

Die Trainordnung einer Feldbrigade im Manöver

Autor(en): **Wegmann, E.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1933)**

Heft 12

PDF erstellt am: **11.07.2024**

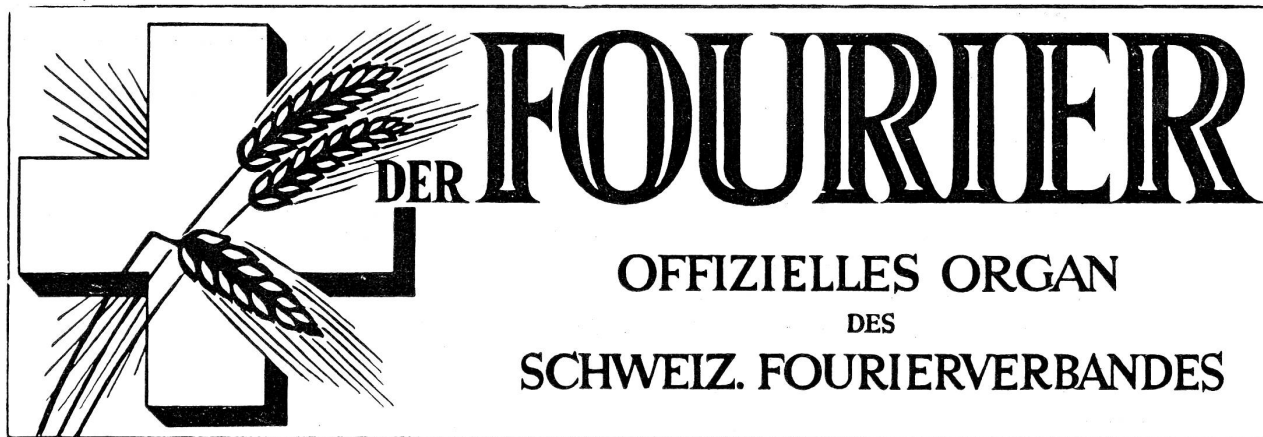
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-516240>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Redaktion:**

Lt. Q. M. Lehmann Adolf (Fachtechnisches), Mutschellenstrasse 35, Zürich-Enge, Telephone 36.839
 Fourier Weber Willy (Verbandsangelegenheiten), Drusbergstrasse 12, Zürich
 Fourier Riess Max (Sekretariat), Postfach 74, Zürich-Hauptpost

Jährlicher Abonnementspreis
 für Einzel-Abonnenten Fr. 3.50
 Postcheck-Konto VIII/18908

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

Die Trainordnung einer Feldbrigade im Manöver.

von Hptm. E. Wegmann, Q. M. I.-R. 28.

Die im Reglement „Organisation der Stäbe und Truppen“ erlassene Trainordnung setzt den Sollbestand an Mannschaft, Pferden und Transportmitteln voraus. Da diese Voraussetzungen in den Wiederholungskursen nicht gegeben sind, muss hier für die bewilligten Transportmittel eine besondere Trainordnung erlassen werden, die möglichst der kriegsgemässen Trainordnung angepasst sein soll. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Gliederung der Trainstaffeln, der Dotation der einzelnen Staffeln, des Verlags der Transportmittel als auch der Führung.

Für die Fouriere, die das genannte Reglement nicht besitzen, sei daraus vorerst folgendes auszugsweise wiedergegeben:

Die Trainstaffeln werden ausgeschieden nach Train bei der Truppe, Munitions-, Küchen-, Fassungs-, Bagage- sowie Autotrain. Munitionstrain und Küchentrain können vereinigt marschieren. Der Fassungsstrain schliesst nach Abgabe der Fassungsartikel an die Truppe entweder beim Küchentrain auf oder er bezieht seine Unterkunft am Standort des Bagagetrains. Bei Abweichungen von dieser Regel muss Vorsorge für die Verpflegung des Fassungsstrains getroffen werden. Die Verpflegung des Bagage- und des Autotrains geschieht aus mitgeführten Kochkisten und verlangt deshalb eine Zuteilung von Köchen. Der dem vereinigten Bagagetrain einer Inf.-Brigade zugeteilte Kommissariatsoffizier besorgt Unterkunft, Verpflegungs- und Rechnungswesen der Kolonne; er verfügt hierfür über die Regimentsfouriere. Wo die Zusammensetzung einer Kolonne einen im Traindienst ausgebildeten Unteroffizier verlangt, ist dieser für den Zustand von Bedienung, Bspannung und Fuhrwerk verantwortlich; es muss ihm deshalb die Führung der Kolonne übertragen werden. Ferner sind im Vorwort zur Trainordnung Richtlinien für die Besorgung des Sanitätsdienstes, des Veterinärdienstes und für die Verwendung der zugeteilten Handwerker gegeben.

1. Zuteilung der bewilligten Transportmittel.

Mangels entsprechender Vorschriften kann die Verwendung der aus Sparsamkeitsgründen in den Manöver-, Divisions- und Detachementswiederholungskursen nur für das Nötigste bewilligten Fahrzeuge bei den einzelnen Heeresseinheiten verschieden sein. Auf den Unterschied der Trainordnung bei Feld- und Gebirgstruppen sei nur hingewiesen. Im Nachfolgenden soll die seit 1930 in der Inf.-Brigade 14 eingelebte Trainordnung (siehe besondere Tabelle) näher besprochen werden.

Die Zuteilung und Verwendung der Karren, Caissons und Fahrküchen ergab sich ohne weiteres. Dagegen musste über die nachstehenden bewilligten Transportmittel besonders verfügt werden:

<i>R.-Stab:</i>	<i>Bataillon:</i>	<i>Mitr. Kp.:</i>
1 Geb.-Fourgon	9 Geb.-Fourgons	1 Geb.-Fourgon
1 Stabsfourgon	1 Fourgon	
1 Telephonwagen	1 sch. Motorlastwagen	

Diesbezüglich ergaben sich folgende Erwägungen:

a) *Fassungsstrain:* In der 5. Division ist mit Befehl vom 23. 9. 30 angeordnet worden, dass die Bat.-Stäbe während der Manöverperiode keine eigene Küche führen, sondern dass dann die Mitr.-Kp. zur sogenannten Stabs-Kp. werde, die den Bat.-Stab in Verpflegung erhält. Der R.-Stab führt dagegen nach wie vor eigenen Haushalt. Pro Bat. bleiben somit 4 Haushalte. Die Erfahrung hat gezeigt, dass hiefür — auch in Anbetracht der nicht kriegsstarke Bestände an Mannschaften und Pferden — 4 Geb.-Fourgons als Fassungswagen pro Bat. vollauf genügen.

b) *Bagagetrain:* Früher wurden die Decken ohne weiteres als Last des eigentlichen Bagagetrains behandelt. Da diese Trainstaffel während der Manöverperiode meistens nicht zur Truppe geführt wurde, kam es vor, dass die Infanterie während der ganzen Manöverzeit u. U. die Decken nie sah. In der etatmässigen Trainordnung sind nun dem Bagagetrain pro Kp. 2 Geb.-Fourgons zugeteilt,

wovon der eine als Deckenwagen und der andere als eigentlicher Bagagewagen zu verwenden ist. Statt aus den bewilligten Geb.=Fourgons wie früher eine Bagagetrainstaffel zu bilden und diese Staffel in bekannter Art zurückzulassen, wurde vorgezogen, in erster Linie einen *Decken-train* zu formieren, dem pro Stab und Kp. je ein Geb.=Fourgon zugeteilt wurde. Zum eigentlichen Bagagetrain kam pro Bat. nur der Fourgon, auf den das Material geladen wurde, das nicht mehr rechtzeitig in die Unterkunft nach Manöverabbruch transportiert werden konnte.

c) *Motorlastwagen*: Dieses sehr leistungsfähige Transportmittel wäre sowohl für die Fassungen, wie für den Deckentransport verwendbar gewesen. In beiden Fällen hätte dies immerhin der etatmässigen Trainordnung nicht entsprochen. Aus der Erfahrung heraus, dass die Motorlastwagen für taktische Aufgaben sehr begehrt sind und daher dem Rückwärtigen nicht immer im gewünschten Masse zur Verfügung stünden, wurde darauf zum voraus verzichtet. Ein nennenswerter Teil der Leistungsfähigkeit wäre übrigens dadurch aufgewogen worden, dass beim Auf- und Ablad Rundfahrten nötig gewesen und die Inventarkontrolle erschwert worden wären. Bei Abkommandierung einer Kp. aus dem Bat.=Verband — was tatsächlich bei I/67 vorkam — hätten diese Fahrten u. U. sehr zeitraubend sein können. Aus diesen Gründen wurde vorgezogen, den Bat.=Motorlastwagen dem Autotrain zuzuteilen.

Nach dieser Aufteilung der Fuhrwerke blieb pro Bat. ein Geb.=Fourgon zur weitem Verfügung. Beim R.=Stab war hiefür nützliche Verwendung, weil hier die bewilligten Fahrzeuge nicht genügten. Der hier zugeteilte Geb.=Fourgon musste für den Transport der 4 Koch-, der 2 Sanitäts- und der Veterinärkisten sowie der Hafernotration etatmässig dem Küchentrain zugeteilt werden. Der Telephonwagen hatte zum Transport der Tornister (ohne Sturmpackung), des Telephon- und des Kommandozuges zu dienen. Einer der 3 bei den Bat. verfügbaren Geb.=Fourgons wurde deshalb als Fassungs-wagen, ein weiterer als Deckenwagen des R.=Stabes und derjenige des 3. Bat. als Fassungs-wagen des vereinigten Bagagetrains bestimmt. Diese 3 Geb.=Fourgons dienten zugleich als Küchenwagen der betreffenden vereinigten Trainstaffeln. Bei dieser Organisation konnte der R.=Stab auf die Mitbenützung eines Bat.=Camions während der Manöver verzichten. Jeder Stab und jede Kp. des Regiments hatte so organisch die nötigen Fuhrwerke zugeteilt, die auch ordnungsgemäss verladen werden konnten.

2. Verladeordnung.

Einfachheitshalber sei hier der für sich selbst sprechende Begleitbefehl des Brigade-Kdos. zur Trainordnung aus dem vergangenen Wiederholungskurs wiedergegeben:

a) *Trainordnung*: gemäss besonderer Tabelle.

b) *Fahrzeugverlad*:

1. *Muntr.* Ausser Munition darf kein anderes Material mitgeführt werden.
2. *Ktr.* Verpflegung für den laufenden Tag. Tornister der Küchenmannschaft.
3. *Ftr.* leeres Packmaterial, Postrückschub, Tornister der Begleitmannschaft. Auf Fassungs-wagen des Bat.=Stabes 1 Kochkiste und 1 Zugs-ausrüstung (1 Koch).
4. *Deckentr.* Biwakdecken, Laternenkörbe, pro berittener Of. 1 Koffer. Auf Deckenwagen des Bat.=Stabes 1 Kochkiste und 1 Zugs-ausrüstung (1 Koch).

5. *Bagtr.* Material, das während der Manöver nicht benötigt wird. Auf Bat.=Fourgon 1 Kochkiste und 1 Zugs-ausrüstung (1 Koch).

6. *Autotr.* Of.=Koffer der unberittenen und allfällige 2. Koffer der berittenen Of., Tornister der Stabsleute, Läufer etc., Material der Stäbe und Einheiten.

c) *Verbindungen*: Die I. R. teilen dem Ftr., Deckentr. und Bagtr. je 1 Meldefahrer zu. Die Trainstaffel-Kdten. errichten an ihren Standorten Kdo.=Posten und nehmen telephonische Verbindung mit ihrem übergeordneten Kdo. auf. Sie geben die Hälfte der Meldeleute an das übergeordnete Kdo. ab.

d) *Kommandoverhältnisse*: s. Tabelle Trainordnung. In der Brigade: *Ftr.* Kdt. Tr. Of. I. R. 27 und 1 Fourier pro Bat. *Vereinigter Decken- und Bagtr.* Kdt. Tr. Of. I. R. 28 und 1 Fourier pro R. Nach Abkommandierung:

Deckentrain allein: Kdt. Tr.=Of. I. R. 28 und Fourier I. R. 28.

Bagtr. allein: Kom.=Of. I. Br. 14 und Fourier I. R. 27.

e) *Zulässige Belastung*:

Fahrküchen	450 kg
Fourgon	500 kg
Geb.=Fourgon	450 kg
Motorlastwagen	3 resp. 5 t

Vom Div. Kdo. beauftragte Of. machen Stichproben über Belastungen, Fahr- und Wartungsdisziplin.

f) *Marschdisziplin*: Die Kdten. sind für grösstmögliche Pferdeschonung verantwortlich. Die Pferde sind, wo es die Lage einigermaßen gestattet, abzuschirren. Jedenfalls soll dies während der Nachtruhe geschehen. Auf steilen Strassen haben Fahrer und Bremser ab-zusteigen.

g) *Materialrückschub*: Sonntag 1. 10. nach der Abendverpflegung ist das überflüssige Korpsmaterial (speziell Waffenröcke und Instrumente des Spiels — ausser den Instrumenten der Signaltrompeter — ebenso die Bat.=Fahnen) mit Motorlastwagen in die vorbereiteten Magazine der Unterkunft vom 5./6. 10. (Mitte 1. Woche bekanntgegeben) zu transportieren und dort feuer- und diebssicher zu deponieren.

Vom Kdo. I. R. 28 wurde hiezu folgender Ergänzungs-befehl erlassen:

a) *Abkommandierung*: Die während des Manövers zur Verfügung des R.=Kdos. bestimmten Geb.=Fourgons sind bespannt wie folgt abzukommandieren:

Bat. 66 (für Ftr.): auf 30. 9. 1900 nach Station Embrach,

Bat. 70 (für Decktr.): auf 30. 9. 1900 nach Station Embrach,

Bat. 71 (für Bagtr.): schliesst bei Besammlung Bagtr. 71 an.

b) *Verlad*: Die Fahrküchen müssen beweglich sein. Vorräte, die über einen Tagesbedarf plus kleine Reserve hinausgehen, sind kp.=weise in einer Sammelkiste oder in einem Sammelsack auf den Fassungs-wagen zu verladen. Mehr als eine Kiste bzw. ein Sack pro Kp. darf zur Innehaltung der Ladefähigkeit der Fassungs-wagen nicht verladen werden. Darüber hinausgehende Vorräte sind in die neue Unterkunft abzutransportieren. Pro Stab und Kp. eine Bureau-kiste auf Deckenwagen.

c) *Materialrückschub*: Zum Transport des Materials Stab I R. 28 nach Nänikon steht der Camion Füs. Bat. 71 am 1. 10. 1930 bei Station Embrach zur Verfügung des R.=Kdos. Material, das nicht innert nützlicher Frist in die neue Unterkunft abtransportiert werden kann, ist im bisherigen Unterkunftsraum in einem Bat.=Magazin zu deponieren.

d) *Verpflegungs-ausrüstung der Begleitmannschaft und Pferde*: Gleich wie für Leute und Pferde in der Front. Zu Kochzwecken ist jeder Bat.=Trainstaffel als erster Bedarf mitzugeben: 5 kg Schokoladepulver, 1/2 kg Tee und 5 kg Haferflocken, in einer Kiste besonders verpackt. Kochkisten gefüllt mit einer vorgekochten Suppe.

Die Trainstaffeln waren so mit allem Nötigen versehen, um selbst kochen zu können. Als Köche würden die Küchen-leute der Bat.=Stäbe abkommandiert, die in der ersten Woche einen eigenen Haushalt führen mussten, um Gelegenheit zur Ausbildung im Küchendienst zu bekommen. Dem Verlad der Fahrküchen wurde besondere Beachtung geschenkt, um keine „Kesselflickerwagen“ zu haben. Von der Auffassung,

Trainordnung

Truppe	Bei der Truppe	Munitionstrain	Küchentraïn	Fassungstrain	Deckentraïn	Bagagetraïn	Autotraïn
Füs.-Kp.	4 Lmg.-Karren	—	1 Fahrküche Kochmannschaft	(1 Geb.-Fourgon) 1 Fassungsman	1 Geb.-Fourgon 1 Wagenwade	—	—
Mitr.-Kp.	9 Gewehrkarren 3 Munitions-Karren 1 Kp.-Karren (m. Notrat.) 1 Hufschmied, Büchser	—	1 Fahrküche 1 Gerätschaftswagen Kochmannschaft 1 Sattler	(1 Geb.-Fourgon) 1 Fassungsman	1 Geb.-Fourgon 1 Wagenwade	—	—
Bataillon	1 Tf.-Karren (falls zugeteilt)	1 Caisson Waffen-U.-Of. 1 Hufschmied	1 Küchenfourgon (mit 3 Kochkisten, Kü- denkorb, Lebensmittel- reserve, Notration der Reitpferde, Arztkiste) 4 Fahrküchen 1 Gerätschaftswagen 2 Handpferde 4 Kp.-Fouriere Kochmannschaft Mitr.-Sattler Of.-Ordonnanzen	4 Geb.-Fourgons Bat.-Fourier 4 Fassungsman (pro Kp. = 1, zugleich Wagenwade) Feldpostordonnanzen 1 Koch 1 Kochkiste 1 Zugsrüstung 1 Bat.-Sattler (nur 1. Bat.) 1 Hufschmied (nur 1. Bat.) 1 San.-Soldat (nur 1. Bat.)	5 Geb.-Fourgons 4 Wagenwaden 1 Koch (zugleich Wagen- wade) 1 Kochkiste 1 Zugsrüstung 1 Bat.-Sattler (nur 2. Bat.) 1 Hufschmied (nur 2. Bat.) 1 San.-Soldat (nur 2. Bat.) beritt. Train-U.-Of.	1 Fourgon 1 Koch (zugleich Wagen- wade) 1 Kochkiste 1 Zugsrüstung 1 Bat.-Sattler (nur 3. Bat.) 1 Hufschmied (nur 3. Bat.) 1 San.-Soldat (nur 3. Bat.) Train-Gefr.	1 Mot.-Lastwagen 2 Fahrer Mat.-U.-Of.
		Bat. Train-Of. und Train-U.-Of.		Train-U.-Of.			
R.-Stab	1 Tf.-Karren (falls vereinigt = 4)	1 Telephonwagen	1 Fahrküche 1 Geb.-Fourgon (4 Koch- kisten, Vet.-Kiste, Arzt- kiste, Notration d. Reit- pferde) 2 Handpferde R.-Pferdearzt Of.-Ordonnanzen Kochmannschaft	Vom 1. Bat. z. V. d. R.: 1 Geb.-Fourgon (= Fassungswagen d. R.- Stabes, zugleich Küchen- wagen des vereinigten Fassungstrains) Vom R.-Stab: 1 Fassungsman (zugleich Postord. u. Wagenwade)	Vom 2. Bat. z. V. d. R.: 1 Geb.-Fourgon (= Deckenwagen des R.- Stabes, zugleich Küchen- wagen des vereinigten Deckentraïns) Vom R.-Stab: 1 Wagenwade	Vom 3. Bat. z. V. d. R.: 1 Geb.-Fourgon (= Küchen- u. Fassungs- wagen des vereinigten Bagagetraïns) Vom R.-Stab: 1 Fourier 1 Wagenwade	—
Wenn im Reg. vereinigt	— (z. V. d. Einheit)	— (z. V. d. Bat.)	— z. V. d. Bat.)	13 Geb.-Fourgons 3 Bat.-Fouriere 13 Fassungsman Feldpostordonnanzen 3 Köche 3 Kochkisten 3 Zugsrüstungen 1 Bat.-Sattler (vom 1. Bat.) 1 Hufschmied (vom 1. Bat.) 1 San.-Soldat (vom 1. Bat.) 3 Train-U.-Of. R.-Train-Adj. U.-Of.	16 Geb.-Fourgons 13 Wagenwaden 3 Köche 3 Kochkisten 3 Zugsrüstungen 1 Bat.-Sattler (vom 2. Bat.) 1 Hufschmied (vom 2. Bat.) 1 San.-Soldat (vom 2. Bat.) 3 beritt. Train-U.-Of. ältester ber. Tr. U.-Of.	3 Fourgons 1 Stabsfourgon 1 Geb.-Fourgon 1 Fourier 3 Köche 3 Kochkisten 3 Zugsrüstungen 1 Wagenwade 1 Bat.-Sattler (vom 3. Bat.) 1 Hufschmied (vom 3. Bat.) 1 San.-Soldat (vom 3. Bat.) 1 Tr.-U.-Of. (d. R. Tr. Of.) R.-Train-Of.	3 Mot.-Lastwagen 6 Fahrer 3 Mat.-U.-Of. ält. Mat.-U.-Of.
Brigade	Stab = 1 Mot.-Lastw. für Kochkisten, Fassungen, Decken u. Bagage, Köche			jüngerer R.-Train-Of.	älterer R.-Train-Of.		1 Motf.-U.-Of.

dass die Fassungswagen bei der Fahrt zur Fassung unbedingt „leer“ sein müssen, wurde abgegangen, weil die Fassungswagen das fahrende Lebensmittelmagazin der Kp. bilden, wo die über den laufenden Tag hinausgehenden Vorräte, im Kriege z. B. auch aus Ressourcen, aufzuladen sind. Jedenfalls ist es besser, die durch irgendwelchen Umstand über den laufenden Tag hinausgehenden Vorräte auf den Fassungswagen zu verladen, als die Fahrküchen zu überlasten. Selbstverständlich darf es sich dabei nur um geringere Quantitäten handeln, sodass für die zu fassende Verpflegung auf dem Fassungswagen noch genügend Ladefähigkeit vorhanden bleibt. Die traintechnische und personelle Zusammensetzung der Trainstaffeln wurde während der ersten Woche in einer besondern Trainübung mit unbeladenen Fuhrwerken erprobt.

3. Führung der Trainstaffeln.

Auch die besten organisatorischen Vorbereitungen können fruchtlos sein, wenn die Führung versagt. Bei den Trainstaffeln ist zu unterscheiden zwischen der eigentlichen Führung an der Spitze der Kolonne und der geistigen Leitung. Während erstere im allgemeinen Sache der Train-Of. und =Uof. ist, gehört letztere in den Aufgabenkreis der Generalstabsoffiziere, Quartiermeister und Fouriere. Ziel dieser geistigen Führung muss sein, die Trainstaffeln so zu dirigieren, dass sie zur Hand sind, wenn man sie braucht und dass sie die Truppenbewegungen nicht erschweren. Aus dem Wesen der Trainstaffeln ergibt sich, abgesehen vom Muntr., folgende zeitliche Rangfolge:

- a) *Küchentrain*: muss jedenfalls morgens und abends und wenn irgend möglich auch mittags den Einheiten zur Verfügung gestellt werden.
- b) *Fassungstrain*: muss nach der Fassung zur Truppe, wenn immer möglich bis zur Abendverpflegung, um bei diesem Anlass durch Verteilen des Brotes die Marschbereitschaft für den folgenden Tag zu sichern.
- c) *Deckentrain*: soweit möglich für jede Nacht, das Vorposten=Bat. wird ganz oder teilweise auf die Decken verzichten müssen.
- d) *Autotrain*: ist nicht besonders nötig, soll aber bei grössern Gefechtspausen der Truppe zur Verfügung gestellt werden.
- e) *Bagagetrain*: Es genügt, wenn er erst nach Gefechtsabbruch in der neuen Unterkunft den Truppen zur Verfügung steht.

Im allgemeinen galt bisher als Regel, dass die Mitnahme des Munitions- und des Küchentrains Sache der R.= und Bat.=Kdten. sei, wogegen das höhere Kdo. über die Besammlung und Nachführung der übrigen Trainstaffeln verfüge. Dabei wurde die Erfahrung gemacht, dass je höher das Kdo., je mehr Zwischenstellen, umso mehr Verzögerungen in der Befehlsausführung entstehen. Diese Tatsache kann auch bei der raschesten Arbeit der höhern Stäbe nicht umgestossen werden. Eine weitere Erfahrung zeigt, dass eine Trainkolonne mit zunehmender Grösse umso unbeweglicher und gegen Flieger umso gefährdeter wird. Andererseits muss zugegeben werden, dass der Ueberblick über die allgemeine Lage beim höhern Kdo. besser ist. Besonders in engem Raum und bei wenigen Strassen wird das höhere Kdo. besser für geordnetes und sicheres Nachführen der Trainstaffeln sorgen können. Der geistige

Leiter der Trainstaffeln hat auf alle diese und noch weitere Umstände (z. B. Verkehrspolizei, Strassenzustand, Strassenunterhalt usw.) zu achten. Der gute Führer wird m. E. grundsätzlich die Trainstaffeln solange als möglich unter der Befehlsgewalt der betreffenden Truppe lassen und sie nur dort zurückhalten, wo sie hinderlich sind. Damit soll nicht gesagt sein, dass dieses Bedürfnis nur bei den höchsten Stellen richtig beurteilt werden kann. Das Gegenteil tritt z. B. bei der Führung des Küchentrains leicht dann ein, wenn das R.=Kdo. diese Trainstaffel im Regiment vereinigt. Die Bedürfnisse und Verhältnisse können bei den Bat. ganz verschieden sein.

Da der richtigen Führung des Küchentrains vom Standpunkt der Verpflegung aus eine sehr grosse Bedeutung zukommt, sei hier auf die in der Presse erschienenen Ausführungen der Herren Oberstkorpskdt. Biberstein und Oberstdivisionär Frey anlässlich der Manöver der I. Br. 16 im August 1931 hingewiesen, wo gerügt worden ist, dass die Küchen die Truppen, zu denen sie gehören, nicht rechtzeitig erreichten, was auf übertriebene Ängstlichkeit, mangelnden Kontakt und zu wenig Rücksicht auf die Psyche des Mannes zurückgeführt wurde. Im gleichen Sinne verfügte Herr Oberstkorpskdt. Wille s. Z. in seinem Divisionsbefehl vom 23. 9. 30:

„Die Trainordnung sieht einen besondern Küchentrain vor. Dies will aber nicht sagen, dass diese Trainstaffel immer gebildet werden müsse. Die Küchen gehören zunächst grundsätzlich zu den Einheiten und sollen dort bleiben, solange die Lage es irgendwie zulässt. Im Gefecht führt in der Regel das Bat.=Kdo. die Küchen hinter der Reserve nach. Nur ausnahmsweise gibt das R.= oder höhere Kdo. Weisungen über diese Trainstaffel. Besonders die Gebirgseinheit soll ihre Kochkisten möglichst nahe hinter sich nachziehen können. Allein bei den Vorhuten werden Küchen frühzeitig hinderlich sein, aber bei allen andern Teilen einer Kolonne müssen sie bei der Truppe bleiben, damit diese vor dem Eintritt ins Gefecht womöglich noch verpflegt werden kann.“

Diese Grundsätze sind auch heute noch nicht überall durchgedrungen, sie müssen deshalb bei jeder Gelegenheit wiederholt werden. Sie gelten im weitern Sinne ebenfalls für den Fassung= und den Deckentrain, wo manchmal nur zu grosse Ängstlichkeit bewirkt, dass diese Trainstaffeln in unserem Mittelland mit den vielen guten Strassen verspätet oder gar nicht zur Truppe gelangen.

Den geringen Erfolg der Flieger in den diesjährigen Manövern der 5. Division führe ich nebst dem Nebel auch darauf zurück, dass die Trains in kleinen Kolonnen nachgeführt wurden. Die Küchen=, Fassung= und Decken=staffeln der Bat. bilden schon für sich beim Marsch gute „Pakete“ gegen Fliegersicht und Fliegerschutz. Die Kommandoverhältnisse sind selbst bei grössern Abständen von Fuhrwerk zu Fuhrwerk einfach, rasch kann Fliegerdeckung bezogen werden. Durch den Anmarsch der Bat.=Staffeln auf verschiedenen Strassen werden grössere Ansammlungen vermieden. Das Bat. erhält so auch die nicht zu unterschätzende Uebungsgelegenheit zur Leitung von Trains. Bei brenzliger Lage wird es im eigenen Interesse von sich aus die Küchenstaffel weiter zurücklassen.

Die R.= und Bat.=Quartiermeister der Infanterie wurden im diesjährigen Wiederholungskurs von der Fungierung als Fassungplatzkommandanten entlastet durch Zuteilung dieser Aufgaben an die Quartiermeister der Spezialtruppen, insbesondere der Artillerie, die näher bei den Fassung=

plätzen waren und auch weniger häufig ihre Stellung veränderten. Dadurch konnten die Inf. Q.=M. für gute Verbindung mit ihrem Kdo. und dem Küchentrain, beim R.= auch mit dem Deckentrain und nach der Fassung mit dem zur Verfügung gestellten Fassungstrain sowie für das Nachführen dieser Staffeln sorgen, selbstverständlich immer auf die Lage Rücksicht nehmend. Als Verbindungsorgane wurden nebst den speziell für das Rückwärtige Kommandierten Radfahrern die mit Fahrrad ausgerüsteten Fouriere verwendet. Der Vollständigkeit halber sei hier noch folgendes Beispiel eingeschaltet:

Grafstall, 4. 10. 0825

An Kdt. Ftr. komb. I.=R. 28

Oberwil.

Der Fassungstrain „Oberwil“ löst sich nach der Fassung auf. Die Ftr. der Spezialtruppen fahren zu ihrer Truppe. Ftr. Stab I.=R. 28, Füs.=Bat. 66, 67 (-1/67), 70 und 71 sowie F. Art. Abt. 18 und San.=Kp. IV/5 fährt nach Lindau, wo er unter Kdo. Hptm. F., Kdt. des Deckentrains, tritt.

Nach Vereinigung mit dem Deckentrain fährt die ganze Kolonne über Grafstall nach Ottikon und verpflegt dort.

Weitere Befehle folgen nach Ottikon.

Kdo. I.=R. 28

a/A der R.=Q. M.

Kopie an:

Hptm. F., Lindau

Kdt. Deckentrain.

Bei der allgemeinen Ordnung: Munitions- und Küchentrain wenn immer möglich zur Verfügung der Bat.=Kdos., Fassungs- und Deckentrain unter das R.=Kdo. und nur Auto- und Bagagetrain unter das Brigadekommando, ergibt sich auch eine gute Arbeitsteilung. Liegen wirklich besondere Verhältnisse vor, so kann im Manöver eine Ausnahme von dieser Regel vom höhern Kdo. immer noch angeordnet werden.

Die Folge all dieser Massnahmen war, dass bei der I.=Br. 14 im vergangenen Manöver mit wenigen Ausnahmen täglich dreimal warm verpflegt werden konnte und dass die Truppe das Nötige aus den Trainstaffeln immer rechtzeitig erhielt. Dass auch die soldatische Ordnung bei den Trainstaffeln nicht ausser acht gelassen wurde, sei noch beigefügt.

Die erstmals im Jahre 1930 im Detachements=Wiederholungskurs beim I.=R. 28 eingeführte und im Manöver=W.K. 1931 von der I.=Br. 14 erprobte Trainordnung hat sich im diesjährigen Divisions=W.K. wieder in jeder Beziehung bewährt, vor allem auch deshalb, weil sich ihr der frühere 2., nunmehr 1. Generalstabsoffizier der Brigade, Herr Major i. G. Steiger, fördernd angenommen hat.

Ordnungsdienst des Landwehr I.-Reg. 45 in Biel vom 3. bis 6. Juni 1933.

von Fourier W. Schneider, Landwehr Füs. Kp. III/116, Lützelflüh.

Ueber Pfingsten 1933 wurde das Landwehr I.=Reg. 45, Füs.=Bat. 115 und 116, für den Ordnungsdienst nach Biel aufgeboden. Eingeteilt in Füs.=Kp. III/116 habe ich diesen Dienst mitgemacht in der neu gebildeten Kp. VI/116. Ueber den Verlauf dieses Dienstes berichte ich folgendes:

Freitag, den 2. Juni, abends 8 Uhr wurde mir durch den Sektionschef mitgeteilt, dass unser Bat. 116 resp. das Landwehr=Regiment 45 auf Pikett stehe, das Aufgebot sei schon für morgen Samstag zu erwarten. Noch gleichen Abends vernahm ich durch den Radio das Aufgebot auf Samstag, den 3. Juni 1933. Einrücken mussten jedoch nur die im Kanton Bern wohnenden Wehrmänner. Die Weiterleitung des Aufgebots an die Angehörigen des Regimentes erfolgte durch die Sektionschefs auf telefonischem Wege oder durch Absendung von Boten.

Samstagmorgen rückte das Regiment in Burgdorf ein, unser Bat. 116 mit einem Bestand von zirka 1200—1300 Of. und Soldaten.

Jede Kompagnie wurde unverzüglich nach Jahrgängen formiert, und die Of. resp. U.=Of. erstellten die Mannschaftskontrollen. Hernach wurde scharfe Munition gefasst und das Regiment vereidigt. Um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr erfolgte die Mittagsverpflegung: Suppe, Spatz und Brot. Die Fouriere hatten die bezüglichen Gutscheine auf Grund der Mannschaftslisten erstellt. Nachdem die Gutscheine ausgestellt und die Mannschaft bereits zur Fassung abmarschiert war, wurden die drei Füs.=Kpen. (ohne Mitr.=Kp.) in kriegsstarke Kpen. zu rund 230 Mann eingeteilt. Die Ueberzähligen bildeten die neuen Kpen. V und VI. Als jüngerer im Grad wurde ich der Kp. VI zugeteilt. Diese späte Neuformierung brachte in den Verpflegungsdienst etwas Unordnung. Bei den Kp. I bis III war zu viel Verpflegung

vorhanden, wogegen solche in den beiden neuen Kpen. V und VI fehlte, da diese keine Fassmannschaft gestellt hatten. Die Landwehrleute wussten sich aber zu helfen, ohne „Kraich“ zu machen. Jeder kam zu seinem Spatz, nicht aber alle zu Brot. Die einen behändigten einen ganzen Laib, andere ein halbes Brot und wieder andere kriegten nichts, obschon die Verpflegung für 1500 Mann hinreichen sollte.

Während der Verpflegung erhielt ich Befehl, mich der Motorwagenkolonne, die das gesamte Korpsmaterial und die Fahrküchen etc. nach Biel transportieren werde, zur Verfügung zu stellen (Pferde waren keine eingerückt). Kurz nach 1200 begann bereits der Abtransport der Truppen per Bahn. Ich selbst verblieb im Zeughaus Burgdorf und war beim Verladen des Materials behilflich. Dabei musste ich wahrnehmen, dass für unser Bat. nur vier Fahrküchen zur Verfügung standen. Ich wurde dieserhalb bei der Zeughausverwaltung vorstellig und bekam den Bescheid, dass die beiden neuen Kpen. Auszüglerküchen erhalten werden.

Am Abend erreichte ich endlich meine Kp. in Nidau. Zu meiner Genugtuung konnte ich feststellen, dass diese bereits durch die Gemeinde verpflegt und im Schulhaus untergebracht worden war. Durch die Führer=Rechts liess ich sofort neue Mannschafts- und Zuglisten erstellen da ich den Bestand der Kp. noch nicht kannte, indem die in Burgdorf aufgenommenen Mannschaftskontrollen nach Jahrgängen für mich wertlos waren. Ständig rückten zudem Nachzügler ein, die alle der VI. Kp. zugewiesen wurden. Dieser Zuwachs dauerte bis Montagmittag.

Gleich nach meiner Ankunft in Nidau musste die Bestellung für Trockengemüse, für Fleisch und Brot bis