

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 80 (2018)

Heft: 8

Rubrik: Passion

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: 04.02.2026

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



Von 1958 bis 1976 wurden in vier Serien 160 Kampfbomber Hawker Hunter beschafft; hier gezogen von einem Vevey «651»; von 1975 bis 1991 waren insgesamt 9 Frontstaffeln und die Patrouille Suisse damit ausgerüstet. Bildquelle: Buch «Fahrzeuge der Schweizer Armee»

Traktoren in der Schweizer Armee

Seit dem Ersten Weltkrieg gibt es Traktoren in der Schweizer Armee, anfänglich schwergewichtig aus Schweizer Produktion. Sie lösten ursprünglich die Pferdezeuge für Stellungsbezüge der Artillerie ab.

Dominik Senn

Die Motorisierung der Schweizer Armee begann Anfang des 20. Jahrhunderts, wie Markus Hofmann erklärt. Hofmann hat zu diesem Thema ein Buch verfasst. Speziell für die Armee konstruierte Fahrzeuge gab es damals noch nicht. Eingesetzt wurden serienmässige Lastwagen wie Saurer, Berna und Franz (später FBW), alle ohne Allradantrieb. Traktoren in der Schweizer Armee gab es erst seit dem Ersten Weltkrieg 1914–1918. Nach Versuchen mit umgebauten Lastwagen von Saurer und Berna wurden 1918 insgesamt 19 Traktoren Berna «T3» beschafft. Der Berna-Traktor «T3» hatte viele Teile gemeinsam mit dem Armeelastwagen Berna «C2/GC», was ihn als Armeefahrzeug besonders geeignet machte. In der Zwischenkriegszeit 1918–1939 wurde sogar abgerüstet: Von den wenigen Armeelastwagen wurden 100 an die Postverwaltung abgegeben. Die erste Truppengattung, die nach geländegängi-

gen Zugfahrzeugen verlangte, war die Artillerie. Zur Ablösung der pferdegezogenen Artillerie wurden für den Stellungsbezug Traktoren eingesetzt. Davon

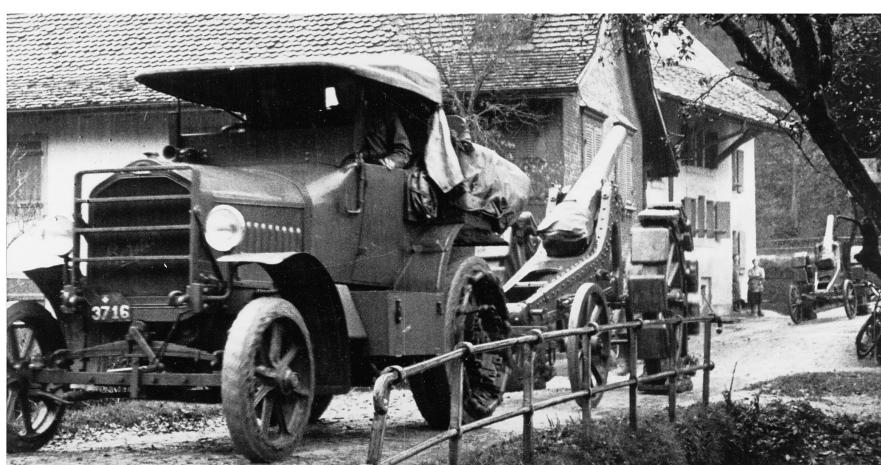
zeugen einige Versuchsschlepper, wie der Pavesi «P4-100», Serie «PC 26», der «OM 32» sowie Vickers-, Lorraine-, Mommendey- und Praga-Raupenschlepper. In der Zwischenkriegszeit wurden keine neuen Traktoren für die Truppe beschafft, ausser 1930/1932 einer Tranche Berna-Traktoren «T5g». Für die Verwaltung konnten die einheimischen Hersteller in dieser Zeit nur Einzelexemplare liefern.

Bis 1958 nur Schweizer Produkte

Die Armee verfügte überhaupt nur über wenige eigene Fahrzeuge. Bis zum Zweiten Weltkrieg waren die meisten Fahrzeuge civil requiriert (Beschlagnahmung ziviler Sachgüter für Armeezwecke), jedoch standen im Zweiten Weltkrieg 1939–1945 Requisitionstraktoren nicht zur Verfügung. Für die Truppe wurden deshalb ab 1938 neue Traktoren als Korpsmaterial beschafft. Diese wurden insbesondere der Artillerie und der Fliegerabwehr als Zugfahrzeuge (Korpsmaterial) zugeteilt, darunter der Hürlimann «4 T 42 4x2» mit 4-Zylinder-Petrolmotor, der «4 DT 45» und der «4 DKT 70». Bis 1958 war die Einfuhr von Fahrzeugen kontingentiert, sodass nur Schweizer Produkte berücksichtigt wurden.

Geeignete Flugzeugschlepper

Im Kalten Krieg (1946–1991) wurden für Infanterie, Genietruppen, schwere Fliegerabwehr, Luftschutztruppen und Sanität insgesamt 255 neue Traktoren beschafft, Hürlimann «D200», Bührer «BD 4» und «DD4» sowie Vevey «560». Der Nachholbedarf an Fahrzeugen war gross, der Armeestand mit über 860 000 Soldaten am höchsten in dieser Zeit. Die von 1948 bis 1953 beschafften



Je ein Berna-«T3»-Artillerie-Traktor von 1918 wurde den 19 bestehenden 12-cm-Kanonen-Batterien zugeteilt; sie brachten die von Lkw auf der befestigten Strasse herangebrachten Geschütze im Gelände in Stellung.



Das Zugfahrzeug Hürlimann «4 T 42» von 1932 ist mit einem 40 PS starken Petrolmotor Hürlimann «4 B 100» ausgestattet und hat ein 5-Gang-Getriebe, Differenzialsperre und Innenbackenbremsen auf den Hinterrädern.



Unter den gängigen Traktorenmarken setzt das Logistikzentrum der Armee unter anderen auf die Rigitrac, hier der «SKH 120», von dem im Jahre 2008 zehn Stück geliefert worden sind.

Traktoren waren bis 1992 alle ausgemustert. Zu erwähnen sind schliesslich auf Meili und später auf Mowag aufgebaute Panzerattrappen.

Äusserst geeignet waren Traktoren als Flugzeugschlepper. Von 1957 bis heute wurden insgesamt über 300 Stück beschafft, Vevey «651», Mowag «AEG», Bucher «FS 10» und, noch im Einsatz, Douglas «Tugmaster DC 5» sowie die elektrisch betriebenen Still «R06-06», Lektro «AP8850SDA-M» und Still «R 07-25». Alles Pneu-Fahrzeuge, denn mit Beginn des Jet-Zeitalters in der Schweizer Armee ab 1958 waren die Flugpisten mit Hartbelag versehen. Vorher wurden zum Bergen von Flugzeugen und Schleppen auf unbefestigten Pisten Raupenschlepper eingesetzt, 12 Cletrac Modell «A.G.» und 10 Vevey «MC2» waren im Einsatz, die letzten wurden 1972 ausgemustert. Für die Bedürfnisse der militärischen Infrastrukturanlagen werden seit neuerer Zeit zivile Traktoren beschafft und dabei nach der wirtschaftlich günstigsten Lösung gesucht. Die heutige Markenvielfalt ist gross und reicht von A wie Aebi über «Polytrac 50» (mit Fiat-Grundtraktor), von Bucher, Claas, Fendt, John Deere, Kubota, Lamborghini, Lindner, Massey Ferguson, New Holland, Rapid, Reform, Rigitrac und Steyr und dem Rangiertraktor UCA Trac bis zu V wie Valtra.

Stiftung und Verein

Die Sammlung historischer militärischer Fahrzeuge im AMP in Burgdorf ist ein Mosaikstein der systematischen Sammlung von historischem Armeematerial der Schweiz. Diese wird betreut durch die Stiftung «Historisches Material der Schweizer Armee» (HAM). Ihr gelang es, eine national und international einzigartige, gepflegte Sammlung von Fourgons, Motorfahr-



Von 1948 bis 1953 erhielten die Truppen 57 Vevey «560» (links), 45 Bührer «BD 4» und 30 «DD 4» (Mitte) sowie 121 Hürlimann «D200» (rechts), weiter rechts ein Ford «F-60S», ein Unimog «S 404» und ein Saurer «4C».



1935: Ein Michigan-Kran «50» mit einem Bührer «BD 4» vor einem Pontonanhänger mit zwei Pontons Modell «1930/31»; das Ponton-Eigengewicht beträgt 550 kg, die Tragkraft 4500 kg bei 30 cm Freibord.

zeugen, Zweiradfahrzeuge, Aggregaten und Anhängern aufzubauen. Für die Förderung von Publikationen über historisches Armeematerial und für die Durchführung von Besuchen der Sammlung an den Standorten Thun und Burgdorf stellt sich der Verein Schweizer Armeemuseum mit Sitz in Thun (www.armeemuseum.ch)

zur Verfügung; auf Anfrage ist das Armeematerial – weit über hunderttausend einzelne Objekte vom Taschenmesser über Uniformen bis zum Kampfpanzer – zu besichtigen. Die Vision ist nach wie vor die Schaffung eines Museums, das die Bedeutung der Schweizer Armee für die Geschichte unseres Staates erhellt. ■

Organisiert Fachreisen zu Armee-Zulieferern

Zusammen mit den Co-Autoren Max Martin und Christoph Zimmerli hat der Buchautor Markus Hofmann im Jahre 2015 eine vollständige Neuausgabe des im Millenniumsjahr herausgegebenen Buches «Fahrzeuge der Schweizer Armee» geschaffen. Das Standardwerk unterstützt die damals erlassene Weisung des Generalstabschefs über die «Sicherstellung von historischem Material für die Nachwelt», die mit der Zuordnung der Verantwortung an das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS im Jahre 2009 als gesetzlicher Auftrag geregelt worden ist.

Autor Markus Hofmann aus Vordemwald AG, Motorfahrer-Unteroffizier, befasst sich seit jungen Jahren mit der Automobilgeschichte und ist Autor mehrerer Bücher und sonstiger Publikationen. Als Ehrenmitglied des Aargauischen Militär-Motorfahrer-Verbandes organisiert er regelmässig Fachreisen zu den Fahrzeuglieferanten der Schweizer Armee.

Bild: Markus Hubacher, Spiez

