

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

**Band:** 81=101 (1935)

**Heft:** 7

**Artikel:** Einige Bemerkungen zum Trainedienst im Infanterie-Bataillon

**Autor:** Coppetti

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-13411>

### **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:** 01.05.2026

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

eine solche Ausrüstung — wie auch mit der Pistole — von Fall zu Fall regeln wird.

In der Hauptsache betrifft es Patrouillen und Spezialtruppen mit bestimmten Aufgaben.

---

## **Einige Bemerkungen zum Trainedienst im Infanterie-Bataillon**

Von Oblt. *Coppetti, Tr. Of. Füs. Bat. 69.*

### *Einleitung.*

Die jetzt geltenden Bestimmungen über die Organisation der Stäbe und Einheiten in der schweizerischen Armee wurden im Jahr 1925 eingeführt. Sie brachten für den Train eine starke Vermehrung der den Truppenteilen zugeteilten Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, Pferde und Fuhrwerke. Die Dotierung des Infanterie-Bataillons beispielsweise stieg von einem Unteroffizier und wenigen Mann auf einen Offizier, vier Unteroffiziere und 40 Mann. Der vermehrte Mannschaftsbedarf wurde durch vermehrte Rekrutenschulen und entsprechende Zuteilung durch die Aushebungsoffiziere gedeckt. Etwas mehr Schwierigkeit bereitete die Ausbildung der Kadres. Besondere Schwierigkeit hauptsächlich darum, weil der Train-Unteroffizier, wie kaum ein Uof. einer andern Truppengattung, zu selbständiger Führung und zu selbständigem Handeln befähigt sein muss. Trotz grosser Mühe sind wir leider noch nicht soweit, dass unser Unteroffizierskorps den Anforderungen voll genügen kann. Schuld daran ist erstens die Tatsache, dass die Traintruppe von schlecht informierten Laien und leider auch von Angehörigen anderer Truppengattungen als Truppe zweiten Ranges taxiert wird, und zweitens die Bestimmung des Organisations-Reglements, welche den früher berittenen Train-Unteroffizieren bis auf je einen pro Bataillon die Reitpferde wegnahm. Beide Ursachen führen dazu, dass hochqualifizierte Anwarter ihrer Zuteilung zur Traintruppe erfolgreichen Widerstand entgegenzusetzen.

Zugegeben, dass wir mit unseren Pferden sparsam umgehen müssen, aber nach meiner persönlichen Meinung ist die jetzige Lösung nicht glücklich. Ich kann mich eines Mitgeföhls für Trainunteroffiziere nicht erwehren, die, ausgerüstet mit einem langen Reitersäbel, Reithose mit Besatz, Gamaschen und Sporen zu Fuss neben einer Kolonne Gebirgsfourgons marschieren, oder neben dem Fahrer auf einem Bock sitzen, der nur zum Sitzen für eine Person eingerichtet ist, und dort während dem Marsch

zur Untätigkeit verdammt sind. Dies trägt natürlich dazu bei, dass tüchtige Unteroffiziersanwärter sich mit Händen und Füßen gegen eine Einteilung zum Train wehren. Jeder Trainoffizier weiss auch, dass die Verwendungsmöglichkeit dieser Reiter ohne Pferde stark eingeschränkt ist. Vielleicht würde unser Pferdebestand doch ausreichen, um die Berittenmachung, wenigstens in Detailwiederholungskursen zu ermöglichen.

Eine logische Folge dieses Zustandes ist der Mangel an erstklassig qualifizierten Offiziersanwärtern. Trotz sorgfältigster und wirklich guter Ausbildung in den Offiziersschulen kann angesichts des beträchtlichen Bedarfs an Trainoffizieren nicht verhindert werden, dass die allgemeine Eignung und die allgemeine Bildung der einzelnen Beförderten grössere Unterschiede aufweist, als beispielsweise bei anderen Truppengattungen.

Glücklicherweise bringen die meisten dieser Offiziere ein grosses Mass in ihrem zivilen Beruf erworbener Fachkenntnisse mit, und ausserdem Freude und Passion für diesen Fachdienst. Dies kann doch nicht verhindern, dass die Auffassung der Stellung eines Tr. Of. und die technische Durchführung seiner Aufgabe noch nicht ganz einheitlich sind.

Im Nachfolgenden soll deshalb versucht werden, die einzelnen der auftauchenden Fragen auf Grund zehnjährigen Dienstes im Stab eines Infanterie-Bataillons aufzuwerfen und nach der Ansicht des Schreibenden zu besprechen.

### *1. Der Bataillons-Trainoffizier.*

Das Organisations-Reglement bestimmt, dass dem Bataillonskommandanten ein Trainoffizier mit dem Rang eines Subalternoffizieres oder Hauptmanns zugeteilt wird. In der Trainoffiziersschule wird der Anwärter auf diesen Posten gelehrt, dass er einesteils der Fachmann für das Pferdewesen des Bat. sei, andererseits der Zugführer der Gruppe Trainsoldaten. Die Trainordnung im Organisationsreglement besagt ferner, dass er die Gefechts-Trainstaffel im Bataillon, und im Falle der Vereinigung des Regimentstrains gemäss bestimmter Vorschriften den Regiments-Gefechtstrain zu führen habe, oder dem dienstälteren Kameraden eines andern Bat. zugeteilt sei.

Eine ganze Anzahl in diesem Zusammenhang auftauchender Fragen sind durch keinerlei Reglemente ein- für allemal eindeutig beantwortet, weshalb sie hier gestellt werden.

a) Die *Stellung zum Bataillonskommandanten* wird wohl kaum zu Schwierigkeiten Anlass geben, sofern der Tr. Of. seiner Aufgabe gewachsen, und der Bat. Kdt. gewillt ist, seinen Tr. Of. gemäss seiner Bestimmung, nämlich als den ihm zugeteilten Fachmann für das Pferdewesen und als den Führer der

Trainkolonne zu verwenden. Umfragen und meine Erfahrungen haben aber gezeigt, dass der Aufgabenkreis des Tr. Of. von Bat. zu Bat. variiert, indem er hier für Sachen verantwortlich gemacht wird, die ihn eigentlich nichts angehen sollten, während vielleicht dort eine Aufgabe, die dem Tr. Of. zugewiesen werden sollte, von andern Instanzen erledigt wird. Er wird oft mit Detailaufgaben belastet, die ihm, gerade bei Mobil- und Demobilmachung, die nötige Zeit für seine eigentliche Aufgabe nehmen. So kann es nicht seine Aufgabe sein, die Verantwortung für die Einschätzung und Abholung der selbstgestellten Offiziersreitpferde zu tragen. Jeder berittene Offizier ist für die Indienststellung seines Reitpferdes selbst verantwortlich. Auch die Ueberwachung des Transportes von Satteltokoffern und Offizierskofferchen ist natürlich auszuschliessen. Für die Beschaffung der Fournage sollen Quartiermeister und Fouriere die nötigen Vorbereitungen treffen, und für das Fassen von Material, das nicht zum Train gehört, soll man nicht Trainsoldaten verwenden. Das sorgfältige Verpassen der Beschirrungen und eine zweckmässige Einteilung der Pferde sind so wichtige Sachen, und ersparen später soviel Schaden und Dienstuntauglichkeiten, dass es sich verlohnt, dafür genügend Zeit und Leute zur Verfügung zu stellen.

Der Tr. Of. soll mit seinem Kommandanten vor Beginn des Dienstes Fühlung nehmen und ihm Vorschläge und Arbeitsprogramm vorlegen. Der Kdt. wird sicher für alle gesunden Ideen, die den Dienst verbessern können, durchaus zugänglich sein. Beide sollen zusammen das Möglichste tun, einen flotten Zug in den Traindienst hereinzubringen, und jede geringschätzige Beurteilung desselben zu bekämpfen. Nur im Vorübergehen sei als Detail erwähnt, dass Bezeichnungen wie «Trainglot» strikte zu vermeiden sind.

Im Gefecht ist meistens der Train von der übrigen Truppe getrennt. Selbst der Gefechtstrain, welcher am nächsten auf das Bat. aufschliesst, liegt hinter den Linien. Hier muss nun der Tr. Of. für eine rasche und sichere Verbindung mit dem Bataillonskommandoposten sorgen, damit der Bat. Kdt. seinen Gefechtstrain in der Hand behält. Ist diese Verbindung hergestellt und funktioniert sie, so ist der Platz des Tr. Of. m. E. auf dem Bat. Kdo.-Posten. Hier kann er sich von der Lage und den Absichten des Bat. Kdten. am besten auf dem laufenden halten, und er wird beizeiten dafür sorgen, dass der Gefechtstrain die nötigen Befehle so erhält, dass er seine Aufgabe ruhig und ziel-sicher lösen kann. Die Distanzen zwischen Truppe und Gefechtstrain sind ja in der Regel nicht so, dass er nicht wieder rechtzeitig bei seiner Kolonne eintreffen würde.

b) Der Bataillonsadjutant ist administrativ für alle Mannschaft verantwortlich, die dem Bat. Stab zugeteilt ist, wie Spiel, Spezialisten (Hufschmiede, Sattler und Offiziers-Ordonnanzen), Sanitäts- und Trainsoldaten. Dasselbe gilt für die Leute des Kommandozuges. Für die Fragen des inneren Dienstes aller dieser Leute ist er ohne Zweifel zuständig. Das will nun beileibe nicht heissen, dass sich der Trainoffizier oder der Führer des Kommandozuges um die Sache foutieren müsse, sobald eine Frage des inneren Dienstes auftaucht. Im Gegenteil: er soll der eigentliche «Vater» seiner Mannschaft sein, was aber nicht ausschliesst, dass die Verantwortlichkeit und das technische Vorgehen vorher einwandfrei festgelegt werden muss. Das kann so geschehen, dass die Aufgabe den Fachoffizieren delegiert wird, oder so, dass der Adjutant alles selbst erledigt. Nach meiner persönlichen Auffassung ist die letztere Lösung im Hinblick auf absolute Einheitlichkeit und grössere Einfachheit vorzuziehen. So soll also die Inspektion über die persönliche Ausrüstung beim Einrücken, wie der Materialaustausch vor der Entlassung Sache des Bat. Adj. sein. Findet während des Dienstes ein gemeinsames Hauptverlesen für alle Spezialisten des Stabes statt, was aber die Ausnahme bilden dürfte, so soll ebenfalls der Adj. dieses Hauptverlesen abnehmen. Der Tr. Of. wird gern bereit sein, ihn dabei zu vertreten, wie denn auch überhaupt eine gedeihliche Arbeit nur möglich ist, wenn die Beteiligten, Adj. und Tr. Of., wie übrigens auch der Q. M. einander kameradschaftlich und pflichtfreudig gegenüberstehen. Der Ton «von oben herab» seitens des Adj. wird gerade gegenüber hochqualifizierten Fachoffizieren seine Wirkung verfehlen und den Dienst nicht erleichtern.

c) Die Arbeitsgebiete von Quartiermeister und Trainoffizier berühren sich an vielen Stellen. Schon bei der Kantonnements-Rekognoszierung und besonders bei der Auswahl der Stallungen sind beide Fachoffiziere interessiert. Der Dienstbetrieb soll nicht einseitig darauf eingestellt sein, dass viel Zeit für eine Kantonnementsvorbereitung zur Verfügung steht, weil dies mit dem Aktivdienst in Widerspruch stehen würde. So wird für Wiederholungskurse die Kantonnementsrekognoszierung vom Q. M. vorgenommen werden, während der Tr. Of. ev. im Kader-vorkurs, am Sonntag vor dem Einrücken, Gelegenheit hat, mit seinen Uof. die vorgesehenen Stallungen zu besichtigen, und nötige Aenderungen, sowie Verbesserungen, wie Anbindvorrichtungen usw. vorzusehen. Das Bestellen und Fassen der Fourage ist Sache des Quartiermeisters resp. Fouriers; wenn nötig, wird der Bat. Kdt. gern via Tr. Of. die nötigen Fuhrwerke zur Verfügung stellen. Ist der Train unter Führung des Tr. Of. oder

eines Tr. Uof. abkommandiert, so wird natürlich der Trainführer für Verpflegung sorgen, sofern das Nötige nicht mitgeführt wird. Für Fassungen finde ich es zweckmässig, wenn der Q. M. dem Tr. Of. ein Doppel des Fassungsbefehles zur Verfügung stellt, wobei zum voraus vereinbart ist, dass dieses Doppel als Befehl des Bataillonskommandanten zur Aufbietung der Fahrer, Fuhrwerke, sowie des zur Führung des Bataillonsfassungstrains kommandierten Unteroffiziers gilt. Dieser letztere sollte immer derselbe sein, damit die Routine als Zeitsparer zur Auswirkung kommt. Sehr wichtig ist die Verpflegung der bei den Trainstaffeln eingeteilten Leute. Ich habe oft erfahren, dass dieselbe nicht richtig organisiert war. Der Tr. Of. wird gut tun, zu Beginn eines Dienstes dieses Thema mit dem Q. M. eingehend zu besprechen, um Misstände zum voraus unmöglich zu machen. Falls keine Kochkisten zur Verfügung stehen, soll mit Zwischenverpflegungen und Notrationen nicht gespart werden.

d) Im gemeinsamen Interesse von Kompagniekommandant und Trainoffizier stehen die Fragen, die sich aus der Zuteilung von Traingespannen und -Soldaten an die Kompagnien ergeben. Die Dotierung der Kp. mit vier von Trainsoldaten geführten Lmg.-Karren ist bereits zur Tatsache geworden und in diesem Jahre (1934) wurde in der J. Br. 14 auch der Versuch gemacht, den Kp. Traineinheiten, die sonst nicht mit der Truppe marschieren, administrativ vollständig zuzuteilen. M. E. ist dieser Versuch sehr zu begrüßen, und ich finde, dass er gezeigt hat, dass ein weiteres derartiges Ueben dringend nötig ist. Der Kp. Kdt. kann heute im allgemeinen mit den Fuhrwerken noch nicht umgehen. Er nützt ihre Vorteile nicht aus, und wenn er den Kopf voll hat, so sind sie es, die er zuerst vergisst. Vielfach habe ich sogar beobachtet, dass ihm die Anwesenheit von Lmg.-Karren lästig war. Die Aufgabe des Tr. Of. ist es hier, vor dem Dienst, im Vorkurs oder am Anfang der Detailausbildung einen durch den Bat. Kdten. genehmigten Befehl auszugeben, der alles Wissenswerte enthält, und auf Grund dessen der Kp. Kdt. den Fachdienst seiner Karrenführer und Fahrer selbst anordnen und überwachen kann. Für sehr zweckmässig halte ich auch eine kurze theoretische und praktische Einführung der Zugführer und ev. weitere Kadres der Kp. in den Trainedienst. Eine Stunde hierfür im Vorkurs wird sich finden lassen. Wenn im übrigen jeder Füs. Kp. ein Train Uof. zugeteilt wird, und als Führer des Lmg. Karrens Nr. 1 ein tüchtiger Gefreiter bestimmt wird, der bei Detachierungen die vier Karren führt und für die nötige Pferdepflege besorgt ist, wird der Dienst klappen.

e) In der Mitr. Kp. steht die Pferdepflege bis jetzt fast durchwegs unter der Leitung des Kompagnie- oder Führeroffiziers,

und hier sind die Trainfuhrwerke, nämlich Fahrküche und Gerätschaftswagen, ev. Caisson, auch etatmässig der Kp. zugeteilt. Die Fahrer und Führer sind durch die Infanterie, und nicht wie die Trainsoldaten durch die Abt. für Artillerie ausgebildet. Der Trainoffizier hat heute praktisch keinen Einfluss auf den dortigen Pferde- und Trainedienst, trotzdem er hin- und wieder für Misstände verantwortlich gemacht wird. Warum das? Bei der Zuteilung von Tr. Of. an die Bat. war offenbar geplant, das gesamte Pferdewesen denselben zu unterstellen. Damals waren aber die meisten Mitr. Kp. noch unter der Führung von erfahrenen Hauptleuten aus der Zeit der Regimentsmitrailleure, welche sich nicht gern von blutjungen Leutnants ins Handwerk pfuschen lassen wollten. Sie hatten ja wohl auch noch Aktivdienst geleistet und verstanden ihr Handwerk inklusive Pferdewesen. An höherer Stelle wurde dies auch anerkannt, und die Trainoffiziere angewiesen, dieses Thema höchst sorgfältig anzupacken. Dies änderte sich aber mit dem Ausscheiden dieser Kdten. und heute wäre es meiner Meinung nach sehr am Platz, ein- für allemal festzusetzen, dass der Tr. Of. auch für das Pferdewesen in der Mitr. Kp. verantwortlich ist. Der Armee wäre damit sicher gedient, denn erstens hätten wir damit die gewünschte Einheitlichkeit im Inf. Bat., und zweitens ist der Tr. Of. punkto Pferdekenntnis wesentlich besser ausgebildet, als ein Mitr. Subalternoffizier, der zufällig der älteste in seiner Kp. ist. M. E. würde gegen eine derartige Bestimmung auch keine wesentlichen Einwände gemacht werden können.

f) «Der Train bespannt die Fuhrwerke der Truppe», lautet eine sehr alte Bestimmung. Sie zeigt uns, dass für den innern Dienst die Fuhrwerke nicht zum Train, sondern zur Truppe gehören. Die Truppe hat die Fuhrwerke diensttauglich und beladen bereit zu stellen, der Train stellt die Pferde samt Beschirung und die Fahrer bereit, und nun kann die Fahrt losgehen. Am Bestimmungsort werden die Fuhrwerke dorthin gefahren, wo die Truppe sie wünscht; die Trainmannschaft spannt die Pferde aus, und besorgt diese. Der Trainsoldat, der Train-Unteroffizier und der Trainoffizier sind für die Fuhrwerke nicht verantwortlich, solange sie nicht bespannt sind. Daraus folgt aber, dass der Parkdienst nicht vom Train zu besorgen ist. Es wäre auch nicht vernünftig, wenn der Trainsoldat, der mit seinen zwei Pferden vollauf beschäftigt ist, nach Besorgung derselben noch herangezogen würde, um die Fuhrwerke zu waschen. Und doch ist dieser Grundsatz vielerorts noch nicht durchgedrungen. Er sollte deshalb ein- für allemal festgelegt werden. Grundsätzlich sollten die Wagenwachen sofort nach Einrücken zum Parkdienst und zur Parkwache organisiert werden. Falls die Fuhr-

werke an die Einheiten gehen, so haben diese für den Parkdienst zu sorgen. Und zwar muss dies immer nach Einrücken geschehen, zu welcher Nachtstunde auch das Einrücken erfolge. Es sollte nicht vorkommen, dass am Morgen die Trainleute ungeputzte Fuhrwerke anspannen müssen, und dass der Trainführer dann dafür zur Verantwortung gezogen wird. In den Einheiten, wo man an Fuhrwerke gewöhnt ist, nämlich in den Mitrailleurkompagnien, braucht dies keine Diskussion: die Führer besorgen die Pferde, die Mitrailleure die Karren. Derselben gilt für die Füs. Kp. der Grundsatz: Die Trainsoldaten besorgen die Pferde, die Füsiliere die Fuhrwerke.

## *2. Allgemeine soldatische Ausbildung der Trainsoldaten.*

a) Das Exerzieren zu Fuss und das Turnen nimmt im allgemeinen einen recht kleinen Raum in der Wiederholungskursarbeit des Tr. S. ein. In der ersten Woche wird man hierfür in mehreren Bataillonen eine Stunde nachmittags eingeräumt finden, wobei man feststellen kann, dass zuviele Leute «abkommandiert» sind. Und doch wäre es äusserst nötig und vorteilhaft, diesem Punkt grössere Rücksicht zu schenken. Sowohl die Bedeutung des Drills für die allgemeine Disziplin, als die gesundheitliche Wirkung des Turnens dürfen nicht unterschätzt werden. Ich proponiere die grundsätzliche Einführung von 15 Minuten Frühstunde für Trainsoldaten, Of. Ord., Hufschmiede und Sattler, zu leiten durch einen Infanterieoffizier, der speziell hierfür kommandiert wird, sowie eine Stunde Fussexerzieren und Turnen/Spielen am Nachmittag, kurz vor dem Stalldienst.

b) Der innere Dienst umfasst alle Arbeiten zur Herstellung der Marschbereitschaft überhaupt, aber bei der Traintruppe versteht man unter «innerem Dienst» besonders das Putzen und Besorgen der persönlichen Ausrüstung. Dieses kommt m. E. allgemein zu kurz. Es ist begreiflich und in Ordnung, dass man der Pferdepflege die grösste Sorgfalt angedeihen lässt, aber man soll darüber den Soldaten nicht vergessen. Die Trainsoldaten schlafen in mancher Unterkunft in den Stallungen. Dies fördert die Alarmbereitschaft und spart Stallwachen, hat aber auch viele Nachteile. Ich persönlich bin gar kein Freund dieser Methode. Erstens ist das Schlafen in kleinen Stallungen mit geschlossenen Fenstern hygienisch bedenklich, und zweitens leidet unter der Dezentralisierung die Kontrolle, und damit Disziplin, Ordnung und Sauberkeit. Und gerade auf letztere muss beim Train besonders gedrückt werden, sonst kommen wir in eine Schlamperei hinein. Viele Offiziere sind gewohnt, bei den Trainsoldaten an die Beurteilung der Sauberkeit von Körper und Kleidern einen andern Masstab anzulegen, als beispielsweise bei

Füsilieren. Dies ist grundfalsch. Gewöhnen wir die Trainleute daran, im Felddienst nicht weniger Sorgfalt an diese Sache zu wenden, als in der Rekrutenschule, und verlangen wir vollzähliges Antreten derselben beim Hauptverlesen.

c) Materialverluste durch den Train kommen in jedem W. K. immer wieder vor, wobei meist nur schwer festzustellen ist, wer der Schuldige ist. Hauptsächlich gehen verloren: Fourragierstricke, Tränkeimer, Pferdeputzzeuge, Peitschen, ja sogar Unterkumte, Biwakdecken u. a. m. Der Fehler liegt an zwei Orten: erstens fehlt es meistens an einem speziell bezeichneten, für das Trainmaterial verantwortlichen Train-Unteroffizier, und zweitens wird den Soldaten bei der Mobilisation nicht alles Material persönlich übergeben. Die Mobilisationsarbeiten gehen oft so vor sich, dass die Trainmannschaft gemeinsam, auf die Pferde verteilt, das Verpassen der Geschirre und das Packen der Traintornister vornimmt, und dass die fertigen Gespanne erst nachher eingeteilt werden, wobei vor dem Abmarsch meist keine Zeit für eine Auslegeordnung der Traintornister mehr bleibt. Fehlt später etwas, so behauptet der Trainsoldat, und nicht immer zu Unrecht, dass es am Anfang schon nicht vorhanden war. Es ist deshalb nötig, dass die Ausrüstung dem zum voraus eingeteilten Fahrer bei der Mobilisation komplett übergeben wird, wovon er sich zu überzeugen hat. Uebernimmt ein anderer das Fuhrwerk, so muss der neue Fahrer sich wiederum von der Vollständigkeit des Traintornisters und der übrigen Ausrüstung überzeugen. Ein Trainunteroffizier ist für das Material verantwortlich. Meist werden im Bataillon vier Trainunteroffiziere vorhanden sein, von denen drei auf die Füsilierkompagnien und einer dem Stab zugeteilt wird. Dieser letztere sollte gleichzeitig Materialunteroffizier sein und als solcher dem Fassungsdetachement angehören. Während des Dienstes müssen periodische Inspektionen mit Auslegeordnung von Traintornister usw. die Kontrolle ergänzen; Nachfrage, ob etwas fehlt, genügt nicht. Ist etwas verschwunden, so ist der Fehlbare zur Bezahlung vorzumerken.

### 3. Die Fachausbildung.

a) Eine gute Pferdepflege ist zur Erhaltung und zur Diensttüchtigkeit der Pferde unerlässlich. Der Trainoffizier muss sich beim Einrücken in den Dienst jedesmal wieder in Erinnerung rufen, dass leider nicht alle Trainsoldaten und Führer von Haus aus mit Pferden umzugehen wissen. Ein sehr grosser Prozentsatz hat nur in den 14 Tagen W. K. mit ihnen zu tun. Die Mannschaft muss immer wieder von neuem zur Liebe zu den Zugtieren und zu sorgfältiger Behandlung derselben erzogen werden. Hiezu ist eine Theoriestunde im ersten möglichen Moment nötig, später

muss das Gelernte bei jeder Gelegenheit wiederholt werden. Der Frühstalldienst ist für die Gesundheit der Tiere äusserst wichtig, und es ist unerlässlich, dass der Trainoffizier sich öfters persönlich davon überzeugt, dass er richtig durchgeführt wird. Sind die Kompagnien dezentralisiert, so soll doch wenigstens einmal ein Offizier die Sache kontrollieren. Die Unteroffiziere müssen beim Frühstall unbedingt anwesend sein, und sie sollen durch geeignete Instruktion soweit gebracht werden, dass sie eine Ehre darein setzen, ihre Pferde am Morgen gut bürsten und pflegen zu lassen. Ich betrachte 45 Minuten am Morgen, inklusive Tränken und Hafern, für ausreichend. Der Stalldienst am Nachmittag soll zwei Stunden umfassen. Der Geschirrrreinigung und -Pflege ist vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.

b) Unter «Traindienst» verstehen wir hier theoretischen Unterricht über alles, was zur Aufgabe des Trains im speziellen gehört. Es ist oft schwierig, die nötige Zeit für diese Theorie zu finden, aber sie muss eben gefunden werden. Täglich muss in der ersten Woche des W. K. mindestens eine Stunde dafür eingeräumt werden, womöglich  $1\frac{1}{2}$ , und am besten verteilt auf eine halbe Stunde am Vormittag, vor oder nach der Fahrschule, und eine Stunde am Nachmittag, vor dem Stalldienst. Abwechselnd sollen alle Zweige darankommen, und der Trainoffizier muss deshalb ein Programm ausarbeiten, nach dem gearbeitet wird. Theorie über Pferdekenntnis darf nicht zu kurz kommen, denn es ist beschämend, dass es z. B. noch sehr viele Trainsoldaten gibt, die nicht wissen, worin der Unterschied zwischen einem «Fuchs» und einem «Braunen» besteht. Ein Teil der Theorie kann mit der Fahrschule verbunden werden.

c) Die Fahrschule ist äusserst streng zu leiten, sie darf ohne weiteres mit dem Zugsexerzieren der Füsiliere in Parallele gestellt werden. Sie bildet das eigentliche Exerzieren der Trainsoldaten. Der Leiter muss äusserste Konzentration verlangen. Deshalb darf die Fahrschule nie zu lange dauern, oder sie muss von Pausen unterbrochen sein. Der Fahrer muss immer beschäftigt werden, und eine Uebung muss die andere ablösen. Ein Reismarsch mit gelegentlichen Inspektionen des Führers ist keine Fahrschule, und Fahrschule ist kein Spazierenfahren. Bei der Fahrschule wird es sich zeigen, wie schlecht viele Trainsoldaten fahren. Von meiner Mannschaft stammte nur gut die Hälfte aus der Landwirtschaft, und von diesen haben im zivilen Beruf nicht alle Gelegenheit zum Fahren. Ich habe z. B. alle fünf Minuten ein anderes Fuhrwerk an die Spitze genommen und den Fahrer, neben dem Fuhrwerk reitend, oder auch auf dem Fuhrwerk stehend, auf die Fertigkeit im Fahren kontrolliert. Wenn ich an das Resultat denke, weiss ich eines: Fahr-

schule tut not! Womöglich auf einer Wiese Figuren fahren, aufmarschieren, abbrechen; und dann auf der Strasse anhalten, marschieren, Schritt und Trab, rechts und links anhalten, auf der Strasse kehren usw. Niemals in der Fahrschule gestatten, dass der Fahrer die Peitsche einsteckt oder gar raucht, schlampig auf dem Bock sitzt usw. Besonders auf zwei Punkte achten: Abstände, und gemeinsame Ausführung der Kommandi «Marsch» und «Halt».

d) Die Offiziersordonnanzen, die Hufschmiede und der Sattler sind in manchen Bataillonen eine Art Waisenkinder. Niemand nimmt sich ihrer eigentlich an. Sie treten bei der Mobilmachung an, sind während dem Dienst selten zu sehen, und tun doch ihre Arbeit schlecht und recht, meistens drücken sie sich ein wenig, und bei der Demobilisation sieht man sie wieder. Ich habe mir gedacht, dass der Trainoffizier auch hier wohlthuend wirken könnte. Er könnte sich die Ordonnanzen, etatmässige und andere, gleich beim Einrücken vornehmen, um ihnen einige allgemeine Instruktionen zu geben, denn sonst macht dies ja doch niemand. Man könnte auch zu Beginn der Vorwoche, im Kantonnement, einmal eine Theorie eigens für die Ordonnanzen aufziehen, damit sie wissen, was sie zu tun haben, wobei auch das erwähnt werden kann, was nicht im Reglement steht, und nicht in der Rekrutenschule gelehrt wird. Die betreffenden Offiziere werden es angenehm empfinden, wenn sie nicht nur ein ordentlich gesatteltes Pferd haben, sondern im Biwak feststellen können, dass der oder die Ordonnanz sogar ohne besonderen Befehl eine Zwischenverpflegung für seinen «Meister» hat. Schmiede und Sattler sollen ebenfalls wissen, dass der Trainoffizier sein väterliches Auge über ihnen wachen lässt, und dass sie sich mit allen Anliegen an ihn wenden können.

---

### **Zur Frage des Verhältnisses des Bataillons-Trainoffiziers zur Mitr. Inf. Kp. \*)**

Lt. *Lütolf*, IV/43, New York.

In Nr. 3 der A. S. M. Z. wird unter obigem Titel die Anregung gemacht, das Pferde- und Trainwesen der Mitr. Kp. sei in den Pflichten- und Kompetenzkreis des Bat. Train- bzw. Säumeroffiziers einzubeziehen.

---

\*) Wir haben bereits den Aufsatz von Hptm. Bremer (Nr. 5/1935) in der gleichen Angelegenheit veröffentlicht. Wenn wir trotzdem nochmals darauf zurückkommen, ist es, um zu zeigen, dass die Mitrailleure in ihrer Auffassung einig sind, und um einem jungen Offizier, der im überseeischen Ausland lebt, Gelegenheit zu bieten, seinem Interesse an den Fragen unserer Armee Ausdruck zu geben.

Redaktion.