

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 181 (2015)

Heft: 12

Artikel: Das Pferd in der Schweizer Armee : unverzichtbar bis nach dem 2.
Weltkrieg

Autor: Holenstein, Stefan

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583288>

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: 30.03.2025

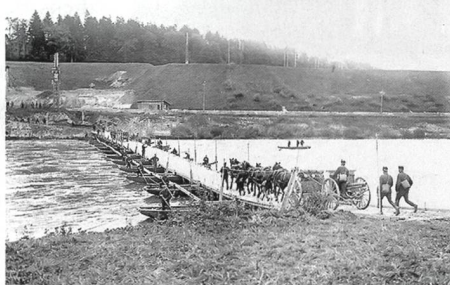
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Pferd in der Schweizer Armee – unverzichtbar bis nach dem 2. Weltkrieg

Noch während des Zweiten Weltkriegs nahm das Pferd in der Schweizer Armee, namentlich in der Artillerie, als Zug-, Transport- und Arbeitstier eine herausragende und bis dahin weitgehend konkurrenzlose Stellung ein. Erst kurz nach dem Ende des Krieges sollte sich die Ausgangslage nachhaltig ändern. Die folgenden Ausführungen betreffen die Jahre 1935 bis 1953, in welchen sich der allmähliche Niedergang hinsichtlich Verwendung und Einsatz des Pferdes in der Schweizer Armee sowie dessen Ablösung durch das Motorfahrzeug vollzogen.¹

Stefan Holenstein

Das Pferd war so lange das klassische Zug- und Transportmittel für die Artillerie, bis der Lastwagen Allgemeingut geworden war. In der Schweizer Armee waren die Feld- und Gebirgsartillerie noch im Zweiten Weltkrieg bespannt bzw. gebastet. Der Bedarf an Pferden bei der Artillerie war eindrücklich: Hatte man pro Batterie im Sonderbundskrieg von 1847 für vier Geschütze 80 Pferde benötigt, waren es im Zweiten Weltkrieg für ebenfalls vier Geschütze sogar 132 Pferde. Pro Gebirgsabteilung mit acht Geschützen wuchs der Bedarf im Zweiten Weltkrieg sogar auf 500 Pferde an. Dennoch war der Übergang zur Motorisierung und nachher zur Mechanisierung der Artillerie nicht mehr aufzuhalten.²



Eine Haubitze verschiebt in einen neuen Stellungsraum. Bild: schweizerbauer.ch



Artillerie-Einheit bei Bülach ZH.

Bild: Schweizerisches Bundesarchiv

füge als das Pferd, obgleich das Motorfahrzeug als rascheres Fortbewegungsmittel galt. Waffenchef Marcuard war jedoch der Meinung, dass

gerade der Abteilungskommandant eines hippomobilien Artillerieverbandes den engen Kontakt mit seinem Truppenkörper und das auf langjähriger Erfahrung basierende Pferdeverständnis nicht verlieren dürfe, da er sonst Gefahr laufe, die Leistungsfähigkeit seines Truppenkörpers nicht mehr richtig beurteilen zu können. Aus diesen Gründen wurde der Abteilungsstab gemäss Truppenordnung von 1938 beritten belassen, auch wenn er neu über zwei Motorräder mit Seitenwagen oder Soziussitz und über zwei Motorpersonnenwagen verfügte. Der Abteilungskommandant sollte es sich zur Pflicht machen, in der Regel zu reiten. Denn so bleibe er in enger Verbindung mit «seinem gu-

ten Dienstkameraden, dem Pferd», und führe in der Mehrzahl der Fälle seine Rekonnoszierungen viel gründlicher durch als mit dem Motorfahrzeug. Überdies könne die Armee nicht unbeschränkt motorisiert werden.⁴

Zweiter Weltkrieg: Tendenzen zur Motorisierung

Zwischenkriegszeit: Festhalten an der Hippomobilität

Bemerkenswert war, dass Oberstdivisionär Georges Marcuard, von 1935 bis 1942 eidgenössischer Waffenchef der Artillerie³, trotz aller Modernisierungsbemühungen in der Vorkriegsphase an der Hippomobilität festhalten wollte und stets wieder deren Vorzüge betonte. So war er der Überzeugung, dass der Abteilungsstab zur Erfüllung seiner Aufgaben nach wie vor über kein besseres Transportmittel ver-

Unter Marcuards Nachfolger, Oberstdivisionär Louis de Montmollin, Waffenchef der Artillerie in den Jahren 1943 bis 1945⁵, erfolgte ein erster Paradigmenwechsel im Zusammenhang mit der Ausbildung der Trainsoldaten und Säumer. Aufgrund der sich abzeichnenden Vollmotorisierung der Artillerie und seiner im Aktivdienst gemachten Erfahrungen stellte der Waffenchef der Infanterie das Begehren, dass die Trainsoldaten und Säumer künftig den Infanterieeinheiten zu-

geteilt und bei der Infanterie ausgebildet werden sollten. Der Waffenchef der Artillerie gab diesem Begehren Mitte 1945 statt, so dass die Infanterie ab Anfang 1946 die Kontrollführung und die Ausbildung der Trainsoldaten und Säumer zu übernehmen hatte.⁶ Die fortschreitende Motorisierung der Artillerie zeigte sich auch darin, dass die für die Dauer des Aktivdienstes ad hoc aufgestellten Fussartillerieformationen aufgelöst und die Mannschaften zur Verstärkung der motorisierten Artillerie verwendet wurden.⁷

Es war nach dem Krieg unbestritten, dass die Schweiz eine möglichst feuerkräftige und bewegliche Armee benötigte. Dies bedeutete eine Fortführung der Motorisierung, eine Modernisierung der Infanterie- und Artilleriebewaffnung, eine Verstärkung der Panzerabwehr, die Vermehrung der Panzer sowie einen Ausbau der Fliegerabwehr und der Flugwaffe.⁸ Der Bundesrat bemühte sich um eine formalrechtliche Bestätigung der bestehenden Heeresorganisation, ohne eine als übereilt angesehene völlige Neuorganisation anzustreben. So hielt die bundesrätliche Botschaft vom 30. September 1946 fest, dass infolge der in kriegführenden Staaten mit Pferdezug gemachten schlechten Erfahrungen, z. B. ungenügende Mobilität für die neu bewaffneten Feldbatterien, nur noch der Motorzug in Frage komme.

Abschied vom Pferd in der Artillerie und durchgehende Motorisierung

Der eigentliche Abschied von der traditionsreichen Hippomobilität in der Schweizer Armee bzw. der Artillerie erfolgte unter Oberstdivisionär Walter Maurer, der von 1945 bis 1953 als eidgenössischer Waffenchef der Artillerie amtierte.⁹ Nicht zuletzt aufgrund seines beruflichen Hintergrunds als Mechaniker und seines Sinns und Flairs für das Technische engagierte sich Maurer für die Motorisierung und Neuausrüstung der Feldartillerie.

Die Vollmotorisierung stellte nach dem Zweiten Weltkrieg eine der Hauptaufgaben der Armee dar, die gezwungen war, die Fahrzeuge als Korpsmaterial anzuschaffen, da die Requirierung weder bezüglich Umfang noch Beschaffenheit der Fahrzeuge den Bedarf decken konnte.¹⁰ Aufgrund der Erfahrungen aus dem Aktivdienst war sich die Armeeführung im Kla-

ren darüber, dass sich die Vollmotorisierung der Artillerie rasch weiterentwickeln und man auch künftig auf Requisitionsfahrzeuge von ziviler Seite angewiesen sein würde.¹¹

Die durch die Truppenordnung von 1946 vorgesehene einschneidende Verminderung des Pferdebestandes der Armee stiess auf grossen Widerstand, insbesondere bei Artilleristen. Eine Petition bedeutender Verbände und Vereine in der Schweiz, darunter auch des Verbandes der Schweizer Artillerievereine, wurde von rund 158 000 Personen unterschrieben. Es erwuchs Maurer grosse Opposition aus den eigenen Reihen. Seine Erklärungen für eine möglichst durchgehende Motorisierung der Artillerie setz-



Die Nachfolger: Saurer M8 mit 15 cm schwere Haubitze. Bild: panzerbaer.de

ten sich jedoch durch. Als ein schlagendes Argument führte er ins Feld, dass die Motorisierung der Artillerie trotz gleichzeitiger Kalibervergrösserung und nach Abzug der benötigten Motorfahrer eine Einsparung von rund 5100 Mann und 11 000 Pferden mit sich bringe. Die Zeit und Mühe beanspruchende Pferdewartung fiel weg, womit Freiraum für die eigentliche artilleristische Schulung gewonnen werden konnte. In allen Schulen und Kursen hatte bisher zu sehr das Pferd im Mittelpunkt des Geschehens gestanden. Nun begann sich das Interesse auf artilleristische Fragen zu richten.¹² Waffenchef Maurer liess die Motorisierung und die Umbewaffnung der gesamten Feldartillerie gleichzeitig, von 1947 bis 1949, vornehmen. Die ersten von der Firma Saurer gelieferten Vierradgeländewagen galten als spektakulär. Der Wagenpark wurde ständig erneuert. Die alten Kriegsfahrzeuge wurden durch neuere Konstruktionen ersetzt. Der Abschied vom Pferd war unaufhaltsam und führte zu vielen, manchmal fast rührselig anmutenden Artikeln in den entsprechenden Fachzeitschriften.¹³

Fazit

Das Pferd spielte als Zug-, Transport- und Arbeitstier in der Schweizer Armee bis nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine eminent wichtige Rolle. Die Jahre 1935 bis 1953 sind – in Bezug auf die technische Entwicklung in der Armee im Allgemeinen und in der Artillerie im Besonderen – als eine der interessantesten Zeitspannen überhaupt zu betrachten. Denn die Artillerie hatte sich in der Nachkriegszeit vollständig reformiert: Die Pferde und die alten Geschütze waren verschwunden, und die durchgehende Motorisierung hielt Einzug. Somit erhielt die Artillerie gegen Ende der Vierziger- und zu Beginn der Fünfzigerjahre des letzten Jahrhunderts, mit der Ablösung von der Hippomobilität, einen Rüstungsstand, der in etwa demjenigen der kriegsführenden Nationen von 1939 bis 1945 entsprach.¹⁴ ■

- 1 Weitergehende Ausführungen hierzu bei S. Holenstein, die Oberstartillerieinspektoren sowie die eidgenössischen Inspektoren und Waffenchefs der Artillerie (1804–1995); ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Schweizer Artillerie im 19. und 20. Jahrhundert, in: Neujahrsblatt Feuerwerker-Gesellschaft (NJB FG), Zürich 2011, S. 98–125.
- 2 Vgl. H. Wächter, 150 Jahre Entwicklung der Art (Teil 1), in: BAART Info / Dok, Bulletin Nr. 48, März 1985, S. 19.
- 3 Vgl. Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 8, S. 286.
- 4 Vgl. G. Marcuard, Die Artillerie nach neuer Truppenordnung, in: Schweizer Artillerist 16 (1937), S. 139 f.
- 5 Vgl. HLS, Bd. 8, S. 691 ff.
- 6 Vgl. L. de Montmollin, Aktivdienst 1939–1945: Bericht der Abteilung für Artillerie an den Chef der Ausbildung, Bern 1945, S. 37.
- 7 Vgl. L. de Montmollin, a. a. O., S. 38.
- 8 Vgl. E. Uhlmann, die militärpolitische Lage in der Schweiz, in: NJB FG, Zürich 1957, S. 27 ff.
- 9 Vgl. HLS, Bd. 8, S. 385.
- 10 Vgl. U. Fink, Solothurner Artillerie, Ein Beitrag zur Schweizer Wehrgeschichte, Derendingen 1997, S. 155; L. de Montmollin, a. a. O., S. 12 f.
- 11 Vgl. L. de Montmollin, a. a. O., S. 37.
- 12 Vgl. L. Sallenbach, Chronik der schweiz. Art von 1946 bis 1962, in: NJB FG, Zürich 1963, S. 21: «Der Rösseler wurde zum Artilleristen.»
- 13 Vgl. U. Fink, a. a. O., S. 156 f.; L. Sallenbach, a. a. O., S. 21 f.
- 14 Vgl. F. Wermelinger, Artillerie gestern – heute – morgen, in: AART Info / Dok, Bulletin Nr. 13, Juli 1978, S. 4.



Oberst i Gst
Stefan Holenstein
RA Dr. iur., EMBA
Generaldirektor
Automobil Club der Schweiz
8032 Zürich