

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 48 (1973)
Heft: 1

Artikel: Beziehungen der Firma Sauer/Berna zur Schweizer Armee
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-703378>

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: 15.05.2025

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

Beziehungen der Firma Saurer/Berna zur Schweizer Armee

Die Beziehungen der Firmen Saurer und Berna zur schweizerischen Armee reichen zurück in jene Zeit, als der Dieselmotor noch in seinen Kinderschuhen steckte. Im Jahre 1912 lieferte die Firma Saurer ihr erstes Auto an die Eidgenossenschaft ab, und zwar einen Personenwagen mit abklappbarem Verdeck.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 wurde unsere Armee zum ersten Male mit dem Problem der Motorisierung konfrontiert. Die damals gebräuchlichen schweren Haubitzen liessen sich nicht so ohne weiteres mittels Pferdegespann durch Schnee, Dreck und unwegsames Gelände ziehen. Die Sternstunde der Saurer- und Berna-Artillerietraktoren mit ihren überdimensional grossen hinteren Rädern war angebrochen. Neben diesen Ungetümen lieferten Saurer und Berna unserer Armee zu diesem Zeitpunkt auch Lastwagen für den Transport von Material, so dass unsere Armee bis Ende des Ersten Weltkrieges einige hundert Fahrzeuge besass. Mit Ausnahme einiger spezieller Fahrzeuge verkaufte unsere Armee nach diesem Krieg einen Grossteil ihres Wagenparks an die PTT und an zivile Interessenten, die diese Fahrzeuge nach eigenen Wünschen herrichteten.

Bis in die dreissiger Jahre deckte unsere Armee ihren Bedarf an Nutzfahrzeugen aus Fahrzeugtypen, die keine Abweichungen gegenüber der zivilen Ausführung erfuhren — von Allradantrieb und Geländegängigkeit war also noch keine Rede.

Man darf sagen, noch vor der Mitte jener dreissiger Jahre und vor allem im Jahre 1935, als der politische Himmel in Europa sich zu verdüstern begann, änderte sich dies sehr rasch.

Damals trat die Armee in der Instanz der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) an die Firmen Saurer und Berna mit einem Pflichtenheft heran, welches als Grundlage für die Entwicklung von rein militärischen Nutzfahrzeugen diente. In jenen Jahren wurde bereits unabhängig davon bei uns an Fahrzeugen herumgeprobt, die jedes denkbare Hindernis überwinden sollten, wie unsere Aufnahme des Prototyps 2 M zeigt. Das Pflichtenheft der Kriegstechnischen Abteilung und unsere bereits gesammelten Erfahrungen führten dann zur Entwicklung der bekannten M-Typenreihe. Über die Grenzen hinaus fanden die M 4, M 6 und M 8 grosses Interesse. Es wurden jedoch keine Lizenzen vergeben, da diese geländegängigen Fahrzeuge ausschliesslich für die Schweizer Armee entwickelt worden waren.

Die M 6 und M 8 wurden während des Krieges in grossen Stückzahlen gebaut. Es entwickelten sich dann daraus die leichteren Zugfahrzeuge für die Artillerie, der 6 ML als Prototyp, aus dem schliesslich der M 4 entstand, der noch lange Zeit nach dem Krieg für die Motorisierung der bisherigen hippomobilen Haubitzen verwendet wurde. Alle diese Typen stehen heute noch im Dienst und führen uns die Geländegängigkeit dieser immer noch modernen Konstruktion vor Augen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg trat eine umfangreiche Reorganisation in unserer Armee ein. Die bis heute andauernde unsichere politische Weltlage und die fortschreitende Modernisierung aller Armeen zwangen auch unsere Armeeführung, die Verteidigungskonzeption zu überdenken. Es galt, aus unserer Armee eine schlagkräftige und vor allem sehr bewegliche Kampfeinheit zu machen, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden sollte. Zwangsläufig war damit eine verstärkte Motorisierung der Armee verbunden. Dabei ging unsere Armeeführung davon aus, dass es für sie bedeutende Vorteile aufweist, wenn sie sich bei der Beschaffung ihrer Nutzfahrzeuge auf gebräuchliche Typen beschränkt

und diese in grossen Serienfolgen bestellt — mit anderen Worten: geländegängige, allradgetriebene Fahrzeuge, die bereits für den zivilen Gebrauch hergestellt werden und im Kriegsfall requiriert werden können, kauft.

In den fünfziger Jahren entstanden dann die Typen 3,5 Tonnen 4 × 4 und 5 Tonnen 4 × 4, in der zivilen Version als 2 CM, 4 CM und 5 CM bekannt. 1953 wurde daraus der Prototyp 6 CM entwickelt, ein kurzer, wendiger Dreiaxser mit über 10 Tonnen Ladegewicht, dessen Entwicklung seitens der Armee leider nicht mehr weiterverfolgt wurde, so dass dann bei der späteren Beschaffung auf ein ausländisches Produkt zurückgegriffen werden musste.

Diese Frontlenker fanden in der Privatwirtschaft nicht den erhofften Absatz, und als die Firma Saurer ihre neue D-Reihe konzipierte, entwarf sie den 2 DM als Normallenker, also als ein Fahrzeug, das auch den Bedürfnissen der Armee voll Rechnung trug. Dank einer langfristigen Motorisierungsplanung konnte dieses Fahrzeug in grossen Stückzahlen produziert werden und sicherte somit den beiden Werken Saurer und Berna auf Jahre hinaus eine kontinuierliche Grundbelastung. Früher hatten die fast bei jeder neuen Bestellung sehr zahlreichen Änderungswünsche sich überaus störend auf die Fabrikation ausgewirkt. Beim 2 DM verpflichteten sich beide Partner, keine Änderung ohne gegenseitiges Einverständnis durchzuführen, so dass der 2 DM praktisch unverändert seit 1965 ausgeführt wurde — für die Armeefahrzeugparks ein enormer Vorteil in punkto Unterhalt und Ersatzteilhaltung.

Auch auf dem Gebiet des mechanisierten Kriegsmaterials haben Saurer und Berna verschiedene Entwicklungen durchgeführt. So entstanden während des letzten Krieges und in der Nachkriegszeit die Jagdpanzer NK I und WK II mit Kasemattengeschützen, die allerdings nur als Prototypen gebaut wurden. Ebenfalls wurde von Saurer die Ummotorisierung von zwei Dritteln der Jagdpanzer G 13 auf Dieselmotor durchgeführt und nicht zuletzt Anfang der sechziger Jahre die Prototypen-Entwicklung des Kampf-Schützenpanzers Tartaruga betrieben.

Die Firmen Saurer und Berna haben unserer Armee nicht nur Fahrzeuge geliefert, sondern auch Motoren. Für die Abteilung Festung und Genie wurden ganze Notstromgruppen geliefert, und je nach verlangter Kilowattleistung handelte es sich um Motoren, die die Leistung von Lastwagenmotoren bei weitem übertrafen. Ebenfalls wurden an die Gruppe für Rüstungsdienste zur unabhängigen Speisung von verschiedenen Verbrauchern fahrbare Diesel-Elektro-Aggregate geliefert.

Was vielen Lesern unbekannt sein dürfte, ist, dass die Firma Saurer eine Spezialabteilung unterhält, die sich mit der Revision von Strahltriebwerken unserer Armee befasst. So werden sowohl die Triebwerke der Helikopter Alouette I und II als auch die Clouster-Meteor-Triebwerke der Venom in Arbon revidiert und Probelaufen unterzogen.

So darf wohl gesagt werden, dass die Firmen Saurer und Berna mit ihren Entwicklungen wesentlich zur Motorisierung unserer Armee beigetragen haben. Diese Entwicklungen waren in der Vergangenheit und sind auch in der Zukunft eine Frucht der ständigen Kontakte zwischen der Armee und unseren Mitarbeitern, wobei unsere Leute als Angehörige eines Milizheeres die Bedürfnisse dieser Armee aus eigener Anschauung genau kennen.

Zuletzt darf nicht ausser acht gelassen werden, dass auch in Krisenzeiten die beiden Firmen für ihre Entwicklungen unserer Armee einen gesicherten Ersatzteildienst und eine gute Reparaturorganisation anbieten können.

