

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 10 (1937)

Heft: 10

Artikel: Das Ende einer Kompagnie

Autor: E.N.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-516381>

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: 06.01.2026

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

wagenkolonne in Quoram zusammenzuziehen. Als vorsorgliche Massnahme diente, dass der General der Pioniere alles vorbereiten musste, um eventuell die Kaiserstrasse von Quoram bis Addis Abeba zu verbessern und auszubauen. Eine Massnahme, die sich lohnte, war doch die gen. Strasse ein „elender Karrenweg“. Wegen der schlechten Strasse wurden wiederum Flugzeuge zur Verpflegung des Eingeborenenkorps befohlen, das während 6 Tagen, 18.000 Mann und 9.000 Tiere stark, in sehr mühsamen Märschen, ohne dass die Nachschubkolonnen folgen konnten, den Weg Quoram-Dessié zurücklegte. Es wurden in diesen Tagen für dieses Korps 120 Tonnen Lebensmittel abgeworfen.

Am 24. April, genau auf den befohlenen Tag, hatte der Generalintendant die verlangten 1.725 Motorlastwagen bei Dessié zusammengezogen und die nötige Verpflegung und das angeforderte Material bereitgestellt. Die Stärke des Expeditionskorps nach Addis Abeba betrug 10.000 weisse und 10.000 farbige Soldaten. Ueber die getroffenen Massnahmen für den Marsch nach der abessinischen Hauptstadt war Badoglio sehr befriedigt, was aus folgenden Worten ersichtlich ist: „Meine Erwartungen bezüglich Nachschub waren dagegen weit übertroffen worden, dank der bewunderungswerten Hingabe aller Mitarbeiter.“ Interessant ist zu vernehmen, dass beim Zusammenzug der grossen Masse von Motorfahrzeugen bis nach Eriträa gegriffen werden musste, ja dass selbst Zivilfirmen Lastwagen abzugeben hatten.

In zwei Kolonnen marschierte man nach Addis Abeba. Die Kolonne rechts, Eriträer, die in gebirgigem Gelände bis 40 km zurücklegte, wurde ganz durch Flugzeuge verproviantiert. Am 4. Mai waren beide Kolonnen vor der Hauptstadt, am 5. Mai folgte der Einzug in Addis Abeba. Am 9. Mai vereinigten sich die Truppen Badoglios mit denjenigen Grazianis in Dire Dawa. Die Bahn Djibouti-Addis Abeba hatte den Transport von Truppen und Lebensmitteln übernommen. Badoglio schreibt: „Das grosse militärische Unternehmen war zu Ende.“

Fortsetzung folgt.

Das Ende einer Kompagnie

von E. N.

Vor kurzem ist die mehrheitlich aus Thurgauern bestehende Verpflegungskompagnie I/6 auf der Kreuzbleiche in St. Gallen zum letzten Mal aus dem Wiederholungskurs entlassen worden. Die neue Truppenorganisation macht ihr ein Ende. Die Angehörigen der bisherigen Verpflegungseinheiten werden sich bei ihrer nächsten Dienstleistung in stark veränderte Verhältnisse gestellt sehen. Die alten Rekrutierungskreise sind zerrissen, und viele fremde Gesichter werden sich wieder zusammengewöhnen müssen. Aber was noch wichtiger ist, der neue Betrieb wird ganz anders werden; denn der Pferdetrain wird nicht erscheinen, der bisher so charakteristisch war für die Verpflegungstruppen und ihren Dienstbe-

betrieb wesentlich bestimmte, der Train mit den zweispännigen, gedeckten Wagen, Fourgons genannt, Diese waren denen der Zigeuner nicht ganz unähnlich und hätten der Verpflegungskolonne leicht ein etwas nomadenhaftes Aussehen verliehen, wenn nicht die Offiziere und Korporale auf dem Marsch mit dem ewigen Kriegsruf: „Abstände!“ und „Eindecken!“ die streng militärische Linie erzwungen hätten. Es wurde auch wohl dafür gesorgt, dass der Parkplatz nicht einem Zigeunerlager glich, das wissen alle, die einmal dazu abkommandiert waren, nach dem Abspannen den Park in Ordnung zu bringen, das heisst alle Deichsel in streng parallele Lage zu drehen und sämtliche Radspeichen aufeinander auszurichten. Dass auch die Peitschen alle im gleichen Neigungswinkel im Futteral neben dem Bock stehen mussten, versteht sich von selbst. Mit keiner Truppe war der Train wohl enger verhaftet als mit der Verpflegung. Er war ihr nicht einfach zugeteilt, wie etwa der Infanterie, sondern war ein Teil der Kompagnie, wie die Metzger- und Magazinerzüge, mit denen er die Rekrutenschule in Thun bestand. Nur dass er statt der hellgrünen bis vor kurzem die braune Patte trug, die mit einem typischen Pferdederivat übereinstimmend, ihn so trefflich kennzeichnete. Der Unterschied erstreckte sich aber nur auf Soldaten und Unteroffiziere; denn die Offiziere erhielten allseitige Ausbildung. Praktisch wurde aber der wirkliche Pferdekennner vom bloss militärisch angelernten durch die Trainsoldaten rasch unterschieden, und sie liebten es nicht, von Vorgesetzten kommandiert zu werden, die die Schreibmaschine besser kannten als den Striegel oder das Pferdegeschirr, so wie sich eben kein Fachmann vom Laien gerne dreinreden lässt. Dem Train wurde daher, wenn immer möglich, ein Offizier zugeteilt, der die Pferde nicht nur aus dem Militärdienst kannte; denn der Umgang mit Pferden will verstanden sein wie der Umgang mit Menschen. Wer ihre Geheimnisse nicht kennt, läuft Gefahr gebissen, geschlagen und blamiert zu werden.

Wenn auch nur der kleinere Teil der Mannschaft einer Verpflegungskompagnie dem Train angehörte — Trainsoldaten plus Pferde waren etwa in gleicher Zahl wie die übrige Mannschaft —, so war der Train im Grunde genommen doch der wichtigere Teil der Kompagnie, ohne den sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen war. Ohne die Fuhrwerke konnte man die andern Truppen doch nicht beliefern. Vorhut, Wagenwachen und Nachhut scharten sich gewehrbewaffnet um die Trainkolonne und konnten nichts anfangen, wenn die Pferde nicht marschierten. So wurden diese Truppen oft näher an den Trainedienst herangezogen, als ihnen lieb war. Sie mussten bei der Einrichtung der Ställe mithelfen, wobei wohl mehr Mühe angewendet wurde, als bei irgend einer andern Truppe. Man stellt die Rosse nicht einfach in das Lokal hinein, das von den Ortsbehörden als Pferdestall deklariert worden war. Wie musste da oft entrümpelt, gesägt, gebunden, genagelt und zusammengefügt werden, bis jeder Gaul seine schlagsichere Boxe hatte! Wie musste das Stroh, zu Zöpfen geflochten, um die Plamper gewunden und zur Abgrenzung des Pferdebettes auf den Boden gelegt werden, und wie mussten die Besen durch Stall und Scheune fahren, uralten Staub und Haufen von Spinnnetzen hinausbefördern, bis ein Pferdekantonnement so aussah, dass

der verantwortliche Offizier bei der Inspektion durch den Vorgesetzten ein wohlthuendes „Es ist gut“ glaubte erwarten zu dürfen. Die Mithilfe bei der Stalleinrichtung war bei den sogenannten „grünen“ Mannschaft zwar weniger unbeliebt als das Ausräumen, das ihr meistens zufiel, wenn bei Quartierwechsel der Train ausgezogen war. Denn das Aeufnen des Miststockes war für manche stallfremde Nase eine Demütigung und eine Strapaze, worüber die Trainsoldaten, die gewohnt waren, wenn nötig in der dicksten Stallluft zu schlafen, stets eine schadenfreudige Befriedigung empfanden. Auch beim Abfüttern auf dem Marsch wurde die pferdefreie Mannschaft zum Dienst am Pferde, oder wie sie es empfand, zum Dienst am Trainsoldaten herangezogen. Sie mussten Heu und Wasser herbeischleppen und nach der Fütterung die Ueberreste in verdauter und unverdauter Form zusammenkratzen, weil der Trainsoldat seine Tiere nicht verlassen durfte. Aber der „grünen“ Mannschaft wurden die Vorteile des Trainsoldaten betreffend das Nachtlager nicht zuteil. Sie musste in wohlbewachten Turnhallen und Schulzimmern schlafen, beim Zimmerverlesen und die ganze Nacht anwesend sein, während die Leute vom Train sich auf den Heu- und Strohsäcken über ihren Pferdeställen vergraben durften, um den ihnen anvertrauten Tieren möglichst nahe zu sein. Wer wollte da nach dem Zapfenstreich Zimmerappell machen! Und selbst wenn ein eifriger Korporal zu diesem Zwecke, mit einer Taschenlampe versehen, unter Lebensgefahr all die Trainsoldatenhorste, die in einer hohen und geräumigen Scheune möglich sind, kontrollierte, um guten Gewissens zu sein, so war das durchaus keine Garantie dafür, dass die abenteuerlustigen Leute nach seinem Verschwinden nicht aus ihren Lagern hervorkrochen, um in irgend einem offizierssicheren „Unterstand“ weiterzujassen oder eine unterbrochene Schäferstunde zu beenden.

Hingegen standen die gedeckten Wagen gastfreundlich der ganzen Mannschaft offen, wenn man auf dem Marsche war. Fusskranke durften sich darin erholen, und die Wagenwachen pflegten hinten aufzusitzen, wenn die Offiziere nicht zu streng kontrollierten. Die Fahrten in der Nacht waren dazu ganz besonders günstig. In diese Wagen wurden auch die Tournister verladen, die das Marschieren doch in erster Linie beschwerlich machen. Die guten Pferde zogen sie ja schon. War das Wetter gar zu unfreundlich, durfte bisweilen die ganze Mannschaft unter dem Segeltuch verschwinden, und im Trabe fuhr man dem Kantonnement zu.

Mit alledem ist es künftig vorbei. Aus ist es mit der Fourgon- und Heustockromantik, mit Hüst und Hott und Peitschenknall bei der Verpflegungstruppe, und die Offiziere verlieren Pferd und Sporen, mit dem vielen Schönen, das damit zusammenhing. Die Pferde werden gewechselt; die neuen fressen Benzin statt Heu. Die Trainsoldaten, Ordonnanzen, Hufschmiede und Veterinäre machen dem Motorfahrer Platz. Ein ganz anderer Betrieb wird künftig bei den Verpflegungs Truppen herrschen. Gemütlicher wird es kaum sein, dessen waren alle überzeugt, die im vergangenen Wiederholungskurs zum letzten Mal nach der herkömmlichen Weise Dienst taten. Man hatte zwar wie gewöhnlich zu schimpfen und reklamieren

gehabt und sich nach der Freiheit des Zivillebens gesehnt. Als aber am letzten Dienstabend Offiziere und Soldaten gemeinsam Abschied feierten, da vergass man alles Trennende und alles Unangenehme, das der Dienst mit sich bringt. Man erinnerte sich vielmehr des Fröhlichen, das man in einer kürzeren oder längeren Reihe von Diensttagen in der Kompagnie erlebt hatte, und dachte mit Wehmut an die Auflösung der gewohnten Arbeitsgemeinschaft. Doch glitt man auf der Woge der allgemeinen Fröhlichkeit ins Stroh des Kantonnements. Als am andern Morgen die Kompagnie zum letzten Mal vor ihrem verehrten Hauptmann stand und seine helle Stimme sie für immer entliess, da ging es wie ein Riss durch hundert Herzen.

Fassmannschaft im Weltkrieg

von Oblt. G. Vogt, Qm. S. Bat. 3

In seinem lesenswerten Buche „Le Ier Mystérieux“, Souvenirs Guerre d'un Légionnaire Suisse, Paris, chez André Barry 1932, schildert der Waadtländer G. Jean Reybaz in anschaulicher Weise seine Erlebnisse als Freiwilliger in der französischen Fremdenlegion, während dem Weltkrieg. Auf S. 31 bis 35 stellt er in dem Abschnitt „Corvées de soupe“, das Kochen und nach Vorne der Verpflegung in die Schützengräben dringen der Frontlinie in der Champagne im Winter 1914/15 plastisch dar, was für uns Verpflegungsfunktionäre noch erhöhtes Interesse hat.

Seltsamerweise fehlte es — anders als es bei uns in den Friedens-W.K. in der Regel der Fall ist — nie an Freiwilligen für die Fassmannschaft. Dies hatte jedoch seinen guten Grund. Denn bei den Küchen waren neben der üblichen Tagesverpflegung noch die sog. „petits vivres“, wie Wein und Tabak, zu übernehmen, die wie die übrige Verpflegung, auch von der Heeresverwaltung für die Truppen beschafft wurden. Hatten die Fremdenlegionäre Tabak und Rauchzeug, so waren sie zufrieden. blieb der Nachschub von Tabak aus, so empfanden sie dies sehr schmerzlich. Besonders zu Beginn des Krieges, als die Organisation des Rückwärtigen noch nicht in jeder Hinsicht klappte, wurde der Tabak sehr unregelmässig verteilt.

Die Küchen waren rund vier Kilometer hinter den Linien. An einer Stelle der Front konnte einer der Laufgräben, der zu den Küchen führte, von gegnerischen Scharfschützen, die sich auf Bäumen eines benachbarten Waldes postiert hatten, eingesehen und die Fassmannschaft beschossen werden, wenn sie aufrecht ging. Diese gefährdete Zone musste durch kriechen passiert werden. An einem andern Ort befand sich ein Sumpf, wo man mehr als fusstief einsank. Auf einem weitem Wegstück musste die Fassmannschaft nach Verlassen eines Wäldchens eine ziemlich lange Strecke offenes Gelände durchheilen. Sobald ein feindliches Artillerie-Geschoss platzte, stob die kleine Schar wie ein fröhlicher Spatzenschwarm auseinander.

Die Fassmannschaft holte das Essen in undurchlässigen Eimern aus Leinen, in der Form ähnlich unsern Pferdekopfsäcken. Die Fassungsseimer wurden am