**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 23 (1947-1948)

**Heft:** 21

**Artikel:** Pferd und Motor in der Armee

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-708759

**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:** 15.07.2025

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

Kampfführung hängt im übrigen weitgehend ab von den gegebenen Verhältnissen. Wer zum Beispiel eine Dekkungsaufgabe hat, wer zurückgehende Verbände aufnehmen muß, wer Luftlandetruppen bekämpft, führt seinen Kampf auf besondere Art. Kampfführung ist also ein vielgestaltiges Problem.

Wer die Erfahrungen aus dem letzten Weltkrieg studiert und seinem Vorstellungsvermögen freien Lauf läßt, erkennt bald, daß der Krieg, wie wir ihn führen müßten, keine starren Formeln, Regeln und Schemata gestattet. Wenn er unsern Truppenführern vom Korporal bis zum General Gelegenheit gibt, die im Frieden mühevoll eingeprägten Grundsätze anzuwenden — um so besser. Alle haben aber damit zu rechnen, daß der Kampf sie jederzeit vor völlig unvoraussehbare Lagen stellen kann, zu deren Bewältigung es mehr auf den Charakter als auf die Kenntnisse ankommt.

Dieses Kapitel der Grundlagen abschließend, führt der Generalstabschef aus, daß das Instrument, welches die Truppenführer handhaben müssen, den Aufgaben entsprechen soll, die ihnen gestellt sind. In der Fortsetzung dieser Betrachtungen werden wir in der nächsten Nummer die Darstellung der gegenwärtigen Situation unserer Landesverteidigung behandeln. (Fortsetzung folgt)

# Pferd und Motor in der Armee

(Ergebnisse eines praktischen Versuches)

-th. Das Berner Geb. Inf. Rgt. 14 war während des letztjährigen WK Gegenstand eines interessanten und für die künftige Gestaltung unserer Armee wichtigen Versuches. Das Regiment, bestehend aus zwei Geb. Füs. Bat., der Gren. Kp. und der Nachrichten Kp. (ein Bat. bestand den WK im kombinierten Schießkurs) konnte bei der Mobilmachung auf die umständliche und zeitraubende Pferdefassung verzichten, da sämtliche Pferde durch Motorfahrzeuge ersetzt wurden. Es handelte sich also um eine Motorisierung des ganzen Trains.

So erhielten der Rgt. Kdt., die Bat. Kdt., der Kdt. der Gren. Kp. und der N. Kp. je einen Jeep und die Kdt. der Füs. Kp. je ein Motorrad zugeteilt. Pro 8 Pferde wurde ein Motorfahrzeug vorgesehen.

Das Regiment übernahm beim Einrücken 22 Motorräder, 68 Jeep, 1 Command-Car, 9 schwere Camions, 8 mittlere Camions, 28 Jeep-Anhänger und 29 Gepäckanhänger. Etliche Sorge bereitete die Stellung der Motorradfahrer und der Motorfahrzeugfahrer, die alle aus dem Bestand des Regiments entnommen werden mußten. Von den durch Umfrage zur militärischen Fahrprüfung eingerückten 143 regimentseigenen Besitzern von kantonalen Fahrbewilligungen haben 107 die Prüfung mit Erfolg bestanden. Sie übernahmen je nach besonderer Eignung die zugeteilten Fahrzeuge ihrer Einheiten.

Während dieses Dienstes im Berner Jura wurden die sich bietenden Gelegenheiten systematisch ausgenutzt, um diesen Motorisierungsversuch in personeller, technischer, taktischer und finanzieller Hinsicht eingehenden Prüfungen zu unterziehen. Spezielle Uebungen galten neben der Truppenausbildung ausschließlich diesen praktischen Prüfungen.

Nach den gemachten Erfahrungen und den nun abgeschlossenen Berechnungen kann heute gesagt werden, daß diesem Motorisierungsversuch ein voller Erfolg beschieden war, und daß seiner Auswertung und weiteren Verfolgung sehr große Bedeutung zukommt.

Der günstige Verlauf der Transporte und Uebungen bei Tag und bei Nacht hat den Beweis erbracht, daß unter normalen Verhältnissen zivile Fahrer ohne längere militärische Ausbildung für Transporte militärischer Art verwendbar sind. Es gelang so im vermehrten Maße, die im Zivilleben erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten dieser Motorfahrer sich im Dienste der Armee bewähren zu lassen. Die Unfälle bewegten sich trotz den großen Anforderungen an Motor und Mann im Rahmen der natürlichen Abnutzung. Das dürfte auch der Wirkung des immer wieder zitierten Regimentsbefehls zu danken sein, der unter anderem ausführte: «Der Motorisierungsversuch während des WK im Rgt. ist von ausschlaggebender Bedeutung für die Frage der Motorisierung unserer Armee. Die bisherigen Erfahrungen, die bei der Zuteilung von Motorfahrzeugen bei den nicht motorisierten Truppen gemacht wurden, sind durchschnittlich derart ungünstig, daß wir alles daran setzen müssen, um militärisch, technisch und moralisch zu einem vollen Erfolg zu kommen. Es liegt vor allem daran, am Beispiel darzulegen, daß es möglich ist, aus den Beständen des Rgt. mit einem ad-hoc-Det. von Motorfahrern eine sofortige und zuverlässige Motorisierung des Trains zu erreichen. . .»

Faßt man die detaillierten Berichte über die Erfahrungen der einzelnen Uebungen, über die Bewährung der einzelnen Fahrzeugtypen und das Verhalten der Mannschaft zusammen, so muß sich auch der eingefleischte Vorkämpfer für das Pferd sagen, daß die angestellten Untersuchungen ganz eindeutig zugunsten des Motors ausfielen und daß es keine Situation gab, die das Pferd gleich gut oder sogar besser gemeistert hätte.

### Die finanzielle Seite.

Die über diesen Motorisierungsversuch angestellten Berechnungen dürften auch eine weitere Oeffentlichkeit interessieren, da auch sie sich eindeutig gegen das Pferd aussprechen. Günstig wirkt sich in der Schlußabrechnung auch der Umstand aus, daß der größte Teil der auftretenden Schäden durch Truppenmechaniker behoben werden konnte, daß die Unfälle sich auf 5 Bagatellfälle und einen Jeepunfall (Ueberschlagen infolge großer Geschwindigkeit im 4-Radantrieb) ohne Personenschaden beschränkten, daß die Materialverluste des Fahrdienstmaterials und der Fahrzeugausrüstungen nur Fr. 24,95 betrugen.

Der Kostenvergleich zwischen Motor und Pferd zeigt folgendes Bild:

**Motorfahrzeuge:** (nach fachmännischen Berechnungen)

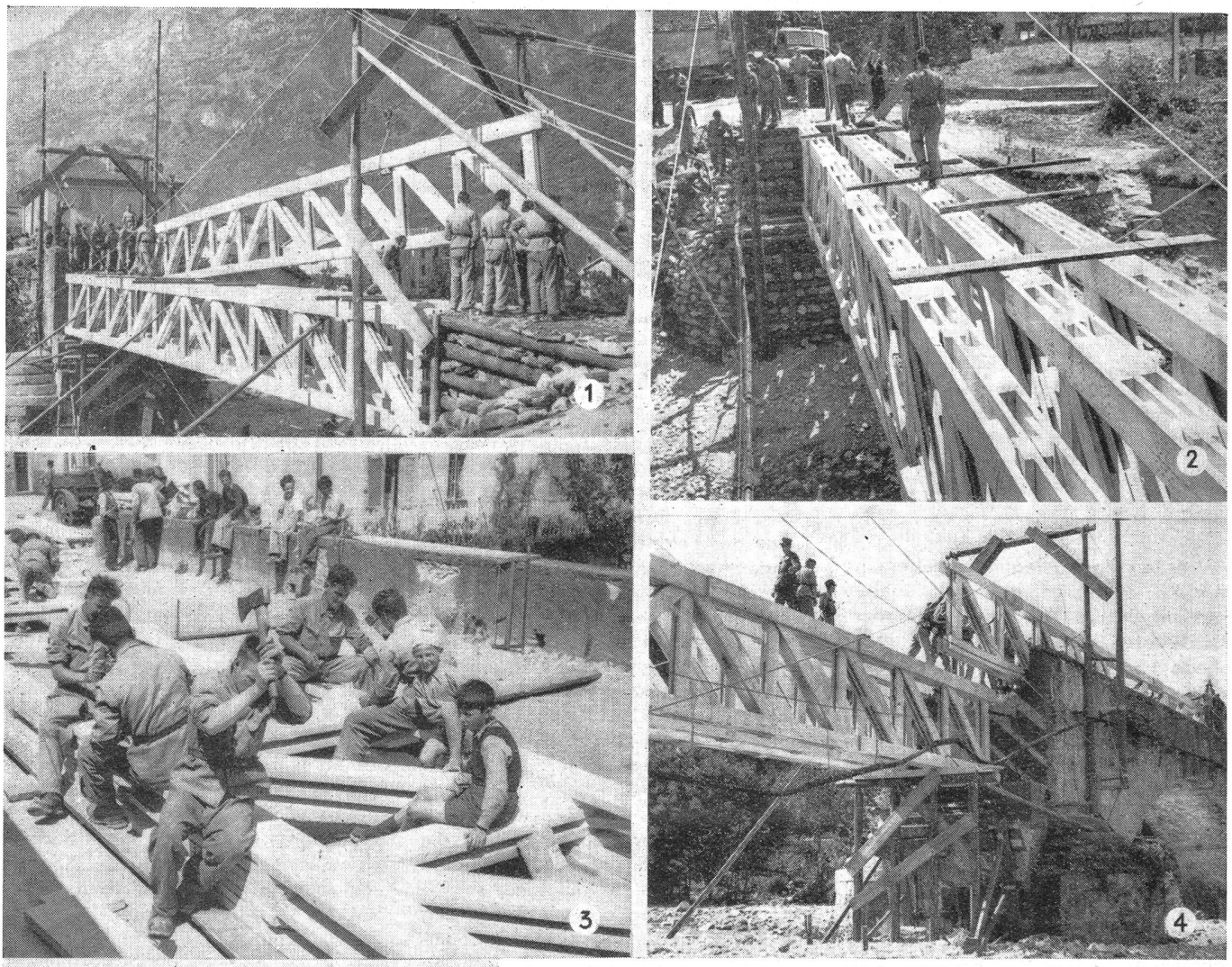
| | |
|---|---|
| Fahrzeugmiete (Amortisationsvergütung) | Fr. 19 000.— |
| Reparaturen und Ersatzteile | Fr. 1 800.— |
| Betriebsmittel (Benzin, Diselöl) | Fr. 6 500.— |
| Totalkosten | Fr. 27 300.— |

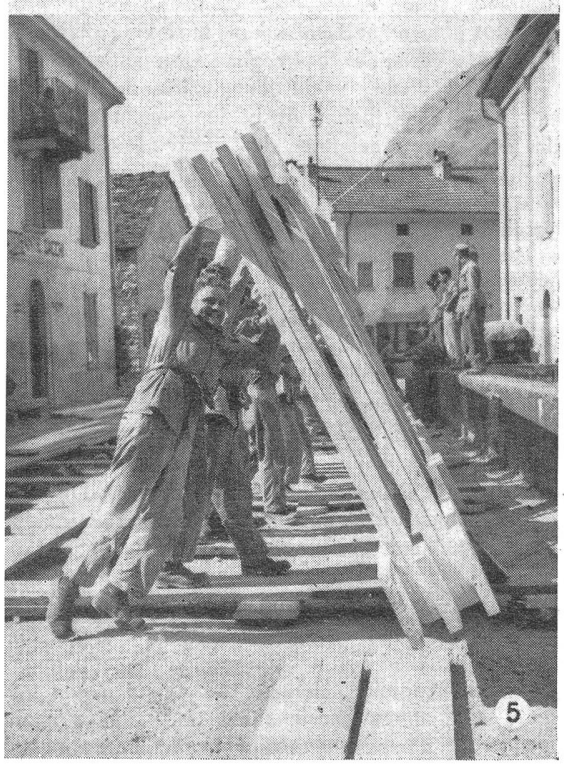
**Pferdetrain:**

| | |
|---|---|
| Die 290 eingesparten Mietpferde kosten im WK für Miete, Wartung und Verpflegung im Tag Fr. 9,75 pro Pferd, das macht nach 13 WK-Tagen gerechnet | Fr. 36 757.50 |

Dieser Kostenvergleich ergibt eine Einsparung von **Fr. 9 456.50**, also einen ansehnlichen Betrag, der in einem WK von drei Wochen oder in längeren Diensten sehr fühlbar ins Gewicht fallen dürfte.

Dazu kommt noch ein weiterer, sehr wichtiger Faktor, der neben den rein finanziellen Erwägungen noch deutlicher gegen das Pferd sprechen dürfte: die Einsparung von Trainsoldaten und Kadern zugunsten der Kampftruppen. Für die Führung und Wartung dieser 290 erwähnten Pferde wären rund 290 Trainsoldaten nötig gewesen. Für die Bedienung sämtlicher Motorfahrzeuge wurden 122 Motorfahrer, Offiziere und Unteroffiziere benötigt. Diese Leute haben zudem ein größeres Volumen an Transportraum und ungleich größere Strecken bewältigt, als





① Einer der vier Träger wird eingesetzt.
② Ein anschauliches Bild von der Konstruktion dieser Notbrücke. Drei der vier Träger sind bereits auf die Lager aufgesetzt.
③ Die Arbeit der Soldaten wird von der Dorfjugend von Lodrino aufmerksam verfolgt.
④ Der vierte und letzte Holzträger wird eingesetzt.
⑤ Der fertig zusammengedoppelte Holzträger wird aufgestellt.

(Photopress-Spezialbilder.)

## Soldaten als Helfer in der Not

Regenfälle hatten kürzlich ein sonst harmloses Bächlein im Dorf Lodrino bei Osogna im Tessin zu einem reißenden Fluß anschwellen lassen, der mit Donnergetöse zu Tale stürzte, zwei massive Betonbunker, die sich ihm in den Weg stellten, wegfegte und ein mächtiges steinernes Brückenjoch der Dorfbrücke mitriß. In dreitägiger, angestrengter Arbeit erstellten die Rekruten der Sappeur R.S. I (Brugg), die sich im Tessin in der Verlegung befanden, eine Notbrücke von 20 m Spannweite, die eine Tragkraft von 12 Tonnen aufweist. Die prompte Arbeit der Rekruten und ihre Hingabe an das Werk hinterließen im Tessin den allerbesten Eindruck.

dies mit den Pferden möglich gewesen wäre.

Das ergibt neben diesem größeren Leistungsergebnis zudem eine Einsparung von über 160 Trainsoldaten, die somit den Kampftruppen zugeteilt werden können und mithelfen, die in vielen Einheiten bestehenden Lücken zu füllen.

Zu dieser Einsparung von Mannschaften kommt noch der Zeitgewinn dazu, der dank der Motorisierung zugunsten der Ausbildung gewonnen werden kann, da die zeitraubenden Märsche und Materialtransporte von der Unterkunft ins Uebungsgelände wegfallen. Die Truppe kommt frisch und ausgeruht an auf den Arbeitsplatz — oder den Ort ihres Einsatzes — und kann sich mit ganzer Kraft den gesteckten Zielen zuwenden.

**Folgerungen für die Zukunft.**

Wer je schon Gelegenheit hatte, eine Mitr.-Kp. zu führen, der wird zugeben müssen, da der Aufwand an Pferden, Pferdematerial, an Zeit für Pferdepflege und Wartung in keinem Verhältnis zum Enderfolg steht. Das soll nun nicht bedeuten, daß wir mit diesen Waffen und ihrem hyppomobilen Train sofort abzufahren hätten, nichts wäre zurzeit schädlicher als solche überstürzte Maßnahmen. Ohne Ressentiments muß aber dort endlich die Ueberzeugung Platz greifen, daß die Kavallerie und mit ihr das Pferd als Traktionsmittel — wenigstens im Flach- und Mittelland — überlebt ist und schrittweise abgebaut werden muß, wie dies der Kdt. der Bernerdivision, Oberstdivisionär Jahn, in verschiedenen Vorträgen darlegte.

Auf der anderen Seite ist zu bedenken, daß z. B. eine Vollmotorisierung aller unserer Inf. Regimenter immer eine Unmöglichkeit darstellen wird, die ganz einfach die Mittel und Möglichkeiten unseres Landes übersteigt. Die nun im Geb. Inf. Rgt. 14 mit Erfolg versuchte Motorisierung des Trains, dürfte eher im Bereiche unserer Möglichkeiten liegen. Diese angestrebte Lösung läßt auch die Möglichkeit nicht außer Acht, die Fahrzeuge des so motorisierten Trains in Mehrzweckkolonnen zusammengefaßt für die rasche Verschiebung eines ganzen Bataillons oder gar Regimentes innerhalb eines Kampfverbandes einzusetzen. Ein Problem für sich bilden die verschiedenen Marschgeschwindigkeiten des Traktors, der Lastwagen und Jeeps, wie das in gemischten Kampfverbänden nicht zu umgehen ist.

In taktischer Hinsicht ist zu bedenken, daß die endlosen Pferdekolonnen, die während den Märschen unsere Verkehrswege längere Zeit beanspruchen und oft unpassierbar machen, gewaltig reduziert werden können. Bei der immer anzunehmenden Luftüberlegenheit des Gegners ist an eine Verwendung des Pferdetrains oft gar nicht mehr zu denken, da auch der Fliegermarsch — 50 bis 100 Meter Abstand von Pferd zu Pferd oder Gefährt — die Verbände so auseinanderreißt und verzettelt, daß jeder wirkungsvolle Einsatz einfach eine Unmöglichkeit ist.

Wenn auch die Kavallerie als Kampftruppe und mit ihr der Pferdetrain schrittweise abgebaut werden soll, alle Anschaffungen auf diesem Gebiet verlorenes Geld sind, darf doch nicht übersehen werden, daß das Pferd bei unseren Gebirgstruppen auch in der Zukunft seinen Platz wird behaupten müssen. Unser ganzes Pferdewesen bedarf daher einer an die neuste Entwicklung angepaßten Umstellung.

Im Zuge der Motorisierung des Trains der Feldtruppen, muß eine vermehrte Ausbildung eigentlicher Saumkolonnen für den Gebirgsdienst in Angriff genommen werden. Während des Aktivdienstes machte sich der Mangel an gebirgstüchtigen Saumtieren oft sehr nachteilig bemerkbar. Wir haben im ganzen Lande eine Reihe von anerkannt guten Pferderegieanstalten des Bundes, die bis anhin für die Pferdebeschaffung unserer Armee sehr gute Dienste leisteten. Der Abbau der Kavallerie muß aber nicht unbedingt die Aufhebung dieser Betriebe zur Folge haben. Wie wäre es mit einer schrittweisen Einführung oder Vergrößerung der Zucht von gebirgstüchtigen Saumtieren? Könnten so nicht die Bedürfnisse unserer Gebirgstruppen einmal restlos befriedigt werden?

Wir haben bis heute einen großen Teil unserer Saumtiere und Muli aus dem Auslande eingeführt. Mit der Einführung einer leistungsfähigen Zucht von Saum- und Maultieren könnte einerseits ein neuer Exportartikel geschaffen werden, andernseits würde damit auf dem Gebiete der praktischen Bergbauernhilfe ein wertvoller Beitrag geleistet. Die angeregten Saumkolonnen müssen dort stationiert sein wo man sie auch braucht, im Gebirge. Durch die verbilligte Abgabe von Saumtiere an unsere Bergbauern, die eine solche Hilfe wohl gut brauchen aber nie voll bezahlen können, wäre auch dafür gesorgt, daß die abgegeben Tiere besser im Training und im Klima ihrer Verwendung bleiben. Anstatt auf dem Land von Dragoner zu Dragoner zu reisen, hätten unsere Pferdeinspektoren den Bergstock zur Hand zu nehmen und in unseren Tälern und Bergen die abgegebenen Muli zu besuchen. Beim Studium dieser Fragen bleibt noch zu überlegen, ob nicht den Trainsoldaten unserer Gebirgstruppen ihr Saumtier mit nach Hause gegeben werden kann, wie dies bei der Kavallerie gehandhabt wird, kommen doch diese Trainsoldaten zum größten Teil aus den Gebirgskantonen unseres Landes.

Abschließend sei festgehalten, daß diejenigen Kreise, die entgegen der allgemeinen Entwicklung in allen Ländern der Welt mit allen Mitteln, die oft weder den Einsatz aller politischen und persönlichen Beziehungen, noch finanzieller Werbeopfer scheuen, immer noch für die Stützung der Kavallerie und des Pferdes eintreten, ja sogar die unmögliche Sache einer sog. «Stoßtrupp-Kavallerie» vertreten, dem Lande und der Armee einen schlechten Dienst leisten. Es stimmt nicht, daß in andern Ländern die Kavallerie nicht abgebaut, sondern ausgebaut werde. Das sind Zwecklügen zur Stützung persönlicher Interessen und Liebhabereien, die sich unser Land einfach nicht mehr leisten kann.

Der «Schweizer Kavallerist» brachte in seiner Ausgabe vom 20. 8. 47 eine Schilderung der schwedischen Kavallerieschule in Strömsholm, um wohl mit diesem Beispiel die Berechtigung unserer Kavallerie zu untermauern. Strömsholm ist heute das Ausbildungszentrum der schwedischen Olympiareiter und der Fünfkämpfer und sonst nichts, da auch in diesem Lande die Kavallerie abgebaut wird. Was sich Schweden mit einem Teil seines Wehrbudgets leisten kann, muß aber in der Schweiz nicht nachgeahmt oder beibehalten werden, da für uns dieser Luxus auf die Dauer untragbar wird. Wir brauchen diese Mittel dringend für die weitere Modernisierung unserer Armee und für eine großzügige Unterstützung der immer wichtiger werdenden außerdienstlichen Ausbildung unserer Kampftruppen und der Zivilverteidigung.

Unter anderem schreibt der Berichterstatter der erwähnten Pferdezeitung auch «... Am Abend meines Eintreffens machte ich die beruhigende Feststellung, daß auch unsere schwedischen Kameraden das «Festen» noch verstehen. Statt des Weißweins, fließt Aquavit, ein kräftiges Getränk; die Stimmung, die Lieder und der Geist sind aber gerade derselbe wie bei uns ...»

Diese Schilderung beweist, daß sich der Berichterstatter in einer sehr exklusiven Gesellschaft befand.

Wir haben nichts dagegen, begrüßen es sogar, wenn der gesunde Reitergeist unserer Kavallerie die Forderungen unserer Zeit erkennend, forsch und mutig zugleich, sich für das einsetzt, was unserem Lande nützt und sich auf die Truppen überträgt, denen heute in der Landesverteidigung besondere Bedeutung zukommt, den motorisierten Einheiten unserer Armee.