

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 8 (1935)

**Heft:** 4

  

**Artikel:** Pferdebegleitung und Pferdetransporte

**Autor:** Weissenrieder

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-516284>

### **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:** 18.04.2026

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

**Redaktion:**

Oblt. Q.-M. Lehmann Adolf (Fachtechnisches), Mutschellenstrasse 35, Zürich-Enge  
 Fourier Weber Willy (Verbandsangelegenheiten), Drusbergstrasse 12, Zürich 7  
 Fourier Riess Max (Sekretariat), Postfach 866, Fraumünster, Zürich

Jährlicher Abonnementspreis: Für Mitglieder des Schweiz. Fourierverbandes Fr. 2.—, für Mitglieder der Schweiz. Offiziersgesellschaft Fr. 3.50, für nicht dem Verband angeschlossene Fouriere und übrige Abonnenten Fr. 5.—  
 Postcheck-Konto VIII/18908

Druck und Annoncen-Regie: E. Nägeli & Co., Pfingstweidstrasse 6, Zürich 5 / Tel. 39.372

## Pferdebegleitung und Pferdetransporte.

Von Major Weissenrieder, Tr.-Of. I. Br. 13 jetzt Säumer-Of. Geb. I. Br. 15.

Die Begriffe „Pferdebegleitung“ und „Pferdetransporte“ im Sinne des militärischen Sprachgebrauches sind ohne weiteres klar und bedürfen keiner näheren Umschreibung. Je nach der Anzahl der zu begleitenden und zu transportierenden Pferde handelt es sich um Einzel- oder Sammeltransporte. Gemäss F. Mob. V. hat „für den Rücktransport und den Transport der Pferde auf diejenigen Plätze, wo sie an andere Kurse überzugehen haben, die *abgebende* Truppe zu sorgen“, und „für die Wartung, Verpflegung und Unterkunft der Pferde in der Zwischenzeit bei den in der Pferdeleriefertabelle verzeichneten Uebergängen treffen die Kurskommandanten im gegenseitigen Einvernehmen die nötigen Anordnungen“.

Die nachfolgenden Ausführungen, die bezüglich Pferdebegleitung und Pferdetransporte gemachten Beobachtungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen betreffen Sammeltransporte von Pferden, die vermittelt besonderer Bahntransporte auf die Mobilmachungsplätze der übernehmenden Truppen verbracht und daselbst bis zur Uebernahme noch während rund zweimal 24 Stunden durch die dazu kommandierten Pferdebegleitdetachements gewartet und gepflegt werden mussten. Die Kommandierung der in Frage stehenden, benötigten Pferdebegleitdetachements (1 Mann pro 3 Pferde nebst einer entsprechenden Anzahl Uof. und einem Of. als Detachements-Kommandant), erfolgte durch mich als Br. Tr. Of. bewusst schon *eine volle Woche vor den auszuführenden Transporten*. Dabei wurde u. a. befohlen: dass als Pferdebegleiter nach Möglichkeit solche zu verwenden sind, die am Standort der zu begleitenden Pferde oder in dessen Nähe wohnen; dass die Pferdebegleiter nach ihrer Kommandierung sofort den Rechnungsführern der betreffenden Einheiten zu melden sind; dass die Pferdebegleiter die Kompetenzen bis und mit dem so und sovielten Tage

gemäss Ziff. 64 I. V., sowie die Reiseentschädigung ab Pferdeübergabeort zu ihrem Wohnort erhalten (Dabei hat der Befehlsgeber vorher abzuklären, ob Pferdebegleiter oder ganze Detachements am neuen Standort nicht durch dort stationierte Truppen verpflegt werden können, in welchem Falle die Ausbezahlung der Mundportions-Vergütung dahinfällt.); dass die kommandierten Pferdebegleiter, bezw. Detachements bis am so und sovielten auf Formular Mannschaftskontrolle auch dem Br. Tr. Of. (zuhanden der Detachementsführer) zu melden sind. Die Befehle betreffend die Bahntransporte, die Unterkunft und Verpflegung von Mannschaft und Pferden, die Wartung, Pflege und Uebergabe der Pferde, sowie die Rücksendung der Pferdeausstattungsgegenstände an das abgebende Zeughaus gingen den verantwortlichen Detachements-Kommandanten direkt zu.

Die schon eine Woche zuvor ausgegebenen Befehle über die Bestimmung und Kommandierung der verschiedenen Pferdebegleitdetachements wurden verschiedenerorts, besonders auch von den Rechnungsführern der betroffenen Einheiten, nicht richtig erfasst und rechtzeitig ausgeführt, und doch wurden die bezüglichen Befehle gerade in Rücksicht auf die Rechnungsführer so frühzeitig herausgegeben, dass sie sich mit ihrer Komptabilität auch entsprechend einrichten konnten. Denn, wie „angenehm“ sich eine, erst in letzter Stunde erfolgte Abkommandierung von grösseren Pferdebegleitdetachements auf die Rechnungsführung auswirkt (vermehrte Dienst- und Soldtage, Abänderung der Reiseentschädigung ab Pferdeübergabeort, statt ab Demobilmachungsplatz der Einheit) kann ich mir als gewesener Einheitskommandant auch heute noch recht lebhaft vorstellen. Die Meldung der Begleitdetachements auf Formular Mannschaftskontrolle kam mir nicht innert der befohlenen Frist zu. Wie ich nachträglich erfahren musste,

erfolgte auch die Kommandierung der Pferdebegleiter nicht in allen Einheiten rechtzeitig. Am Vorabend der auszuführenden Transporte war die Sache jedoch perfekt und die Pferdetransporte gingen fahrplanmässig pünktlich vor sich. In der Folgezeit musste ich aber weiterhin noch erfahren, dass meinen Befehlen bezüglich der *Auswahl* und Abkommandierung der Pferdebegleitdetachemente *trotz ausdrücklichem Hinweis auf Ziff. 64 I. V.* nicht allenthalben nachgelebt wurde. Diese leidige Beobachtung gibt denn auch die direkte Veranlassung zu dieser Veröffentlichung.

Am Schlusse eines Berichtes über einen grossen Pferde-transport eines I. R. nach Basel, schrieb der Transportführer, ein Bat. Tr. Of., u. a.: „Ich freue mich, dass alles gut ging, *werde aber nie mehr unter solchen Verhältnissen und mit soviel absolut ungeeigneten Leuten einen solchen Transport verantwortlich auf mich nehmen.*“ Ich kenne die Dienstauffassung des Verfassers dieses Rapportes zu gut, als dass ich aus dieser Bemerkung irgend etwas wie inskünftige „Dienstverweigerung“ herauslesen wollte. Umgehend schrieb ich aber an ihn zurück: „Sie schreiben, dass sich in Ihrem Detachement „soviel absolut ungeeignete Leute“ befanden. Das würde mich befremden, sofern diese Bemerkung die gemäss Mannschaftsverzeichnis in der Mehrzahl vorhandenen Trainsoldaten betreffen soll. Betrifft die Bemerkung die zugeteilten Mitr. Führer bezw. Mitrailleure, so wollen Sie mich auch darüber aufklären, damit ein anderes Mal abschliesslich Trainsoldaten und Führer als Pferdebegleiter abkommandiert werden. Auch für die Pferde der Mitr. Kpen. lediglich Trainsoldaten abzukommandieren, lässt der Bestand an Trainsoldaten nicht zu.“ Auf diese Anfrage erhielt ich dann folgende Antwort: „Dass es in meinem Detachement viel absolut ungeeignete Leute hatte, ist Tatsache. Wieviel Unglücksfälle im Umgang mit den Pferden hätten doch passieren können, zurückzuführen auf die Unkenntnis der Mannschaft. Viele hatten Angst und erklärten mir, *sie seien überhaupt noch nie mit Pferden umgegangen.* Man sagte mir, im Bat. x hätte der Fourier in letzter Stunde noch schnell 20 Mann zusammengetrommelt. Auch der Uof. vom Bat. y sagte mir, er hätte *noch nie etwas mit Pferden zu tun gehabt.* Zum Marschieren mussten ich und die Tr. Uof. die Pferde zu dreien zusammenbinden, um nicht Gefahr zu laufen, dass auf dem Marsche Pferde loskommen könnten. Die Kasernenstallungen waren 45 Minuten nordwärts vom Bahnhof. Nur dank des relativ schwachen Verkehrs konnte ich meine lange Kolonne von je 3 und 4 Pferden pro Soldat ohne Zwischenfall in die Unterkunft bringen. Im übrigen waren noch etwa 8 Mann (Füsiliere) dabei als Stellvertreter von Leuten auf der Mannschaftskontrolle. Zusammenfassend komme ich zur Ueberzeugung, dass man inskünftig der Auswahl der Pferdebegleitmannschaft weit grössere Aufmerksamkeit schenken muss.“

Diese Berichtsergänzung versetzte mich augenblicklich „richtig ins Bild“, und ich verstehe und unterstütze restlos einen Pferdebegleitdetachements-Kommandanten, wenn er es inskünftig verantwortungsbewusst ablehnt, mit „absolut ungeeigneten Leuten“ das Kommando über einen solchen Pferdetransport zu übernehmen. Mir sagte

aber diese Erfahrung, dass man allenfalls auch in der Befehlsgebung für die Bestimmung eines Pferdebegleitdetachementes gut tut, ausdrücklich Dinge zu befehlen, die selbstverständlich sind. Denn unter einem „Pferdebegleiter“ kann man auch nur mit einigermaßen vernünftiger Ueberlegung doch, weiss Gott, nichts anderes verstehen, als eben Leute, die sich auf die Begleitung, den Umgang, die Wartung und Pflege von Pferden verstehen, wie man auch unter der Bezeichnung einer Köchin oder einer Serviertochter, eines Kindermädchens oder einer Gouvernante normalerweise nur das versteht, was *diese* Berufsbezeichnungen besagen. Und was besagt übrigens Ziff. 64 der I. V. unter der Rubrik „Pferde-transporte“ in Absatz 4? Wörtlich was folgt: „Im Interesse der Kostenersparnis sind als Pferdebegleiter nach Möglichkeit Wehrmänner zu verwenden, *die mit Pferden umzugehen verstehen* (!) und am Standort der zu begleitenden Pferde oder in dessen Nähe wohnen.“ Für grosse Pferdetransporte im Uebergang von einer Truppe zur andern ist es aus naheliegenden Gründen freilich nicht immer möglich, genügend Pferdebegleiter zu erhalten, die am Standort (Uebergabeort) der Pferde oder in dessen Nähe wohnen. Das aber ist in jedem Falle und in jeder Einheit immer, und bei *rechtzeitiger* Organisation auch leicht möglich, auch für diesen *materiell und finanziell überaus wichtigen Dienst der Pferdebegleitung und Pferdetransporte* genügend Leute zu finden, „die mit Pferden umzugehen verstehen“. Mit andern als mit pferdekundigen Pferdebegleitern ist der Sache nicht gedient, wohl aber *verhängnisvollen Unfallmöglichkeiten* für Mannschaft und Pferde mit daraus sich ergebenden *finanziellen Konsequenzen* unverantwortlicher- und strafbarerweise Vorschub geleistet. Auch ich verstehe und teile nachträglich die Freude des im obenangeführten Beispiel erwähnten Detachementsführers, dass trotz den „soviel absolut ungeeigneten Leuten . . . alles gut ging!“ Das ist für jeden Pferdekennner keine Selbstverständlichkeit, als vielmehr ein gütiger Zufall. Denn man vergegenwärtige sich nur einmal oberflächlich, was mit beinahe 200 Pferden und z. T. ungeeigneten Pferdebegleitern vom Momente der Uebernahme bis zur Abgabe der Pferde nach 2 Tagen alles Mögliche — mit pferdekundigen Pferdebegleitern sonst Unmögliches oder doch Unwahrscheinliches — passieren könnte, d. h. schon beim Marsch zum Bahnhof, beim Pferdeverlad und während des Bahntransportes, beim Auslad und Marsch in die neue Unterkunft, bei der Wartung und Pflege der Pferde vom Samstagabend bis Montagmorgen, dem Zeitpunkt der Pferdeübergabe. Und, um auch das nicht zu vergessen, wie ist es wohl bei einem sachunkundigen Pferdebegleitdetachement mit der Behandlung und der Rückgabe der kostspieligen Pferdeausstattungsgegenstände bestellt? Auch das ist ein Punkt, der unbedingt in den Interessenkreis eines Truppenrechnungsführers fallen muss.

Sapienti sat! So hat schon der alte Plautus einmal gesagt und seither ist dieser Satz zu einem Schlagwort geworden. Er heisst auf gut deutsch übersetzt: Für den Verständigen bedarf es keiner weiteren Ausführungen mehr — es ist genug! So verzichte ich denn auch, aus obigen Ausführungen noch besondere Schlussfolgerungen

zu ziehen und dieselben mit 1., 2. und 3. zu nummerieren und zu formulieren und an alle jene zu adressieren, die dienstlich mit Pferdebegleitung und Pferdetransporte zu tun haben. Auch die Schlussfolgerungen aus diesen Ausführungen ergeben sich von selbst!

Dagegen benütze ich den Anlass dieser Publikation, abschliessend zweckmässig einen „Auszug aus der Anleitung für Militärtransporte“ (Verladealbum) anzuführen, über welche Punkte vielfach noch Unkenntnis und Unklarheit herrscht, und womit weiten interessierten Leserkreisen ebenfalls gedient sein soll. Diesen Auszug verdanke ich Herrn Major *Zweifel*, Eisenbahnoffizier der 5. Division. Er lautet:

„1. Der Truppenkommandant hat frühzeitig einen Offizier auf die Verladestation zu entsenden, der sich beim Stationsvorstand informiert über: Zeit des Beginns und Beendigung des Verlags, Aufstellungsplatz für Truppen, Zugänge, Verladestellen und Verladevorrichtungen, Beleuchtung, Zusammensetzung des Zuges.

Sodann ist zu vereinbaren, ob zuerst die Fuhrwerke oder die Pferde zum Verlad gelangen, damit der Zug an der Rampe zweckdienlich aufgestellt werden kann und nachträgliche, zeitraubende Manöver vermieden werden.

2. Die Truppen sollen vor Beginn der Verladezeiten auf den Stationen eintreffen.

4. Alle an einer Rampe stehenden Eisenbahnwagen sollen gleichzeitig verladen werden. Zu diesem Zwecke ist eine entsprechende Anzahl von Verladegruppen zu bilden. Vor dem Verlad ist die Truppe bereitzustellen.

5. Auch wenn verschiedene Stäbe und Einheiten in einem einzigen Zuge an denselben Bestimmungsort verladen werden, muss das Wagenmaterial voll ausgenützt werden. Eine Trennung zwischen den Stäben und Einheiten in der Art, dass dabei einzelne Wagen nur zum Teil mit Pferden und Fuhrwerken beladen werden, ist unstatthaft.

6. Die Pferde sind normalerweise in der Längsrichtung der Wagen zu stellen (Köpfe gegeneinander). Es sind pro Wagen durchschnittlich 7 Pferde zu verladen und zwar:

in die alten, schmälere Wagen	je 3 und 4 Pferde und
in die breiten Wagen	je 4 und 4 Pferde oder
	je 3 schwere und 4 leichte oder
	je 3 und 3 längs und 1 Pferd in
	die Mitte quergestellt.

In die K 2- und K 3-Wagen können im Bedarfsfalle 10 Pferde quer verladen werden. Da die Bastsättel der Saumpferde (Geb. I.) die Unterbringung von 4 Pferden in einer Reihe verhindern, ist zu entscheiden, ob der Verlad zu je 3 und 3 in Längsrichtung mit 1 Pferd quergestellt, oder ob Abbasten der 4 Pferde zu erfolgen habe. Die Lasten der Basttiere und eventuell auch die Bastsättel sind in die Wagenmitte oder unter den auf den offenen Güterwagen verladenen Fuhrwerken unterzubringen. — Für jeden Wagen sind 2 Pferdebegleiter zu stellen.

7. Die Seitenwände der M-Wagen müssen, soweit sie beweglich sind, vor der Fahrt an die Rampe heruntergeklappt werden. Können sie nach dem Verlad ausnahmsweise nicht mehr hinaufgeklappt werden, so sind sie in der Tieflage festzubinden. Es ist strenge verboten, mit den Fuhrwerken über heruntergeklappte Seitenwände zu fahren, oder ausgehobene Seitenwände und Rungen als Verladebretter zu verwenden.

8. An den verladenen Militärfuhrwerken sind die Bremsen anzuziehen und die Räder zu unterkeilen.

9. Für den Mannschaftsverlad sind die Truppen entsprechend den vorhandenen Wagen und deren Fassungsvermögen in Abteilungen zu gliedern. Für jeden Wagen ist ein Offizier oder Unteroffizier als Wagendienst zu bezeichnen. Das Einsteigen erfolgt auf Signal „Achtung vorrücken“.

11. Auf elektrisch betriebenen Linien ist lebensgefährlich und deshalb verboten:

Die Annäherung an Isolatoren und Fahrleitungen, die unter Hochspannung stehen, sowie an ausgeschaltete aber nicht geerdete Fahrleitungen und die Berührung solcher Anlageteile mit dem Körper oder mit Gegenständen;

Die Annäherung an herabhängende oder auf den Boden gefallene Drähte und deren Berührung mit dem Körper oder mit Gegenständen;

Das Besteigen von gedeckten Wagen oder auf offene Wagen verladene Fuhrwerke auf Geleisen, deren Fahrleitung nicht ausgeschaltet oder geerdet ist.

Diese Verhaltensmassregeln sind den am Ein- und Auslad beteiligten Mannschaften von Fall zu Fall bekanntzugeben.

12. Die Ausladeverhältnisse und die Abmarschwege der Bestimmungstation sind zu erkunden. Wenn Perron oder Geleiseanlage frei ist, lässt der Transportführer das Signal „Achtung Rückzug“ blasen, worauf die Mannschaft aussteigt. Alsdann ist schnellstens Entladen und Räumen der Rampen und des Bahnhofes geboten. Allgemeine Regel für die Reihenfolge der Verladen der Fuhrwerke: 1. Grosse Fuhrwerke, 2. Kleine Fuhrwerke (Geb. Fourgons), 3. Karren, Fahrräder und verschiedenes Material.“

In diesem Auszug sind die Bestimmungen über Massnahmen gegen Fliegerangriffe weggelassen worden.

## Mitteilungen.

### Turnprüfung bei der Rekrutierung.

Das Eidg. statistische Amt hat die Resultate der an annähernd 40.000 Stellungspflichtigen vorgenommenen Turnprüfung, welche Auskunft gibt über die physische Leistungsfähigkeit der ins Wehralter tretenden Schweizerjugend, in interessanten, weitgehend detaillierten Tabellen zusammengestellt. Die in ihrer Art wohl einzige Arbeit dürfte für alle, die an der körperlichen Ertüchtigung unserer Jugend oder am Turnen und Sport irgendwie Anteil nehmen, von grösstem Interesse sein. Das mimeographierte, ca. 100 Seiten umfassende Heft kostet etwas über Fr. 2.— und kann beim Eidg. statist. Amt, Hallwylstrasse 15, Bern, bestellt werden. — Wir kommen auf die Veröffentlichung noch zurück.

### Neue Landeskarten.

Die Tagesblätter veröffentlichen den Entwurf eines den eidg. Räten vom Bundesrat unterbreiteten Gesetzes über die Erstellung neuer Landeskarten.

Der Bundesrat rechnet mit folgenden *Zeitabschnitten* für die Herausgabe der neuen Karten: für die Landeskarte 1:50000 von 1935 bis 1951, für die Landeskarte 1:100000 von 1942 bis 1956, für die Landeskarte 1:25000 von 1937 bis 1976. Die Karte 1:50000 wird die gleiche Blatteinteilung erhalten wie die Siegfriedkarte 1:50000. Die Anzahl der Blätter ist 291.

Die gesamten *Kosten* werden sich für die Karte 1:50000, inbegriffen die Kartenvergrößerungen für besondere Zwecke (Artilleriekarten) und die Nachführungen