

Aus der Vpf. O.S. 1950

Autor(en): **C.W.B. / Stalder**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1950)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-517011>

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.

dass es den sicheren Tod der Truppe bedeutet, wenn Stellungen, Feuerleitstelle, K. P. etc. durch Erscheinen von Essenträgern und Essenholern am Tage verraten werden, oder wenn rauchende Feldküchen das Vorhandensein von Fahrzeugdeckungen dem Feinde sichtbar machen.

Aus der Vpf. O. S. 1950

Die nachstehende nette Episode aus der diesjährigen Offiziersschule der Verpflegungstruppen entnehmen wir dem Mitteilungsblatt des Schweiz. Feldpostvereins „Die Feldpost“, Nr. 4/1950:

Drei in einem Jeep

Eine flotte Equipe waren wir! Das lässt sich nicht bestreiten! Ich meine die Aspiranten der Vpf. OS I/1950. Nicht nur, was das Äussere, die militärische Haltung und das geziemende Auftreten betrifft, sondern auch in charakterlicher, kameradschaftlicher Hinsicht. Und diese Kameradschaft war nicht etwa auf die Feldpostklasse beschränkt, sondern umfasste die Vertreter der hellgrünen und der perlgrauen Waffengattung. Im Rahmen dieser allgemeinen Kameradschaft wurden natürlich auch besondere Freundschaften innerhalb einzelner Gruppen festgestellt. „Alte Liebe rostet nicht“, könnte man sagen. Denn man begegnete frühern Schulkameraden, Kollegen, mit denen man irgendwann und irgendwo zusammen gearbeitet hatte, oder empfand einfach eine besondere Sympathie für diesen oder jenen.

So wurde auch die Freundschaft von drei ehemaligen Technikumsschülern aufgefrischt und neu gefestigt. Wir Drei hatten während 4 Semestern die gleiche, oft recht harte Schulbank gedrückt, uns nachher aus den Augen verloren und nach Jahr und Tag in der Landesmetropole wieder gefunden. Doch durch voneinander abweichende Arbeitszeiten, durch Familienpflichten usw. wurde diese Freundschaft etwas lose, bis es dann der OS vorbehalten blieb, sie aufleben zu lassen.

Als in der 3. Woche der OS der Fahrunterricht begann, wurden wir Drei zufälligerweise dem gleichen Jeep zugeteilt. Röbi, der Sänger, als glücklicher Besitzer eines zivilen Fahrausweises, zeichnete als Fahrlehrer i. V., während Franz, der Stille, und ich, der Schreiber dieser Epistel, als blutige Anfänger am Volant zu betrachten waren. Natürlich, wir hatten auch schon mal einen Jeep von weitem gesehen und dieses Allerweltsvehikel bewundert und bestaunt, aber damit hatten wir uns bis jetzt zufrieden gegeben. Röbi hatte zwar meines Wissens vor der OS seine langen Beine auch noch nie in einen Jeep gestreckt, sondern nur bessere Limousinen berücksichtigt. Auf alle Fälle nahmen wir uns alle fest vor, die OS als routinierte, mit allen Wassern gewaschene Jeep-Chauffeure zu verlassen.

Wider Erwarten ging es schon am ersten Tag ganz leidlich, wenn wir auch oft zuerst dem Motor recht lieb zureden mussten, bis er sich bequemte, dank kräftiger Gaszufuhr einen lustigen Sprung ins Ungewisse zu machen. Dass wir

prinzipiell die Betätigung des Richtungsanzeigers ignorierten, und ihn erst nach der Kurve hinausschnellen liessen, ist eine weitverbreitete Eigenschaft des Fahrerschülers. Das Zusammenspiel von Kupplung und Gas hat auch nicht jeder sofort begriffen. Denn die Tendenz, rasch von der Kupplung, und umso schneller und kräftiger auf das Gaspedal zu drücken, war allzu verlockend. Der Jeep liess sich aber im allgemeinen durch ein derartiges Laientum nicht stark beeindrucken; er reagierte wirklich nur, wenn man ihn richtig behandelte.

Hie und da machte er aber auch gefährliche Seitensprünge, die unbegreiflicherweise, gemäss den Bemerkungen des „weinroten“ Instructors, immer auf das schwer belastete Konto der Aspiranten gebucht wurden.

Das musste ich am zweiten Tage am eigenen Leibe erfahren! Ruhig und sicher, wie wenn nichts das Gleichgewicht stören könnte, führte ich meinen Jeep samt kostbarer Fracht in der Allee spazieren. Blauer Himmel, strahlende Sonne, im Hintergrund die glitzernden und gleissenden Schneeriesen des Oberlandes, rechts und links hohe, die relativ schmale Strasse säumende Bäume. Neben mir der Instruktor, im Fond des Wagens meine Kameraden, die mit Argusaugen jede meiner Bewegungen kontrollierten und beobachteten. Und plötzlich nahte das Verhängnis! In Form eines rotangehauchten, breiten und behäbigen Stadtomnibusses, der selbstherrlich die ganze Strassenmitte in Beschlag nahm. Der Bus kümmerte sich keinen Pfifferling um den kleinen, bescheidenen Jeep. Natürlich hätte ich an den rechten Strassenrand steuern sollen, um dort mein Fahrzeug zum Stillstand zu bringen. Aber dieser einzig vernünftige Gedanke kam mir leider erst nachträglich, als es schon zu spät war. Ich fuhr daher ruhig weiter. Und schon ist das rote Ungeheuer direkt vor mir! Geistesgegenwärtig trete ich mit aller Kraft — nein, eben nicht auf das Bremspedal — sondern auf das Gas! Mein Jeep macht einen gewaltigen Spurt Richtung Kühler des Bus! Krampfhaft klammern sich meine Finger um das Steuer; in der Aufregung gebe ich immer mehr Gas. Neben und hinter mir wird dreistimmig in den schönsten Tönen geflucht. Die Fahrgäste des Jeeps merken, dass der Chauffeur nicht nur Spass macht, sondern dass es ans „Läbige“ geht. Sie wollen sich eben sprungbereit machen — da reisst der neben mir sitzende Motorwägeler das Lenkrad mit aller Wucht herum — und wir rasen in sausender Fahrt unter grosser Lärmentwicklung in einen mächtigen Baumstamm. Wer bei dieser Gelegenheit mehr gezitert hat — der Baum, der Jeep oder dessen Insassen — konnte nachträglich nicht mehr festgestellt werden. Spuren des Abenteuers waren nachher, abgesehen von der bleichen Gesichtsfarbe der Dreier-Equipe (der Motorwägeler liess sich nämlich nicht im geringsten beeindrucken), eigentlich nur am Stamm und an der Stosstange ersichtlich.

Nach einem kurzen, aber eindrücklichen Donnerwetter von seiten des Instructors, wurde ich vorübergehend von meinen Führerpflichten befreit, damit ich mich von den Strapazen erholen konnte. Und dann rollte unser gräulicher (nicht greulicher!) Jeep seelenruhig und vergnügt, als ob nichts geschehen wäre, auf der Alleestrasse weiter!

Der Bericht über dieses Erlebnis hat mich derart hergenommen, dass es mir wirklich nicht möglich ist, heute schon die Fortsetzung zu schreiben! Doch bestimmt werdet Ihr, liebe Kameraden, nichts dagegen haben, wenn ich Euch in einer der nächsten Nummern des Mitteilungsblattes weitere Musterli aus der OS zum besten gebe. Bis dahin kommen ja schon bald die Aspiranten der zweiten OS zum Worte!

C. W. B.

Die Leistungsprüfung der Vpf. O. S. I/1950

Wie wir bereits bekannt gegeben haben, wurden im Jahr 1950 erstmals in die Offiziersschule der Vpf. Truppen auch Feldpost-Adjutant-Unterroffiziere einberufen. Ein neu ernannter Lt. der Feldpost, Lt. Stalder, der diese Schule bestanden hat, schildert in der letzten Nummer der „Feldpost“ die Leistungsprüfung der Aspiranten. Sie ergänzt in anschaulicher Weise unsern Bericht über eine Besichtigung der Verpflegungs-Rekrutenschule (Oktober-Nummer 1950) und zeigt, dass auch in unsern Schulen und Kursen mit denjenigen anderer Waffengattungen in jeder Beziehung Schritt gehalten wird.

Die Red.

„Schon etliche Wochen vorher waren unsere Gemüter ziemlich ausgiebig damit beschäftigt. Nachdem uns endlich das Datum bekanntgegeben worden war, begann allseitiges Rätselraten über die Länge des Marsches, über die zu lösenden Spezialaufgaben usw. Die MO, Signaturen, Kompasskunde und Kartenlesen, Waffenkenntnis u. a. m. kamen erneut zu Ehren. Da und dort sassen kleine Gruppen zusammen, um diese Wissenschaften aufzufrischen. Natürlich gab es auch einige Unentwegte, die mit den betreffenden Vorschriften in der Tasche in irgend einem gemütlichen Beizli einen Jass klopften.

Langsam rückte der ominöse Tag näher. Ein ergiebiger Landregen, mit dem uns die Sonnenstube Tessin empfing, versprach nichts Gutes. Eine tiefhängende Wolkendecke strich um die Bergflanken, sich von Zeit zu Zeit etwas lüftend, wie um uns die weisse Schneedecke, die bis auf 1000 m hinunter kam, zu zeigen. Gerüchte in den verschiedensten Variationen über die einzuschlagende Marschrouten zirkulierten; die einen wollten etwas vom Mte. Tamarò, die andern vom Camoghè, und wieder andere vom Mte. Generoso auf Schleichwegen ausfindig gemacht haben.

Nun war's endlich so weit. Der Tagesbefehl gab uns in groben Umrissen Einzelheiten bekannt. Tagwache 02.00. 03.00 Abfahrt, Ziel unbekannt. Ausrüstung: Rucksack, Kaput, Helm, Regenschutz, Pistole etc. Die Verpflegung wurde gefasst, und frühzeitig verzogen wir uns in die Unterkunft, nicht ohne besorgten Blick auf die nebelverhängten Berge. Der immer noch gleichmässige Regen trommelte uns bald in den Schlaf.

Allzubald rasselte aber Walti's Wecker, und pünktlich um 03.00 rollten unsere beiden Camions in die regnerische Nacht hinaus. Bald war uns die allgemeine Richtung bekannt: Sottoceneri! Immer weiter südlich ging die Fahrt, dieweil wir es uns im Camion möglichst bequem machten. Lugano wurde passiert. In Paradiso

ging's bergan, und nach einer guten Stunde Fahrt wurden wir abgesetzt. Orientieren! Carabbia. Startbereitschaft erstellen. In Intervallen von 5 Minuten wurden die 4 Vpf.- und 2 FP-Patr. um 04.30 auf den Marsch ins Ungewisse geschickt, nachdem uns vorher eine Frontlagemeldung mit Zahlen und Ortsbezeichnungen bekannt gegeben worden war. Erstes Ziel: Bahnhof Melide.

Voll Zuversicht und zufrieden, dass nun der uns so lange auf dem Magen gelegene Marsch begonnen hatte, nahmen wir den Weg in den jungen Morgen hinein unter die Füsse. In forschem Tempo erreichten wir Carona, herrlich ob dem Luganersee gelegen. Nach dem steilen romantischen Abstieg durch Kastanienhaine erreichten wir den Posten 1. Dort harrete uns die Aufgabe, 20 Signaturen in Abkürzungen und umgekehrt aufzuzeichnen. Trotz vorherigem eifrigem Studium gab's doch etliche Nüsse zu knacken; zeichne, lieber Leser, mal schnell die Signatur der L. Mot. Trsp. Col. oder des HD Eisb. Det.! 15 Minuten Neutralisation standen uns dazu zur Verfügung.

Möglichst rasch suchten die Patr. den Weitermarsch anzutreten, denn die für die Aufgabe nicht benützten Minuten der Neutralisation kamen von der Marschzeit in Abzug. Neues Ziel: Rovio, Punkt 510. Glücklicherweise hatte Petrus gute Laune, denn seit Carabbia hatte der Regen aufgehört. Im Eiltempo ging's über den Damm von Melide. Die erste Gruppe kam bereits in Sicht. Eine Verfolgungsjagd setzte nun längs des Luganersees ein, und kurz vor Maroggia war der Zusammenschluss hergestellt. Zusammen nahmen wir den Aufstieg (und es sollte nicht der letzte sein) in Angriff und erreichten in guter Verfassung Punkt 510. Hier war ein Geländeabschnitt zu skizzieren und 5 im Gelände aufgestellte H-Scheiben einzuzeichnen. Mit Notizblock, Bleistift und Feldstecher bewaffnet machten wir uns an die Arbeit, die den im Zeichnen nicht sehr Gewandten etliche Mühe verursachte. Eine der 5 H-Scheiben war denn auch so gut versteckt, dass nicht ein Einziger sie ausfindig machen konnte.

Nach einer knappen Viertelstunde starteten wir zum Posten 3, Bahnhof Capolago. Im Laufschrift hatten wir, jede sich bietende Abkürzung benützend, bald wieder den Talboden erreicht. Links von uns strotzt der Monte Generoso, und oben aus der Schneedecke grüsste das Hotel Bellavista. Müssen wir etwa noch dort hinauf? Diese Frage lag auf unsern Lippen, als wir in Capolago eintrafen. Im Wartsaal sollte der Postenchef seines Amtes walten, aber keine Spur von ihm. Unser beliebter Kamerad Schmutz wurde denn nach längerem Hin und Her in einem Grotto bei einem Bocalino aufgestöbert, ganz erstaunt, dass schon eine Patrouille eingetroffen war. Mit einem Schmunzeln, wohl froh darüber, dass er nicht mit uns gehen musste, überreichte er uns den Befehl zum Weitermarsch, ohne seine obligatorische Brissago aus dem Mund zu nehmen.

Also doch! Unsere Vorahnung hatte sich als richtig erwiesen, und schon stampften wir dem vorgeschriebenen Weg dem Bahntrasse von „Euserem Bähnli“ entlang. In gleichmässigem Tempo gewannen wir stetig an Höhe. Schweisstropfen perlten auf unsern Stirnen; und da hatte der Himmel Erbarmen. Eine leichte Douche erfrischte uns. Doch zunehmend stärker werdend begann uns das Geriesel

bald lästig zu werden. Der Regenschutz, den wir vorerst wegen der Behinderung nicht anziehen wollten, musste nun doch aus dem Rucksack geholt werden. Genützt hatte er nun allerdings nicht mehr viel, denn von innen wie von aussen drang die Nässe durch die Kleider. Kilometer um Kilometer stiegen wir bergwärts. Im letzten Drittel des Aufstieges folgte ein besonderes Vergnügen: 2 km in fast kniehohem Nassschnee waten und spüren. Unser Vorsprung auf die nächstfolgende Patrouille, der in Capolago fast 15 Minuten betragen hatte, nahm darum auch ständig ab; nur 3 Minuten vorher trafen wir beim Posten 4 ein. Bevor wir nun unsere ordentlich müden Glieder in einer Zwangspause von 1 Stunde ausruhen konnten, galt's, 10 Waffenbestandteile zu definieren, wobei der Name und die entsprechende Waffe angegeben werden mussten. Wie sich nachher herausstellte, zur Ehre der Feldpost sei's vermerkt, erreichten von sämtlichen Aspiranten nur zwei Feldpöster in dieser Prüfung die maximalen 10 Punkte.

Nachdem wir uns in Bellavista gehörig gestärkt und notdürftig getrocknet hatten, wurde in Abständen von 10 Minuten zum nächsten nur einige 100 m entfernten Posten in Cassina d'Armirone gestartet. Dort wurden jedem 3 OHG 40 und 3 Stiel-HG 43 in die Hand gedrückt. Als Ziel war in ca. 20 m Entfernung eine 3er Scheibe mit ca. 6 m Durchmesser markiert. Die ungewohnte Stiel-HG verursachte manchen „Blindgänger“; hatten wir doch während der ganzen OS immer nur OHG 40 geworfen.

Nach beendigtem Pensum nahmen wir den Abstieg Richtung Salorino in Angriff. Durch ein fast 30 cm hohes Schnee-Wasser-Mélange bahnten wir uns mühsam den Weg. Unsere Schuhe waren buchstäblich voll Wasser, als wir endlich auf halber Strecke bei Cragno wieder annehmbarere Wege vorfanden. In forschem Tempo steuerten wir dem Talboden zu, den wir in der Nähe von Salorino erreichten. Hier wurden wir von der nachfolgenden Patrouille eingeholt, die sich den von uns im obern Streckenteil gebahnten Weg zunutze machen konnte. Gemeinsam erreichten wir Obino, wobei manchem der giftige Stich hinauf zur malerischen Kirche noch ziemlich zusetzte. In deren Nähe absolvierten wir das Pistolen-schiessen; 8 Schüsse auf Scheibe E mit 10er Einteilung. Die vorangegangenen Anstrengungen spiegelten sich da und dort in den Resultaten wieder. Nachdem wir auch das Distanzenschätzen bei diesem Posten erledigt hatten, wurden uns die Karten abgenommen. Mit Azimut und Horizontaldistanz schickte man uns auf den letzten Streckenteil. Zwischen Balerna und Chiasso fanden wir nach etlichen Umtrieben den letzten Posten, wo die Lagemeldung vom Start schriftlich abgegeben werden musste. Damit war der Marsch offiziell zu Ende. Als Dessert noch das Karabinerschiessen (6 Schüsse auf Scheibe A). Mit dem Camion erreichten wir den Stand in Chiasso, wo wir die Treffsicherheit nach all den Strapazen möglichst unter Beweis stellten.

Herr Oberstbrigadier Rutishauser und Herr Oberst Juillard verfolgten hier unsere Leistungen, wie auch vorher bei den übrigen Posten. Ihren Äusserungen zu entnehmen, waren sie mit den Leistungen sehr zufrieden. Endlich konnten wir ein Grotto in der Nähe aufsuchen und uns mit einem oder besser einigen Bocca-

lini stärken und am Camino unsere nassen Siebensachen etwas trocknen. Zufrieden, dass alle diese harte Schlussprüfung durchgestanden hatten, fuhren wir im Camion ins „Campo stromboli“ zurück.

NB. Obschon die Laufstrecke bloss ca. 40 km betrug, stellte sie doch infolge des Aufstieges nach Rovio und Bellavista erhebliche physische Anforderungen, zumal sich während $\frac{2}{3}$ des Marsches Regen und Schnee unangenehm bemerkbar gemacht hatten. Gesamthaft gesehen dürfen wir mit Stolz feststellen, dass die Aspiranten der Feldpost diese Schlussprüfung ehrenvoll bestanden haben, befanden sich doch in der Rangliste der Einzelprüfungen unter den ersten 12 sechs Feldpöstler.

Lt. Stalder

Inländisches Gemüse

Jetzt und bis auf weiteres sind lieferbar:

Rosenkohl	gedörrte Bohnen
Sauerkraut	Speisekartoffeln
Sauerrüben	Endivien-Salat
Schwarzwurzeln	Karotten gewaschen u. ungewaschen
Sellerie gewaschen u. ungewaschen	Knoblauch
Schnittlauch	Lauch grün und gebleicht
Spinat	Nüssli-Salat
Weiss- und Rotkabis	Petersilie
Wirz	Randen roh und gekocht
Zwiebeln	Randensalat fertig

Während wir in der Novembernummer einiges über das Sauerkraut geschrieben haben, zu dessen Herstellung der Weisskabis dient, möchten wir dieses Mal seinen nächsten Verwandten, den Wirz oder auch „Köhli“ genannt, behandeln.

Der Wirz ist reich an Kali und Phosphor, enthält auch Kalk und viel Vitamin C, ferner Eiweiss und Kohlenhydrate.

Als Gemüse zubereitet, ist der Wirz ausgezeichnet, wobei zum Beispiel das Menu wie folgt wäre:

- Fleischsuppe
- gesottenes Rindfleisch und Speck geräuchert
(ca. 6 kg Speck pro 100 Mann)
- Wirz gedämpft
- Salzkartoffeln

(Mitgeteilt von der Schweizerischen Gesellschaft für Gemüsebau S. G. G. Kerzers)