

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 89=109 (1943)

**Heft:** 11

**Artikel:** Der Winterdienst hippomobiler Einheiten

**Autor:** Jenny

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18476>

### 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:** 26.01.2026

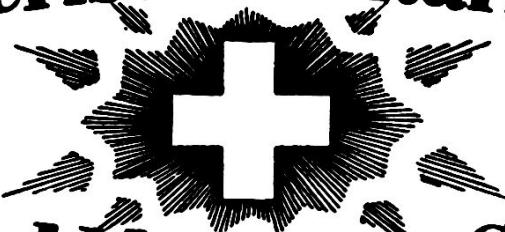
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Zofingen, November 1943

No. 11 / 89. Jahrgang

109. Jahrgang der Helvetischen Militärzeitschrift

# Allgemeine Schweizerische Militärzeitung



## Journal Militaire Suisse Gazzetta Militare Svizzera

Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Redaktion: Oberstdivisionär E. Bircher, Aarau

Mitarbeiter: Oberst K. Brunner, Zürich; Oberst O. Büttikofer, Urtenen; Colonel F. Chenevière, Genève; Oberst G. Däniker, Kilchberg (Zch.); Oberstdivisionär H. Frick, Bern; Oberst W. Gubler, Frauenfeld; Komm.-Oberst F. Kaiser, Bern; Colonel E. Moccetti, Massagno; Colonel M. Montfort, Bern; Major E. Privat, Genève; Oberst M. Röthlisberger, Bern; Capitaine A. E. Roussy, Genève; Oberstkorps-Kdt. U. Wille, Meilen; Hptm. Fritz Wille, Aarau

Adresse der Redaktion: Zeitglocken 2, Bern Telephon 24044

### Der Winterdienst hippomobiler Einheiten

Von Art. Oberstlt. Jenny, Chur.

Die Ausbildung im Gebirgs- und Winterdienst hat während des jetzigen Aktivdienstes starken Auftrieb erhalten. Unter Winterdienst wurde aber fast ausschliesslich die Skiausbildung und die alpine Touristik verstanden. Gewiss werden skifahrende Patrouillen wichtige Aufgaben erfüllen und sogar grössere Kampfverbände das winterliche Hochgebirge begehen müssen. Wir sollen daher auch in der Lage sein, im Winter Pferdekolonnen in die Berge und über die Pässe zu führen, sei es als Nachschubkolonnen, sei es zum Transport von Geschützen und schweren Waffen.

Diese Seite der Winterausbildung wurde bisher wohl noch zu wenig berücksichtigt. Man wird für den Winterdienst und damit auch für die Ausbildung folgende drei Gruppen zu unterscheiden haben:

1. Die Skitruppe, für Aufklärung, Verbindung und Kampf, in geringerem Masse auch für Nachschub.
2. Strassenkommando von Bergpässen, die offen gehalten werden müssen für Motorverkehr oder schweren Pferdetrain.
3. Die Führung säumender und bespannter Einheiten im winterlichen Gebirge.

Die Ausbildung der Skitruppen und ihr Verhalten im winterlichen Hochgebirge wurde bisher in den Kriegswintern rege betrieben. Das Offenhalten von Bergpässen gehört zur Aufgabe des Genie- und Ingenieuroffiziers. In den vergangenen Wintern sind an verschiedenen Bergpässen wertvolle Erfahrungen gesammelt worden. Dieses Gebiet ist in den Gebirgskantonen auch aus der Tätigkeit der zivilen Bauämter bekannt.

Der in dritter Linie angeführte Ausbildungszweig aber ist noch wenig entwickelt, was davon herrührt, dass seine Notwendigkeit und seine Möglichkeiten nicht richtig eingeschätzt werden. Eine grosse und wertvolle Erfahrung der Gebirgsbevölkerung steht in Gefahr verloren zu gehen. Es mag sich daher im Interesse des Kriegsgenügens unserer Gebirgstruppen lohnen, diesen Dingen etwas nachzugehen.

Es wird dem Ski nachgerühmt, er habe das Gebirge im Winter erschlossen. Diese Behauptung ist nur bedingt richtig und mag für denjenigen zutreffen, der die Berge als Tourist und Sportler nur während gewissen Zeiten im Jahr aufsucht. Es stimmt aber nicht für den, dem die Berge Walstatt sind im Kampf ums tägliche Brot. Er musste sich mit dem Problem Schnee auseinandersetzen, schon seit jener Zeit, da er die Berge zur Heimat wählte. Dabei lernte er ihn nicht nur als den grossen Zerstörer in den Lawinen kennen, sondern auch als den Gehilfen, der die Begehbarkeit des Gebirges ganz wesentlich beeinflussen kann.

Wenn im Herbst nach der Alpentladung die ersten Frühfröste auftreten, wird der Boden hart und gefroren. Wo im Sommer der Fuss von Mensch und Tier noch mühelos aufsetzte, lässt sich kein sicherer Halt mehr finden. Jede kleine Wasserader bläht sich zum Gletscher auf und lässt den suchenden Fuss ausgleiten. Wenn dann im Vorwinter die ersten leichten Schneedecken alles trügerisch verdecken, ist überall doppelte Vorsicht geboten. Fusswege, die im Sommer für Mensch und Tier ein leichtes Steigen ermöglichen, können während dieser Jahreszeit zur gefährlichen Falle werden. Demjenigen, der die Nacht im Biwak verbringen muss, versagt die Natur jede Hilfe. Die Nächte sind lang und kalt; keine tiefe Schneedecke lässt sich zum Eingraben benützen und bietet Schutz vor eisigen Winden, und der harte Boden weist den Ver-

such, sich einzugraben, ab. Selbst das Einschlagen der Zeltpföcke macht Mühe. Es ist die Jahreszeit, während welcher der Berg für Menschen und Tiere am gefährlichsten ist. Sie ist unter den Touristen nur wenigen Einzelgängern bekannt, und diese werden immer seltener. Suworow musste am Panixer sich zu dieser Jahreszeit mit dem Berg auseinandersetzen.

Anders werden die Verhältnisse, wenn die Berge tief verschneit sind. Wenn während Tag und Nacht der Schnee stetig fällt, wenn die Mächtigkeit der Schneeschicht von Stunde zu Stunde wächst, wenn der Bergbauer von seinen Buben nur mehr den Zottel der Zipfelmütze sieht, dann sind die Berge eingeschneit. Nun beginnt er die Schlitten bereit zu machen, muss aber mit dem Ausgang noch zuwarten, bis die Lawinen herunter oder die Hänge nicht mehr lawinengefährlich sind. Dann kann man wieder in die Berge gehen. Er wartet, bis sich der «Wald entschlagen hat», das heisst, der Bergwald nicht mehr in weisser Pracht dasteht, sondern als schwarzer Mantel am Hang liegt und sich vom weissen Hintergrund abhebt. Dann ist für ihn die grösste Lawinengefahr nach Neuschnee vorbei. Eine mächtige weisse Schicht deckt Berg und Tal, gleicht Unebenes aus, verdeckt die gefährlichen, vereisten Stellen, die Schneeschicht lässt einen Pfad in sich hineintreten, der Fuss von Mensch und Tier findet einen sichern Halt, dass sogar ein Gefährt geschleppt werden kann, wo bei aperem Boden nie daran zu denken war. Für den Gebirgler bietet die hohe Schneedecke neue und gute Arbeitsmöglichkeiten.

Erst gegen den Frühling treten für den Bergbauer wieder schlechte Verhältnisse auf. Ueber Tag weicht die Sonne die Schneedecke auf, scharfe Nachtfröste verhärten den Schnee wieder, so dass eine hartgefrorene Oberfläche entsteht. Für kurze Zeit wird die Schneeschicht jeweils am Morgen so hart, dass man wie über einen Parkettboden wandern kann, ohne dass der Schuh eine Spur hinterlässt. Dann werden die Nächte kürzer und die Schneeschicht gefriert über Nacht nicht mehr. Wege, die im Winter hart gefroren waren, werden weich. Die Tiere brechen durch bis auf den Grund. Der Weg muss für Zug- und Tragtier bis auf den aperen Boden ausgeschaufelt werden. Es ist die Zeit, wo die nassen, schweren Schneemassen dem schreitenden Fuss von Mensch und Tier den grössten Widerstand entgegenstellen und wo Pässe und Uebergänge nur bewältigt werden können, wenn nach mühsamer Arbeit die Pfade freigelegt sind.

So sind die Uebergangszeiten im Gebirge die mühsamsten. Im Winter stellt eine tiefe Schneedecke das Baumaterial dar, das uns erlaubt, Wege anzulegen und Pferdekolonnen hinzuführen, wo wir kaum im Sommer daran denken dürfen. Unsere Vorfahren

haben dies gewusst. Sie sind im Winter nicht auf dem Ofen gesessen und haben sich um die Hütte herumgedrückt. Namentlich in den Gebieten der Walsersiedlungen ist der Bauer im Winter in den Berg gegangen und tut es heute noch, um das im Sommer gesammelte Bergheu zu holen oder Holz ins Tal zu schleifen. Sommer wie Winter war auf unseren Bergen ein reger Verkehr. Täglich und bei jedem Wetter sind Saumzüge und Fuhrwerk kolonnen über die Pässe gezogen. Bei diesen Arbeiten und dieser Tätigkeit haben sich ganz bestimmte Erfahrungen und Regeln herausgebildet, die sich von Generationen zu Generationen vererbten und zur Tradition wurden. So hat namentlich der Passverkehr eine Tradition geschaffen, deren Romantik man sich nicht verschliessen kann, wenn man einem der alten Bergbären zuhört, die jene Zeiten noch erlebten. Viel Schönes und Ursprüngliches haben Maschine und Motor zum Verschwinden gebracht. Und gerade der Gebirgssoldat hat allen Grund, dem einstigen Können dieser Fuhrleute nachzugehen und es wieder zu erlernen. Es gibt da Aufgaben, die Mann und Ross besser lösen als die Maschine, und wo sich ihr Einsatz lohnt.

Ich will versuchen, im Folgenden festzuhalten, was ich aus eigener Erinnerung, Erfahrung und Berichten alter Wegmacher und Fuhrleute weiss.

Die Bedeutung der Bündnerpässe in der Vergangenheit braüche ich nicht weiter zu erwähnen. Der Verkehr, der dort pulsierte, griff tief ins tägliche Leben der Anwohner der Bergübergänge ein. In lokaler Gesetzgebung, Gemeindesatzungen, Landbriefen und anderen Dokumenten und Urkunden finden sich zahlreiche Hinweise. Es wurden Bestimmungen aufgestellt über den «Bruch», d. h. das Oeffnen von Weg und Steg nach dem Einschneien und späteren grossen Schneefällen, über das Aufgebot, wenn Transporte in Bergnot waren. Auch über die Pferdehaltung finden sich Hinweise. Es besteht eine ziemlich umfangreiche Literatur darüber, die das Historische und Rechtliche behandelt und aus der sich auch Rückschlüsse über das rein Handwerkliche und die Durchführung der Arbeiten ziehen lassen. Tatsache ist auch, dass der Kanton Graubünden damals eine ausgedehnte Pferdezucht besass. Bekannt war die Obersaxer Zucht, welche die Bergpferde für den Gotthard, den Lukmanier und die Oberalp lieferte. Es sollen kleine, barentatzige Tiere mit maximal 152 cm Stockmass gewesen sein. Dann hatte das Prättigau eine ausgesprochene Zucht, die «Bergrosse» lieferte. Diese Zucht hat sich ziemlich lange gehalten und die meisten «Zusennenpferde» noch ausgangs des 19. Jahrhunderts waren Ausklänge dieser Zucht. Ein Zuchttgebiet mit allerdings anderem Zuchziel bildete schon damals die

Herrschaft. Wie diese Bergpferde der Landeszucht etwa beschafften waren, beschreibt uns nur die mündliche Ueberlieferung. Es waren durchwegs kleine, grobknochige Tiere mit breiter Brust und starken Gliedmassen. Vielleicht ist der Haflinger im Tirol diesem Schlag nicht unähnlich. *Tschudy* beschreibt in seinem Buch «Tierleben der Alpenwelt» diese Saum- und Bergpferde. Der gesamte Transitverkehr wurde vor dem Ausbau der Bergstrassen ausschliesslich durch Pferde bewältigt, das Maultier fand nirgends Verwendung. Es mag das mit den Anforderungen an die Tiere für den Winterdienst im Zusammenhang stehen.

In der «Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung» (Nr. 3 vom März 1943) macht Oblt. *Stucki* in seinem Artikel «Das Maultier, das Pferd der Saumkolonne und des Bergbauern» den Vorschlag, es sei den im Militärdienst als Säumer eingeteilten Bergbauern ein Maultier abzugeben etwa zu den gleichen Bedingungen, wie der Dragoner seinen «Eidgenossen» erhält. Der Gedanke hat etwas für sich. Sicher lohnt es sich, Mittel und Wege zu suchen, um den Bestand an diensttauglichen Saumtieren zu heben und zu sichern. Das Maultier ist aber ein Südländer, und für die Arbeit im Schnee ist das Pferd entschieden vorzuziehen. Was uns fehlt, sind saumgewohnte Pferde. Wenn wir Pferde im gebirgigen Gelände aufwachsen lassen und sie später auch im Gebirge verwenden, zu welcher Arbeit es immer sei, so werden wir auch brauchbare Saumpferde erhalten, die dem Maultier ebenbürtig oder für gewisse Zwecke sogar überlegen sind. Es sei in diesem Zusammenhang nur noch eine Ueberlegung eingeschaltet. Im Kanton Graubünden dürften ca. 3500 Pferde stehen. Von ihnen finden 2000 bis 2500 im Winter Arbeit in den Forstbetrieben. Erst dadurch wird es dem Bergbauern möglich, sich für seine landwirtschaftliche Arbeit ein Pferd zu halten, weil es im Winter einen guten Teil seines Kaufpreises und seines Hafers durch Holzfuhren verdient. Für diese Arbeit im Winter bei hohem Schnee ist ein starkes, nicht zu grosses Pferd weit geeigneter als das Maultier. Es fehlt uns aber das richtige Gebirgspferd, das hart und genügsam ist, um auf unseren rauhen Alpen gesömmert werden zu können. Ich glaube, dass wir da noch Aufgaben zu lösen haben, die ebenso im Interesse des Bergbauern liegen wie der Armee. Das Importieren von Maultieren scheint mir nicht das Mittel zu sein, um hier vorwärts zu kommen.

Es ist sicher kein Zufall, dass der ganze Transitverkehr über die Bergpässe Graubündens Sommer und Winter ausschliesslich durch Pferde bewältigt wurde. *Tschudy* beschreibt im «Tierleben der Alpen» diese Wintertransporte wie folgt:

«Noch müssen wir jene grobknochigen, ausgezeichneten Bergpferde erwähnen, die auf Alpenpässen Güter- und Postfuhren befördern. Bekanntlich sind im Winter die schönen Straßen mit viel Klafter hohem Schnee bedeckt und der Transit geht in kurzen Zickzacklinien den nächsten Weg hinauf und hinab ins Tal. Die Postreisenden werden je einer auf einen kleinen Schlitten gepackt, in gute Mäntel gehüllt und mit einem Führer versehen, der auf der unebenen Route das schwankende Fuhrwerk vorsichtig balanciert. Mit ausserordentlicher Kraft hält auf der jäh abfallenden Schneebahn das Pferd den gleitenden Schlitten zurück und drückt je nach Bedürfnis bald rechts, bald links. Fällt er auf eine Seite, so stemmt das kluge Tier mit aller Macht sich gegen die Schneebahn und bleibt freiwillig stehen, bis Mann und Gepäck wieder ordentlich aufgeladen sind. Ohne diese mächtigen Bergrosse wäre die Winterfahrt über die Pässe der Hochalpen sehr gefährlich. Ihre instinktmässige Klugheit ist ebenso bewundernswert wie ihre Ausdauer.»

Die mündliche Ueberlieferung berichtet heute noch von berühmten Schnee- und Spurpferden, die über eine sagenhafte Spur sicherheit verfügt haben sollen und Witterungsumschläge durch ihr Benehmen zuverlässig und rechtzeitig anzeigen.

Der Schnee, das Wegebaumaterial im Winter, ist je nach der Temperatur zahlreichen Veränderungen unterworfen. Nach mechanischer Bearbeitung durch Treten, Waten und Durchstechen mit der Schaufel und darauffolgendem Frost verhärtet er. Auf dieser Eigenschaft beruht das ganze Geheimnis der Anlage einer Schlittenpiste für Schlittengespanne oder Saumkolonnen. Es können sich grundsätzlich zwei Aufgaben stellen:

1. Eine Bergstrasse oder auch ein Schlittweg soll im Winter offen gehalten werden für den Pferdeverkehr. Diese Aufgabe hatten seinerzeit die Bergposten zu lösen.
2. Ein Truppenkommandant erhält mitten im Winter Auftrag, über einen tief verschneiten Pass zu marschieren.

Die erste Aufgabe ist die leichtere. Schon zu schneefreier Zeit wird die Piste durch Markierstangen gekennzeichnet. Lawinengefährliche Strecken werden festgestellt und umgangen, gegen Schneeverwehlungen Schutzwände aufgerichtet. Noch heute sind auf vielen Bergpässen die Winterwege zu erkennen, die mit Rücksicht auf die Lawinengefahr von der Linienführung der Strasse recht erheblich abweichen können. (Beispiel: San Bernardino.)

Die zweite, bedeutend schwierigere Aufgabe kann an jeden Kommandanten im Gebirge herantreten. Die Talleute von Avers hatten sie vor Jahrhunderten zu lösen. *J. R. Stoffel* erzählt

in seinem Buch «Das Hochtal Avers», wie die Bewohner im Jahre 1513 ihre drei Kirchenglocken ins Tal brachten. Der Zugang von Andeer her war noch nichts anderes als ein schmaler in die Felsen getriebener Fussweg und für Fuhrwerke nicht befahrbar. Als dann die Berge tief verschneit waren, wurde der Weg über den Stallerberg gebrochen und der Transport der Glocken nach Bivio bewerkstelligt. Der Verfasser schreibt darüber:

«Den Ort, wo die Glocken gegossen wurden, kennt man nicht, dagegen weiss man, dass sie im Winter auf Schlitten über den Stallerberg ins Tal transportiert worden sind und bis auf den heutigen Tag hat sich im Tal die mündliche Ueberlieferung erhalten, dass der kleine Splitter, der am untern Rand der grössten Glocke fehlt, auf dem Transport abgesprengt wurde, und zwar in dem sogenannten Turrli, hinter der Kirche. Jener steile Aufstieg bot ganz besondere Schwierigkeiten, und da stiess die Glocke an den Felsen.

Eine leichte Aufgabe war der Transport dieser drei Glocken über den 2584 m hohen Stallerberg sicher nicht, besonders die grösste hat ein respektables Gewicht. Zwei, vielleicht auch drei starke Ochsen wurden da — einer vor den andern — angespannt und starke Männer durften nicht fehlen. Jene Fahrt ist denn auch sprichwörtlich geworden; denn heute noch sagt man im Tal bei ganz gutem Schlittweg: «Ein Weg so gut, man könnte Glocken führen.»

Die Postillone unterschieden zwischen «zahmen» und «wilden» Bergen. Der Julier z. B. zählte zu den zahmen Bergen, weil es über diesen Pass möglich war, eine Piste offen zu halten für Zwei- und Mehrspänner. Ueber die wilden Berge, zu denen fast alle übrigen gehörten wie Albula, Scaletta, Flüela usw. liess sich nur ein Einspännerhufschlag offen halten. So wurden denn die im Sommer fünfspännigen Posten im Winter durch Einspännerfuhrwerke abgelöst. Beim ersten und letzten Schlitten war in der Regel ein Fuhrmann, die übrigen Pferde gingen in der Kolonne ohne Führer und richteten sich nach dem Vorschlitten.

Im Kunsthause in Chur hängt ein Bild von Kunstmaler *Berry*, das diese Wintertransporte gut darstellt und beim Betrachten dieses Bildes ist mir der Gedanke aufgetaucht, dass unsere Gebirgssoldaten das auch lernen sollten. Ein alter erfahrener Postillon sagte mir: «Ein mutiger Fuhrmann, der Berge und Schnee nicht fürchtet, aber achtet, und der seine Tiere kennt, öffnet jeden Berg.» Ich habe mir das Vorgehen der alten Wegmacher erzählen lassen und hoffte dann auf eine Gelegenheit, um im Militärdienst diese Erfahrungen zu verwerten. Sie bot sich beim



Berninapost. P. R. Berry, pinx, Kunsthau Chur, mit gütiger Erlaubnis von Dr. Berry, St. Moritz, reproduziert.

Kriegsausbruch im Herbst 1939, als ich mit meiner Gebirgsartillerie-Abteilung vor einem voraussichtlich längeren Winterdienst stand. Da stellten wir uns die Aufgabe, diese Seite des Winterdienstes in Angriff zu nehmen und die notwendigen Erfahrungen zu sammeln. Das Arbeitsprogramm umfasste folgende Punkte:

1. Die Tiere mussten an den Schnee gewöhnt werden.
2. Die Batterien mussten auf Schlitten umorganisiert und die Geschützlasten zu Schlittenlasten zusammengestellt werden.
3. Die Beschirrung und Bespannung war dem Schlittentrain anzupassen.
4. Die Offiziere waren im Aufsuchen und Anlegen von Pisten zu schulen.
5. Als Abschluss waren einige grössere Uebungen geplant.

Da die Abteilung dann auf Ende Januar 1940 entlassen wurde, konnte das Programm nur zum Teil durchgeführt werden.

Das Pferdematerial der Abteilung bestand ausschliesslich aus Requisitionsfischen der Landesgegend. Es waren durchwegs Importen, die sich aber in den gebirgsbäuerlichen Betrieben, wo sie in Heu- und Holztransporten an den Schnee gewöhnt wurden, gut mit den winterlichen Strapazen abfinden lernten. Um zunächst festzustellen, wie sich die Tiere im Schnee zu benehmen wüssten, wurden sie in einen Pferch mit meterhohem Schnee ge-

trieben. Es zeigte sich bald, dass die meisten Tiere mit diesem Element vertraut waren. Die jüngsten, die den Schnee nur von der gewalzten Strasse her kannten, haben sich zunächst gewälzt, und zwar sichtlich vor Freude. Der nächste Schritt war das Führen der besten Tiere im ungebahnten tiefen Schnee. Nach einigen Uebungen begannen grössere Touren. Bei diesem schrittweisen Vorgehen wurde das Verhalten der Pferde genau beobachtet. Da zeigte sich, dass wir von unseren Bauernpferden viel mehr erwarten durften, als man anfänglich glaubte. Wenn man die Tiere im ungebahnten, hohen Schnee frei sich tummeln lässt, wird man bald diejenigen feststellen können, welche die guten Spurpferde ergeben.

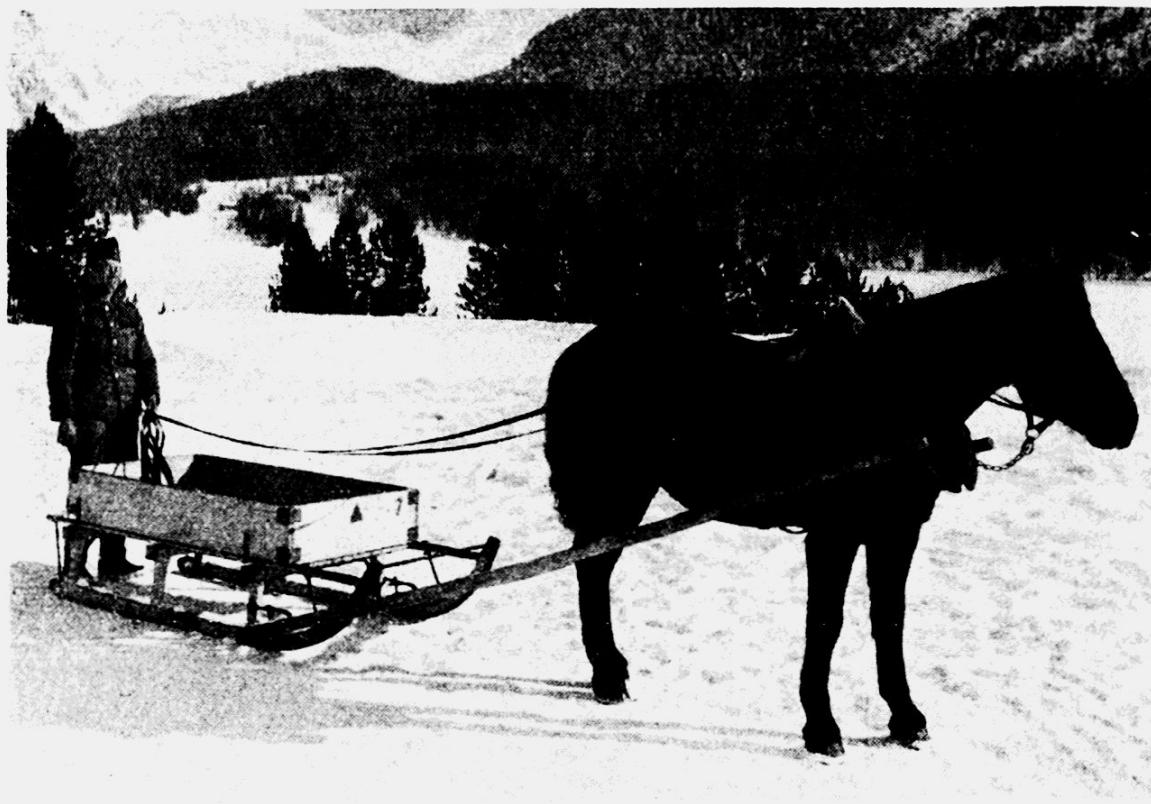
Wo im Winter ein Pferd durchkommt, kommt auch ein Schlitten durch; und da ein Pferd mindestens zweimal soviel zieht, wie es trägt, entschlossen wir uns, die Batterien auf Schlitten zu verladen. Die notwendigen Schlitten mussten requirierte werden. Die Erfahrungen bei dieser Requisition zeigten, dass man sich von deren Erfolg meist ein falsches Bild macht. Für kleinere Bedürfnisse mag sie genügen, so dass einzelne Einheiten auf diesem Wege ausgerüstet werden können. Es wird aber kaum die Lösung sein, um ganze Truppenkörper oder gar Gebirgsbrigaden für den Kampf im winterlichen Gebirge mobil zu machen.

Soweit möglich wurde der Typ des Einspännerschlittens, wie er sich auf den Pässen Graubündens und am Gotthard bewährt hat, der sog. «Ruttner», in Dienst genommen. Durch Anbringen einfacher Holzrahmen konnte der Schlitten für alles Material verwendet werden. Für die Geschützteile wurden Einfüllgestelle aus Holz hergestellt. Nachdem Pferde und Schlitten bereit waren, mussten noch Beschirrung und Bespannung angepasst werden. Das zum Bündner Bergwagen und Ruttner gehörige Pferdegeschirr ist der sog. Bündner Kummet. Die Landen werden mit einem Riemen aus Rohleder fest und satt an die Kummetscheiter gebunden. Der Zug erfolgt ohne Zugstrangen direkt durch die Landen. Dadurch folgt das Gefährt jeder Bewegung des Kummet. Damit hat das Tier die Möglichkeit, das Fuhrwerk genau zu führen und in jeder Lage im Gleichgewicht zu halten. Man muss in exponierten Holztransporten die Arbeit gewohnter Pferde gesehen haben, um zu verstehen, welche Bedeutung dieser Art des Einspannens zukommt. Beim Abwärtstransport wird die vortreibende Kraft des Schlittens durch die Landen auf den Kummet und damit auf das Hinterblatt übertragen.

Das Bündner Geschirr hat sich während Jahrhunderten bewährt und es wäre für den Winterbetrieb der Armee am besten, dieses Geschirr zu verwenden. Da aber eine Gebirgsseinheit nicht zweierlei Ausrüstung haben kann und zudem eine säumende Einheit immer als solche organisiert bleiben muss, um für jede Lage gerüstet zu sein, so muss man die Ordonnanzbastaurüstung den neuen Verhältnissen anpassen. Es handelt sich darum, die zweckmässige Einspannungsweise zu suchen, und sie liess sich finden. Die drei Funktionen Zug, Führung und Rückhalten wurden aufgeteilt. Vermittelst Zugstrangen wurde der Zug auf das Brustblatt übertragen. Für die Führung des Gefährts wurden die Landen fest mit einem Riemen am vorderen Steg des Bastsattels befestigt, und zwar so, dass die Landen vor- und rückwärts sich bewegen konnten, aber nicht seitwärts. Der Sattelbogen übernahm damit die Funktion des Kummetscheites. Das Rückhalten wurde mit Rückhaltriemen auf das Hinterblatt übertragen. Als Strangenträger wurde noch ein Radriemen in die Schnalle des Hinterblattes eingezogen. Im Januar und Februar 1942 wurde die Abteilung zu einem speziellen Versuchskurs aufgeboten, um Bespannung, Beladung und Organisation der Batterien zu erproben.

Es konnten nun Uebungen im Anlegen und Brechen von Schlittenpisten abseits von Strassen und Wegen studiert und organisiert werden. Dabei hat sich der im nachstehenden geschilderte Arbeitsgang als zweckmässig erwiesen. Nach erhaltenem Auftrag wird der Stellungsraum oder der Bergübergang rekognosziert. Diese *Rekognoszierung* wird der Kommandant wenn immer möglich selber durchführen. Er wird begleitet von den notwendigen Gehilfen und einem im Lawinendienst ausgebildeten Offizier. Dann wird vor allem der Offizier bei ihm sein, der nachher die Absteckung der Piste durchzuführen hat. Anlässlich dieser Rekognoszierung wird im Gelände festgelegt, welche Fixpunkte berührt werden müssen, wo sich gute Kehrplätze befinden und wie die Weglinie sich grundsätzlich entwickeln soll. Es ist auch festzulegen, welche Geländeteile wegen Lawinengefahr gemieden werden müssen und wo Schneebretter oder Lawinen durch Sprengung oder Abschuss unschädlich zu machen sind.

Auf Grund der Ergebnisse dieser Rekognoszierung wird die *Absteckpatrouille* befohlen. Sie besteht aus dem Offizier, der den Kommandanten auf der Rekognoszierung begleitet hat, als Chef, einem Unteroffizier und sechs Mann. Diese Patrouille arbeitet auf Skis. Ihre Aufgabe besteht im Aufsuchen und Abstecken einer Weglinie mit annähernd gleichem Gefälle. Soweit möglich, wird sie bestehenden Wegen folgen. Der Offizier, der diese Aufgabe zu lösen hat, muss Verständnis für die Arbeit der Pferde haben,



Schlittenbespannung im Einspänner mit Bündnergeschirr.

gebirgserfahren sein und sich gut ins Gelände einfühlen können. Die richtige Anlage der Weglinie kann über das Gelingen des Unternehmens entscheiden. In langem Anstieg sollte ein Gefälle von 10—12 % nicht überschritten werden. Die durch geringeres Gefälle länger werdende Wegstrecke wird wettgemacht durch ein ruhigeres Arbeiten der Pferde und damit fliessendes Marschieren der Kolonne. Meistens ist die Anlage der Piste bedingt durch die Möglichkeit der Anlage von Kehrplätzen. Der Auswahl der Kehrplätze ist volle Aufmerksamkeit zu schenken. Durch ungeschickt ausgewählte Kehrplätze können während des Marsches unliebsame Stockungen entstehen. Das Abstecken der Weglinie braucht etwelche Uebung und Erfahrung. Das Gefälle der Weglinie muss mit einem Sitometer kontrolliert werden. Mit Stöcken, Zweigen oder ähnlichen Zeichen ist die abgesteckte Linie zu sichern.

Der Absteckpatrouille folgt das *Ruttner- oder Wegbrech-d detachement*. Es setzt sich zusammen aus einem Offizier, zwei Unteroffizieren und 20—30 Mann mit Schneeschaufeln, 5—6 leeren Pferden, 2 Pferden mit leeren Schlitten und den Schlitten mit Verpflegung und Wegmarkierstangen. Aufgabe dieses Detachementes ist das Brechen und Planieren des Weges. Der Weg darf nicht durch Ausschaufeln erstellt werden, denn der Wind

würde in kürzester Frist diesen Kanal ausfüllen. Die fertige Fahrbahn muss annähernd gleich hoch sein wie die umgebende Schneeschicht. Der Chef des Detachements, die beiden Unteroffiziere und etwa zwei Mann als Läufer tragen Ski, alle übrigen arbeiten ohne Ski.

Ein Mann watet nun durch den ungebrochenen Schnee in der abgesteckten Weglinie, gefolgt von 4—6 Mann, die in der gleichen Spur gehen. Die Arbeit des Vorauswatens ist sehr mühsam; die vordersten Leute müssen daher oft abgewechselt werden. Es ist falsch, wenn man glaubt, mit vorausgehenden Skifahrern diesen Leuten die Arbeit erleichtern zu können. Die Skispuren können unter Umständen einen Mann tragen, es ist aber gerade Aufgabe dieser Leute, für die nachkommenden Spurpferde die Schneedecke zu brechen. Der Schnee soll möglichst tief durchgearbeitet werden. Es ist auch ganz unnötig, wenn man glaubt, es müssen zwei Mann nebeneinander waten, um dem nachfolgenden Spurpferd Raum zu schaffen. Das Wesentliche ist, dass der Schnee schon durch diese Leute in die Tiefe durchgearbeitet wird. Mit dem Schaufelstiel ist die Schneetiefe von Zeit zu Zeit nachzuprüfen. Es handelt sich nicht darum, eine breite Strasse zu bauen, sondern nur darum, einen festen Hufschlag zu schaffen. Die Aufgabe dieser Leute ist, ohne Ski zu Fuss eine erste Spur zu brechen. Dabei ist zu beachten, dass alte Skispuren, Windbretter und aus andern Gründen verhärteter Schnee mit der Schaufel zerstochen werden, damit die nachfolgenden Pferde mit ihrem Körper leicht den Schnee durchwaten können. Im weichen, unverhärteten Schnee bewegen sich gute Spurpferde leicht vorwärts, auch wenn er tief ist. Es geschieht dies mit fast schwimmenden Bewegungen. Schneedecken, die aus irgendeinem Grunde verhärtet sind, machen den Tieren ausserordentliche Mühe und können Spurpferde innert kurzer Zeit zur Arbeitsunfähigkeit ermüden. Den vorauswatenden Mann trägt die Schicht, während das Pferd einsinkt, in der verhärteten Schneeschicht eingezwängt ist und mit seinem Körper als Eisbrecher wirken soll. Derartige Stellen müssen daher gut vorgebrochen werden, dass das Spurpferd mühelos durchwaten kann. Der Chef des Ruttnerdetachementes kann den ersten Spurleuten nicht scharf genug aufsässig sein, damit sie sich hier richtig einsetzen. Wenn notwendig, muss durch ein Windbrett ein Kanal ausgeschaufelt werden, der dann aber nachher wieder auszufüllen ist, damit die fertige Schlittenpiste gleich hoch wird wie die Schneedecke.

Hinter der Watmannschaft, die in angegebener Weise die Schneebahn bricht, arbeiten die leeren *Spurpferde*. Sie marschieren in der getretenen Spur. Es braucht dazu ruhige und



Fertiger Weg in ebenem Gelände. Er darf nicht als Graben angelegt werden, sondern soll so hoch liegen, wie der Schnee liegt.

starke Tiere und das Vorpferd soll oft abgelöst werden. Durch die so entstandene Spur folgen die Pferde mit den leeren Schlitten, welche durch die Schlittengeleise die Wegbreite ergeben. Ihnen folgt ein *Schauflerdetachement*, das die getretenen Spuren mit Schnee einfüllt. In ebenem Gelände wird der Schnee beidseitig eingestochen, damit eine ebene Fahrbahn entsteht. Am Hang wird nur bergseitig der Schnee eingestochen. Er darf aber nicht ausgeworfen, sondern nur umgelegt werden, damit auch am Hang eine im Querprofil ebene Fahrbahn entsteht.

Kehren die Pferde am Abend auf dem gebrochenen Weg zurück, so hat sich die Piste meist schon soweit verhärtet, dass die Tiere ohne Mühe durchkommen. Dem am Schluss marschierenden Schlitten wird eine Kette oder ein Drahtseil unter beide Kufen durchgezogen und zudem ist er durch 1 oder 2 Mann zu belasten. Dadurch wird der Schnee zu einer ebenen Schneebahn planiert. Im Verlauf der Arbeit des Ruttnerdetachementes wird der gebrochene Weg mit Stangen markiert, damit die Piste auch bei Witterungsumschlägen wieder gefunden werden kann. Dabei gilt folgendes: Am Hang markieren die Stangen den untern Wegrand, in der Ebene den rechten. Sind Engpässe zu markieren (Brücken,

Passübergänge, Kluften usw.), so sind Stangen beidseits der Fahrbahn aufzustellen. Eine nach dieser Methode bearbeitete und planierte Schneepiste erhärtet schon nach wenigen Stunden. Der Grad der Erhärtung hängt ab von der Schneebeschaffenheit, von der Temperatur während der Schneebrucharbeit und der darauf folgenden Nacht. Weicher Schnee bei hoher Tagestemperatur ergibt bei darauffolgender Abkühlung in der Nacht den besten Schlittweg. Der schlechteste Weg entsteht in leichtem Schnee bei tiefen Temperaturen. Im allgemeinen kann damit gerechnet werden, dass eine hergestellte Fahrbahn über Nacht fest wird und tags darauf für marschierende Kolonnen und für Schlittentransporte zur Verfügung steht.

Während des Marsches von Kolonnen ist ein *Wegunterhaltsdetachement* auszuscheiden und längs der Marschroute einzusetzen, und zwar pro 500—1000 Meter ein Mann. Seine Aufgabe besteht darin, eingebrochene Schlittengeleise mit Schnee auszufüllen, beidseitige Ueberhöhungen abzustechen, kurz dafür zu sorgen, dass die Fahrbahn im Querprofil immer horizontal bleibt und Löcher ausgefüllt werden. Wird die Fahrpiste am andern Tag wieder benutzt, so muss sie vor dem Einnachten durch Wegmacherdetachemente in Ordnung gebracht werden. Namentlich wird es notwendig sein, dem Zustand der Kehren die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken.

Der Einsatz und die Führung pferdebespannter Einheiten für Kampf und Nachschub im winterlichen Gebirge gibt noch andere Probleme zu lösen. So sei nur auf die gänzlich veränderten Voraussetzungen der Pferdepflege aufmerksam gemacht. Man kann im Hochwinter im Gebirge tagelang marschieren, ohne Wasser für die Tiere zu finden. Die alten Bergfahrleute liessen ihre Tiere einfach Schnee knabbern. Die Hufpflege stellt neue Aufgaben. So empfiehlt es sich zum Beispiel, Spurpferden die Eisen abzunehmen. In Kolonnen, die nur auf Schneepisten verkehren, können allen Tieren die Eisen abgenommen werden. Das Einrichten der Unterkunft in Alpställen oder gar von Biwaks stellt neue Anforderungen an Soldat und Tier. Es sei hier nur auf diese Fragen hingewiesen, ohne sie weiter zu behandeln.

Das alles ist Grund genug, dass auch der Ausbildung der hippomobilen Truppen im Winterdienst die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt wird wie der Ausbildung der Skitruppe. Der Kampf und das Leben können im winterlichen Hochgebirge vertragen keine blossen Improvisationen. Wir haben aber die Genugtuung, dass sich das Armeekommando auch mit diesen Fragen befasst. So wurde jeder Heereseinheit eine Anzahl leichter Einspännerschlitten und schwerer Fuhrschlitten als Truppenfuhr-



Marschierende Kolonne. Gewohnte Pferde gehen am ruhigsten, wenn man sie gar nicht führt, sondern der Führer einfach vorausgeht.

werke zugeteilt, und im kommenden Winter sollen Uebungskurse mit diesem neuen Material durchgeführt werden. Wir müssen so weit kommen, dass jede Gebirgstruppe ihr Wintermaterial für Batterien und Trains bereit hat. Unterlagskufen für Räderfuhrwerke sind und bleiben Notbehelfe. Sie sind sicher wertvoll im Mittelland und in den Vorbergen für den Verkehr auf Strassen und für die Uebergangszeit im Gebirge. Es kann schon im September und Oktober der Fall eintreten, dass über Nacht ein halber Meter Schnee fällt auf einem Pass. Mit den Unterlagskufen bringe ich meine Fuhrwerke trotzdem auf der Strasse weiter, und wenn tags darauf der Föhn wieder die weisse Herrlichkeit wegfegt, so rollen die Räder wieder. Aber für den Dienst im eingeschneiten Hochgebirge, abseits von grossen Strassen und auf Pässen ist der einspännige Bergschlitten das einzige brauchbare Fuhrwerk.

Die Kriegsgeschichte Rhätiens zeigt zur Genüge, dass uns auch im Winter die Berge nur schützen können, wenn wir sie schützen. Wenn irgendwann und irgendwo, können wir im Winter in den Bergen einem ungeladenen Eindringling an die Gurgel. Dazu müssen wir bereit sein, und dann wird das Pferd im winterlichen Gebirge der beste Kamerad des Soldaten bleiben.