VSAM
Verein Schweizer Armeemuseum
Association du musée suisse de l'armée
Associazione del museo svizzero dell'esercito
Associaziun dal museum svizzer da l'armada

Info Bulletin

Nr. 3/12
www.armeemuseum.ch

- «Dieseli»: Die kleinen Unimog bei der Schweizer Armee *(3)*
- Eine 8,4cm Kanone mit besonderer Ausrüstung in der Sammlung des historischen Materials *(17)*
- Das Gebäude 118 ist fertig umgebaut *(22)*

Freiwillige gesucht

Die Stiftung HAM möchte ihren Pool von freiwilligen Mitarbeitern ergänzen und sucht dazu Personen, die sich für diverse Einsätze in den verschiedensten Bereichen der Stiftung motivieren können. Es gibt diverse Möglichkeiten:

- Dokumentation (Papier, Reglemente, Archivalien, Fotografien etc.),
- Munition (Mittelkaliber, Grosskaliber),
- Abzeichen,
- Weiteres nach Absprache.

In allen Bereichen erfolgt eine Einführung und Begleitung durch unsere Fachspezialisten.

Weiter besteht mit zunehmender Fertigstellung der neuen Standortgebäude und Sammlungsräume auch der Bedarf nach geeigneten und motivierten Freiwilligen für die Präsentation der Schaulager und die Führung von Gruppen. Selbstverständlich erfolgt auch hier eine vorgängige Ausbildung durch unsere Fachspezialisten.

Wer sich für den einen oder anderen Bereich interessiert, melde sich doch per E-Mail oder per Telefon direkt bei Stefan Schaerer, Geschäftsleiter der Stiftung HAM.

stefan.schaerer@stiftung-ham.ch
Telefon 033 228 45 13

Vorträge VSAM 2013

Der Vorstand sieht 2013 wieder sechs militärhistorische Fachreferate vor. Das Vortragsprogramm 2013 liegt diesem Bulletin bei. Es kann auch von unserer Homepage heruntergeladen werden (www.armeemuseum.ch).

Impressum
Bulletin für die Mitglieder des Vereins Schweizer Armeemuseum. Das Bulletin enthält auch die Mitteilungen der Stiftung Historisches Material der Schweizer Armee.
Herausgeber: Verein Schweizer Armeemuseum, Postfach 2634, 3601 Thun.
Redaktion: Hugo Wermelinger, h.wermelinger@armeemuseum.ch

Titelbild: Baugruppe der Artillerie Rekrutenschule aus Sitten beim Auslegen einer Telefonleitung im Sommer 1978. Beim abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um einen Unimog 2010, Fahrgestellnummer 2010.4-00748/52. Es wurde am 29. März 1952 an die Schweizer Armee abgeliefert. Siehe Artikel Seite 3.

«Dieseli»
Die kleinen Unimog bei der Schweizer Armee

Unimog steht als Abkürzung für Universalmotorgerät. Es handelt sich dabei um einen in der unmittelbaren Nachkriegszeit in Deutschland für die Landwirtschaft entwickelten multifunktionalen Schlepper. Die Schweizer Armee hat als erster Exportkunde überhaupt das Potenzial dieses revolutionären Fahrzeuges für militärische Zwecke erkannt. Über einen Zeitraum von zwanzig Jahren beschaffte sie insgesamt rund 835 Fahrzeuge der Baureihen Boehringer 70200, Unimog 2010, Unimog 401 sowie Unimog 411. Diese Fahrzeuge leisteten während vierzig Jahren treue Dienste, in erster Linie als Leitungsbaufahrzeuge, aber auch als Trägerfahrzeug für Schneeräumgeräte. Da es sich bei ihnen um die kleinsten mit einem Dieselmotor angetriebenen Fahrzeuge der Armee handelte, wurden sie umgangssprachlich liebevoll «Dieseli» genannt.

Die Erfindung des Unimog

Schwenken wir unseren Blick nach Norden und in die Vergangenheit. Deutschland Anfang 1945. Den Krieg soeben verloren, die Städte verwüstet, die Industrie zerstört. Persönliches Leid und die Angst vor einer ungewissen Zukunft prägten die Gedanken der Menschen.

In diesem Umfeld fand sich auch Albert Friedrich, Ingenieur für Flugzeugmotoren bei Daimler Benz. Sein Arbeitsplatz war zerstört, und sein Arbeitgeber durfte gemäss den Auflagen der Siegermächte künftig weder Flugzeuge noch allradgetriebene Motorfahrzeuge bauen.

Albert Friedrich liess sich jedoch nicht entmutigen. Er kam zum Schluss, dass sein Land bei der gegebenen Ausgangslage einen grossen Bedarf an einem universell einsetzbaren landwirtschaftlichen Fahrzeug haben musste. Dieses wollte er erfinden. Es sollte geländegängig, schnell, zugstark, universell einsetzbar und wirtschaftlich sein. Gemeinsam mit weiteren ehemaligen Arbeitskollegen begann er in der Gold- und Silberschmiede Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd mit den Planungsarbeiten und bereits im Oktober 1946 war der erste von vier Prototypen fertiggestellt.

Prototyp U1

Die Fahrzeuge wurden in den folgenden Monaten ausgiebig getestet und stetig verbessert. Den Abschluss der Entwicklung bildete der Bau der beiden Prototypen U5 und U6, welche bereits mit dem neu entwickelten Dieselmotor OM 636 und dem ebenfalls speziell für den Unimog entwickelten, besonders kompakten Sechsganggetriebe ausgerüstet waren. Nachdem bei der ersten öffentlichen Präsentation dieser Fahrzeuge

anlässlich der Deutschen Landwirtschaftsausstellung im Herbst 1948 über 150 Bestellungen eingegangen waren, wurde im Februar 1949 mit der Produktion der Unimog bei der Firma Gebr. Boehringer GmbH in Göppingen begonnen. Bis im März 1951 wurden dort insgesamt 600 Fahrzeuge gebaut. Anfang 1951 übernahm Daimler Benz die Markenrechte und verlagerte die Produktion in das besser dafür geeignete Lastwagenwerk nach Gaggenau, wo am 4. Juni 1951 die Produktion des mit Ausnahme des Motors nur in Details abgeänderten und neu Unimog 2010 genannten Fahrzeuges aufgenommen wurde. Im Herbst 1953 erfolgte die Umbenennung in Unimog 401, verbunden mit ebenfalls nur kleineren Anpassungen am Fahrzeug. Für die Geschichte der Dieseli relevant ist die spätere Weiterentwicklung zum Unimog 411. Auf den ersten Blick fallen die halbovale Form des Radkastens und die aufgrund der neuen Achskonstruktion nicht mehr vorstehenden Radnaben auf, während die Form und die Ausmasse des Fahrzeuges praktisch unverändert blieben. Auf den ersten Prototypen basierende kleine Unimog wurden bis ins Jahr 1974 produziert.

Der Bedarf der Schweizer Armee

Die Gliederung der Schweizer Armee war am Ende des Aktivdienstes geprägt durch klassische Infanterieverbände. Sie verfügte zwar über zahlreiche Artilleriegeschütze, welche aber vorwiegend noch mit Pferdezug bespannt waren. Die Schweizer Armee der unmittelbaren Nachkriegszeit hatte nur vernachlässigbar schwache Panzerkräfte und wies einen sehr geringen Motorisierungsgrad auf.

In den Folgejahren nahm der militärische Motorfahrzeugbestand explosionsartig zu. Einerseits wurden mehrere Tausend Fahrzeuge aus amerikanischen Überschussbeständen erworben und der Truppe zugeführt. Auf diesem Weg stiessen unter anderem der Jeep, der Dodge Weapons Carrier und der GMC Lastwagen zum Fuhrpark. Parallel dazu wurde die Artillerie mit der Zuteilung von ebenfalls importierten Ford Canada und der Beschaffung der legendären Artillerieschlepper und Lastwagen der Firma Saurer umfassend motorisiert. Als Folge dieser Motorisierungswelle konnten sich die Truppen gegenüber früher viel rascher verschieben und deutlich grössere Distanzen zurücklegen, was wiederum massive Auswirkungen auf die Übermittlungstruppen hatte. Der bis anhin praktizierte Bau der Telefonleitungen ab dem pferdebespannten Telefon-Fourgon oder dem durch einen Traktor gezogenen Kabelanhänger genügte den neuen Anforderungen in keiner Art und Weise mehr. Und der als Sofortmassnahme ins Auge gefasste Bau der Telefonleitungen direkt ab der Brücke des Lastwagens Saurer M6 erwies sich als viel zu schwerfällig und auch als viel zu teuer für eine nachhaltige Lösung. Was es brauchte, war ein kleines, schnelles, wendiges, geländegängiges, preiswertes Fahrzeug mit einer Ladefläche. Was es brauchte, war ein Fahrzeug mit den Eigenschaften eines Unimog. Was es aber auch brauchte, war jemand, der die Beschaffungsstellen der Armee darauf aufmerksam machte, dass ein solches Wunderfahrzeug bereits existierte. Dieser «Jemand» war Herr Eduard Hof, ein technischer Kaufmann aus Zürich, welcher unter anderem mit Produkten der Firma Gebr. Boehringer Handel trieb und bei seinen regelmässigen Besuchen in Göppingen das Potenzial des dort produzierten Fahrzeuges früh erkannte. Als Offizier der Schweizer Armee wusste er auch um den einleitend beschriebenen Bedarf.

Eduard Hof (mit Hut) und Unimog-Chefkonstrukteur Heinrich Rössler anlässlich einer Unimog-Vorführung in der Schweiz

Vier Boehringer-Unimog als Versuchsträger

Eduard Hof organisierte in Zürich und Thun Vorführungen vor zivilen und militärischen Interessenten. Bei den dabei von den Vorführmannschaften gezeigten Leistungen des Unimog ist es wenig erstaunlich, dass die Schweizer Armee bereits im Frühjahr 1950 vier Boehringer-Unimog als Versuchsträger beschaffte. Es handelte sich dabei um die beiden Fahrzeuge 70200-00310 und 70200-00311, welche am 15. Mai 1950 abgeliefert wurden und die beiden ersten in der Schweiz zum Verkehr zugelassenen Unimog waren. Es war gleichzeitig auch der erste Exportauftrag für den Hersteller. In den Folgemonaten wurden durch Eduard Hof fünfzehn weitere Boehringer-Unimog importiert. Darunter die beiden weiteren Versuchsträger für die Armee mit den Fahrgestellnummern 70200-00331 und 70200-00332, welche am 16. Juni 1950 abgeliefert wurden. Die übrigen Fahrzeuge gingen an die Privatwirtschaft, in erster Linie an Bauunternehmungen, die sie unter anderem für den Bau der Transportseilbahnen für die damals in Entstehung begriffenen grossen Wasserkraftwerkbauten in den Alpen einsetzten.

Die vier ersten durch die Armee beschafften Unimog wurden nach Abschluss der Versuche der Truppe zugeteilt und wie die später beschafften Fahrzeuge jahrzehntelang verwendet. Das Fahrzeug 70200-00331 (M+54'390) wurde im Jahre 1972 an der jährlichen Versteigerung ausgedienter Armeefahrzeuge in Thun für 4900 Franken liquidiert. Dasselbe Schicksal ereilte zehn Jahre später für bloss 800 Franken das Fahrzeug 70200-00311 (M+30'912). Ebenfalls diesen Weg in das Zivilleben trat für 4100 Franken das Fahrzeug 70200-00332 (M+54'389) im Jahre 1987 an. Art und Zeitpunkt der Liquidation des ersten Versuchsträgers, 70200-00310 (M+30'911), ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt.

Die Truppenversuche

Die vier Versuchsfahrzeuge wurden im Sommer 1950 bei sechs Truppengattungen auf ihre Eignung für den militärischen Einsatz getestet. Dabei stand die Verwendung als Fahrzeug für den Telefonleitungsbau im Zentrum der Versuche. Bei der Infanterie sollte zusätzlich die Verwendung als Zugfahrzeug für die damals in Entwicklung befindliche Panzerabwehrkanone (Pak 50) geprüft werden. Zur Simulation der Anhängelast wurde dabei eine vorhandene 10,5-cm-Haubitze verwendet, welche mit einem Gewicht von 2,2 t viermal schwerer war als das zur Beschaffung anstehende Geschütz. Kein Problem für einen Unimog. Bei den Leichten Truppen stand der Einsatz als Fahrzeug für die Maschinengewehr-Gruppe und als Ersatz für Jeep und Dodge im Vordergrund. Bei den Genietruppen schliesslich mussten sich die kleinen Unimog richtig ins Zeug legen, um ihre Eignung als Zugfahrzeug für den Werkzeuganhänger unter Beweis zu stellen.

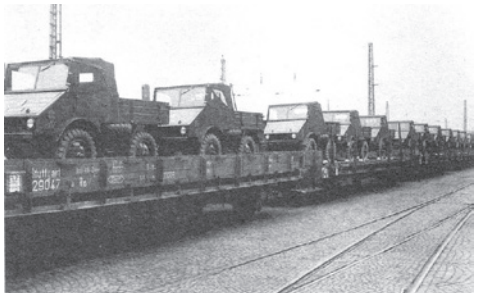
Zwei der vier Fahrzeuge waren während der ganzen Versuchsdauer ausschliesslich bei den Übermittlungstruppen im Einsatz. Diese Waffengattung fällte auch als erste einen Beschaffungsentscheid.

Vierzig weitere Boehringer-Unimog

Noch im Verlaufe des Sommers 1950 bestellte die Schweizer Armee für die Sicherstellung der dringendsten Fernmeldebedürfnisse eine Serie von vierzig Boehringer-Unimog. Sämtliche Fahrzeuge – es handelte sich dabei faktisch um die gesamte Produktion des Monats November – wurden am 2. Dezember 1950 an die Armee abgeliefert.

Diese Boehringer-Unimog trugen die fortlaufenden Fahrgestellnummern 70200-00475 bis 70200-00514. Sie wurden in den ersten Wochen nach der Ablieferung an die Bedürfnisse der Schweizer Armee angepasst («helvetisiert») und mit den Kontrollschildern M+30'700 bis M+30'739 versehen. Anfangs Februar 1951 erhielt jede der damals bestehenden zehn motorisierten Telegrafenkompanien der Armee ihre vier Fahrzeuge zugeteilt.

Insgesamt beschaffte die Schweizer Armee somit 44 Boehringer-Unimog. Diese sind vollständig dokumentiert.



Die Lieferung von 40 Boehringer-Unimog am 2.12.1950

Die Beschaffung von 540 Unimog 2010

Am 14. Februar 1951 befasste sich der schweizerische Bundesrat eingehend mit der Gliederung und Ausrüstung der Armee, der sogenannten Truppenordnung 52, und den damit einhergehenden Rüstungsbeschaffungen. Dabei wurde unter anderem beschlossen, 150 Unimog als Zugfahrzeuge für die Werkzeuganhänger der Sappeurzüge zu kaufen.
Der entsprechende Liefervertrag mit Eduard Hof wurde dem zuständigen Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartementes am 5. März 1951 zur Unterschrift zugestellt, vier Tage bevor der letzte Boehringer-Unimog die Werkhalle in Göppingen verliess.

In der Folge trat Daimler-Benz in das Vertragsverhältnis ein, und die Fahrzeuge wurden nachdem am 4. Juni 1951 die Produktion in Gaggenau aufgenommen worden war als Unimog 2010 an die Armee abgeliefert. Entgegen der ursprünglichen Absicht wurden diese Fahrzeuge jedoch nicht den Sappeuren, sondern den Übermittlungstruppen zugeteilt, was aus dem Nummernbereich der Kontrollschilder (M+30740 ff) ersichtlich ist. Auch wurde die Zahl der zu liefernden Fahrzeuge nachträglich auf 160 erhöht. Jeder sechste der im ersten Produktionsjahr hergestellten Unimog 2010 ging an die Schweizer Armee, was deren Bedeutung für die Unimog-Produktion erneut unterstreicht.

Im Frühjahr 1952 wurden weitere 200 Unimog bestellt, darunter 190 Fahrzeuge mit Anhänger-Druckluftbremse und einer kleinen Rahmenseilwinde des Schweizer Herstellers August Schneider aus Zollbrück. Bereits im August 1952 folgte eine dritte Bestellung über 180 Fahrzeuge in der Standardausführung. Grund für diese in so kurzem zeitlichem Abstand erfolgte weitere Beschaffung waren der damals sich massiv verhärtende Ost-West-Konflikt und die damit einhergehende Befürchtung, später nicht mehr mit den benötigten Fahrzeugen beliefert zu werden.

Die 380 Unimog mit Baujahr 1952 wurden mit den Kontrollschildern M+54'000 ff in Verkehr gesetzt und in erster Linie den Sappeuren und den Übermittlungseinheiten der Artillerie sowie den Fliegertruppen zugeteilt. Insgesamt beschaffte die Schweizer Armee 540 Fahrzeuge der Baureihe Unimog 2010. Dies entspricht knapp zehn Prozent der gesamten Produktionsmenge. Mit Ausnahme der beiden Fahrzeuge, welche mit den Kontrollschildern M+30'743 und M+30'768 in Verkehr gesetzt wurden, sind sämtliche von der Schweizer Armee beschafften Unimog 2010 identifiziert und dokumentiert.

Unimog 401

Ab 1954 wurden rund 135 Fahrzeuge der Baureihe Unimog 401 beschafft. Von diesen dienten 50 als Trägerfahrzeuge für verschiedene Schneeräumgeräte. Weitere 45 wurden den Einheiten der Schweren Fliegerabwehr als Leitungsbaufahrzeuge zugeteilt und 15 als Dienstmotorfahrzeuge ausgesondert. Die Zuteilung und der Verwendungszweck von 21 Unimog mit Baujahr 1955 sind noch nicht restlos geklärt.

Unimog 411

Im Jahre 1966 wurden 50 Unimog 411 als Leitungsbaufahrzeuge beschafft und im Folgejahr mit den Kontrollschildern M+54'391 bis M+54'440 in Betrieb genommen. Vierzig weitere Fahrzeuge wurden 1969 bestellt, von denen 20 als Leitungsbaufahrzeuge mit den Kontrollschildern M+30'913 - M+30'932 in Verkehr gesetzt wurden. Die anderen dienten als Trägerfahrzeuge für Schneeräumgeräte des Festungswachtkorps und der Waffenplätze.

Die «Helvetisierung»

Die fabrikneu gelieferten Unimog wurden durch das Privatgewerbe «helvetisiert», das heisst an die Bedürfnisse der Schweizer Armee angepasst. Die knapp fünfzig Änderungen umfassten Eingriffe in die Fahrzeugelektrik für den Tarnscheinwerfer und den Anschluss für das Drehlicht sowie die Montage von Spaten, Beil und Pickel, Reservekanister und Abschleppseil. Aufgrund dieser Anpassungen sind «Schweizer Unimog» bei Fahrzeugtreffen auf den ersten Blick als solche erkennbar.

Kontrollschilder-Bereiche

Bis in die 1990er-Jahre waren die militärischen Kontrollschilder sprechend, das heisst, man konnte aus ihnen den Fahrzeugtyp und teilweise die Truppengattung ableiten. Diese Tatsache hatte in Bezug auf die kleinen Unimog zur Folge, dass einige Fahrzeuge während ihrer Einsatzdauer mehrfach das Nummernschild wechselten. Als Beispiel dient das Fahrzeug 2010.1-02740/52, welches nach seiner Ablieferung am 30.8.1952 als Dienstfahrzeug ausgeschieden und mit der Nummer M+99'016 versehen wurde. Da sich in den Folgejahren dafür kein Käufer fand, wurde es im Jahre 1958 der Truppe zugeteilt und auf M+54'370 umgezeichnet. Bereits im Folgejahr wurde es zum Trägerfahrzeug einer Schneeschleuder bestimmt und mit der Nummer A+47'009 versehen. Mit dieser Nummer wurde das Fahrzeug anlässlich der Versteigerung in Thun im Jahre 1994 für 4600 Franken verkauft.

Nummernbereiche der Unimog

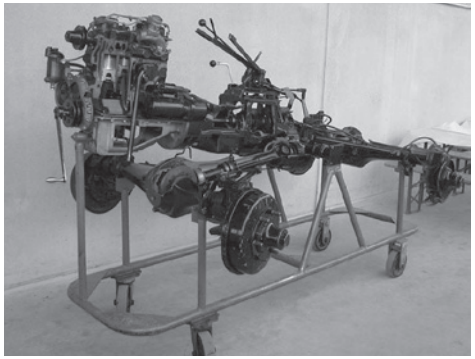
M+21‘500 – M+21‘559	Schneeräumungsfahrzeuge
M+30‘700 – M+30‘739	Boehringer-Unimog
M+30‘740 – M+30‘909	Unimog 2010
M+30‘911 – M+30‘912	Boehringer-Unimog
M+30‘913 – M+30‘932	Unimog 411
M+54‘000 – M+54‘388	Unimog 2010 / Unimog 401
M+54‘389 – M+54‘390	Boehringer-Unimog
M+54‘391 – M+54‘440	Unimog 411
M+54‘441 – M+54‘444	Unimog 401 (abgerüstete Schneefräsen)
M+79‘201 – M+79‘208 / M+79‘231	Unimog 2010 / 401 / 411 Schneefräsen
M+99‘000 … M+99‘059	Dienstfahrzeuge Unimog 2010 / Unimog 401
A+47‘009 / A+47‘039 – A+47‘050	Schneefräsen für Waffenplätze und FWK
A+47‘093 – A+47‘104	Schneefräsen für Waffenplätze und FWK

Ersatzteilhaltung

Zur Sicherstellung einer hohen Versorgungsautonomie wurden Ersatzteillager im Umfang von 25 Prozent des Beschaffungsvolumens angelegt. Zusätzlich wurde der Importeur zu einer Pflichtlagerhaltung verpflichtet. Die entsprechenden Vorschriften erwähnten insbesondere, dass zusätzlich zu den üblichen Ersatzteilen «pro 50 gelieferte Fahrzeuge ein Motor, ein Getriebe, ein Lenkstock sowie je eine Vorder- und Hinterachse» an Lager zu halten sind. Die Szene der heutigen Besitzer der kleinen Unimog profitiert immer noch von den seinerzeit vorsorglich beschafften Teilen.

Ausbildungshilfsmittel

Die Schweizer Armee beschaffte für die Ausbildung der Motormechaniker mehrere Schnittmodelle unter anderem vom Antriebsstrang, vom Getriebe und von den Achsen.



Schnittmodell vom Antriebsstrang. Von den Lehrlingen 1951/52 in Gaggenau hergestellt.

Der Unimog als Dienstfahrzeug – am Beispiel des M+99‘056

In den 1950er-Jahren durften interessierte Motorfahrer-Rekruten nach der Aushebung ein Fahrzeug zum halben Tarifpreis erwerben. Zur Auswahl standen das Motorrad, der Jeep oder eben auch der Unimog. Mit dieser Massnahme sollte die zivile Verbreitung dienstfähiger Motorfahrzeuge gefördert und gleichzeitig die Bundeskasse entlastet werden. Die Haltepflicht für die als Dienstfahrzeuge bezeichneten Motorfahrzeuge begann im Zeitpunkt der Übernahme und endete mit Ablauf des sechsten auf die Rekrutenschule folgenden Kalenderjahrs, sofern die vorgegebene Dienstleistungspflicht erfüllt war. Um den angenommenen Bedarf an Dienst-Unimog abzudecken, wurden insgesamt 60 fabrikneue helvetisierte Fahrzeuge bereitgestellt und mit den Kontrollschildern M+99‘000 bis M+99‘059 versehen. Das Unimog-Angebot stiess jedoch nur auf ein sehr beschränktes Interesse. Über die ganze Laufzeit wurden nämlich nur 41 Unimog als Dienstfahrzeuge abgesetzt, nämlich 16 Unimog 2010.1; 10 Unimog 2010.4 sowie 15 Unimog 401.101 (Jg. 54). Demgegenüber konnten im gleichen Zeitraum 5122 Motorräder sowie 1923 Jeeps als Dienstmotorfahrzeuge verkauft werden. Die geringe Akzeptanz des Unimog als Dienstfahrzeug erklärt sich mit der in den Anfangsjahren generell sehr schwachen Verbreitung dieses Fahrzeugtyps in der Schweiz. Attraktiv war der Unimog zudem nur für Personen aus der Bau-, Land- und Forstwirtschaft, welche bei ihrer zivilen Tätigkeit Bedarf nach einer starken Zugleistung hatten. Die bereitgestellten, aber mangels Nachfrage nicht als Dienstfahrzeuge verkauften Unimog wurden Ende der 1950er-Jahre mit den Kennzeichen M+54‘370 bis M+54‘388 versehen und der Truppe zugeteilt. Das gleiche Schicksal traf auch das Fahrzeug M+99‘050, welches auf Ersuchen des Käufers im Jahr 1959 von der Armee zurückgekauft und mit dem Kontrollschild M+54‘170 versehen wurde. Letzteres war frei geworden, da das ursprünglich damit gekennzeichnete Fahrzeug im Jahr 1958 mit einer Schneefräse ausgerüstet und auf das Kontrollschild M+79‘204 umgezeichnet worden war.

Mit den Dienst-Unimog mussten 218 Diensttage geleistet werden, nämlich eine Rekrutenschule und fünf Wiederholungskurse. Der Halter hatte dabei mit voll getanktem Fahrzeug einzurücken und durfte am Schluss des Dienstes mit vollem Tank und frisch gewechseltem Öl den Weg nach Hause antreten. Nach Ablauf der Haltefrist konnte der Eigentümer über sein Fahrzeug frei verfügen. Ebenso konnte er es ausserhalb der Dienstzeit uneingeschränkt nutzen.

Für jeden nicht geleisteten Tag wurden dem Halter Fr. 41,28 in Rechnung gestellt. Dies geschah in fünf Fällen, nämlich beim Fahrzeug M+99‘004, dessen Halter einen mehrjährigen Auslandurlaub angetreten hatte, beim Fahrzeug M+99‘008, dessen Besitzer während der Haltefrist verstorben war, beim Fahrzeug M+99‘030, welches durch einen Gebäudebrand zerstört wurde, sowie bei den Fahrzeugen M+99‘046 und M+99‘051, welche bei der zivilen Verwendung irreparable Unfallschäden davontrugen.

Glück im Unglück hatte der Käufer des Fahrzeugs M+99‘031, welcher kurz nach der Rekrutenschule HD-tauglich erklärt wurde und sein Fahrzeug auf den weiterhin Militärdienst leistenden Bruder überschreiben durfte.

Viktor Lehmann aus Buttikon im Kanton Schwyz wurde im Frühjahr 1957 als künftiger Motorfahrer ausgehoben. Diese Einteilung berechtigte ihn, sein Interesse an einem Dienstfahrzeug anzumelden, was er auch sofort machte. Für ihn war klar, dass dabei nur ein Unimog in Frage käme, denn nur mit diesem zur Auswahl stehenden Fahrzeugtyp konnten schwere Anhänger gezogen werden, was für den elterlichen Holzbaubetrieb wichtig war. Am 21. August 1957 – also fast ein Jahr bevor er einen einzigen Tag Militärdienst geleistet hatte übernahm er seinen fabrikneuen, aber bereits für die Bedürfnisse der Schweizer Armee angepassten Unimog. Es handelte sich um das Fahrzeug 401.101-4501331, welches mit Anhänger-Druckluftbremse sowie der kleinen Schneider-Rahmenseilwinde ausgerüstet war. Am 21.7.1958 rückte Viktor Lehmann mit seinem Fahrzeug, welches mittlerweile bereits 5662 km auf dem Zähler hatte, in die Rekrutenschule ein. Die einzelnen Dienstleistungen, und die gefahrenen Kilometer sind akribisch auf dem Datenblatt des Fahrzeuges dokumentiert. Ohne ausdrückliche Zustimmung durfte niemand mit seinem Dienstmotorfahrzeug fahren, allerdings konnte er als Motorfahrer auch für andere Tätigkeiten als für die Führung seines eigenen Fahrzeuges eingesetzt werden. Das erklärt auch die äusserst geringe Kilometerleistung im WK 1959; das Fahrzeug von Viktor Lehmann wurde von der Truppe nicht benötigt und er als Fahrer eines grossen Armeelastwagens eingesetzt. In allen anderen Diensten wurden er und sein Fahrzeug – wie es der Name andeutet – universell eingesetzt. Sei es als Zugfahrzeug für kleinere Baumaschinen oder Anhänger, sei es als Nachschubfahrzeug für die Truppenküche oder für den Treibstoffverantwortlichen, sei es als gewöhnliches Transportfahrzeug für ausgehobenes Erdreich.

Viktor Lehmann erinnert sich an zahlreiche abenteuerlich anmutende Einsätze. So musste er einmal mit seinem Unimog und zwei Anhängern mit Übersetzbooten von Brugg über den Kerenzerberg nach Maienfeld fahren. Eine überschlagsmässige Rechnung ergibt eine Länge des Gespannes von gegen fünfundzwanzig Metern (2 Bootslängen zu je 9,1 m, 2 Deichseln zu 1 m und 1 Unimog). Am problematischsten waren für ihn aber die Transportleistungen mit den zweiachsigen Anhängern, denn diese verfügten über keine leistungsfähigen Bremsen.

Ausserhalb der Dienstzeiten setzte Viktor Lehmann seinen Unimog im Familienbetrieb ein, wo er bis weit in die 1990er-Jahre nützliche Dienste leistete.

Anhängelast gemäss militärischem Typenschein: 750 kg!

Der ganze Dachstock einer Scheune wurde in einer Fahrt transportiert.

Während der Militärdienste war das Fahrzeug mit dem Kontrollschild M+99'056 unterwegs, ausserhalb der Dienstzeit mit dem zivilen Kontrollschild SZ 5'398. Das Fahrzeug gehört jetzt einem ehemaligen Angestellten seiner Firma und ist perfekt restauriert.

Viktor Lehmann und sein ehemaliges Dienstfahrzeug, jetzt beide in «Zivil». Aufnahme vom September 2012

Militärische Typenscheine

Aus heutiger Sicht schwer zu verstehen ist die Tatsache, dass drei Unimog-Baureihen zudem noch von zwei Herstellern auf demselben Typenschein basieren. Boehringer-Unimog, Unimog 2010 und der Unimog 401 werden durch den Typenschein 50-0091 erfasst. Der Unimog 411 ist im Typenschein 50-0293 geregelt. Daneben sind weitere neun Typenscheine für diverse Schneeräumgeräte bekannt.

Erwähnung in Reglementen

Angesichts der doch beträchtlichen Zahl beschaffter Fahrzeuge ist es einigermassen erstaunlich, dass diesen kein eigenes Reglement gewidmet ist. Fragmentarische Hinweise auf die Dieseli finden sich in nachstehenden Dienstvorschriften:

Regl 52.36	Technische Vorschriften für den Verlad auf Eisenbahnwagen TVVE (1967/1975)
Regl 52.36	Armeefahrzeuge, technische Daten und Bahntransport (1982)
Regl 57.14	Strassen (Unterhalt, Instandstellung, Neubau) (1954)
Regl 58.17	Taschenbuch des Telegraphen-Pioniers (1967)
Regl 58.17	Behelf für den Telegrafen-Pionier (1983)
Regl 58.22	Der Bau feldmässiger Telefonleitungen bei den Uem Trp (1959)
Regl 58.22	Der Bau feldmässiger Telefonleitungen (1970/1977)
Regl 58.22 IV	Der Bau feldmässiger Tf Leitungen bei der Artillerie (1964)
Regl 58.28	Behelf für Offiziere über den Uem Dienst der Genietruppen (1966)
Regl 58.29	Übermittlungsdienst der Genietruppen (1966)
Regl 58.102	Das Fernfeldkabel F-4 (1956)
Regl 61.3	Vorschriften für den Motorwagendienst (1958)
Regl 61.22	Höchstgeschwindigkeiten für Motorfahrzeuge und Anhängerzüge
Regl 61.39	Daten der Armeemotorfahrzeuge (1971)
Regl 61.101	Handbuch für Motormechaniker
Regl 61.102	Technische Angaben über Militärmotorfahrzeuge (1952/1960)
Regl 61.113	Parkdienstvorschriften (1954)
Regl 63.1	Handbuch für Truppensattler (1954)
Regl 65.71	Technische Grundlagen für Motormechaniker
Regl 65.801	Motorfahrer-Reparaturkompetenzen (1979)

Dieseli im Leitungsbau

Von Beginn weg und bis zum Ende der Einsatzdauer war die Verwendung im motorisierten Telefonleitungsbau die wichtigste Domäne der kleinen Unimog. Die Fahrzeuge konnten durch zwei Mann in wenigen Minuten mit der dazu erforderlichen Kabelausrüstung umgebaut werden.

Dieseli mit bereitgelegter Kabelausrüstung

1950er-Jahre

In den Anfangsjahren umfasste eine Baugruppe zwei Unimog und einen Lastwagen mit der Kabelreserve. In Fahrtrichtung vorne im Bild das Auslegefahrzeug, hinten das Verlegefahrzeug. Wie es der Name andeutet, war die Aufgabe des vorderen Trupps, die Leitung so rasch als möglich auszulegen, damit die Verbindung genutzt werden konnte. Die Aufgabe des hinteren Trupps bestand darin, die Leitung so zu verlegen, dass diese möglichst lange unbeschädigt in Betrieb stehen konnte. Der Aufbaurahmen des Verlegefahrzeuges hat sich im Einsatz nicht bewährt und die beiden Gruppenfahrzeuge wurden bereits ab Ende der 1950er-Jahre einheitlich ausgerüstet.

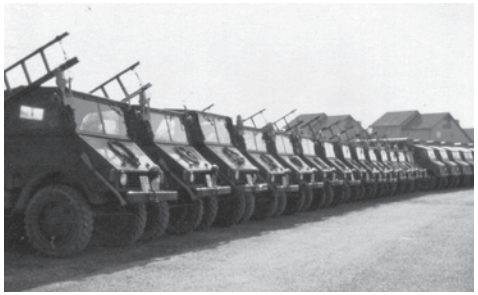
Baugruppe Anfang der 1950er-Jahre

Truppenversuche bei der Tg Kp 15

1960er-Jahre

Baugruppe mit zwei Dieseli und Unimog-S. Ende 1960er-Jahre

1970er-Jahre



Der ganze Stolz des Motorfahrer-Offiziers. Bad Zurzach, 1970

Es herrschte nicht immer eitel Sonnenschein. Aufnahme Oktober 1974

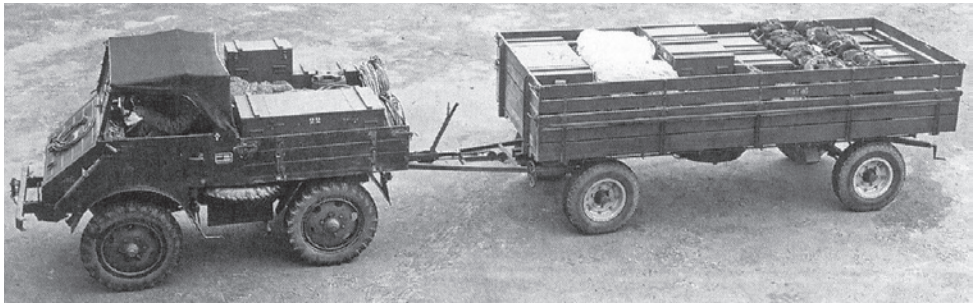
1980er-Jahre

Baugruppe mit Boehringer-Unimog im Jahr 1985

Verwendung bei den Genie-Truppen

Brückenprobe über die Rotache in Steffisburg, Aufnahme vom 1.3.1953

Als Zugfahrzeug eines Hopto-Digger



Als Zugfahrzeug für den Werkzeuganhänger

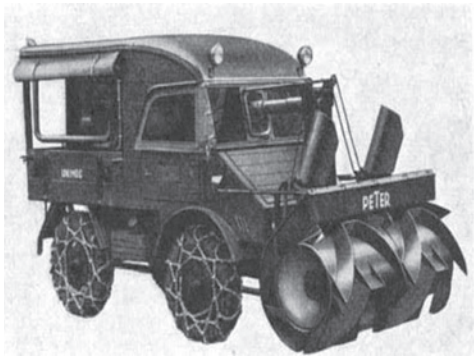
Transport von Aushubmaterial beim Höragenwald in Bülach

Verwendung als Schneeräumgerät

Gut hundert Unimog dienten als Trägerfahrzeuge für verschiedene Schneefräsen und Schneeschleudern. Die Fahrzeuge wurden dabei jeweils aus dem vorhandenen Bestand oder fabrikneu durch die KTA (Kriegstechnische Abteilung) an die Hersteller der Aufbauten geliefert. Der Grossteil der Fräsen und Schleudern diente zur Schneeräumung auf den Militärflugplätzen. Die übrigen Maschinen waren dem Festungswachtkorps oder den Waffenplätzen zugeteilt und mit «A+»-Kontrollschildern ausgerüstet.

Mitte der 1960er-Jahre und im Jahr 1973 wurden rund fünfzig Unimog mit Schneepflügen ausgerüstet. Sie dienten der Schneeräumung von Betriebsarealen und der Zufahrten zu Aussendepots.

Unimog 401 mit Beilhack-Doppelschleuder



Unimog 2010 mit Peter-Fräse

Unimog 401 mit Rolba-Fräse

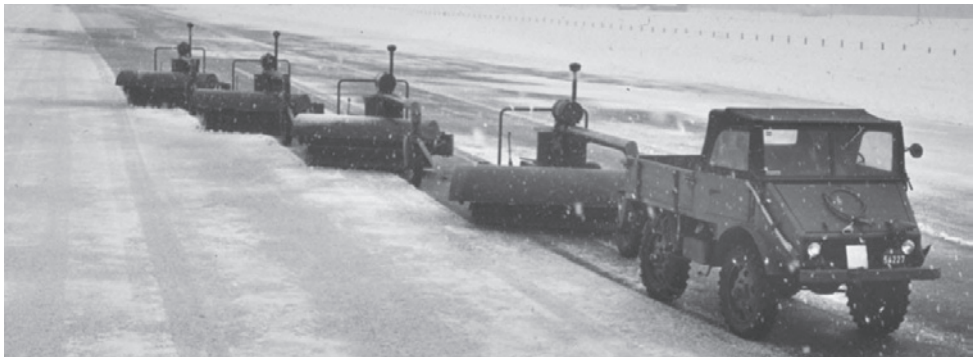
Unimog 411 mit Rolba-Frässchleuder

Unimog 401 mit geschlossenem Fahrerhaus und Rolba-Frässchleuder. Drei solcher Fahrzeuge wurden beschafft.

Unimog 411 mit Peter-Fräse

Unimog 2010 mit Enteisungsanhänger

Unimog 2010 mit Peter-Schneepflug



Unimog 2010 mit Pistenbürsten Ammann

Die Liquidation der kleinen Unimog

Die kleinen Unimog erwiesen sich als ausserordentlich zähe und langlebige Fahrzeuge. Die erste dokumentierte Liquidation erfolgte im Jahr 1959 anlässlich der damals erst zum vierten Mal durchgeführten Versteigerung ausrangierter Militärfahrzeuge in Thun. Dabei wurde der durch einen Unfall stark beschädigte M+54'049 liquidiert, wobei das Fahrzeug noch den stolzen Preis von 2980 Franken erzielte. Auch das nächste liquidierte Fahrzeug war ein Unfallopfer. Es betraf die Nummer M+54'160, welche im Jahr 1968 noch einen Steigerungserlös von 2600 Franken einbrachte. In den folgenden zwölf Jahren kamen insgesamt nur acht weitere Fahrzeuge in Thun unter den Hammer – darunter ein Versuchsträger. Erst ab 1982 begannen sich die Reihen der Dieseli zu lichten, weil bei jeder anstehenden grösseren Reparatur geprüft wurde, ob sich die Investition in die mittlerweile über dreissigjährigen Fahrzeuge noch rechnete. Gut ein Viertel aller beschafften Fahrzeuge, nämlich 228 Stück, gingen anlässlich der legendären jährlichen Fahrzeugsteigerungen in Thun in neue Hände über. Der weitaus grösste Teil der Fahrzeuge wurde hingegen direkt ab den Zeughäusern en bloc oder im Einzelverkauf an Händler und Privatpersonen verkauft. Nachfolgefahrzeug für die kleinen Unimog wurde der Puch G.

Schlussbemerkungen

Weiterführende Angaben und weitere Bilder finden sich unter www.dieseli.ch

Ich bedanke mich bei allen Personen, welche mich beim Zusammentragen der Informationen unterstützt haben; namentlich bei den Herren Habegger, Sigrist und Martin von der Stiftung Historisches Material der Schweizer Armee sowie bei den Herren Wenger und Lenk vom Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt der Armee.

Gerne nehme ich Ihre Hinweise, Korrekturen und Ergänzungen unter dieseli@bluewin.ch oder an das Postfach 397, 7001 Chur, entgegen.

Oberst i Gst aD Claudio Lazzarini
(Zusammenfassung eines Referates, das der Autor am 22. August 2012 im Rahmen der VSAM-Vorträge in Burgdorf gehalten hat.)

Aufruf

Helfen Sie mit, das Wissen um die kleinen Unimog zu vervollständigen und der Nachwelt zu erhalten. Stellen Sie Ihre Kenntnisse, Unterlagen, Bilder, Anekdoten und so weiter dem Autor zur Verfügung. Zugestellte Fotografien und Unterlagen werden im Original retourniert. Herzlichen Dank.

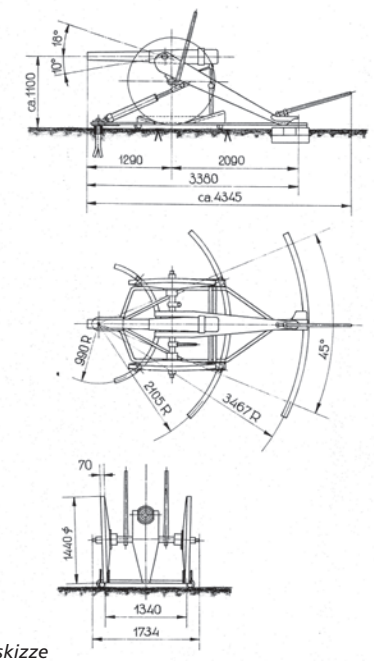
Eine 8,4cm Kanone mit besonderer Ausrüstung

in der Sammlung des historischen Materials

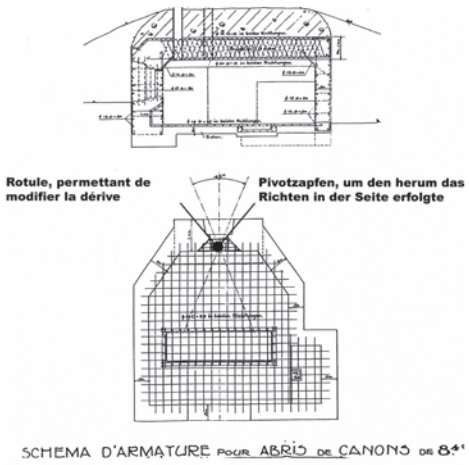
Die 8,4cm Kanone mit Stahl-Ringrohr von Krupp wurde 1879 in unserer Armee eingeführt und erhielt demzufolge die Bezeichnung «8,4cm Feldkanone Ordonnanz 1879», teilweise wurde sie aber auch als «8,4cm Kanone 1880» bezeichnet.

Als man in den Jahren 1898 bis 1902 die Ablösung dieses Geschützes durch eine modernere Ausführung mit Rohrrücklauf oder mindestens versehen mit einem Bremssys-tem suchte, standen ausschliesslich ausländische Geschütztypen zur Wahl. Um auch der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+WT) ein Angebot zu ermöglichen, erteilte man ihr den Auftrag, ein Rücklaufsystem für die bestehende 8,4cm Kanone zu entwikkeln. Nach einer gründlichen Evaluation und einer langen und kontrovers geführten Diskussion entschied sich die Schweiz 1903 für die Einführung der bekannten 7,5cm Feldkanone 1903 von Krupp mit einem modernen Rohrrücklauf- und Bremssystem.

Im Ersten Weltkrieg litt die Armee unter einem grossen Mangel an Artilleriewaffen. Da sich ein Teil der ausgeschiedenen alten 8,4cm Geschütze mit einer beschränkten Anzahl tauglicher Munition noch in Depots befand, entsann man sich des einmal von der K+W Thun entwickelten Pivot-Bremssystems.



Massskizze des Geschützes auf dem Pivot-Schwenkrahmen

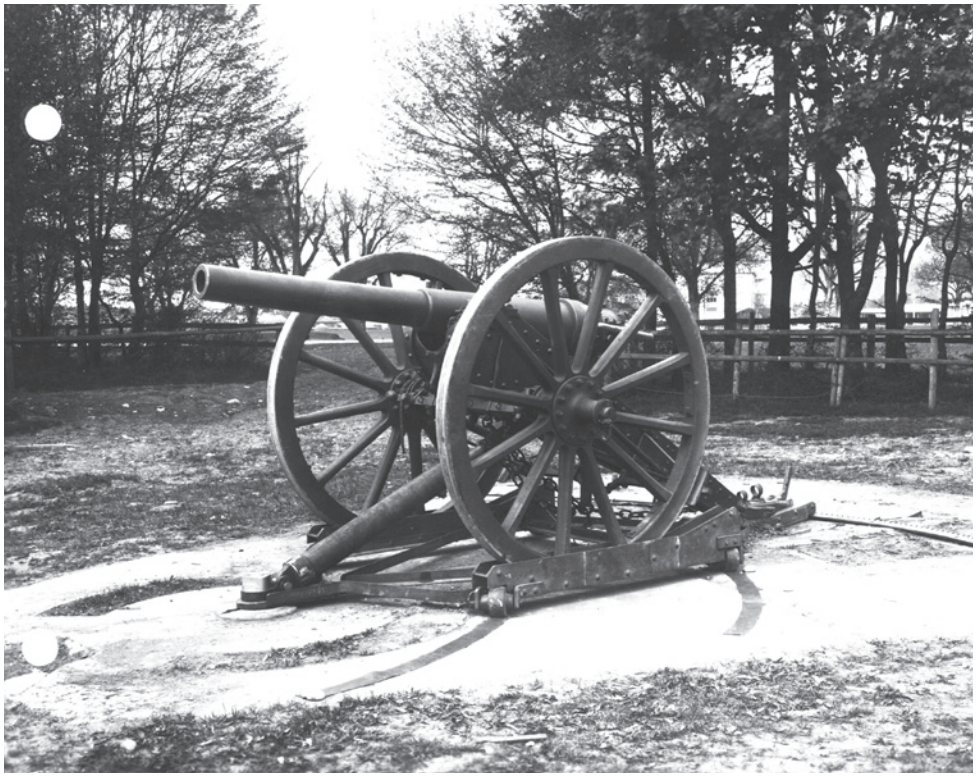


Original-skizze des Bunkers aus dem Jahr 1915

Um diese Geschütze verwenden zu können, wurden während des Ersten Weltkrieges insgesamt 138 Stück eines Schwenkrahmens mit Pivot-Bremse bereitgestellt und dafür auch ein spezieller Bunkertyp entwickelt.
Der Einsatz dieser Geschütze erfolgte als sogenannte «Bataillonsgeschütze» in der Verantwortlichkeit der Kommandanten der Infanterie-Brigaden oder der Regiments-Kommandanten. Es stand nur Schrapnell-Munition mit Zeitzünder auf die Distanz bis ca. 2,2 km gegen massiert angreifende Infanterie zur Verfügung.

Da sich im Zweiten Weltkrieg bezüglich Mangel an verwendbaren Waffen die Situation des Ersten Weltkrieges wiederholte, fand eine etwas geringere Anzahl der immer noch vorhandenen 8,4cm Geschütze erneut in den Stellungen der Infanterie Verwendung, diesmal jedoch zur «Verstärkung der Panzerabwehr».

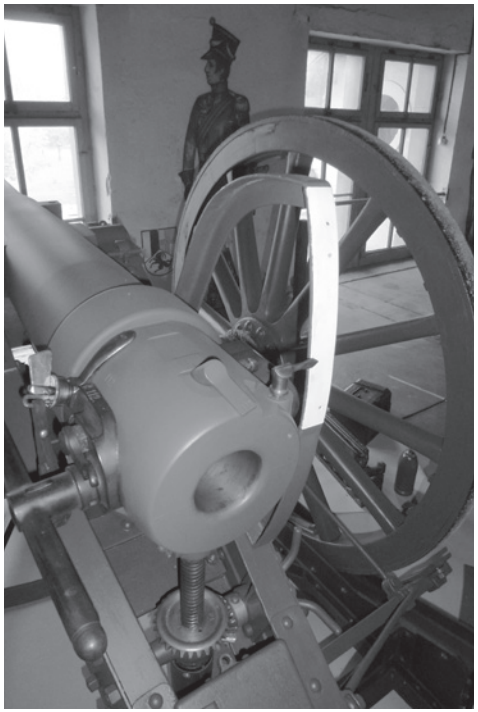
Das Rücklauf-Bremssystem bestand aus einem Schwenkrahmen für das Geschütz, auf dem die Lafette mit einem Bremszylinder fest mit dem im Boden verankerten (einbetonierten) Drehpunkt verbunden war. Um den Richt- und Schwenkvorgang zu erleichtern, waren auf dem vorbereiteten Boden eiserne Laufflächen für die Rollen des Schwenkrahmens angebracht. Der Lafettenschweif wurde auf einem Zahnbogen geführt und gerichtet.



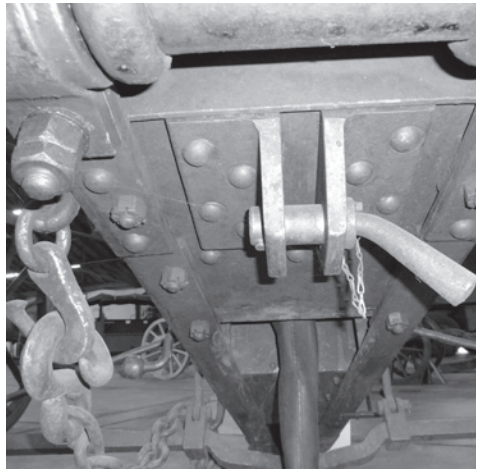
8.4cm Kanone Ordonnanz 1879 in Stellung auf Schwenkrahmen mit Pivot-Bremse

Zur vereinfachten Handhabung für die zur Geschützbedienung eingesetzten Infanteristen verzichtete man zu einem unbekannten Zeitpunkt (wahrscheinlich im Ersten Weltkrieg) auf die üblichen Richtmittel und die dafür notwendigen Schusstafeln. Auf dem Lafettenrahmen rechts des Verschlusses brachte man einen «Richtbogen» an, auf dem mit einem Zeiger die Elevation der vorbereiteten Ziele markiert war.

Der Teil der 8,4cm Geschütze, die für diesen Einsatz vorgesehen waren, wurde auf der Lafettenunterseite mit einer Befestigung für den Bremszylinder ausgerüstet. Geschütze ohne diese Befestigung für den Bremszylinder sind heute in Sammlungen kaum mehr anzutreffen.



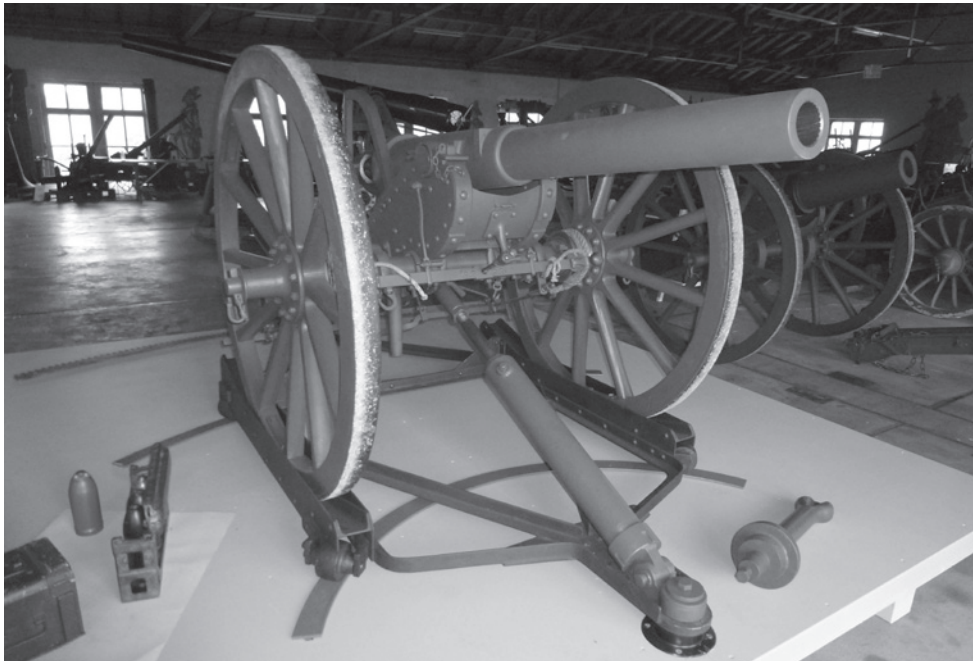
Richtbogen mit Zeiger für die Elevation



Nachträglich unter der Lafette angebrachte Befestigung für den Bremszylinder

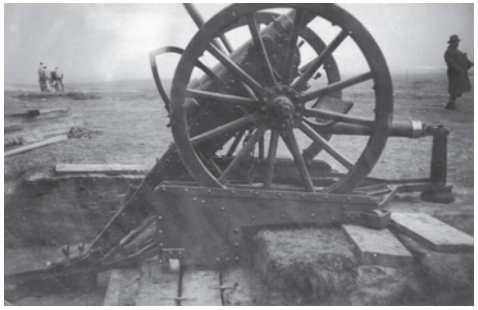
Durch glückliche Umstände blieb im historischen Material ein derartiger Pivot-Schwenkrahmen erhalten, der im Laufe des letzten Jahres mit dem Original-Pivot-Bremszylinder und dem dazugehörigen Pivot-Zapfen ergänzt werden konnte.

Da auch das passende Geschütz mit der unter der Lafette angebrachten Befestigung für den Pivot-Bremszylinder und dem Richtbogen zur Verfügung stand, reifte rasch der Gedanke, die ganze Ausrüstung auf einer mobilen Plattform zu montieren. Dank dem engagierten Einsatz der Mitarbeiter Heinz Bhend, Yves Blanc und Fritz Steuri von der Stiftung HAM konnten die Vorbereitungsarbeiten und die Montage rechtzeitig zum Referat am 25.4.2012 von Brigadier aD Jürg Keller über die Fortifikation Murten abgeschlossen werden. Dies war von besonderem Interesse, waren doch die beiden Fortifikationen Murten und Hauenstein im Ersten Weltkrieg mit zahlreichen dieser «Bataillonsgeschütze» ausgerüstet.



Auf einer mobilen Plattform montierte 8,4cm Kanone 1879 mit vollständiger Pivot-Einrichtung, vor dem Geschütz liegend der in den Stellungen einbetonierte Pivot-Zapfen

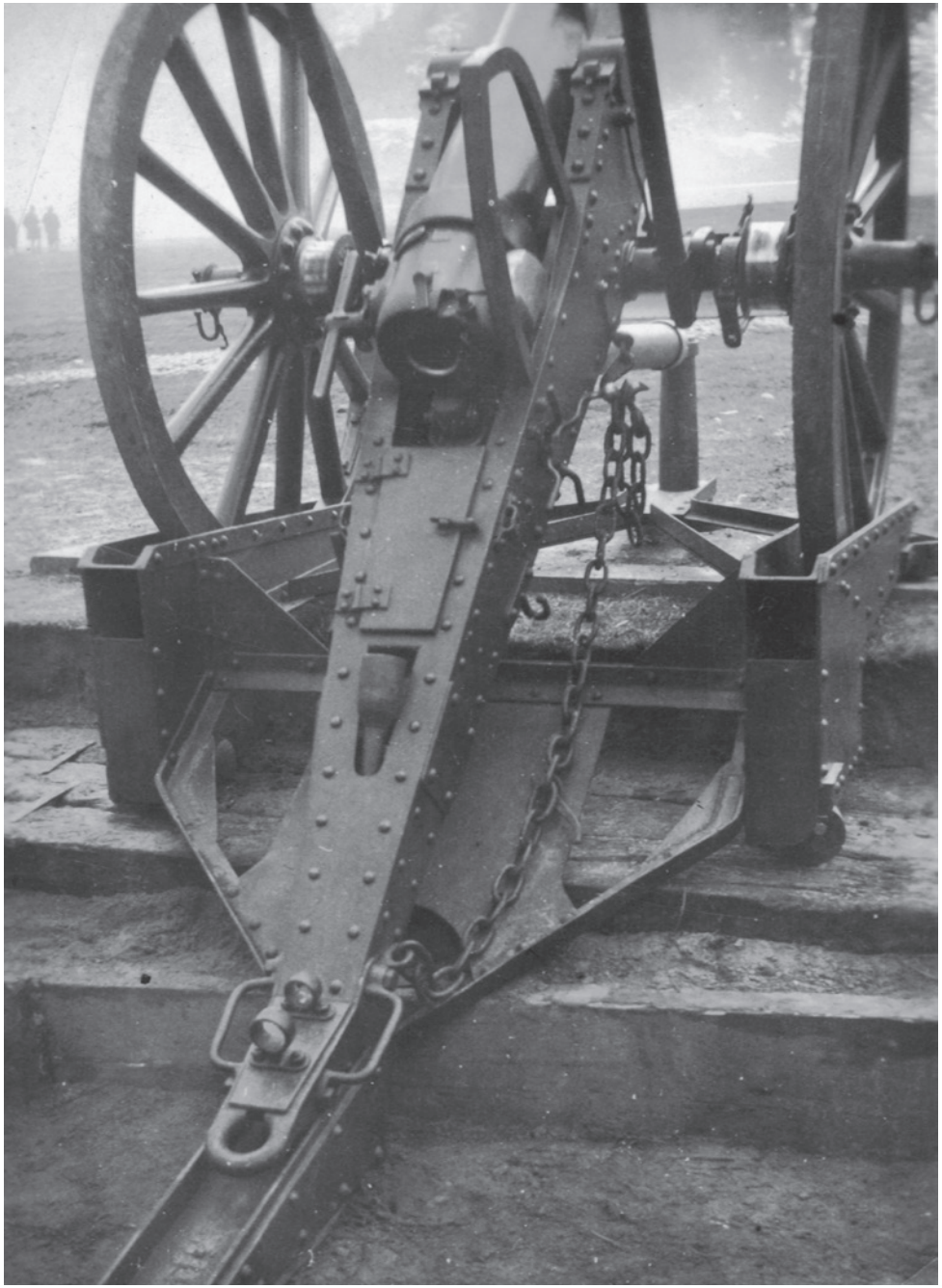
Beim in der Artilleriesammlung im Obergeschoss der Reithalle nun ausgestellten Objekt dürfte es sich um das einzige erhaltene Stück handeln.



Modifizierte Pivot-Schwenkeinrichtung für grosse Elevationen

Durch einen weiteren Zufall haben wir Fotos aufgefunden, die die Erprobung einer modifizierten Pivot-Schwenkeinrichtung 1926 auf der Allmend Andermatt zeigten. Diese Ausführung war für das Schiessen mit grossen Elevationen vorgesehen und macht wegen der fehlenden Laufflächen für die Rollen und des Fehlens des Zahnbogens einen äusserst behelfsmässigen Eindruck. Weitere Informationen stehen leider nicht zur Verfügung.

Text: Henri Habegger
Bilder: Autor und Archiv Stiftung HAM



Modifizierte Pivot-Schwenkeinrichtung für grosse Elevationen

Umbau

Das Gebäude 118 ist fertig umgebaut

Im Rahmen der Umbauarbeiten in Thun konnte der Ausbau des für die Sammlung Persönliche Ausrüstung bestimmten ehemaligen Fouragemagazins und späteren Pneulagers (Gebäude Nr. 118) beendet und durch die Bauorgane an die Stiftung HAM übergeben werden. Die im Untergeschoss liegenden Werkstätten für Schreiner und Sattler konnten bereits Mitte des Jahres bezogen werden. Mit dem Bezug der Sammlungsräume im Erdgeschoss und im Obergeschoss musste wegen der nachträglich von den Baufachorganen des VBS beschlossenen Aussen- und Dachsanierung noch bis zu deren Abschluss zugewartet werden.

Das Gebäude ist vom Untergeschosse über das Erdgeschoss bis zum Obergeschoss mit einem Warenlift erschlossen.

Das nun fertiggestellte Sammlungsgebäude Persönliche Ausrüstung im Areal der Alten Pferderegie

Die Vorbereitungsarbeiten für die aufwändige Umzugsaktion vom bisherigen Gebäude an der Uttigenstrasse haben einen fortgeschrittenen Stand erreicht. Wegen einer grösseren Zahl von angemeldeten Besuchen musste die Betriebsbereitschaft am alten Standort noch aufrechterhalten bleiben. Nach einem Besuch der IG Uem am 18. Oktober 2012 wurde jedoch die Sammlung Persönliche Ausrüstung für Besucher vorübergehend geschlossen.

Die Stiftung HAM freut sich, ab Mai 2013 die Sammlung Persönliche Ausrüstung in den neuen Räumen den interessierten Besuchern präsentieren zu können. Bis dann stehen nur der Sammlungsbereich Burgdorf sowie in Thun die Sammlungsbereiche Fred-Heer-Halle (Panzersammlung), Artilleriesammlung, Fliegerabwehr und Panzerabwehr für Besuche zur Verfügung.

Das bisherige Sammlungsgebäude Persönliche Ausrüstung an der Uttigenstrasse

Henri Habegger