß der Ausbildung der Off.-Schüler nach ihrer Richtung vollkommen ungenügend ist. Da sie aber beide etwa gleich laut aufbegehren, kann angenommen werden, daß wenigstens der Durchschnitt ungefähr der richtige ist, und hier handelt es sich nicht darum, zu erklären, daß die Ausbildung im Ganzen genommen, verbessert werden müsse, sondern darum, zu prüfen, wie mit der vorhandenen Zeit und Mitteln das beste, gleichmäßigste, praktische Resultat erreicht werden kann. Letzteres nur nebenbei.

Trotz der gleichmäßigen Ausbildung eignen sich freilich einige Schüler eher zum Train- und Fahrdienst, andere haben ein besonderes Talent zur Lösung von Schießaufgaben, wieder andere eignen sich am besten zum Telefon- und Verbindungsdienst. Dann hat eben der Btr.-Chef die Möglichkeit, alle diese Talente nach ihrer Eigenart zu verwenden und sich entfalten zu lassen. Er wählt sich dann nach bester Eignung seinen Batterieoffizier, seinen Schießoffizier, seinen Telefonoffizier, immer mit der Möglichkeit, für den Notfall jeden Offizier auch für eine andere Aufgabe verwenden zu können. Daß der persönlichen Eignung der einzelnen schon in der Off.-Schule Rechnung getragen wird, z. B. durch spezielle Ausbildung als Telefonoffizier, wobei die Artillerieausbildung nie ganz vernachlässigt werden darf, ist dabei nur zu begrüßen.

Die Frage nun, ob dieses sehr bewährte System auch bei der Motorartillerie angewendet werden könnte, konzentriert sich auf das Problem:

Ist die Ausbildung des Artillerieoffizierschülers zum Motorwagenoffizier schwieriger als diejenige zum Trainoffizier? Wenn ja, dann können wir sie ihm kaum mehr zumuten.

Aber ich glaube, wir dürfen getrost antworten: nein! Es ist wirklich viel schwieriger, in Fahrdienst und Pferdepflege zu genügenden Kenntnissen zu gelangen, als im Motorwagendienst. Ein Pferd ist halt doch ein unendlich komplizierterer und delikaterer Organismus als ein Benzinmotor. Und nun bedenke man, daß unsere Artillerieoffizierschüler heutzutage nur in den allerwenigsten Fällen irgendwelche Kenntnisse in der Pferdepflege mit in die Rekrutenschule bringen, während sich jedes Jahr die Zahl derjenigen mehrt, welche von Hause aus mit dem Automobil mehr oder minder vertraut sind.

Wenn also unsere Grundfrage mit Nein beantwortet werden muß, dann kann über den einzuschlagenden Weg kein Zweifel mehr herrschen.

Gemeinsame Rekrutenschule für Kanoniere und Motorfahrer. Motorfahrer und Kanoniere vom ersten Tag an ins gleiche Zimmer, Bett neben Bett. Die Aspiranten leisten Dienst als Motorfahrer.

Gemeinsame Unteroffizierschule. Die Aspiranten tun evtl. als Kanoniere Dienst.

Einheitliche Offiziersschule. Während die Feldartilleristen im Traindienst unterrichtet werden, haben die Motorartilleristen technischen Dienst.

So wird es auch möglich, nebenbei sei es gesagt, Kanoniere, die ursprünglich nicht Aspiranten waren, bei guter Eignung im Laufe ihrer Ausbildungszeit dennoch zur Artillerieoffiziersschule heran zu ziehen. Durch ihren Kontakt von der ersten Stunde an mit ihren Kameraden Motorfahrern ist ihnen jener Dienst auch nicht mehr ganz fremd.

Es genügt nicht, in der Rekrutenschule den Kanonieren während einigen Wochen ihnen vollkommen fremde Motorfahrer zuzuteilen. Nur durch Zusammenarbeit von morgens früh bis abends spät in der gleichen Schule, während der ganzen Schule, ist es möglich, jenen Grad des gegenseitigen Verstehens und Vertrauens zu erreichen, der nachher die Batterie im Felddienst zu einem einheitlichen Ganzen werden läßt.

Und nur in einer solchen Schule kann ein junger Offizier einigermaßen verstehen lernen, was es heißt, die Arbeit von Kanonier und Motorfahrer zusammenzuordnen, so wie er es nachher im Felde befehlen muß.

IV.

Ist es nun möglich, vollständig auf den technisch durchgebildeten Motorwagenoffizier zu verzichten? Gewiß nicht! Aber die wahren Funktionen des Motorwagenoffiziers sind eben ganz andere als diejenigen, welche ihm gegenwärtig meistens übergeben werden.

Er soll nicht Zugführer der Motorfahrer sein. Jeder Motorfahrer gehört auch im innern Dienst in den Zug, zu dem sein Fahrzeug gehört.

Er soll nicht Führer der Marschkolonne sein. Das ist Sache eines Artilleristen. Beim Stellungsbezug hat er nichts zu tun, als etwa technische Ratschläge zu geben, wenn man ihn darum fragt.

Man gestatte mir einen etwas kecken Vergleich: Er hat die Funktionen eines Veterinärs der Motorartillerie.

Er bekümmert sich um den Zustand von Motor und Wagen, macht dem Btr.Chef, resp. Abt.Kdt. seine Vorschläge in technischer Beziehung und führt wohl auch etwa Wegrekognoszierungen aus. Er führt die genaue Kontrolle über das Motorwagenmaterial und vielleicht auch über die technische Befähigung der Motorfahrer. Die Motormechaniker unterstehen ihm, was ihre Arbeit anbelangt.

Und von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, scheint es nun sehr wohl möglich, mit einem Motorwagenoffizier pro Abteilung auszukommen, ohne ihn zu überlasten.

Dies ist die Ansicht eines Artilleristen, der bei Feld- und Motorartillerie Dienst getan hat, freimütig dargelegt. In keiner Weise darf daraus irgend eine Geringschätzung der Wichtigkeit des Motorwagendienstes abgeleitet werden. Jedenfalls könnten in gemeinsamen Rekrutenschulen die Kanoniere von der flotten Dienstauffassung und strammen Haltung der Motorfahrer, so wie wir sie gegenwärtig überall begegnen, nur günstig beeinflußt werden.

Die außerdienstliche Tätigkeit des Schweizer-Offiziers.

Von Hptm. *H. Gut*, Kdt. Geb.-Mitr.-Kp. 2, Leimbach-Zürich.

Immer wieder tauchen von Seite derjenigen Stellen, die die Organisationen außerdienstlicher Betätigung der Offiziere leiten, darüber Klagen auf, daß die notwendige Zahl der Offiziere — speziell der jüngern Jahrgänge — zur Erreichung gesteckter Ziele nicht zur Verfügung stehe.

So außerordentlich bedauerlich es ist, wenn zum Beispiel dem Vorunterrichtswesen oder dem freiwilligen Schießwesen die erforderlichen Kräfte aus dem Offizierskorps mangeln, so darf nicht übersehen werden, daß der tiefgreifendste Schaden nicht einmal darin liegt, daß dadurch eine seriöse und erfolbringende Arbeit im Vorunterrichts- und Schießwesen oft in Frage gestellt wird. Was an der genannten Tatsache in erster Linie zum Aufsehen mahnt, ist die darin zum Ausdruck kommende Gleichgültigkeit, das mangelnde Bedürfnis des Einzelnen, sich selbst außerdienstlich durch das Mittel militärisch-ausbildender und militärisch-erzieherischer Tätigkeit auf der Höhe zu halten oder, besser gesagt, auf die Höhe zu bringen.

Es ist in der Schweizerischen Militärzeitung, in der Tagespresse, in Vorträgen prominenter militärischer Persönlichkeiten so oft darauf hingewiesen worden, daß die unserm Wehrwesen zur Verfügung stehenden Ausbildungszeiten viel zu knapp bemessen sind, um Vollwertiges zu leisten, daß es sich erübrigt, diese notorische Klage hier zu erörtern. Zweifellos darf aber angenommen werden, daß von ihrer Berechtigung und von den bedenklichen Folgen dieser Tatsache auch der jüngste Leutnant überzeugt ist. Umsoweniger aber ist es verständlich, daß nicht aus *eigenem* Antrieb und aus *innerstem* Bedürfnis heraus das vorläufig einzige Mittel zur Bekämpfung des unserm Wehrwesen drohenden Dilettantismus, eine intensive, zielbewußte, außerdienstliche Betätigung des einzelnen Offiziers mit Freude und Begeisterung ergriffen wird.

Gewiß, es wäre ungerecht, nicht anzuerkennen, daß viele Offiziere mit Tatkraft und Erfolg auf den verschiedensten außerdienstlichen Gebieten an ihrer militärischen Weiterbildung arbeiten. Sie bilden aber eine Minderheit. Weit überwiegend ist die Zahl derjenigen, die ihrer Pflicht glauben genügt zu haben, wenn sie ihren jährlichen Wieder-