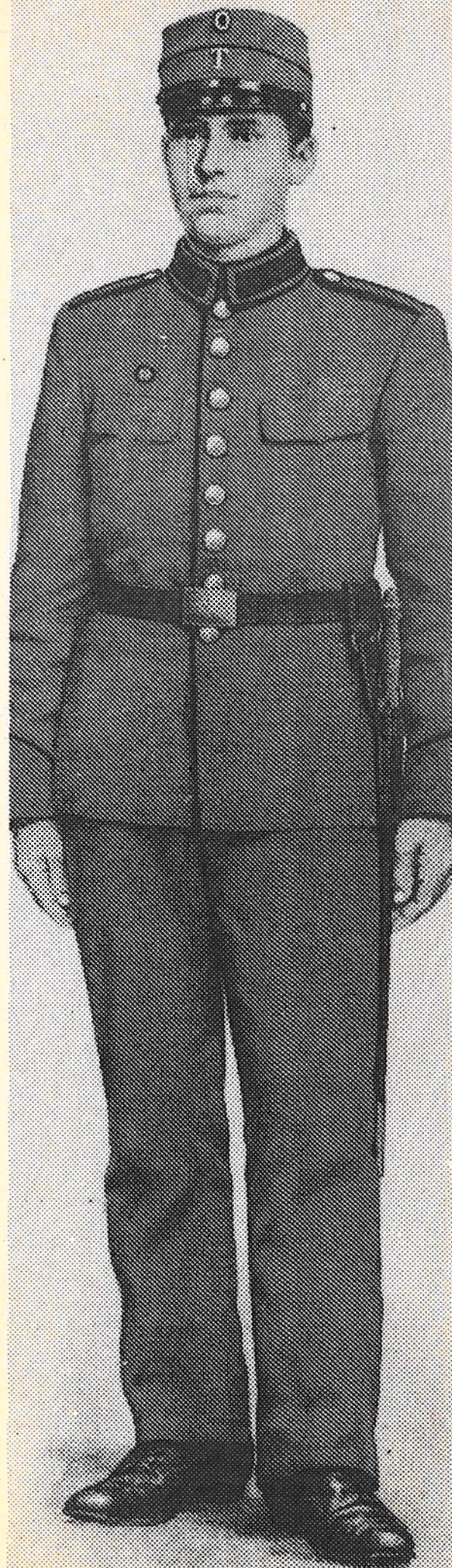


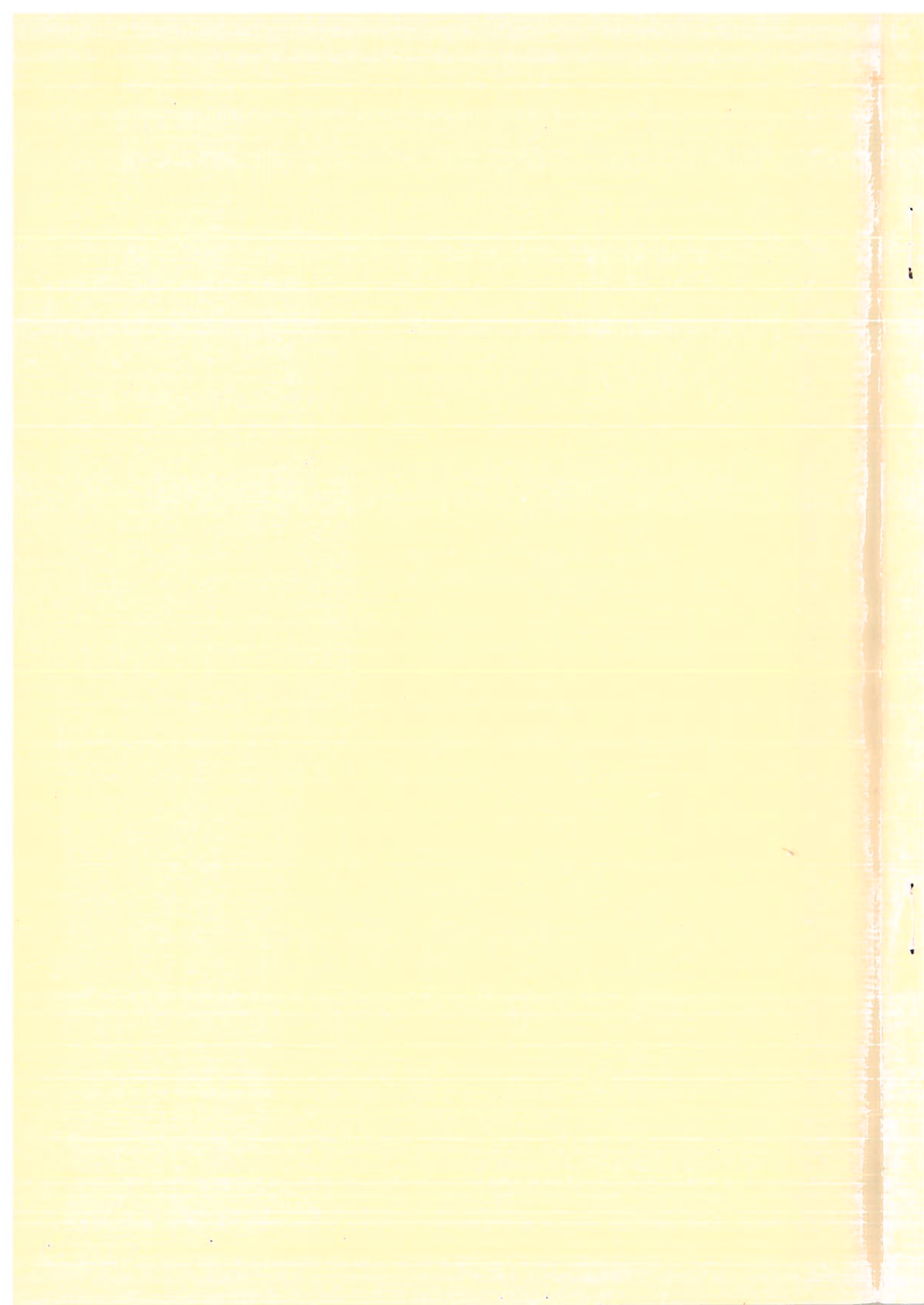
1880

1. November

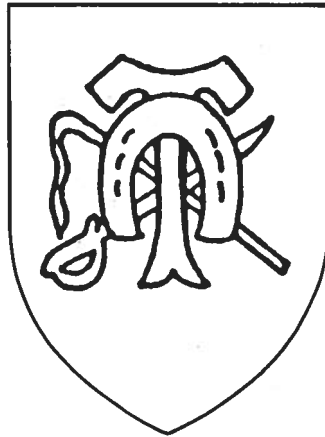
1980

1. TRÆNBATALJON





HÆDER OG VEL



1. TRÆNBATALJON



1. TRÆNBATALJON

CHEFEN

Høvelte, den 15. september 1980

Forord.

Dette jubilæumsskrift er udarbejdet i anledning af bataljonens 100 års fødselsdag, lørdag den 1. november 1980, som højtideligholdes med en parade og en forældrebesøgsdag på Høvelte Trænkaserne.

Målt med historiens og Hærens alen er 100 år kun lidt, men for 1. Trænbataljon og Forsyningstropperne er 100 år en meget høj alder. Alderen til trods er bataljonen dog fortsat levende og vital - og det håber vi også, at dette lille skrift, som først og fremmest henvender sig til bataljonens personel og venner, vil vidne om.

Idet indholdet nærmere er beskrevet i den efterfølgende indledning, vil bataljonen herved bringe en hjertelig tak til bidragsyderne, uden hvis indsats jubilæumsskriftet ikke kunne være udgivet. En særlig tak skal bringes til Hærens Arkiv, som har hjulpet med kildemateriale, og til Hærens Reglementsforvaltning, som har besørget trykningen.


P. J. Sørensen



1. TRÆNBATALJON

Høvelte Kaserne
Postbox 500, 3460 Birkerød
Telefon (02) 81 36 88

Indledning.

På de følgende sider lægges ud med en beskrivelse af det danske træn væsens udvikling på grundlag af en afhandling, som vi har lånt i Hærens Arkiv, og som er forfattet ultimo 1940-erne af krigshistorikeren og artilleriofficeren Carl v. Kohl, der også har været ansat i Hærens Arkiv.

Herefter følger 3 "øjebliksbilleder".

Det første er forfattet af en af Sjællandske Trænregiments egne historikere, seniorsergent E. Borgstrøm - nu registrator ved Hærens Arkiv. Det skildrer bataljonens oprettelse den 1. november 1880 og fortæller om nogle af de befalingsmænd, der på oprettelsesdagen udgjorde bataljonens nøglepersonel.

I den næste artikel fortælles om tiden omkring 1. november 1951, da "Trainafdelingen" blev til 1. Trainafdeling". Herom skriver artiklens forfatter, oberstløjtnant N. B. Munkebo, følgende:

"Under arbejdet med at forberede festligholdelsen af 1. Trænbataljons 100 års dag den 1. november 1980 har bataljonschefen, oberstløjtnant P. J. Jørgensen, anmodet mig om i min egenskab af afdelingens første chef og samtidig den ældste nulevende chef at forfatte en lille artikel under førnævnte overskrift.

Jeg tog med glæde imod opfordringen, men gjorde mig ikke helt klart, hvor meget den mellemliggende periode på 29 år betyder hukommelsesmæssigt, og jeg måtte derfor søge hjælp udefra.

Jeg er glad for at kunne rette en tak til chefen for Forsvarets Arkiv under Rigsarkivet, oberst E. Weigaard-Jørgensen, der med stor beredvillighed har vist mig frem til materiale, der kunne give mig relevante oplysninger.

Jeg skal ligeledes takke to af mine tidligere adjutanter, premierløjtnant (nu major) J. P. Nicolajsen, der blev min første afdelingsadjutant i 1951, og premierløjtnant (nu major) C. C. Mc. I. Schmidt, som tiltrådte nogle år senere. Begge for god hjælp til at mindes udvikling og begivenheder.

Endelig må jeg også takke 1. Trænbataljon for god hjælp med forskelligt kilde materiale".

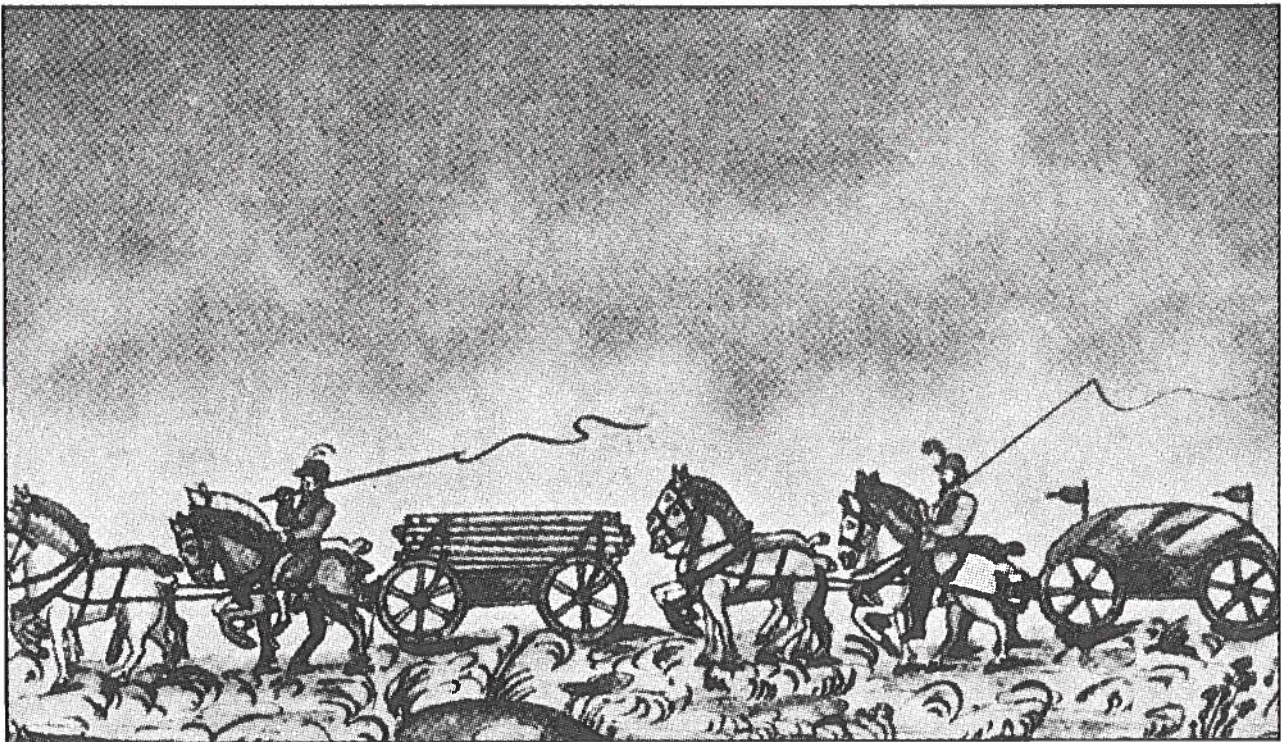
Det tredje øjebliksbillede, som omhandler tiden omkring 1. august 1968, da 1. Trainafdeling blev til 1. Trænbataljon, er forfattet af bataljonens daværende ordonnansofficer, løjtnant (R) nu premierløjtnant (R) E. Roslev.

Derefter giver en af bataljonens gode venner, major O. H. Eggers fra Forsvarsstaben, en illustreret redegørelse for bl.a. bataljonens køretøjsudvikling gennem tiden. Der peges også på udviklingen i "transport- og løfteevne pr. trånsoldat" og afsluttes med nogle betragtninger om fremtidsperspektiverne.

Det afsluttende indlæg prøver at skildre mål og betingelser for bataljonens uddannelse af de værnepligtige før og nu. Det er forfattet af bataljonens nuværende chef, som er af den opfattelse, at synspunkterne deles af langt flere, end man er tilbøjelig til at tro - men det overlades naturligvis til læsernes egen, suveræne afgørelse.

Aller bagest har vi medtaget en kronologisk oversigt over bataljonens chefer igennem de 100 år.

Hele manuskriptet er redigeret og "sat" af major F. H. Aagaard.



Dansk train under 7-års krigen 1563 - 70

Det danske Trainvæsen.

I sin grundtanke, hensigt og mål har krigen til alle tider været den samme og vil vedblive dermed. Dog har dens form, dens måde at blive ført, uafslædt ændret sig i trit med udviklingen indenfor våbenteknikkens og andre områder. Navnlig gælder det, at vor tids vældige fremskridt indenfor færdsels- og samkvæmsmidlerne har haft stadig stigende betydning som værktøj for krigsføringen.

I fredstid kan hærens forholdsvis ringe behov for køretøjer og andre transportmidler let tilfredsstilles, og hærens fredsorganisation bør derfor begrundes i det store og betydningsfulde krav, der vil blive stillet transportvæsenet under en krig, ikke blot til transport af tropperne, men også til opretholdelse af troppernes kampkraft ved de talrige forsyninger og forråd af alle slags, som ikke kan medføres af tropperne selv, og hvortil alle de bedst mulige transportmidler er fornødne. Alle disse transportforanstaltninger udgør hærens "Trainvæsen", hvis opgave det er at betjene sig af alle forhåndenværende tekniske hjælpemidler til hurtigt og sikkert at overvinde alle de hindringer, som tid og afstand lægger i vejen for hærens behov.

I tidligere tid måtte troppetransporter ske ved fodmarch eller hestetræk, senere tillige pr. jernbane, men trainets motorvognskolonner gav senest hæren en bevægelsesfrihed, smidigere og hurtigere end nogensinde før.

Intet kan vel lettere skabe kraftesløshed, ubeslutsomhed og usikkerhed i kommandoføringen end ængstelige bekymringer for, om hærens forsyninger nu også er sikrede, og derfor gælder det, at jo bedre en felthærs train er, des større er felthærens chancer i krigen. Traintjenesten må derfor omhyggeligt organiseres, transporterne planlægges med fremsyn, og trafikreglerne nøje overholdes. Trainets personel må være gennemtrængt af en fast disciplin, stor teknisk dygtighed, rådsnarhed og behersket af en dyb forståelse for det ansvar, der påhviler det.

Trainvæsenet i gamle dage.

I det 15. og 16. århundrede sås ofte et landsknægtregiment på 3.000 mand medførende et "Tros" på et par tusind kvinder og mænd under kommando af en "Trosweibel" eller "Hurenweibel", som havde ansvaret for hele dette omfangsrige og tøjlesløse tros af civile køresvende med køretøjer, fyldt med forråd og bagage, kvinder og børn, husdyr og husgeråd m.m., og som måtte lede tanken tilbage til de store folkevandrings dage, da hele folkeslag brød op og drog ud for at finde bedre kår under andre himmelstrøg. Landsknægt-

regimentet dannede en hel lille verden for sig og stod ikke i afhængighedsforhold til andre dele af hæren. Det sørgede for sit eget train og sin egen forplejning, det havde sine egne retsbetjente, læge, præst, bøddel og galge, kort sagt alt, hvad man dengang havde særlig brug for.

Når regimentet lå i lejr eller opholdt sig i afstand fra stærkt bebyggede steder, var soldaten i reglen henvist til selv at skaffe sig levnedsmidler, og i alle tilfælde var det hans egen sag at opbevare dem, føre dem med sig på marchen samt sørge for kogegrej og tilberedning. Alt dette kunne soldaten umuligt slæbe med sig, så lidt som de klædningsstykker, han måtte have i behold, og de våben og dækmidler, han skulle have med sig. Den hjælp, der behøvedes hertil, kunne ikke ydes ham i form af et fast regimentstrain, thi efter gammelkrigsbrug måtte enhver - høj eller lav - ofte ved rov og plyndring - sørge for sig selv med næsten alt, hvad der hørte til forplejningen. Det må jo erindres, at regimentets oberst efter et endt felttog måtte aftage regimentet, dersom der ikke netop var brug for det i et andet land eller hos en anden herre, der måtte ønske at føre en krig. Krigstjenesten var blevet et håndværk, hvis mestre og svende var parate til at leje sig ud til enhver herre, der havde rede penge at købe deres tjeneste for. Hvad hvervetrommen samlede sammen om regimentets fane, spredtes ved felttogets afslutning som avner for vinden. Det kunne derfor ikke betale sig for obersten at anskaffe sig et kostbart forplejningsmateriel til de landsknægte, som han rimeligvis snart skulle afskedige.

Tros- eller Hurenweibelen havde bistået af en "Vognmester" politimyndighed til at håndhæve og føre trosset, bl.a. således at det ikke under march hindrede troppernes bevægelser, og således at det under fægtning var dækket og så fjernt fra kamplinien, at soldaten ikke behøvede at ængstes for sine dyrebare ejendele.

Vognmesterens særlige opgave var tilsyn med trainets køretøjer, at holde orden blandt kuske og heste, at føre lister over dem og anvise vognene plads under de forskellige forhold, samt iøvrigt at holde sig underrettet om vejenes farbarhed og sikkerhed.

Under kamp måtte trainet holdes tæt samlet og beskyttet, ofte indrettet til forsvar ved dannelsen af en vognborg. Trainets vogne kørte op i en firkant, sammenkoblede med jernkæder og fik deres understel dækket med planker og - såfremt der var tid dertil - opkastet jord. Vognborgen forsynedes med udfaldsporte, hvor kanonerne anbragtes, dækket af store skjolde.

Hine tider, da trainet var en uordnet og støjende bande af individer og køretøjer er jo længst forbi, men den virkelige forståelse af værdien af trainets beredskabsudvikling i fredstid for hærens slagkraft og udholdenhed i

krig er slet ikke så gammel, som man skulle tro. Først i 1800-tallet fik man i det mindste indordnet artilleriets bespænding og infanteriets krudtvogne i den militære organisation.

Trainvæsenet i Danmark.

Lige så lidt hæradministrationen viste interesse for trainet i fredstid, lige så lidt viste befolkningen lyst til i krigstid at tjene denne nyttige institution. Da Den skånske Krig stod for døren i 1675, udtog man af de til tjeneste ved infanteriet udskrevne, nogle hundrede mand til anvendelse som feltkuske ved Feltartilleriet og felthærens belejringsskyts samt som egentlige trainkuske ved "Rustvognene".

Regeringen ønskede, at mandskabet hertil skulle udtages frivilligt, men endskønt denne tjeneste regnedes for både lettere og ufarligere end infanteritjenesten, meldte der sig dog langt fra frivillige nok. Man skulle ellers tro, at kusketjenesten stod landboernes hjerte nærmere, end at marchere med musketten på nakken, men trainkuskene regnedes ikke for rigtige soldater og var ringeagtede. Da man året efter rekvirerede artillerikuske fra landets købstæder, måtte man derfor sænke sine krav om tjenstdygtighed så meget, at den eneste fordring, man stillede til våbenførhed, var, at "de ikke måtte være over 60 år gamle".

Til Den store Nordiske krig 1700 - 1721 var der brug for udskrivning af mange kuske og heste af landet, og kravene til mandskabet indskrænkede sig til, at de skulle være nogenlunde raske og arbejdsdygtige og "i hvert fald kunne se med det ene øje".

Tjenesten i trainet var stadig ikke særlig anset, og myndighederne måtte så skride ind over for det misbrug og "højt strafbare og landsfordærlige uvæsen", der fandt sted. I en forordning udtaltes således, at "ingen, hvem han end er, må understå sig til uden anvisning at rekvirere vogne eller forspand, hvis han vil undgå 200 Rdl. straf. Heller ikke må regimenter, esquadraoner, batailloner, kompagnier og kommandoer rekvirere flere vogne eller forspand, end angivet i ordre eller marcheroute, heller ikke at overlasse disse eller tage dem længere, end anvist. Hvo, der handler herimod, giver 1 måneds gage til det ved Geværfabriken i Helsingør beliggende fattighus".

I 1785 bestemtes, at da de til stykkuske udskrevne folk ikke blev taget i ed og ej heller gjorde militærtjeneste i fredstid, skulle de heller ikke have adgang til "de privilegier, som i særdeleshed er forundt soldaterstanden, og at de bør anses lige med den øvrige bondealmue".

I 1805, da vi under de store europæiske krige samlede et troppekorps i Holsten, stødte trainkuskernes iklædning på økonomiske vanskeligheder, og det foresloges at give dem gamle landeværnsuniformer, af hvilke man havde en del

tilovers. Kronprins Frederik modsatte sig imidlertid forslaget, for ikke derved at se denne uniform "nedværdiget ved en sådan brug".

I 1801 oprettedes et Landeværn (Hjemmeværn), hvortil enhver, der havde tjent som krigsmand i kort eller længere tid, skulle indskrives, når han afgik fra hæren. Men dette gjaldt ikke for stykkuskene, eftersom de ikke var våbenøvede og ej heller ansås "kvalificerede til den tiltro og pålidelighed", som krævedes af en landeværnsmand. Lige så lidt måtte de karle, der for utjenstdygtighed afgik fra hæren, ansættes i landeværnet, men ville blive indskrevet som stykkuske, hvis de var brugbare til denne tjeneste.

Trainet under krigene 1848 - 50.

Hærens trainvæsen består nu af Det faste train, der forsyner den stående hær med midler til de transporter, for hvilke der daglig er brug, såsom levnedsmidler, hospitalssager, bagage og ammunition, samt De af landet rekvirerede køretøjer, der først skulle komme til anvendelse, når det faste train var utilstrækkeligt.

Som nævnt fandtes der ingen bestemmelser om den danske hærs faste train i hærplanen af 1842, og ved krigens udbrud viste det sig, at der, med undtagelse af en del ældre brød- og patronkarrer samt enkelte infanteri-ammunitionsvogne og patronvogne, intet andet train fandtes end det, der henhørte til det kontingent, som Holsten i givet fald skulle stille til den tyske hær, fordi det, uanset det hørte til den danske konges rige, tillige var et tysk her-tugdømme. Dette train opbevarede i Rendsborg, hvor oprøret udbrød 20/1 1848 og som allerede den 24/3 overrumpled, og såvel train som forsyninger gik tabt til stor ulykke for den danske hær.

Med ammunition til Infanteriet hjalp man sig i begyndelsen ved dannelse af en park af bøndervogne, hvorpå man i kasser og tønder læssede reserveammunition og lod den følge med Artilleriet til de to hovedkvarterer, Nørre Armékorps og Vestre Flankekorps. Efterhånden, som hæren rykkede frem, oprettede man mellemdepoter ved Haderslev, Åbenrå, Gråsten og senere Flensborg. En ingeniørpark indrettedes i København, bl.a. med arbejdsredskaber til 1.500 mand, pakket i rekvisitvogne, og førtes til Jylland. En bukkebro forfærdigedes i Åbenrå og afsendtes med rekvirerede vogne. Med hensyn til proviant og transport-train var man ligeledes henvist til rekvisitioner af landet. Sanitetstrainet var også i en meget mangelfuld forfatning, og til ambulancer måtte benyttes gamle vogne, der oprindeligt var bestemt til anden brug. Til bærer for de sårede fra fronten anskaffedes i hast båretødder og lærredsbunde med gamle lansestænger fra arsenalerne som båretænger. For at bøde på mangelen af heste ved trainet skulle udskrives 1.200 heste, men på grund af den stærke forsvarsvilje, der var vågnet i landet, indløb der så mange til-

bud om frivilligt at aflevere heste og køretøjer, at Krigsministeriet kunne give afkald på indkøb. I juli udgav Krigsministeriet nøjere bestemmelser om et fast train, medens man med hensyn til proviant- og transporttrain fortsat var henvist til at rekvirere af landet.

En train-kusk var i 1849 reglementeret med rød kjole eller mørkeblå trøje med carmoisin krave og gule knapper, en ravndugs trøje, et par mørkeblå eller grå buxer, en mørkeblå hue med gul snor, og en kappe med gule knapper, en mantelsæk, en brødpose og et par sporer. Af våben havde han ingen.

Fra krigen skal nævnes et enkelt eksempel på nødvendigheden af, at der ved trainet findes såvel fast kommandoføring som stram disciplin:

Under slaget ved Isted 25/7 1850, da 13. Liniebataillon i marchkolonne var på vej ad den lange, smalle landsbygade i Øvre Stolk, generedes dens marchorden i høj grad ved, at en lang vognkolonne af divisionens train "belemrede vejen frem" med dens køretøjer, og på en måde så bataillonens kun med besvær kunne komme frem, og hvorved marchkolonnen fik en alt for stor udstrækning. Det forreste kompagni var allerede ved byens udkant, medens det bageste kompagni næppe havde nået dens nordlige udkant. Følgen af trainets alt for korte afstand fra kampfronten blev, at, da bataillonens pludseligt og overraskende blev angrebet i venstre flanke af en fjendtlig brigade, opløste trainkolonnen sig med sine mange bøndervogne og var hurtigt i vild flugt tilbage ud af byen, hvor den senere også nåede at sinke divisionens hovedreserve, der var på march frem for at understøtte sine kæmpende tropper i Øvre Stolk. Den fare, som trainets tilstedeværelse havde frembudt i Øvre Stolk, gav under hærens vagt ved Dannevirke i efteråret 1850 anledning til Overkommandoens nærmere bestemmelser for trainet under et muligt angreb på stillingen, for at ikke passager eller veje skulle blive spærret af køretøjer.

Trainet under krigen i 1864.

Fredsslutningen i 1851 bragte ikke nogen virkelig løsning på spørgsmålet om Slesvigs og Holstens forhold til kongeriget, og den stadig ulmende misfornøjelse i hertugdømmerne gjorde det klart, at en krig var uundgåelig. I oktober 1863 besluttede den tyske forbundsdag i Frankfurt at besætte såvel Holsten som Lauenborg, og da den danske regering i november måned stadfæstede en "fællesforfatning" for kongeriget og Slesvig, betragtede de tyske stater det som et brud på en overenskomst og den direkte anledning til fredsbruddet. Den 17/12 1863 bestemte den danske regering under protest at rømme Holsten og samle tropperne nord for Ejderen.

For at en hær kan siges at være rede til at rykke i felten, må det være en ufravigelig forudsætning, at den, så snart mobilisering er befaleet, ufortøvet

forsynes med alt, hvad der hører til dens fornødne train. Dette var imidlertid ikke tilfældet med den danske hær i 1864. Mindst af alt var der i fredstid sørget for trainet. Der var ikke truffet foranstaltning til at sikre en hurtig udvikling af arméens train, og i mobiliseringsøjeblikket forefandtes ikke det fornødne personel eller materiel, og der gik efter krigsudbruddet lang tid, før trainspørgsmålet var blot nogenlunde løst.

Materiellet leveredes kun langsomt og var for en stor del af ringe beskaffenhed. Af egentlige trainvogne havde hæren kun få. Der tiltrængtes et stort antal færdselsvogne, hvoraf mindst 800 måtte indkøbes ved Tøjetatens foranstaltning med tilhørende seletøj, dækkener, rekvisitter m.m., og udover disse vogne ville endnu mangle vogne til reservepark og ingeniørpark. Og til fouragekørsel måtte fortsat rekvireres vogne af landet.

De lovgivende myndigheder har som regel haft svært ved i fredstider at ofre de midler, der krævedes til landets forsvar, og også denne gang satte man købesummerne for lavt og med det resultat, at de vogne, man fik, var aldeles utilfredsstillende: For små og for skrøbelige, for lav fading, for lave hjul og ofte med svage og slidte fjedre til den foreskrevne vægt. Allerede af den grund var afdelingerne nødt til jævnsides at rekvirere vogne af landet til "ægtekørsel" (d.v.s. pligtkørsel for myndighederne).

Den 28/1 leveredes de første 67 færdselsvogne, der lod meget tilbage at ønske, idet de mødte "med knækkede vognstænger, hvoraf flere endda ikke hørte til vognene, og der fattedes svingler og skruerigler, og endelig var vognene skilt ad, så at hjulene var for sig, men uden mærker eller numre, så det var yderst vanskeligt og omstændeligt at sætte dem sammen". Den 1/1 manglede ved afdelingerne på krigsskuepladsen: Ved Fodfolket 57 % af bagagekarrer og 88 % af færdselsvogne. Ved Rytteriet manglede alle patronkarrer og 95 % af færdselsvognene. Ved Artilleriet 50 % af færdselsvognene.

Det faste train havde ingen fast stamme af personel i fredstid, men måtte fremskaffes uden forberedelse, fortrinsvis fra Rytteriet, og det siger sig selv, at Dragonregimenterne ikke har kunnet afgive deres bedste folk til sådan tjeneste udenfor regimenterne, og det kan måske give en antydning om det afgivne mandskabs værdi at gengive Trainkommendoes indberetning om dets beskaaffenhed: "Der meddeltes mig fra eskadronerne kavalerister til trainførere, folk, der ikke havde begreb om bespænding med seletøj for 4 heste, som ikke vidste benævnelsen på eller måden, hvorpå seletøjerne til bespænding af patron- og bagagekarrerne benyttedes. Dertil kom, at flere af disse kavalerister dels var meget upålidelige dels af meget ringe åndsevner". I december mødte 500 trainkuske, bestemt til at gå til hånd under trainets dannelse og derefter afgå til de forskellige afdelinger. De mødte i meget mangelfuld til-

stand. End ikke en femtedel var uniformerede, og resten mødte i egne, gamle klæder, aldeles luvslidte og uden mulighed for at give noget værn mod årstidens barskhed. Først langt senere ankom 500 feltkapper, som man så forsøgte at eftersende til trainkuskene, dog kun med ringe held, og mandskabet vedblev at være uforsvarlig klædt.

Sidst i januar ankom endnu 540 militærarbejdere, som ifølge beretningen så "forfærdelige ud i påklædning, med træsko, tøfler, hat og civil hue, samt aldeles tilsmudsede lærredsbuxer. Aldeles blottede for militær disciplin, ikke så få - navnlig af de talrige stillingsmænd - var fordrukne og forsumpede individer, flertallet håndværkere eller arbejdere, der intetsomhelst begreb havde om at omgås heste, ikke forstod at skære hakkelse eller hvorledes og til hvilke tider heste skulle passes, fodres eller vandes. Flertallet kunne hverken ride eller køre, adskillige formedelst brokshade, blodåreknuder og deslige onder".

Hæren optog kampen i Dannevirkestillingen, hvis fløje var mod øst støttet til den lange fjord Slien, mod vest til store oversvømmelser, men da vandene frøs til under langvarig og stærk kulde, påtog krigsrådet sig den 4/2 det tunge ansvar at underskrive protokollen om rømmingen af Dannevirke. Grundtanken var, at marchen indtil Flensborg skulle udføres i læ af mørket og i kortest mulig tid for at skaffe tropperne et tilstrækkeligt forspring for den sandsynligvis forfølgende fjende. Det var ufravigeligt nødvendigt, at alt trainet kom så betids afsted, at det ikke kunne hindre troppernes bevægelser, at trainet ikke udsattes for nattemarchens vanskeligheder, der ville være større for det, end for tropperne, og at forplejningstrainet, når tropperne kom til deres bestemmelsessted, kunne være rede til at sørge for forplejningen. Endvidere var nattemarch i højeste grad utilrådelig, når trainet var så slet organiseret, som det her vidstes at være.

Til trods for, at tilbagetoget skulle iværksættes den 5/2 om aftenen, og at Overkommandoen havde befaleet, at hovedvejen skulle være fri kl. 19 om aftenen, fik Trainkommandoen først kl. 12 middag ordre til ufortøvet at gå tilbage til nord for Flensborg. Men trods den sene afmarchordre til trainet og trods snestorm og vejenes slette tilstand, som stærkt vanskeliggjorde al kørsel, var trainets parkeringspladser tomme allerede kl. 18. Hærens opbrud skulle iøvrigt ske på den måde, at efter trainet skulle trosset i Slesvig by, omfattende artilleripark, ingeniørpark, lazaretter, fourage- og munderingsdepoter, divisionens vognparker og de brigademagasiner, der ikke fulgte det øvrige train, afgå så betids, at det passerende Hühnerhäuser nord for Slesvig kl. 18½, medens reserveartilleriet, som den forreste del af selve troppekolonnen, skulle passere kl. 19½.

Ingen af disse ordninger kunne gennemføres på nogle få eftermiddagstimer, og trosset fik først om eftermiddagen sin tilbagegangsordre. Afsendelsen af depoter, feltlazaretter og kaserneinventar fra Gottorp o.s.v. varede til langt ud på aftenen, og Dannevirkestillingsartilleri måtte i hovedsagen efterlades.

Trainets afdelinger var som nævnt kommet godt i march, men at fortsætte den jævnt og uafbrudt var mere end vanskeligt på grund af islaget, der gjorde vejen til Flensborg glat som en skøjtebane, hvorpå hestene havde besvær med at finde fodfæste. Mange heste styrtede, seletøj sprængtes, vogne brød sammen og måtte væltes i grøfterne. Kuske stoppede op ved de kroer, de passerede, for at fouragere, og undertiden søgte de at overhale hinanden og bragte derved uorden i troppernes march. Hele aftenen var der stærk trafik af vogne på vejen fra Slesvig. Undertiden måtte afdelingerne marchere med 1 geled i hver vejside for overhovedet at kunne komme frem. Vogne fra lejren ved St. Dannevirke og andre køretøjer uden kommando trængte ind i og foran kolonnerne, hvorved opstod uopholdelige og trættende standsninger, navnlig så længe det var mørkt. Marchhastigheden gik i den bælgmørke nat ned til 1 - 1½ km i timen. Disse vilkår medførte også, at det train, som tilhørte det til Jylland afgående brigader, ved en fejltagelse var kommet til Als, og derfra måtte afsendes søværts. Under tilbagetoget mistede trainet 11 patronkarrer, nogle og tyve heste, ca 70 vogne og en stor del seletøj og rekvisitter m.v. Navnlig havde en betydelig mængde slesvigske ægtkuske benyttet lejligheden til i nattens mulm og mørke at undvige med heste og bespænding, opmuntret af den herskende forvirring og ringe kontrol, de var underkastet. Dog må det bemærkes, at der blandt de slesvigske ægtkuske fandtes mange brave danske mænd, der i troskab og pligtfølelse udførte deres tjeneste trofast og godt og under farefulde omstændigheder, hvor en undvigelse med god chance kunne lykkes.

Krigen i 1864 viste tilfulde, hvad mangelen på et tilfredsstillende og velordnet train betyder for hæren, og i løbet af krigen tilvejebragtes da også en fastere ordning af kommandoforholdene ved trainet. De fornødne officerer, underofficerer og overtrainkonstabler udtoges af Artilleriet eller Rytteriet, medens patronkarrekuskene og stangriderne ved de bespændige rekvisitvogne skulle være trainkonstabler, og øvrige kuske udtages af trainkuskeklassen og måtte være vant til at omgås heste.

Trainafdelingen oprettet i 1867.

Ved hærloven af 6/7 1867 oprettedes for første gang trainformationer i fredstid, idet der ved hvert af de 2 artilleriregimenter dannedes en trainafdeling - af størrelse dog nærmere kompagnier - med garnison på Bådsmandsstrædes

kaserne. De faste officerer og underofficerer var af Artilleriet men til midlertidig tjeneste ved Trainet, medens de værnepligtige løjtnanter og korporaler kunne være af de andre våben og hjemsendt i fredstid. Som trainkuske indkaldtes et antal militærarbejdere årlig i 4 hold til en rekrutskole af en måneds varighed og derefter en fortsat uddannelse i 3 måneder.

I 1869 udsendte Krigsministeriet sine "Foreløbige Bestemmelser for Trainet i Felten", hvori fastsattes, at trainet i felten ikke dannede nogen samlet afdeling, men fordeltes over hele hæren til de forskellige afdelinger og institutioner efter disses behov.

Trainafdelingen bliver selvstændig afdeling i 1880.

Ved hærlovsændringen af 25/7 1880 udgik de to trainafdelinger af regimenterne og samledes i en (større) selvstændig Trainafdeling under Artilleriet på Bådsmadsstrædes kaserne (afdelingsstab og 2 trainkompagnier) samt et mindre detachement ved 3. Artilleriafdeling i Århus. Som før var de faste befalingsmænd af Artilleriet, medens sekondløjtnanter kunne være af andre våben. Værnepligtige befalingsmænd uddannedes ved Trainafdelingens skole og skulle ved genindkaldelse forrette tjeneste som trainførere ved Fodfolkets afdelinger. Uniformerne blev som Artilleriets, men med et "T" (Trainafdelingen) i huen og på skulderklapperne.

Der uddannedes fortsat 4 hold trainsoldater pr. år, men jævnsides med denne uddannelse ved Trainafdelingen blev der ved dragonregimenterne og artilleriregimenterne uddannet hestepassere ("H" i huen og den lange ryttersabel som sidevåben i modsætning til Trainafdelingens noget kortere sabel).

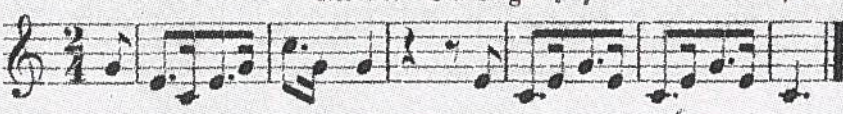
Trainafdelingen overføres til Rytteriet i 1909.

Ved hærloven af 30/9 1909 overflyttedes Trainafdelingen fra Artilleriet til Rytteriet og organiseredes med afdelingsstab og 3 trainkompagnier (København, Næstved og Randers), som baseredes på en årlig mandskabsstyrke på 200, fordelt på et januarhold og et novemberhold til uddannelse i 60 dage og efterfølgende "gavntjeneste" ved forskellige afdelinger og institutioner. Befalingsmandseleverne forblev til tjeneste ved Trainafdelingen i 8 måneder, mandskabet i 12 måneder.

Uniformen ændredes til en lyseblå, meget lig dragonemes, men med visse forskelligheder, bl.a. med et "T" i den lyseblå hue og carmoisinrødt kravespejl. Motiveringen for at henlægge Trainafdelingen under Rytteriet var, at behovet for trainsoldater var meget lille i fredstid, men ved mobilisering meget stort, medens det for hestepassere var lige omvendt: Stort i fredstid, men lille i krigstid.

Motorvognens betydning for samfundslivet voksede støt i disse år som følge af dens tiltagende ydedygtighed og driftssikkerhed, og medførte, at hæren også

Nr. 10. Omkring. *1700-Tallet*



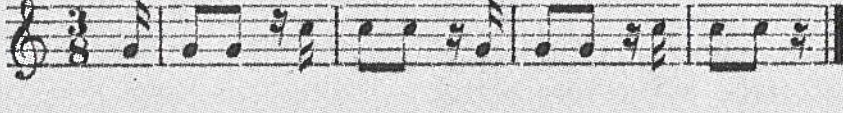
Nr. 11. Hvil. *40*



Nr. 12. Træd an.



Nr. 13. Sel og sadl op.



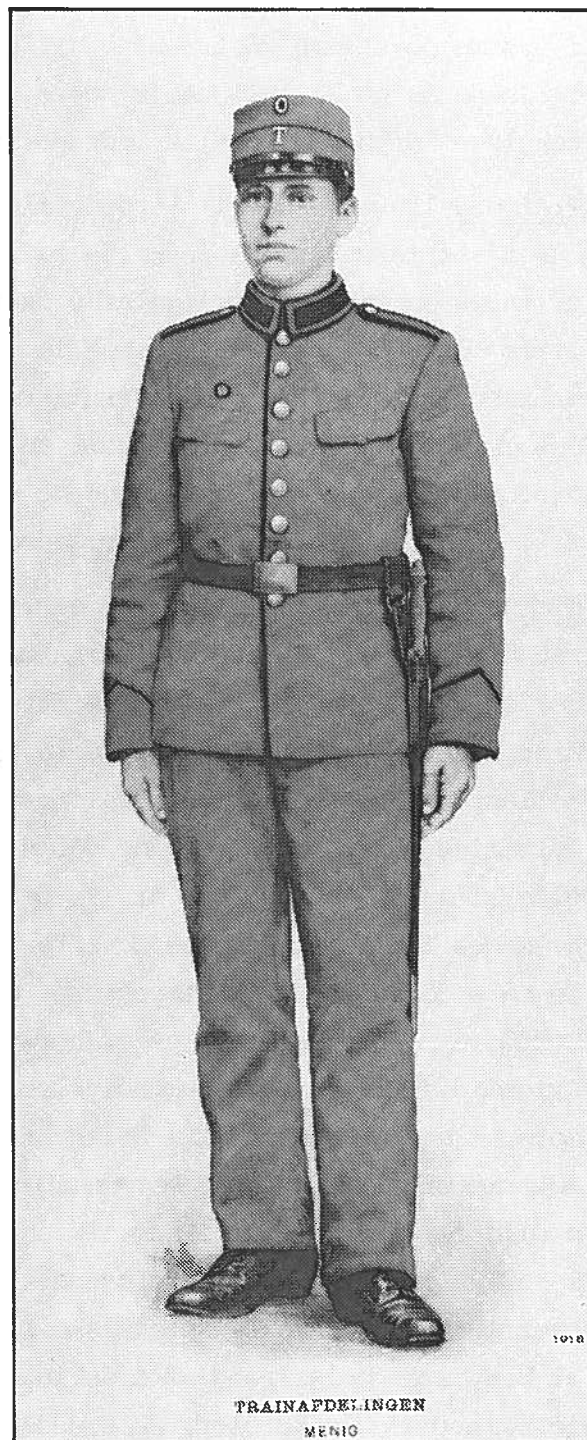
Nr. 14. Ryk ud. *1700-Tallet*



Nr. 15. Trainets Kjendingssignal.



Uddrag fra "Signaler for Trainet", udgivet på Thieles Bogtrykkeri i København i 1884. Disse og andre trainsignaler anvendtes primært til forbindelse fra den befalingshavende til trainstyrken under anvendelse af Trainafdelingens trompeter, og kunne således tilsikre en samtidig udførelse af en ofte noget spredt styrke.



Trainafdelingens uniformer i 1916 var - efter afdelingens overflytning til Rytteriet - i Rytteriets blå farve, idet et "T" i hovedbeklædningen kendetegnede tilhørsforholdet til Trainafdelingen. Officeren - som færdedes på hesteryg - bar ridestøvler, ridepisk og en lang ryttersabel (og adjutantsnor om venstre skulder), medens den menige - som sad på agestolen - bar lange bukser og almindeligt fodtøj.

i større og større udstrækning gik over til at indsætte motorkøretøjer i traintjenesten. I 1911 underlagdes de hæren tilhørende motorkøretøjer Hærens tekniske Korps med enkelte undtagelser.

Trainafdelingen under 1. verdenskrig.

Under sikringsstyrkens indkaldelse i årene 1914-1918 betød det for Trainafdelingen en række alvorlige arbejdsår, ikke mindst i forbindelse med arbejderne omkring Københavns Befæstning. Der oprettedes ekstraordinært store rekrutskoler, samtidig med at trainets befalingsmænd indkaldtes og instrueredes om deres mange pligter under en eventuel krigsdeltagelse.

Trainafdelingens chef forrettede tjeneste som Armétrainofficer med ansvaret for, at alt train holdtes i krigsduelig stand.

Trainafdelingen i mellemkrigsårene.

Ved hærloven af 1922 delte Trainafdelingen skabne med hærens øvrige afdelinger og blev reduceret til at omfatte som tidligere en stab og 2 trainkompagnier, et i København, et i Randers. Den tidligere befalingsmandsskole blev nedlagt, og værnepligtige befalingsmænd ville ved mobilisering tilgå fra Rytteriet eller andre beredne våben. Mandskabet tilvejebragtes ved indkaldelse af ialt 260 mand pr. år, fordelt på et sommerhold og et vinterhold til 60 dages første uddannelse og efterfølgende 183 dages gavntjeneste ved stab og afdelinger som hestepassere, eller som trainkuske ved Trainafdelingen. Derudover genindkaldelse efter hærens behov i 28 dage og højst 2 gange. Krigsministeriet havde bemyndigelse til at erstatte et antal stamheste med motorkøretøjer begrundet i deres større lastevne og bevægelighed. Dog skulle motormateriellet skånes mest muligt, og det forudsattes, at hestetrainet skulle følge tropperne i kamplinien.

I 1927 var hærens motorkøretøjspark blevet så stor, at alle motorkøretøjer overflyttedes fra Hærens tekniske Korps til Trainafdelingen, hvilket kom til at betyde en belastning af afdelingens fåtallige befalingsmænd, som nu skulle bestride dels kørsler, dels uddannelse af motorvognsførere, af militære kørelærere og militære motorsagkyndige, og samtidig organisere og lede udpegningen af alle de motorkøretøjer, som i stadig stigende omfang skulle anvendes af hæren ved mobilisering.

Hærloven af 23/3 1932 bestemte opfølgende, at Trainafdelingen skulle formeres i stab med 2 trainkompagnier (hestetrukne) og 1 motorvognskompagni. Kun uddannelsen ved motorvognskompagniet afveg fra tidligere. Hvert hold fik 10 dages rekrutskole, hovedsagelig militær anstand, tjenesteforhold, motor- og færdselslære samt vedligeholdelsestjeneste. Samtidig blev de afprøvet til militært førerbevis. Men egentlig våbenuddannelse fandt ikke sted. Motorvognskompagniet blev indkvarteret på Ny Tøjhus i København.

Efter rekrutskolen forrettede mandskabet gavntjeneste i 6 måneder som motorvognsførere.

Atter i 1937 ændrede hærloven Trainafdelingens organisation, som herefter kom til at omfatte stab med 1 trainkompagni (de hidtidige 2 trainkompagnier) og 1 motorvognskompagni, og hele afdelingen blev indkvarteret på Ny Tøjhus. Det egentlige tilhørsforhold til Rytteriet blev ophævet, dog skulle Generalinspektøren for Rytteriet føre tilsyn med Trainafdelingens uddannelse. Det hidtidige uddannelsesforløb forblev i det store uændret.

Det værnepligtige mandskab blev iklædt uniform model 1923 (khaki), medens det faste personel beholdt deres stamvåbens uniform.

Fredstidsopgaverne forbliver de samme: At uddanne befalingsmænd og menige til hærens transporttjeneste og til, hvad der hører til dennes opretholdelse og vedligeholdelse.

Ved mobilisering opløses Trainafdelingen, og dens befalingsmænd og menige fordeles til stabe og afdelinger, depoter og magasiner m.m., hvor de under krig skal gøre tjeneste: Befalingsmændene som trainofficerer og trainførere, de menige dels som hestepassere og kuske, dels som motorvognsførere og mekanikere.

Hærens train opdeles i:

1. Troppetrain, der skal medføre den del af troppernes forsyninger, der ikke kan bæres af manden selv, samt de første reserver af ammunition, forplejning o.l., opdelt i "fægtningstrain" og "bagagetrain" (arkiv- og bagagetransport).
2. Trosset, der benyttes til fremføring fra jernbanestationer, depoter o.l. bag fronten af de forsyninger af ammunition, forplejning o.l., der skal tilføres tropperne som erstatning for forbruget.
3. Trainets særlige formationer og reserveanstalter, omfattende trainkadre, befalingsmænd og menige til føring af trainkolonner med udskrevne vogne og heste af landet. Hestedepoter med udskrevne reserveheste for de uberedne afdelinger. Motorvognsparker med værksteds-, transport-, lastvogns- og færdselsreguleringskompagnier, traindepoter med reserver af personel, heste og materiel til forsyning af de her nævnte formationer.

Trainsoldatens praktiske uddannelse omfattede mangt og meget. For trainkompagniet ridning og kørsel og longering, hestens behandling og udrustning, sadling og seling, terrænlære og orientering, sikrings- og opklaringstjeneste i marken, ordonnanstjeneste til hest og til fods, skyttetjeneste, våbenlære, skydning med gevær, nærkamp, brug af håndgranat og gasmaske m.m.m. For motorvognskompagniet træder motorvognen i hestens sted, idet de menige i krigstid anvendes som motorvognsførere og mekanikere og derfor må være inde

i pligter før og under kørsel, vedligeholdelse og eftersyn, påfyldning af brændstof og kølevæske, forhold ved ildebrand, færdselsregler og regler for sløring og skjul og forhold, som overraskende under march eller på stedet kan bringe motorkolonnerne i fare ved flyver- eller panservognsangreb. Thi "de gode gamle dage" er for alvor forbi, da kamplinien betød et sikkerhedsbælte for trainet, som bagved i ro og læ kunne passe sin betydningsfulde dont, i fred for flyangreb, fjendtlige opklaringskøretøjer og luftlandsatte styrker.

Tiden efter 9. april 1940.

Dagen blev den samme erkendelsens dag for Trainafdelingens mandskab, som den blev for alle andre danske soldater, der på ordre måtte nedlægge våbnene uden af få lov til i gerning af vise forsvarsviljen.

Den 29/8 1943 trængte de tyske tropper om morgenen ind på Hærens tekniske Korps's område og overtog brutalt alt afdelingens materiel. Mandskabet interneredes i Avedørelejren, medens befalingsmændene førtes til Idrætshuset og senere til forskellige interneringslejre, alle for et par måneder senere at blive hjemsendt. Den danske hær var foreløbig opløst.

Men der kom atter en genopstandelsens dag. Seks dage efter 5/5 1945 var afdelingen atter genoprettet i sit gamle hjem, Amager Boulevard 8, og nogle dage senere underlagdes Den danske Brigades (Danforces) motormateriel Trainafdelingen som 2. Motorvognskompagni, og de værnepligtige af årgangene 1940-43 indkaldtes til betjening af de ny køretøjer. Juni samme år dannedes et 3. Motorvognskompagni, udstyret med engelske motorkøretøjer, som afhentedes i Hamburg, og i august måned oprettedes 4. Motorvognskompagni efter afhentning af 342 lastmotorvogne i Belgien.

Administrativt var perioden efter befrielsen meget krævende, hvilket fremgår af den kendsgerning, at Trainafdelingen forestod modtagelsen og viderefordelingen af mere end 4.900 motorkøretøjer. Endvidere var afdelingen gjort til motorforvaltende myndighed for alle de enheder, der ikke havde været motorforvaltende før 1945, men som nu havde fået tildelt et anseeligt antal motorkøretøjer. Endelig måtte den under Trainafdelingen hørende Motorskole-arbejde under højtryk for at uddanne motorsagkyndige, kørelærere m.fl. til administration af de mange motorkøretøjer.

Mængden og betydningen af de Trainafdelingen pålagte opgaver nåede et sådant omfang, at hærloven af 18/6 1951 oprettede "Forsyningstropperne" som et selvstændigt våben.

1. november 1951

dannedes Forsyningstropperne under Generalinspektøren for Forsyningstropperne med stab, Motorskolen og Forsyningstropperne's Befalingsmandsskoler samt

2 trainregimenter, Sjællandske Trainregiment med stab og 1. Trainafdeling (den tidligere Trainafdelingen) og 2. Trainafdeling, samt Jydske Trainregiment med stab og 3., 4. og 5. Trainafdeling.

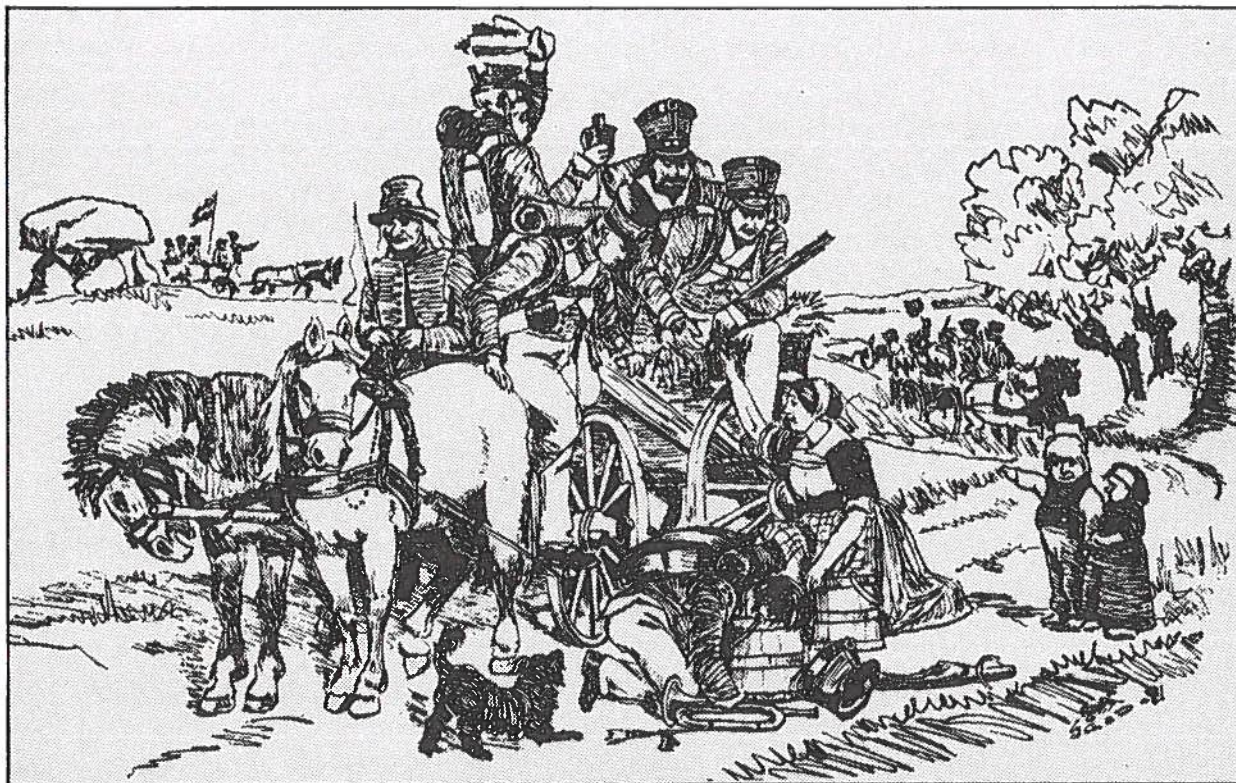
Med Trainafdelingens ændring til 1. Trainafdeling fulgte også en ændring i ansvarsområde og opgaver, idet Generalinspektoratet med skolerne og Sjællandske Trainregiment meget naturligt overtog alle de før nævnte opgaver af særlig art, medens 1. Trainafdeling varetog regimentets rekrutuddannelse og alle trainopgaver af nogen art, herunder gavntjeneste. 1. Trainafdeling blev i begyndelsen formeret med afdelingsstab og 6 motorvognskompagnier fordelt på Amager Boulevard 8 og i baraklejren i Ryvangen, men senere gennemgik organisationen adskillige ændringer i trit med opgavernes forskelligheder. I en periode fra 1958 blev 1. Trainafdeling således overdraget ansvaret for uddannelsen af "teknikerordningen", en særordning for uddannelse og anvendelse af civil- og teknikumingeniører i hæren.

1. august 1968

ændrede 1. Trainafdeling navn til 1. Trænbataljon, og organisationen kom til at omfatte bataljonsstab med stabskompagni, 2 forsyningskompagnier, 1 vedligeholdelseskompagni og 1 sanitetskompagni, en virkelig anseelig styrke, som samtidig aktiveredes i hærens dækningsstyrke med et fast tilhørsforhold under feltforhold til 2. Sjællandske Brigade. Den egentlige rekrutuddannelse blev overtaget af Sjællandske Trænregiment.

På kort tid opbyggedes en krigsstærk trænbataljon i dækningsstyrken med en stor faglig kunnen og rutine, men senere fulgte forskellige reduktioner og ændringer, og senest med udgangen af 1973 blev trænbataljonen i overensstemmelse med forsvarsforliget lagt i "mølpose", idet bataljonen fremtidig skulle være en ren mobiliseringsenhed efter uddannelsesperiodens udløb.

Nyordningen praktiseredes ved, at der ved Sjællandske Trænregiment blev formeret en "Uddannelsestrænbataljon", som over en periode på 9 måneder - første gang i tiden 1/10 1974 - 30/6 1975 - uddannede trænbataljoner af en noget formindsket størrelse (stab, stabdeling, 1 forsyningskompagni, 1 vedligeholdelseskompagni og 1 sanitetskompagni), der på skift indgik i de 2 brigaders mobiliseringsstyrke. En ordning som nu i noget forbedret form er fortsat ved, at de 2 trænbataljoner skiftevis uddanner personel til mobiliseringsstyrken i 9 måneder, medens den trænbataljon, som ikke uddanner eget mandskab, senest er blevet pålagt at varetage uddannelsen af rekrutter til Hærens Materielkommando i den mellemfaldende periode (3 hold á 3 måneder) og til Lægekorpsset, hvorved åbnes mulighed for på meget hensigtsmæssig måde at beholde bataljonernes befalingsmandskadrer samlet i meget lang tid ad gangen til gavn for sammenholdet og dermed tjenesten som helhed.



Ægtkørsel i 1848. Personeltransport med mandskab, heste og vogne, der var udskrevet fra landbruget. Som et kuriosum for kriterierne for udtagelse til trainkusk i tiden op til 1864 skal citeres forfatteren, sekondløjtnant W.L. Waupell, der i sin bog "Soldaterlivet i Feltåret 1850" skriver følgende om sin personlige oppasser: "Jeg kan ikke her lade lejligheden gå ubenyttet bort til at bevare nogle træk om min salig bortgangne Anders i hans kammeraters erindring, hvem han ofte underholdt ved sit forunderlige, barokke væsen. Anders var en næsten 3 alen høj, firskåren, sværlemmet karl; da han var tunghør i meget stærk grad, var han blevet udskrevet til trainkusk i foråret 1849, og som sådan fik jeg ham i aldeles rå tilstand. Fra forstandens side var han temmelig tarveligt udstyret, ihvorvel hans døvhed også bidrog til at give hans fysiognomi et endnu mere enfoldigt, dødt præg ... "

1. november 1880.

Trainafdelingen oprettes som selvstændig afdeling.

Ved hærlovsrevisionen af 25/7 1880 bestemtes det, at de to mindre trainafdelinger, der var tilknyttet 1. og 2. Artilleriregiment, skulle udgå af artilleriregimenterne og samles i en selvstændig Trainafdeling under Artilleriet fra den 1/11 1880 og underlægges 1. Generalkommando.

Den selvsamme dag blev Trainafdelingens første befaling skrevet, og den er her gengivet efter Trainafdelingens befalingsbog:

- "1. Overensstemmende med Lov af 25. Juli d.A. ere de to hidtilværende Trainkompagnier fra den 1. d.M. udsondrede fra Artilleri-Regimenterne.
2. Trainkompagnierne Danne en selvstændig Afdeling, der benævnes "Trainafdelingen"; denne underlægges Den 1^{ste} Generalkommando.
3. Som Chef for Trainafdelingen er ifølge K.f.H. N^o. 63 Pkt. 4a ansat Oberst H. C. Hertel.
4. Ifølge K.f.H. N^o. 63 Pkt. 4b er Capitain W. F. Bang ansat som Chef for 1. Traincompagni og Capitain C. Speyer som Chef for 2. Traincompagni.
5. Premierløjtnant Pade af 1. Artilleriregiment overtager Adjutantforretningerne ved Trainafdelingen; dog skal han i Henhold til K.f.h. N^o. 68c, tillige forrette Tjeneste ved Regimentet.
6. Ifølge Artilleribefaling af 18 f.M. ere fra D.D. Nedennævnte ansatte ved Trainafdelingen.

Stabssergenterne H. G. Røen, N. F. Petersen, A. C. August og E. T. Vandborg.

Oversergent A. E. Würtz.

Sergenterne P. C. Lund, A. A. Svendsen, O. Mogensén, C. Madsen og P. C. Larsen, samt

Trompeter H. P. Larsen.

7. Sergent L. A. Svendsen forfremmes fra D.D. til Oversergent.
8. I Henhold til Artilleribefaling af 30. f.M. forsættes Sergent E. C. Steen-toft fra D.D. fra 1. Artilleri Regiment til Trainafdelingen.
9. Ovennævnte Underofficerer p.p. ansættes som følger:

Ved 1. Traincompagni

Stabssergent Røen

do Vandborg

Oversergent Würtz

Ved 2. Traincompagni

Stabssergent Petersen

do August

Oversergent L. A. Svendsen



Trainafdelingens første
chef, oberst H.C. Hertel



1. Traincompagni's chef
captain W.F.von Bang



premierlieutenant C.N.A. Pade
adjutant



2. Traincompagni's
chef, captain C.
Speyer

Sergent P. C. Lund

do Mogensén

do Steentoft

Trompeter Larsen

Sergent C. Madsen

do P. C. Larsen

10. Stabssergent August og Sergent P. C. Lund forblive indtil videre til tjeneste henholdsvis ved 2. Generalcommando og ved Den Clasenske Legatskole og Sergent P. C. Larsen som Elev ved Gymnastikskolen.
Stabssergent Petersen og Sergent Madsen tages til tjeneste ved 1. Compagnie.
11. Oversergent L. A. Svendsen ansættes som Skriver ved Afdelingen.
12. I Henhold til K.f.H. N^o. 68c, skal Trompeter Larsen deltage i Øvelserne ved 1. Artilleri Regiments Musikkorps.
13. I Henhold til K.f.H. N^o. 65 besørger Auditeur H. C. Steffensen Auditeurforretningerne ved Afdelingen.
14. I Henhold til K.f.H. N^o. 70 besørge Overlæge I. C. S. Schade og Kaserne-lægerne M. H. E. Tscherning (og I. A. N. Kier) Lægetjenesten ved Afdelingen.
15. I Henhold til K.f.H. N^o. 661 3.C. Stilles Trainafdelingen som en selvstændig regnskabspligtig Afdeling og ifølge samme Kundgjørelse Punkt 2 ansættes Intendant ved Forstærkningen V. C. T. Olsen som Intendant ved Afdelingen, saaledes at han ved Siden af sin derværende Tjeneste tillige forretter Tjeneste ved Forplejningscorpsets Stab.
16. Det de tidligere Traincompagnier tildelte Personale, saavel det tjenstgjørende som Det hjemsendte (af Linien og af Forstærkningen) overføres i Henhold til K.f.H. N^o. 68c til Trainafdelingen og de Undercorporaler og Menige, som henhøre til Linien, fordeles aargangsviis ligeligt til de 2 Compagnier; dog fordeles Aargangen 1873 ikke.
17. I Henhold til K.f.H. N^o. 66 Punkt 3, skal Trainafdelingens Hestebestand bestaa af 6 Officersrideheste (1 for Chefen og 1 for hver af de ved Afdelingen ansatte Capitainer og Premierlieutenanter) og 32 Stamheste, der betegnes med Numre fra 1 til 32, saaledes at:
1. Traincompagnies Stamheste faa Numre fra 1-16 og
 2. do do 17-32.
- De de tidligere Traincompagnier tildelte 32 Stamheste overgaa fra 1. Artilleriregiment til Trainafdelingen.
18. I Henhold til K.f.H. N^o. 68c overgaae de de tidligere Traincompagnier vedrørende Archivsager og Materiel fra 1. Artilleriregiment til Trainafdelingen.
19. I Henhold til K.f.H. N^o. 68c skal Uddannelsen af Trainafdelingens Mand-

skab, saavel i Rekrutskolen som senere, indtil videre Skee ved 1. Traincompagni.

20. 1. Traincompagni modtager idag 4 Hold Trainsoldater af 1880. De visiteres Dags Eftermiddag af Kasernelæge Tscherning.
21. Rekrutskolen med 4 Hold Trainsoldater etableres imorgen.
22. Beslagtjenesten ved Afdelingen overtages af Beslagsmed Mogensen for Stamhestene 1 - 16 og af Beslagsmed Christiansen for Stamhestene 17 - 32.
23. Lønning for November Maaned udbetales Dags Middag paa Casernen af Intendanten."

Og lad os så kaste et blik på de befalingsmænd, der den 1/11 1880 mødte ved Trainafdelingen for at føre hærloven og befalingen ud i livet.

Som Trainafdelingens chef blev befaleet

Harald Christian Hertel, som var født 29/4 1827 i København. Hans far var artillerikaptajn, og selv påbegyndte han tjenesten i 1846 som elev ved Den militære Højskole, hvorfra han blev sekondløjtnant 1/5 1848. På grund af krigen 1848-50 var undervisningen delvis indstillet, og i 1849 kom han til tjeneste ved 8. Batteri og Fæstningsartilleriet i Fredericia, hvor han deltog i forsvaret af fæstningen og bl.a. var på volden under udfaldet fra Fredericia d. 6/7 1849. I 1850 gjorde han tjeneste ved henholdsvis 8. og 4. Batteri og deltog aktivt i kampen ved Isted den 25/8 1850. Efter krigen fortsatte han på Den militære Højskole til han bestod afgangseksamen i 1853. Derefter gjorde han tjeneste ved artilleriet i Rendsborg og fra 1857 i København. I 1860 udnævntes han til kaptajn, og da krigen stod for døren i 1864, blev han den 11/1 1864 chef for det i Dannevirkestillingen oprettede 6. Fæstningskompagni, der med sine 34 kanoner besatte stillingens venstre fløj. Han fik her lejlighed til straks at udmærke sig i kampen ved Mysunde den 2/2. Den skanse, hvori Hertel opholdt sig, blev hårdt trængt af preussiske skytter, der fik ram på betjeningsmandskabet. 2 konstabler faldt under forsøg på at rette kanonen, hvorpå skansens kommandør, løjtnant Klubien, sprang til og selv rettede, men inden han var færdig hermed, blev han truffet af flere kugler og faldt død om. Kaptajn Hertel gik nu hen til kanonen og rettede den ind, så et velrettet skud slog ned i en preussisk kolonne. For sit forhold ved Mysunde blev han fremhævet i rapporterne, og 1. Division skrev bl.a.: "Bidrog væsentlig til at artilleriforsvaret ved Mysunde den 2/2 1864 blev ledet med kraft og besindighed", og han hædredes med ridderkorset. Efter tilbagetoget deltog han i forsvaret af Dybbølstillingen, hvor hans kompagni besatte stillingens højre fløj med ialt 33 kanoner. I major Jonquires rapporter af 28/4 og 21/5 blev Hertel ligeledes fremhævet bl.a. med: "Viste ved Dybbøl den samme store dygtighed

som altid", og indstilledes til Dannebrogsmænd, medens Armeéns Overkommando indstillede ham til medalje i guld. Han tildeltes Dannebrogsmændenes hæders-tegn. Efter Dybbøls fald den 18/4 deltog han i forsvaret af Als med 26 kanoner indtil 30/6, da kompagniet overførtes til Fyn. Han blev efter krigen chef for 3. Fæstningskompagni og 1865 chef for Artilleriregimentets Trainkompagni. Siden blev han skoleofficer ved Den militære Højskole og i 1868 skoleofficer ved Officersskolen, samtidig med at han var chef for 11. Batteri. 1870 blev han chef for 8. Batteri indtil 1879, da han udnævntes til oberst og blev chef for 2. Artilleribataillon.

Den 1/11 1880 blev han chef for Trainafdelingen, men virkede kun kort, idet han døde den 12/1 1881 på Frederiksberg. Han var tillige hædret som Ridder af Dannebrog og som Dannebrogsmænd og med Erindringsmedaljer for 1848-50 og 1864.

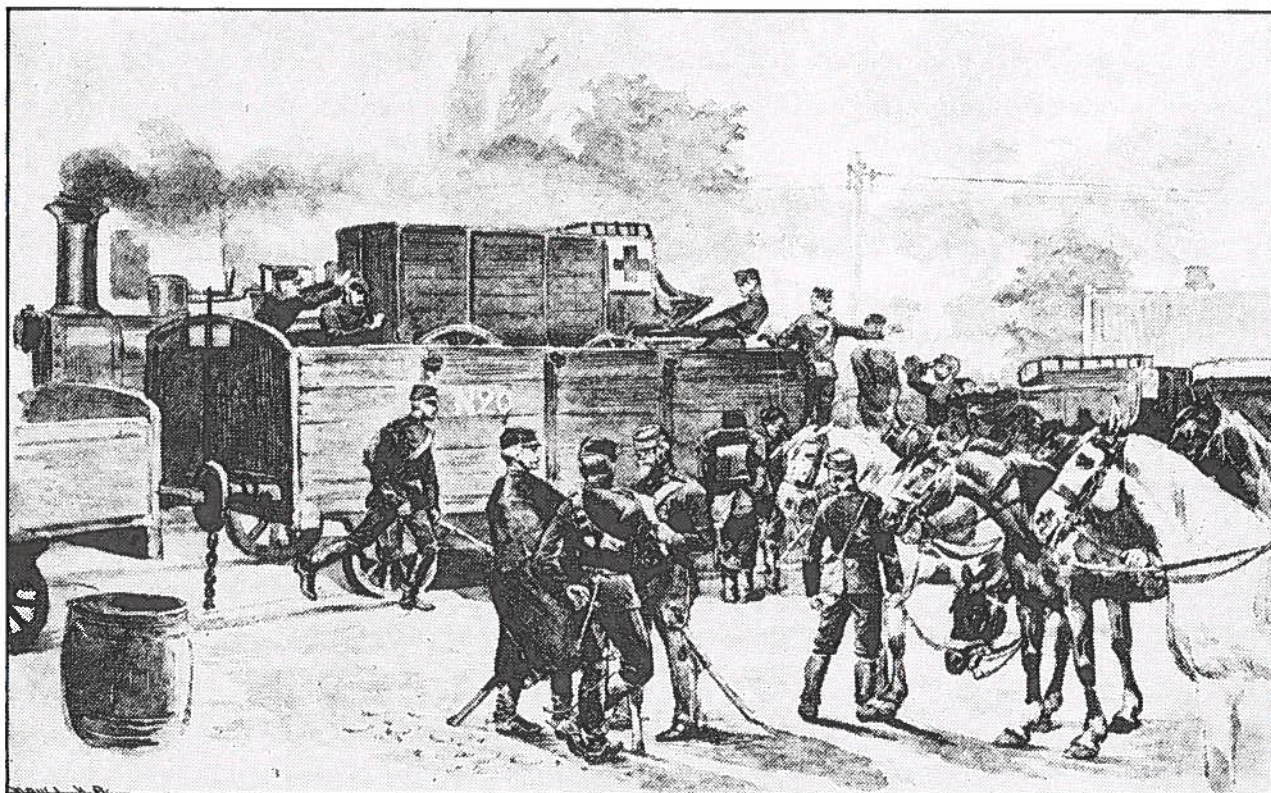
Som chef for 1. Trainkompagni blev befalede

Vilhelm Ferdinand Bang, født 5/4 1831 i Odense som søn af en købmand og reder og indtrådte som elev ved Landkadetkorpset og udnævntes 4 år senere til sekondløjtnant ved Fodfolket og tjenestgjorde ved 3. Jægerkorps, senere ved 10. Bataillon. I 1853 blev han optaget som elev ved Den militære Højskole og i 1857 forsat til Artilleriet. 1859 blev han adjutant ved Den højstkommanderende artilleriofficer i 2. Generalkommandodistrikt og deltog herunder i forsvaret af Dannevirkestilingen. I januar 1864 blev han adjutant ved Artillerikommandoens chef, oberstløjtnant Holm, og deltog i Fredericia fæstningens forsvar under bombardementet den 20. - 21/3. Hans chef beskrev ham i en rapport den 24/5 som "ivrig og utrættelig i udførelsen af de han overdragne besværlige hverv" og indstillede ham til ridderkorset, som han modtog. Senere på året blev han adjutant ved 3. Divisions Artillerikommando. 1867 udnævntes han til kaptajn og ansattes som chef for 1. Fæstningskompagni, indtil han året efter blev tjenstgørende ved Tøjhusafdelingen. I 1875 blev han chef for 1. Artilleriafdelings Trainkompagni og indgik siden i Trainafdelingen som chef for 1. Trainkompagni, hvilken stilling han bestred indtil sin afsked i 1883. Fra 1889 blev han tilsynsførende officer ved Københavns Landbefæstnings nordfront og i 1890 karakteriseret oberstløjtnant og i 1898 Dannebrogsmænd. Han døde 30/3 1905 i København.

Som chef for 2. Trainkompagni blev befalede

Constatin Speyer, som blev født 19/9 1840 i Ringkøbing. Faderen var stiftsfysikus i Ålborg og justitsråd. Som cand. phil. indtrådte han 1/4 1861 som admitteret i Den militære Højskole og fra 1864 elev i samme. Under krigen i 1864 blev undervisningen indstillet, men 4/7 udnævntes han som sekondløjtnant og ansattes ved 11. Batteri, med hvilket han deltog i resten af krigen, dog uden at komme i egentlig kamp. Efter krigen genoptog han studierne til

1868, da han ansattes ved 1. Artilleribataillon. I 1869 sendtes han til Finspong for at uddannes til kontrolofficer ved tilvirkning af skyts, og han overtog kontrollen i 1870. Fra 1876 forrettede han tjeneste ved Tøjhusafdelingen og fra 1877 ved 1. Artilleriregiment. 19/10 1880 blev han udnævnt til kaptajn og ansattes som chef for Trainafdelingens 2. Traincompagni. I 1881 blev han chef for 12. Batteri og 1883 atter ansat ved Tøjhusafdelingen og derfra udsendt på lange tjenesterejser til bl.a. Tyskland, Østrig, Italien, Frankrig og Belgien. 1888 blev han chef for Tøjhuskompagniet indtil sin afsked i 1892. I 1893 blev han karakteriseret oberstløjtnant. Han døde 17/1 1900 i Charlottenlund, benådet med Ridderkorset og Erindringsmedaljen for 1864.



Manøvrene i Sydsjælland. Artilleriet udlader Trainet. Tegning af K. Hansen-Reistrup, ultimo 1800-tallet.

1. november 1951.

"Trainafdelingen blev til 1. Trainafdeling".

Den 6/11 1951 udsendte 1. Trainafdeling sin sålydende

" Afdelingsbefaling nr. 1

1. K.f.H. B.45/1951, Regimentsbefaling nr. 1.

1. Trainafdeling er på grundlag af den tidligere Trainafdeling oprettet fra den 1/11 d.å. med følgende sammensætning: Stab, 1. - 6. kompagni.
2. Undertegnede har overtaget kommandoen over 1. Trainafdeling fra den 1/11 d.å.

N. B. Munkebo "

og da 1. Trainafdeling, som det fremgår af afdelingsbefalingen, havde en fortid", finder jeg det rigtigst at stoppe lidt op her og se på, hvad der lå forud for 1/11 1951, og på hvorefter 1. Trainafdeling stammer.

Hærloven af 1922 tog for trainets vedkommende hensyn til "den rivende udvikling på motorvæsenets område", en udvikling som manifesteredes i dannelsen af en trainafdeling med stab samt 2 trainkompagnier og 1 motorvognskompagni. Trainkompagnierne havde begge en personelstyrke på 190 mand til 60 dages uddannelse og 183 dages efterfølgende tjeneste som hestepassere eller trainkuske. Motorvognskompagniet modtog årligt 40 mand til en uddannelse på 190 dage, fordelt på et sommerhold og et vinterhold.

Hærloven af 1937 ændrede kort før 2. verdenskrigs udbrud trainafdelingens organisation til at omfatte 1 trainkompagni og 1 motorvognskompagni, og på linie med hærens enheder iøvrigt blev såvel materiel som heste beslaglagt af den tyske værnemagt den 29/8 1943, og alt personel - befalingsmænd som menige - interneret forskellige steder indtil det nogle måneder senere blev hjemsendt.

Den 11/5 1945 genoptog Trainafdelingen sin virksomhed under chefen, oberst, rigsgreve W. Sponneck's kommando fra de gamle lokaliteter på Amager Boulevard 8, og få dage senere tilgik der afdelingen motormateriel, først og frem-

mest den fra Sverige hjemvendte brigades (Danforces) motorkøretøjer, men også enkelte andre af de danske myndigheder "tilbageerobrede" køretøjer. Til betjening af materiellet indkaldtes mandskab af årgangene 1940 - 43, formet i 2. Motorvognskompagni. Juni 1945 oprettedes 3. Motorvognskompagni udrustet med motorkøretøjer, som blev afhentet fra engelske "overskudslagre" i Hamburg, og kompagniet blev forlagt til Jylland for at løse trainopgaver i Kolding og Viborg, bl.a. transporter til og fra de dansk bevogtede flygtningelejre og transporter for befrielsesstyrkerne. August 1945 oprettedes et 4. Motorvognskompagni af afhentede 343 stk. lastvogne middel/tung fra Belgien til løsning af tilsvarende opgaver. Såvel 3. som 4. Motorvognskompagni blev atter nedlagt, da afviklingen af de tyske depoter og andre rydningsopgaver var tilendebragt.

De værnepligtige blev uddannet ved 2. Motorvognskompagni i Ryvangen indtil maj måned 1947, på hvilket tidspunkt der oprettedes 2 rekrutkompagnier, et i de svenske (røde) træbarakker i Ryvangen, og 1 på Artillerivejens Kaserne. Befalingsmændene til afdelingen kom fortsat fra Rytteriet eller Artilleriet.

Jeg var selv i perioden fra efteråret 1948 efter hjemkomst med en panservognseskadron fra Oldenburg i Tyskland til Jyske Dragonregiment i Randers blevet tilkommanderet Trainafdelingen som chef for rekrutkompagniet i Ryvangen. Især mindes jeg den særdeles myndige og inspirerende chef for Trainafdelingen, oberst V. L. K. Bohn, som afløste oberst Sponeck i september 1945, og som ved sin død i 1950 efterfulgtes af oberst af Infanteriet E. J. Joest.

Ved Danmarks indtræden i NATO i 1949 blev grundstenen lagt til vor nuværende våbenart. Verdenskrigens erfaringer havde bevist eksistensberettigelsen - ja nødvendigheden - af en særlig våbenart, der udelukkende tog sig af fremskaffelse og transport af forsyningerne til de kæmpende styrker. Overvejelserne bag våbenartens senere organisation har været mangeartede. Kendt er det i hvert fald, at idéerne har strakt sig lige fra en afdelingsvis dækning af landsdelszoner og til indtil flere regimenters oprettelse, og med hærloven af 1951 og med udgangspunkt i den gamle Trainafdeling og hertil nogle nydannelser opstod så den ny våbenart, Forsyningstropperne. Dog var betegnelsen allerede tidligere blevet anvendt, bl.a. i den daværende Generalkommando's direktiv for forsyningstroppernes uddannelse af marts 1951.

Forsyningstropperne fremstod med en Generalinspektør, 2 trainregimenter, Sjællandske og Jydske, med henholdsvis 2 og 3 trainafdelinger, samt efterhånden befalingsmandsskoler, andre skoler og diverse specialenheder.

Den hidtidige Trainafdeling indgik som allerede nævnt i det nyoprettede Sjællandske Trainregiment med betegnelsen 1. Trainafdeling og med garnison i København på Ingeniørkasernen ved Svanemøllen samt i baraklejren i Ryvan-

gen, og til illustration af afdelingens i starten nok så brogede sammensætning skal nævnes de faste befalingsmænd, som tilkommanderedes:

1. Trainafdelings stab

premierløjtnant J. P. Nicolajsen, adjutant, fra Fodfolket
overfenrik H. A. From, skriver - Artilleriet

1. kompagni

kaptajn E. B. A. Truelsen, chef - Artilleriet
premierløjtnant I. L. Toft - Rytteriet (Trainafdeling)
løjtnant (R) N. H. Andersen - Rytteriet (Trainafdeling)
fenrik K. Friis-Jensen - Fodfolket

2. kompagni

ritmester C. G. de Saint-Aubain, chef - Rytteriet
løjtnant (R) C. V. Mørck - Rytteriet (Trainafdeling)
fenrik E. Gammelholm - Fodfolket

3. kompagni

ritmester H. H. prins Gorm, chef - Rytteriet
løjtnant (R) P. V. Helm - Rytteriet (Trainafdeling)
fenrik I. T. J. Tipsmark - Fodfolket

4. kompagni

kaptajn S. E. Dam, chef - Artilleriet
løjtnant (R) D. Højgaard - Rytteriet
fenrik F. Gorecki - Fodfolket

5. kompagni

kaptajn A. O. Gertsen, chef - Fodfolket
premierløjtnant E. G. Grotenborg - Fodfolket
fenrik H. Kristensen - Rytteriet (Trainafdeling)

6. kompagni

kaptajn J. A. C. C. Lunn, chef - Fodfolket
løjtnant (R) A. H. Jensen - Fodfolket
fenrik H. Maibøll - Rytteriet
fenrik V. Natkiewicz (indtil videre til tje- - Fodfolket
neste ved 3. kompagni)

Af alle disse kompagnier eksisterede i forvejen 1. og 2. kompagni, idet man ved den gamle Trainafdeling havde de såkaldte "gavnkompagnier", som præsterede afgivelser af både personvogne og lastvogne til bestemte afdelinger og stabe samt leverede kontorordonnanser m.m.m. til visse "fremmede" tjenestesteder.

Den 12/11 1951 modtog 1. Trainafdeling sine første 344 rekrutter i Ryvangen

til uddannelse ved 3., 4. og 5. kompagni, og da alle skulle uddannes til motorførere, antoges ca 20 civile kørelærere, der blev delt imellem rekrutkompagnierne. De kompagnichefer, der også var motorsagkyndige, varetog foruden tjenesten ved eget kompagni også køreprøver ved andre kompagnier.

Den personelmæssige sammensætning var midlertidig, idet den i hovedsagen udgjorde hele Sjællandske Trainregiments personelstyrke. Efterhånden voksede også 2. Trainafdeling til med deraf følgende omfordelinger af befalingsmænd af alle grader.

Medens 1. Trainafdeling var indkvarteret i Ryvangen (dog stadigvæk med dens "gavntjenestefolk" på Amagar Boulevard 8), lå 2. Trainafdeling (kun staben) på Bådsmadsstrædes kaserne, og regimentsstabens på Artillerivejens kaserne. Den spredte kaserering blev bibeholdt indtil marts 1957, da alle blev samlet på den kaserne, som chefen for 1. Trainafdeling overtog som kasernekommandant ved Sjællandske Ingeniørregiments udflytning til Farum kaserne i maj måned 1956. Kasernen omdøbtes til Svanemøllens kaserne, men forårsaget af regimentets fortsatte vækst var det alligevel nødvendigt, at visse af 1. Trainafdelings aktiviteter foregik udenfor kasernen, herunder uddannelsen af de værnepligtige, som derfor også fandt sted i Holbæk (Sofienlundlejren), Roskilde, Høvelte, Vordingborg og Jægerspris m.fl.

For at opfylde 1951-behovet for befalingsmænd til den nye våbenart, forsyningsstropperne, var det i begyndelsen nødvendigt at overføre befalingsmænd fra andre våbenarter, mest fra Rytteriet og Artilleriet, selv om elever foran afslutning med Hærens Officersskole nu kunne søge til våbnet. Den 10/11 1951 tilgik de 4 første nye officerer fra Hærens Officersskoles officersklasse 1949/51.

Hvor gavnlig den hidtidige sammensætning af officerer fra forskellige våbenarter end kunne være, kunne det ikke undgå at træde frem, at befalingsmænd fra de gamle våbenarter - Fodfolket, Artilleriet og Rytteriet - havde en forskellig opdragelse og uddannelse og deraf følgende forskellig indstilling til forskellige discipliner, forskelligheder, der måtte slibes af og efterhånden bøjes imod hinanden.

Også hvad angik uniformeringen opstod noget, der lignede problemer, der i hvert fald for de gallabærende befalingsmænd betød, at der nu i et og samme våben var 3 forskellige slags. Dette forhold klaredes på eleganteste måde i 1953, ved at forsyningsstroppernes gallauniform fastsattes til at bestå af Artilleriets våbenfrakke (sort), men med Fodfolkets sølvknapper og epauletter, og dertil Rytteriets lange benklæder (blå), samt Fodfolkets gallahue (blå), idet dog rideuddannet personel fortsat kunne bære sporer.

Som nævnt var 1. Trainafdelings organisation ret så midlertidig, og allerede fra 1/12 1952 formeredes afdelingen med stab og nu kun 4 kompagnier (3. og 6. kompagni udgik, og 5. kompagni benævntes som 3. kompagni), som dog stadig uddannede rekrutter og bestred "gavntjeneste". Sidstnævnte tjeneste, med mange spændende opgaver indenlands som udenlands, gjorde tjenesten ved forsyningstropperne ganske populær blandt datidens mandskab.

En kortere tjenestetid ved forsyningstropperne tiltrak mange kendte personers sønner, hvilket bl.a. kunne ses på den fornemme vognpart, der efter en lørdagsparades afslutning ved 15 - 16 tiden var opmarcheret foran kasernen til afhentning af den trætte søn. Derimod var 1. Trainafdelings vognpark knap så fornem. Vel havde motorvognskompagniet såvel Buick, Pontiac, Mercedes, Chevrolet, Wolseley og Studebaker m.fl. i sin stald, men de var alle af førkrigsoprindelse og havde alle deres særheder og gemyt. F. eks. at en venstre bagdør ikke kunne åbnes, men at en højre fordør til gengæld gerne faldt af, hvis den blev åbnet af en nævenyttig eller hjælpsom person. En enkelt vogn nægtede pure at starte, hvis den opdagede, at den skulle transportere damer.

Lastvognsparken bestod hovedsagelig af 5-tons Volvo lastvogne, de som var tilgået fra Den danske Brigade i Sverige, idet de modtagne engelske Ford, Chevrolet, Austin m.fl. indgik i den i 1947 oprettede Den danske Brigade i Tyskland og først blev tilbageleveret forsyningstropperne ved brigadens ophør i 1958.

Volvo lastvognene havde såmænd også deres særheder. De var også af førkrigsdato og havde næppe nogensinde været lasset med fuld last, hvilket i årenes løb havde påvirket fjedrene med det resultat, at de under deltagelse i en divisionsøvelse i Jylland i 1954 med fuld last af attrapaammunition åbenbarede en del mangler. Transporten skulle af økonomiske årsager foregå med jernbane, og på vej fra Ryvangen til Godsbanegården i København gik flere af lastvognenes fjedre "igennem", så omlæsning til reservevogne var nødvendig. Statsbanerne havde ved samme lejlighed fået den gode idé at indsætte ret så gammelt materiel til transporten, at flere lastvogne brød igennem jernbanevognenes bund og skabte yderligere vanskeligheder for transportens gennemførelse.

1. Trainafdelings parkplads i Ryvangen var indrettet således, at selv mindre regnskyl ville få de opmarcherede vogne til at stå i mudder til akslerne i løbet af kun kort tid. Der måtte derfor altid henstå et mindre antal vogne på fast grund (asfaltvejen fra Gymnastikskolen til køregården) som slæbekøretøjer for de i sumpen parkerede. Jo - såvel befalingsmænd som menige blev vel uddannet til at håndtere allehånde problemer.

I januar 1958 blev 1. Trainafdeling uddannelsesenhed for de nyoprettede enheder til uddannelse af civilingeniører og teknikumingeniører, en ny ordning i hærens historie, men samtidig en gentagelse af en tidligere tradition, da polyteknikere aftjente værnepligten som beregnere for Artilleriets batterier. Igen samlede man værnepligtigt personel med en særlig civil uddannelse i specielle enheder, for - efter en reduceret rekruttid - at lade hovedparten af dette personel gennemgå en befalingsmandsuddannelse ved Forsyningstroppernes Befalingsmandsskoler i Padborg, for herigennem at afhjælpe en ret stor mangel på befalingsmænd. Man må erindre sig, at regimenternes egentlige styrke bestod af ialt 5 trainafdelinger plus en række særlige enheder som feltambulanceskompagnier (sanitetskompagnier), drivmiddelkompagnier, bjergningskompagnier, militærpolitikompagnier, intendanturkompagnier m.m.m., ialt en personelskyrke, der for Sjællandske Trainregiments vedkommende betød en samlet styrke ved mobilisering på godt 10.000 mand. Hertil kunne ikke ved almindelig udtagelse skaffes kvalificerede befalingsmænd blandt det indkaldte mandskab, og det beskrevne nye "befalingsmandsuddannelsessystem" blandt ingeniører var derfor en stor hjælp. Det bragte et godt tilskud til underafdelingernes "magre" rammer, og det viste sig gavnligt med disse befalingsmænd med såvel teknisk som praktisk baggrund til støtte for et fåtalligt befalingsmandspersonel, ikke mindst i mobiliseringsstyrken, hvor flere endnu findes.

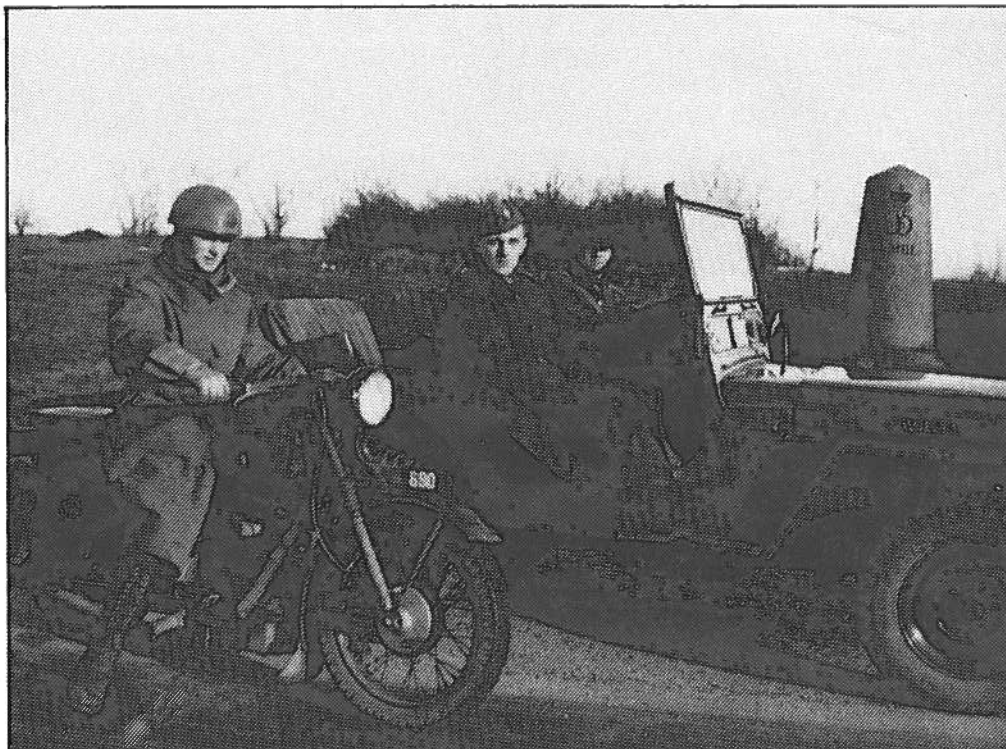
1. Trainafdelings virke under øvelser skabte mange problemer. Den nye forsyningstaktik passede slet ikke ind i de daværende kampstyrkers regie. Det at fremskaffe, at have behov for, at skulle rekvirere forsyninger - som man jo i realiteten selv medbragte - var i de første forsyningstropsår et unødvendigt onde for de i en øvelse deltagende kamptropper af de øvrige våbenarter. En seddel, hvorpå der stod, at man havde forbrugt f.eks. 40 % af ammunitionsbeholdningen, drivmiddelbeholdningen, forplejningen m.v., ansås af kampførereren for mere end tilstrækkeligt. Der var jo alligevel ikke råd til at bruge løs ammunition, og benzinen havde styrkerne selv med hjemme fra kaserne eller købte den på stedet.

Når trainenheden under disse øvelser kun medbragte et bjerg af rekvisitioner, attrapammunition i form af kasser med sand, tomme drivmiddeldunke og - efter kampførerens opfattelse - ved selvtægt ændrede menuen fra 1. classes mad til noget absolut ringere, så måtte trainenhedens berettigelse, anseelse og popularitet nødvendigvis være ringe og tvivlsom hos nogle.

Ved enorm indsats fra befalingsmænds og meniges side i de første år lykkedes det at lade "trandunken" (trainsoldaten) fremtræde mere veldisciplineret og velpudset end nogen garder eller husar og med overbevisende kunnen

af hans særlige håndtering med det resultat, at kampsoldatens negative indstilling blev vendt til accept af de nye tilstande og vel senere også til en ret så dyb respekt og taknemmelighed for, at nogen ville tage sig af alt "det besværlige arbejde".

Det er vist en uomtvistelig kendsgerning, at da det første decennium var passeret, var man nået til, at hærens brigadechefer fandt det som noget selvfølgelig og nødvendigt, at en trainstyrke indgik i den samlede brigade.



Personel fra 1. Trainafdeling, formentlig vinteren 1952. Premierløjtnanten i JEEP'en er den nuværende chef for Sjællandske Trænregiment, oberst A. Lassen.



"Bataljonsgangen" fra den feltmæssige standardopstilling af 1. Trænbataljon's kommandostation, vinteren 1969.



1. Trænbataljons stab i vinteren 1969 inden et T-møde ved brigaden. Brigadestabens personel havde selvbestaltet iklædt sig en "korea"-hue i det kolde vejr, og for at "de ikke skulle tro, de var noget særligt", havde også trænbataljonsstaben - for egen regning - indkøbt tilsvarende huer.

1. august 1968.

1. Trainafdeling blev til 1. Trænbataljon.

Også datoen den 1. august 1968 markerer sig i 1. Trænbataljons historie som en særdeles betydningsfuld dag, hvor 1. Trænbataljon aktiveredes i hærens dækningsstyrke som en organisatorisk del af 2 Sjællandske Brigade.

1. Trænbataljon dannedes af den indtil 31/7 1968 eksisterende 1. Trainafdeling, der var garnisoneret på Høvelte kaserne og under ledelse af oberstløjtnant L. Ravnbøl havde forestået regimentets rekrutuddannelse.

1. Trænbataljon blev garnisoneret på Sjælsmark kaserne, og overgangen til fra rekrutuddannelse at skulle indgå som en af brigadens kampstøtteenheder indledtes med oberstløjtnant E. G. Grotenborg som bataljonschef.

Indledningsvis bestod trænbataljonen af stab og stabskompagni (ført af major K. Brinkø) og 1. Forsyningskompagni (major H. P. Marcher), men allerede den 28/12 1968 formeredes endnu 2 kompagnier, nemlig 2. Forsyningskompagni (major P. J. Jørgensen - den nuværende bataljonschef) og Sanitetskompagniet (major K. E. Andersen). Det sidste kompagni, 3. kompagni - Vedligeholdelseskompagniet - blev opstillet af Sjællandske Livregiment og indgik på lige fod med trænbataljonens øvrige kompagnier i bataljonens dækningsstyrke.

I begyndelsen af 1969 nåede trænbataljonen et skridt nærmere i bestræbelserne på at samle bataljonen på én kaserne, idet stabskompagniet og 1. Forsyningskompagni flyttede til Høvelte kaserne. Sanitetskompagniet blev i en periode indkvarteret på Ringsted kaserne, men fulgte i løbet af efteråret med til Høvelte.

I bataljonsstaben var designeret et antal reserveofficerer - jeg selv en af dem - som alle følte tjenesten i disse år som særdeles aktiv og meget krævende, men altid på en meget inspirerende måde, som motiverede enhver til at yde sit bedste i denne første vanskelige periode, hvorfra følgende episoder skriver sig.

Trænbataljonen deltog sent i 1968 i en af de allerførste øvelser i brigaderamme, og bataljonen var således endnu ganske ny. Under øvelsen aflagde

brigadechefen besøg ved bataljonens kompagnier og blev dér præsenteret for en sådan feltmæssig optræden - ikke mindst i sikringstjenesten, at brigadechefen under den efterfølgende øvelsesgennemgang fremhævede og foreholdt kampbataljonerne den feltmæssige standard ved 1. Trænbataljon som eksemplarisk og i allerhøjeste grad efterlevelsseværdig.

En af trænbataljonens tildelte opgaver udover forsyningstjenesten var for brigaden at sikre det område - sædvanligvis den bageste del af brigadens rum, som tildeltes trænbataljonen. Til at modstå pludseligt opstående begivenheder var der i trænbataljonens BBF (Blivende bestemmelser for feltforhold) foreskrevet et antal særkommandoer, som hurtigt og enkelt kunne formeres og indsættes. Herunder et kommando benævnt "KILO" til indsættelse ved angreb på trænbataljonens område.

Formeringen af kommando "KILO" var særdeles hurtig og kommandoets virke under forskellige øvelser så godt og effektivt, at 1. Trænbataljon hurtigt erhvervede den, ganske vist uofficielle, men dog alligevel almindeligt anvendte betegnelse "1. Pansertrænbataljon", som bataljonen nok i nogen grad selv har bidraget til ved - ved passende lejligheder - under brigadeøvelser at tilbyde kommando "KILO" til assistance for brigadens kampbataljoner.

Husket vil også blive trænbataljonens utrættelige bestræbelser på i den første tid at få indrettet bataljonens køretøjer på den mest hensigtsmæssige måde, og at det til trods for, at der ikke ad de militære kanaler kunne bevilges midler til formålet, alligevel lykkedes at gennemføre ændringerne med et så godt resultat, at indretningen senere dannede forbillede for andre.

De omtalte begivenheder er blot et sparsomt udpluk blandt mange, der er med til at beskrive 1. Trænbataljons tilbliven og første år, og jeg er overbevist om, at de officerer, der som jeg har gjort tjeneste ved 1. Trænbataljon, vil mindes tjenesten med stolthed og mindes en initiativrig ledelse, der med utrættelig iver virkede for 1. Trænbataljons Hæder og Vel.

Jeg vil gratulere med 100 års dagen med ønsket om, at også det næste sekel må blive præget af fremgang for trænbataljonen under tilsvarende dynamisk ledelse, som i de beskrevne år.

Trænvognen i fortid, nutid og fremtid.

Hvorfor netop trænvognen?

Når trænets materielmæssige udvikling skal beskrives på et mindre antal sider, og uden at sigtet er en fuldstændig og gennemdokumenteret historisk afhandling, vil det være en nødvendighed at begrænse behandlingen. Og hvad andet end trænvognen i forskellige afskygninger udgør det helt gennemgående træk i trænets materielhistorie?

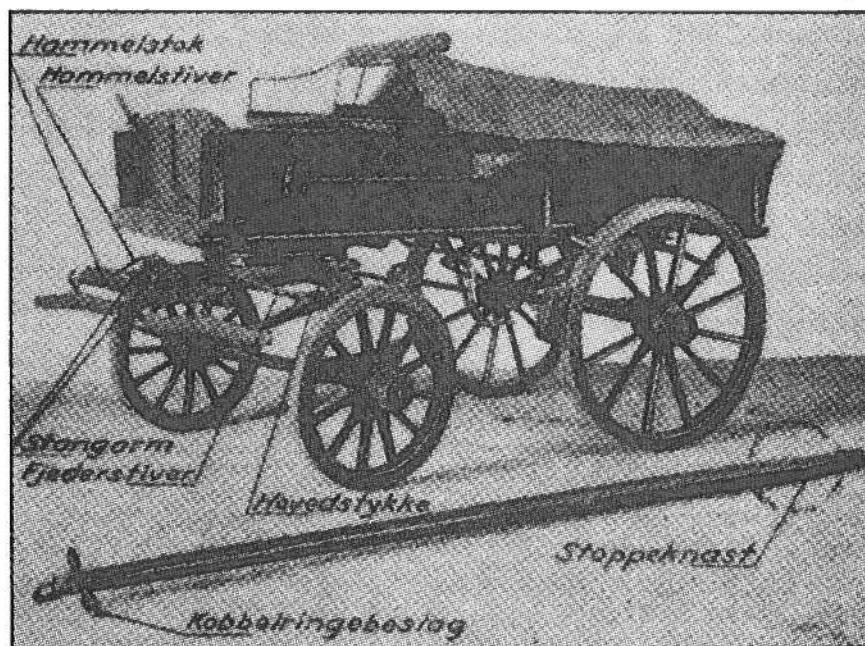
Der skal her på forhånd gøres undskyldninger overfor alt det andet materiel i form af specialkøretøjer m.v., der gennem årene har været og stadig anvendes i trænet. Ambulancekøretøjer, kranvogne, drivmiddeltankvogne og transportvogne er fuldt så gode trækøretøjer som trænvognen, men har dog altid optrådt i et væsentligt mindre omfang end trænvognen.

Trainvogn M. 1909.

En nærmere beskrivelse af Trainvogn M. 1909 findes i "Køreinstruktion for Hæren", udgivet af Krigsministeriet i december 1929. Det fremgår heraf, at Trainvogn M. 1909 er en firhjulet, underløbende fjedervogn med løs for- og bagsmæk samt bremse på forhjulene, og at den består af en forvogn, en bagvogn og en vognfading med håndbremse, samt forskellige beslag.

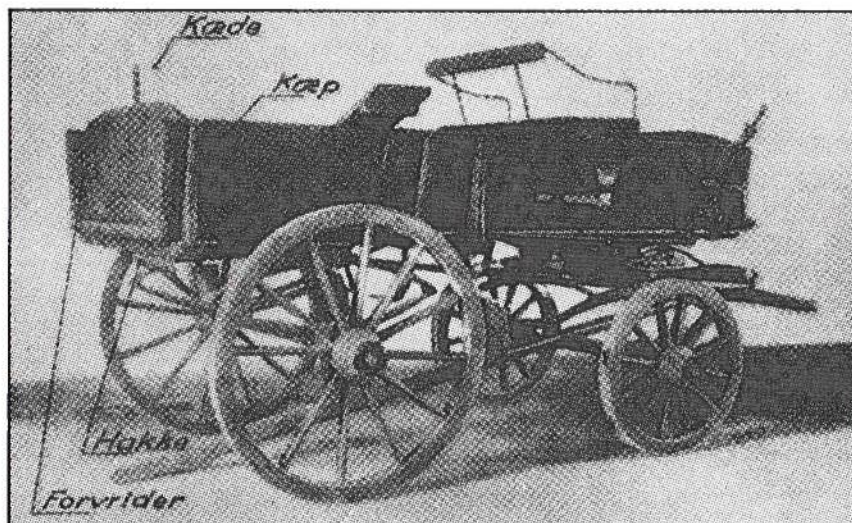
Forvognen, der kan ses på figur 1, består af akslen med forhjul, fjedrene med strygejern og fjederstivere, broen med stangarm samt hammelstokken med hammelstiver, glider og svingelkroge.

Man var omhyggelig med beskrivelser dengang. Det er også anført, at forhjulene, hvis højde er 800 mm, er anbragt på akslen mellem dennes slutskive og møtrik.



Figur 1

Bagvognen, der fremgår af figur 2, består af akslen med baghjul og bagfjedre, der støttes af bagstivere, hvis frie ender er fastgjort til vognbunden. Baghjulene består af de samme dele, som forhjulene, men højden er 1120 mm. Vognfadingen er ligeledes beskrevet i detaljer. For den, der har arbejdet med hjulkøretøjer i de senere år, herunder med indførelse af begrebet "standardlad", ses det tydeligt, at der ikke er meget nyt under solen. Vognfadingen måler nemlig indvendig forneden 2600 x 1050 mm og er 400 mm høj, ligesom bredden foroven er 1200 mm. Trainvogn M. 1909 vejer (uden agestol og agebrædt) 670 kg.



Figur 2

Agestolen vejer 40 kg, såfremt det drejer sig om Agestol Ældre M., men 27 kg, såfremt det er Agestol M. 1920. Hertil skal så lægges agebrættet, der vejer 6,25 kg. Sporvidden af Trainvogn M. 1909 er 1430 mm.

Vognen kan belastes med indtil 1200 kg, men bør af hensyn til hestene kun læsses med 800 kg, kuskens vægt medregnet.

Nyttelasten svarer således stort set til den idag anvendte pick-up, vej (PICK-UP, VEJ), medens standardladet ligger noget under standardladet for lastvogn, let (LVGL), der idag skal være min. 3000 x 2000 mm.

Lægges til Trainvogn M. 1909 også Trainvogn Ældre M. samt Trainseletøj M. 1882 subsidiært M. 1907 og Bringeseletøj Ældre M., ja så er det samlede trævognsudstyr nævnt.

Uden nærmere at komme ind på trævognens brug, som også nøje er beskrevet i reglementet, skal dog nævnes, at "trænkøretøjer - i særdeleshed belæssede - så vidt muligt bør undgå at køre i terræn. Det betaler sig som regel altid at køre en omvej på god vej, frem for at køre gennem terrænet eller ad dårlige markveje."

Som endnu et kuriosum skal nævnes et punkt fra afsnittet om almindelige synspunkter for hestenes anvendelse: "Kusken må have for øje, at forstår

hesten ikke, kræves belæring, kan den ikke, kræves øvelse og træning, og vil den ikke, kræves straf." Parallelen til den daglige uddannelse idag er der, selv om det jo ikke længere er heste, der skal uddannes.

Den begyndende motorisering.

Hærens første lastvogn - H.t.K. 1 - var af mærket FIAT og er vist på figur 3.



Figur 3

Lastvognen blev anskaffet i 1908, og herefter tog mekaniseringen fart, selv om hastigheden måske ikke var så stor i sammenligning med i dag. Den 1/4 1927 blev hærens automobilpark overført fra Hærens Tekniske Korps til Trainafdelingen. Parken bestod af ca 40 køretøjer, herunder et mindre antal ambulancevogne. En ambulancevogn af typen Ford 1919 er vist på figur 4.



Figur 4

I 1932 omfattede Trainafdelingens motorpark godt 100 automobiler, hvoraf en del dog var fast afgivet til andre afdelinger. Nyttelasten for lastautomobilerne lå fra starten fast på 1 - 3,5 t, og den maksimale nyttelast på omkring 3 t holdt sig i øvrigt til længe efter 2. Verdenskrig, som det vil fremgå af det følgende.

Trænformationer fra 1953 til idag.

Vel vidende, at forsyningstroppene blev oprettet ved Hærloven af 18/6 1951, samt at Trainafdelingen eksisterede indtil da, vil hovedvægten i dette afsnit alligevel blive lagt på trænvogne anvendt fra 1953 og til idag. Inden vi går over til at sammenligne trænstøttekapaciteter og personelforbrug med udgangspunkt i organisationsskemaer fra 1953 og fremefter, er det dog nødvendigt at se på en række billeder visende en del af de køretøjer, der fra oprettelsen af forsyningstropperne blev anvendt i trænafdelingerne. Et udsnit af personvogne af typen Ford fremgår af figur 5, der kan dateres til 1949.



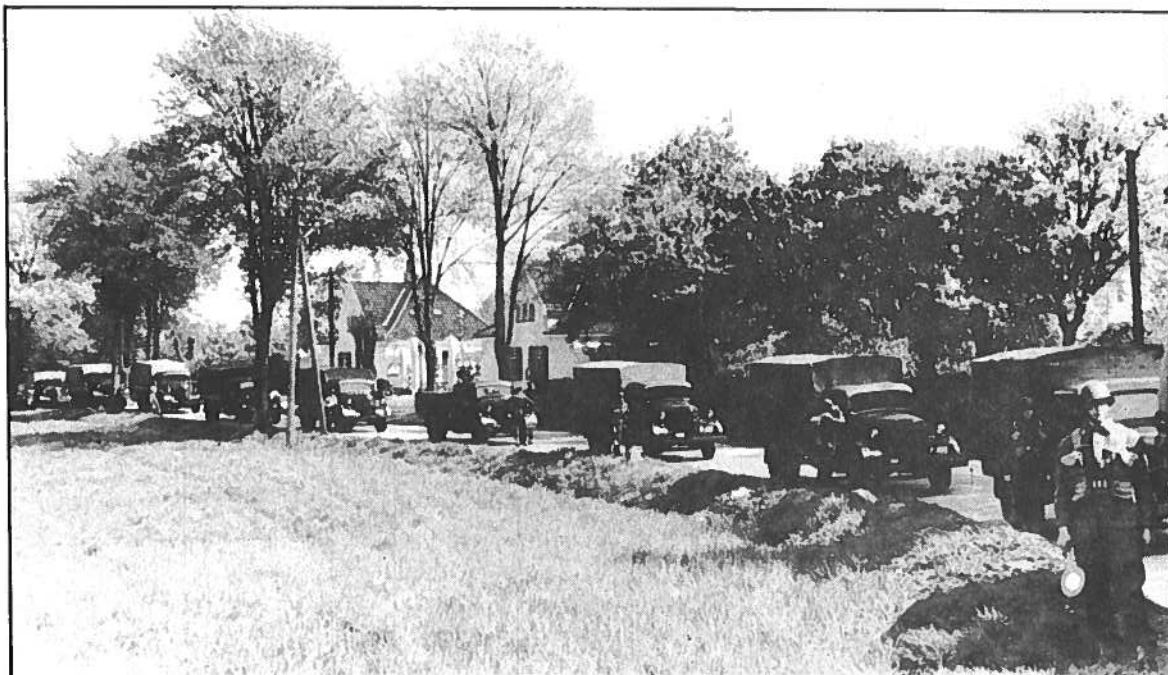
Figur 5

Hvad angår lastvogne, indgik der mange typer i trænet efter krigen. Nogle af de mest almindelige var Volvo (figur 6), Dodge (figur 7) og Commer (figur 8). Fælles for alle disse typer var, at den maksimale nyttelast lå omkring de 3 t. Figur 6 kan dateres til 1951, figurerne 7 og 8 til 1949.

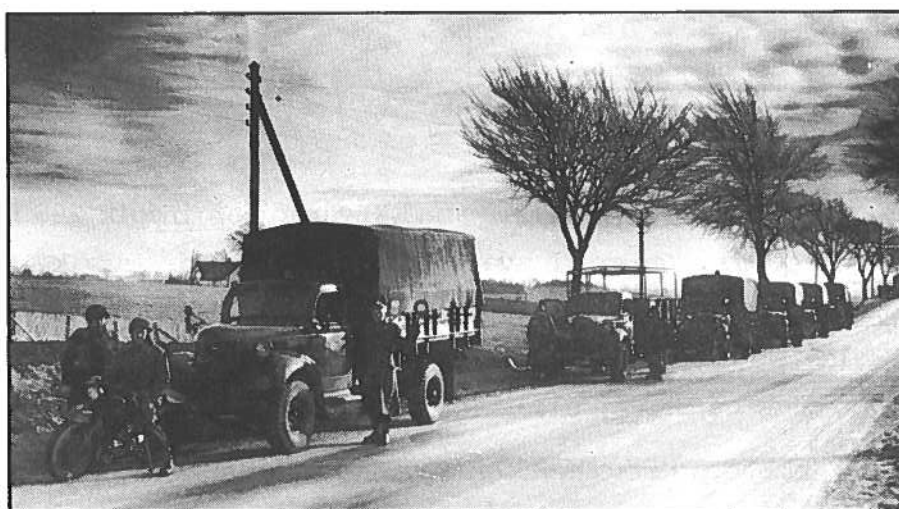
I 1953 udgav Hærkommandoen skemaerne H.1, H.2 og H.3, udvisende den organisatoriske opbygning og indhold af en trainafdeling. Køretøjstildelingen bygger på tunge lastvogne med en nyttelast på omkring 3 t, i hovedsagen de køretøjer, der er vist på figurerne 6 - 8.

I de følgende sammenligninger mellem organisationen fra 1953 og de successive organisationer, der har været gældende, er vægten lagt på transport-

kompaniet, subsidiært forsyningskompaniet, der ligesom trænvognen danner basis i forsyningstropperne.



Figur 6



Figur 7



Figur 8

I trainafdelingen fra 1953 indgår følgende materiel jf. figur 9:

TRAINAFDELING

August 1953.

b. Summarisk oversigt. (fortsat)

Skema H. 1

	Stab og stabs- kompagni	Transport- kompag- ni	3 transport- kompag- nier	Ialt	Vedtegning
	a	b	c	d	e
Våben					
Pistol	52	24	72	124	
Maskinpistol	21	33	99	120	
Gevær	253	233	699	952	
Let maskingevær	7	3	9	16	
Luftværnsmaskingevær	2	19	57	59	
Granatstol	16	39	117	133	
Køretøjer					
Personvogn	2	5	15	17	
Jeep	10	.	.	10	
Radiovogn, 3/4 t	5	.	.	5	
Lastvogn, let 4x2	1	3	9	10	
Lastvogn, let 4x4	2	.	.	2	
Lastvogn, tung 4x2	18	89	267	285	
Lastvogn, tung 4x4 ^{a)}	.	19	57	57	a) heraf 3 a. spill
Kranvogn, let 4x2	1	.	.	1	
Kølevogn, tung	3	.	.	3	
Påhængsvogn, 1/4 t	2	.	.	2	
Påhængsvogn, 1 t	12	3	9	21	
Påhængsvogn, vand	1	.	.	1	
Motorcykel, solo	10	27	81	91	
Motorcykel med sidevogn	3	4	12	15	
Signalmateriel					
Radio-SMH (el. tilsv. type)	5	.	.	5	
Radio-SCR 300 (el. tilsv. type)	3	4	12	15	
Felttelefon	30	.	.	30	
Kabeltrøle (600 m)	30	.	.	30	
Centralbord (30 linier)	1	.	.	1	
Omstillingsbord (10 linier)	3	.	.	3	

Figur 9

Personelstyrken var på 1.212 mand, hvoraf der indgik 293 mand i hvert af de 3 transportkompagnier. I hvert transportkompagni indgik ligeledes 111 lette og tunge lastvogne. Transtøttekapaciteten kan på grundlag af en maksimal udnyttelse af nyttelasten pr. lastvogn på omkring 3 t derefter groft anskues til at være ca 333 t, eller lige så groft sagt ca 1 ton pr. mand.

I 1956 udsendte Hærkommandoen reviderede organisationsskemaer, der kom til at gælde indtil omkring 1963. Transportkompagniet, fra 1956 benævnt Let Transportkompagni, havde imidlertid ikke undergået de store ændringer. Der indgik stadig ca 110 lette og tunge lastvogne i kompagniet, og personelstyrken var næsten den samme, nemlig 284 mand. Transtøttekapaciteten kan derfor siges at være identisk med den foregående organisation, og den kunne fortsat groft ansættes til ca 1 ton pr. mand.

Fra omkring 1963 begyndte indførelsen af nye køretøjstyper i forsyningstrop-erne. Efter et relativt kort mellemstil med anvendelse af Bedford J6 (fi-
gur 10) med en nyttelast på ca 6 t blev transportkompagnierne udrustet med 7 t køretøjer af typen Magirus-Deutz 178D15AL (figur 11). Samtidig blev kompagnierne omdøbt til forsyningskompagnier, ligesom trainafdelingen blev benævnt tranbataljon i forbindelse en ændret organisatorisk placering af

disse fra primært korpsenheder til også at være brigadeenheder.



Figur 10



Figur 11

Køretøjssammensætningen fremgår af organisationsskema for forsyningskompagniet (H. 22) udgivet i november 1971. I kompagniet indgår der 58 lastvogne, tung, primært lastvogn, tung, 4x4, 7 t, idag benævnt lastvogn, tung, terræn (LVGT, TERR). Køretøjerne var rent faktisk 6x6, men betegnelsessystemet var på daværende tidspunkt ikke helt i trit med de faktiske typer. Køretøjerne fandtes i forskellige konfigurationer, hvor læssekranen nok må anses for at

være det mest betydningsfulde ekstraudstyr. Kompagniet kunne - på maksimalt 100 km afstand - medføre og pr. døgn udlevere og afhente ca 250 t forsyninger. Personelstyrken var på 180 mand, hvoraf det groft kan beregnes, at trænstøttekapaciteten udgjorde ca 1,4 t pr. mand, hvilket er en stigning på 0,4 t i forhold til tidligere kompagnier.

Magirus-Deutz 178D15AL indgik som standardkøretøj i forsyningstropperne til omkring 1978. Den sidst gældende organisation for et forsyningskompagni udrustet med denne køretøjstype er udgivet i oktober 1977. Det fremgår heraf, at et helt nyt køretøj er kommet ind i organisationen, nemlig lastvogn, tung, felt (LVGT, FELT), d.v.s. et køretøj med træk på en aksel og udstyret med differentialespærre. Denne køretøjstype, der var resultatet af overvejelser begrundet i den stramme økonomiske situation, som forsvaret dengang - som nu - befandt sig i, gav et varsel om ændring af Magirus-Deutz 178D15AL til et mindre terrængående, men også større standardkøretøj. De 7 t terrængående lastvogne, som primært forsyningstropperne rådede over, skulle nemlig anvendes andetsteds, primært som trækraft i artilleriet.

Den nye LVGT, FELT er vist på figur 12, en Magirus-Deutz 168 M13FL.



Figur 12

I juli 1978 blev der udgivet et nyt organisationsskema (H.624o) samtidig med indførelsen af en ny og større standardkøretøjstype i forsyningstropperne, en lastvogn, svær, felt (LVGS, FELT), med en nyttelast på ca 10 t. Den nye LVGS, FELT er vist på figur 13, en Mercedes-Benz 2626K.

Forsyningskompagniet har nu en personelstyrke på 153 mand, og der indgår nu

14 LVGT, FELT/TERR samt 33 LVGS, FELT i kompagniet. Opgaverne, der kan løses, er de samme som førhen, nemlig 250 t pr. døgn. Det kan groft beregnes, at trænstøttekapaciteten nu udgør ca 1,6 t pr. mand, hvilket er en stigning på 0,2 t i forhold til den foregående organisation, og en stigning på 0,6 t i forhold til organisationen fra 1953.



Figur 13

Den ukendte fremtid.

Det vil næppe være muligt af forøge trænstøttekapaciteten pr. mand væsentlig mere, idet en køretøjstype på ca 10 t nyttelast må anses for at være det maksimale. En forøgelse af belastningen af de enkelte køretøjer ved anvendelse af deres fulde belastningsgrad, der jo er afhængig af reglerne for tilladt akseltryk, er naturligvis en mulighed, ligesom anvendelse af gaffeltrucks vil kunne øge forsyningsomsætningen, set i sammenhæng med palletering af samtlige forsyningsgenstande. Og det arbejdes der på, endog med en forholdsvis kort tidshorisont, idet ombygning af depoter, anskaffelse af feltmæssige gaffeltrucks til anvendelse i de enkelte forsyningskompagnier, palletering af forsyninger m.v. er godt i gang. Køretøjstyperne derimod må man nok regne med skal anvendes i de kommende 10 - 15 år, den stramme økonomiske situation for forsvaret taget i betragtning.

En helt anden sag for Sjællands vedkommende er så, hvordan forsyningsorganisationen ender med at være opsplittet. Vil der stadig være trænbataljoner om få år? Måske ikke, men forsyninger vil der jo altid være, og trænstøt-

te skal altid ydes på en eller anden måde, også i fremtiden. Om den udføres af forsyningstropperne eller af led, integreret i andre våbenarter, er teknisk set af mindre betydning, selv om det absolut er af betydning for forsyningstropperne som våbenart.

Fra "TRANDUNK" til TRÆNSOLDAT.

Den opmærksomme læser af vort lille jubilæumsskrift har sikkert bemærket, at det har stået sløjt til med tidligere tiders trænsoldat, "trandunken". Han blev ofte - undertiden med rette - opfattet som noget mindreværdigt, en arbejdssoldat, som var dårligt skikket til egentlig krigsbrug, og hvis berettigelse var begrundet i behovet for at have nogen til at gøre det mindre interessante eller beskidte arbejde. Og i krig gjaldt det ofte om at sørge for, at trandunken ikke kom i vejen for de egentlige tropper med sin hestevogn, ikke mindst under tilbagetog.

Selv om der endnu måtte eksistere myter og fordomme om trænet og trænsoldatens opgaver, betydning og kvalitet, så har erfaringerne fra vor tids krige vendt op og ned på mange af disse forestillinger.

Ser man på 1. Trænbataljons krigsopgaver, som de i dag foreligger, er det ikke småting, man forventer at trænsoldaten skal kunne klare, som kampsoldat og falckmand, som livredder eller portør, som lagerforvalter og supermarkedsekspedient, selvstændigt eller nogle stykker i forening. Myten om, at trænsoldaten opdrages til at være en befalingsmandsstyret robot, er simpelthen uden hold i virkeligheden. Tværtimod forholder det sig således, at trænsoldaten gennem en hård og krævende uddannelse og vejledning i fredstid lærer at kunne optræde med den selvstændighed og omtanke, der kræves under krigsforhold.

Et par erindringer fra min egen tjeneste kan tjene som illustration af 50-ernes tilværelse for den værnepligtige, men også af datidens myter og fordomme:

Da jeg som student skulle på session, ville jeg helst aftjene værnepligten i København som en art tilpasningsperiode til den civile voksenuddannelse efter hjemsendelsen. Det var dengang naturligt at vælge at studere i hovedstaden, og det var intet problem for en provinsbo at komme til at aftjene værnepligten langt fra hjemmet. Det var snarere en regel, at mandskabet fra Fyn og Jylland indkaldtes til hovedstadsområdet og omvendt, så langt hjemme fra som muligt, blev anset for hensigtsmæssigt for den modningsproces, som værnepligtstiden skal og bør være.

Soldaten lærte at klare sig selv med nødvendig bistand fra de kammerater og befalingsmænd, som han delte vilkår med i døgnets 24 timer. Sært nok vakte det for nogle år siden opmærksomhed, at folkeskolens fag "husgerning" og

"håndarbejde" udvidedes til også at omfatte drengene. Få tænkte vel på, at adskillige fædre og ægtemænd længe inden da havde modtaget undervisning og øvet færdighederne i at tage del i hjemmets pligter under deres rekruttid. At lappe og stoppe, tøj- og gulvvask, vinduespudsning og afstøvning, buksepresning og mange andre nyttige discipliner. Men "deportationen" fra hjemmet og mors omsorg lærte også soldaten sammenhold og kammeratskab på tværs af sociale og uddannelsesmæssige skel. Soldatertiden gav ham kendskab til andre egne af landet, andre erhverv og miljøer, end dem, han var opvokset med. Og sådan var det langt op i 60-erne. Gennem årene har tusindvis af landbrugets unge aftjent værnepligten i storbyerne og opnåede derved - i hvert fald for trønsoldaternes vedkommende - at blive rutinerede chauffører, og det gav mange af dem en tilskyndelse til ved hjemsendelsen at søge beskæftigelse i byerhvervene.

Mon ikke disse omstændigheder i langt større omfang, end man har været opmærksom på, har medvirket til, at vort land så gnidningsløst og umærkeligt er blevet omstillet fra et landbrugsland til en moderne industrination?

Selv ønskede jeg at komme til Trainafdelingen. Det skulle efter rygterne være en "fed fidus". Når først de 6 måneders rekruttid var overstået, var der ifølge overleveringerne gode muligheder for at tilbringe den resterende tjenestetid i et behageligt job som "dollargrinschauffør" med tjeneste for en højtstående officer - måske endda i udlandet!

Det kostede på sessionen megen overtalelse at få dette ønske opfyldt. Sessionsofficeren mente nemlig, "at det i høj grad var imod sædvane, at spille en fuldt tjenestedygtig værnepligtig med en god skoleuddannelse på trainet". Det kan næppe helt afvises, at denne opfattelse fortsat trives i udskrivningsvæsenet. I hvert fald er det en kendsgerning, at en 5-del af de værnepligtige, som indkaldtes til 1. Trænbataljon i 1979, måtte hjemsendes i utide som værende utjenstedygtige på grund af manglende fysisk eller psykisk robusthed. Overordentlig trist, ikke bare for trænbataljonen, men også for de værnepligtige, selv om nogle af dem måske ikke føler det i kassationsøjeblikket, og så sandelig også for samfundet. Det er også vanskeligt at forstå, at det må være sådan, når man ved, at det kun er to 5-dele af en værnepligtsårgang, som bliver indkaldt til aftjening af værnepligten.

Ca 3 måneder efter indkaldelsen (11. maj 1952) til oberstløjtnant N.B. Munkebo's 1. Trainafdeling i Ryvangen blev der af de 2 rekrutkompagnier udtaget ca 25 sergentelever. De fleste var - som jeg - ikke frivillige, men alligevel er vi fortsat en del fra det hold, som endnu er i forsvaret. Vi samledes i en særlig deling, som forskole til sergentskolen, og flyttedes til Ingeniørkasernen (den nuværende Svanemøllens kaserne). Vi fik under ledelse

af delingsføreren, premierløjtnant V. A. Jakobsen, og dennes mange hjælpere en betydelig skærpet uddannelse i de følgende måneder, teoretisk som praktisk.

Ingen af os vil vist glemme rekruttiden, navnlig ikke underofficerernes saftige og blomstrende sprog, der dog altid blev ledsaget af et blink i øjet, og derfor kun yderst sjældent virkede krænkende på os. Der skulle nu også en del til at krænke en rekrut, der havde oplevet den indbyrdes omgangstone på en 20-mands belægningsstue med køjesenge og air-condition igennem sprækker i barakkens utætte gulve, vægge og vinduer.

Befalingsmændene stillede strenge fysiske krav til os, men deres adfærd var i reglen velvillig, og de gik altid selv i spidsen. Ingen, der selv oplevede det, vil f.eks. glemme oversergent Bundgaard's daglange og udmarvende lektioner på Vognmandsmarken i bajonetkamp og "håndgemæng". Intet under, at vi var dødtrætte hver aften og ofte tørnede ind, længe inden den officielle sengetid - retræten - kl. 22.

Udgangsparaderne lørdag eftermiddag var så spændende, som nogen olympiade. Hvem slap mon igennem de kritiske nåleøjer for derved at have gjort sig fortjent til at få fri til søndag aften? Problemet var mest aktuelt ved den første søndagsorlov, som først kom ca en måned efter indkaldelsen, nemlig først, da vi blev fundet pæne nok til at blive sluppet ud, renskurede, ny-pressede og velpudsede i Kongens Klæder.

Og forventningerne var store til, hvad der måtte komme ud af soldatens første møde med det smukke køn. Ikke sjældent blev resultatet en ynkelig fiasko, og da vi ikke selv kunne acceptere fysisk træthed som den naturlige årsag til den ufuldkommenhed, som alle selvfølgelig senere overvandt i takt med, at udholdenhed og kræfter styrkedes, så måtte der en anden undskyldning til. Derfor opstod myten om, at "det er sgu fordi, de kommer soda i maden!" Argumentet blev ikke mindre levedygtigt af, at at maden jo heller ikke smagte, som vor mor lavede den.

I det hele taget trivedes rygter og grufulde historier godt, både på kaserne og i hjemmene, når der skulle berettes om det barske soldaterliv, og f. eks. er der næppe mange soldater, der ikke påstod at have officerer, der "var sat år tilbage i tjenesten for at have løbet en soldat ihjel". Vor respekt for vore befalingsmænd blev på den måde i starten parret med en vis pirrende fornærmelse af forventning og frygt.

At trainafdelingens og den enkelte trainsoldats opgaver er mangeartede og krævende, blev os rigtig bevidst, da Forsyningstropperne i 1951 oprettedes som en selvstændig våbenart. Æren herfor tilkommer i første række våbnets første chef og generalinspektør, generalmajor E. Joest, en meget farverig og dynamisk personlighed, og som den elevdeling, jeg tilhørte, blev frem-

stillet for, inden vor afrejse til sergentskolen i 1952.

Ved denne lejlighed indkasserede jeg min første rigtig store, men bestemt ikke sidste røffel. "Og hvad er så Forsyningstropperne?" spurgte generalen forventningsfuldt, og da jeg svarede: "Det er hærens hjælpetropper!" blev der først en lang, isnende stilhed medens generalinspektørens blodtryk og puls steg til skyhøjde, hvad tydeligt afspejledes i ansigtskulørens forandring, et tilsyneladende åndedrætsbesvær og de tilstedeværende officerers og befalingsmænds åbenbare forlegenhed.

En dyb respekt og hengivenhed for denne prægtige officer og hædersmand gør, at jeg undlader at yderligere beskrive reaktionen. Men essensen var, "at Forsyningstropperne uden sammenligning var Hærens vigtigste og dygtigste våbenart, og at selv Den kongelige Livgarde skulle oppe sig, om en garders holdning og kunnens skulle nå et niveau, der blot tilnærmelsesvis svarede til gamachehøjden på en "forsyningstrop!"

Da jeg nogle år senere meldte mig til tjeneste efter afsluttende gennemgang af Hærens Officersskole, bekræftede general Joest denne opfattelse ved at udtale, "at han regnede en kompagnichef i Forsyningstropperne for mindst lige så meget, som en bataljonschef i Infanteriet." Retfærdigvis skal det dog indrømmes, at generalen stod temmelig ene med denne opfattelse.

Jo, var der nogen, der kunne opildne og indgyde personellet ved Forsyningstropperne selvtillid og korpsånd, så var det general Joest. Men han var også en legemliggørelse af de klassiske, militære uddannelsesprincipper for en værnepligtsstyrke. Dem skal jeg senere i dette indlæg vende tilbage til.

Umiddelbart inden sergentskolen var rekrutkompagniet på efterårsmanøvre i Sønderjylland. Hertil var opstillet en trænenhed, der i sin organisation og funktion kunne minde om den trænbataljon, vi i dag kender. Og næppe nogen af de rekrutter, der overværede kompagnichefen, ritmester Saint-Aubain's kyndige indførelse i feltlivets barske vilkår, vil glemme hans manende appel før afrejsen til manøvren: "Husk altid de 3 V-er, Våben - Vogn - Vask (den personlige hygiejne), og glem aldrig de 3 S-er, Spise - Sove - Skide!" Under de 3 ugers pragtfulde samvær med kammeraterne og de gæstfri sønderjyske kvarterværter, glemte vi ikke V-erne og huskede naturligvis S-erne. Mest fra kantonnementsopholdet før og efter den egentlige manøvre, hvorunder vi var fordelt på gårdene, sov i halmen, hjalp til i bedriften og knyttede venskaber - ofte for livet - med vore prægtige værtsfolk.

I vor søgen efter historisk kildemateriale om 1. Trænbataljon, har vi hos Hærarkivaren, oberst E. Weigaard-Jørgensen, der er en af general Joest's efterfølgere i Forsyningstropperne, lånt nogle gamle uddannelsesbestemmel-

ser.

Det ældste er et "Reglement for Trainet fra 1886" på 226 bogtrykte sider, som i 1911 blev suppleret med et tillæg på 50 bogtrykte sider.

Efter en indledning med bl.a. en fastsættelse af trainets trompetsignaler og deres betydning, indledes reglementet med et kapitel om "Uddannelse som Enkeltmand", som påbegyndes således:

d. Andre Signaler.

- 56. Generalmarch.
- 59. Retræte (Tappenstreg).
- 61. Reveille.
- 62. Brandsignal.

Anm. De vedføjede Tal henviser til Signalets Nummer i Trompetsignalene.

1ste Kapitel.

Uddannelse som Enkeltmand.

§ 1.

Stilling.

1. Ved Uddannelse som Enkeltmand samles ikke flere end 8—10 Mand under een Lærer; de opstilles paa 1 Linie med en Haandsbrede Afstand fra Albue til Albue.

Anm. I de første Dage møde Rekrutterne uden Sabel og Sporer.

2. Paa Kommando:

Ret!

indtages Retstillingen, som skal være naturlig og utvungen. Hælene holdes samlede og lige langt tilbage; Fødderne lige meget udsat, saa at de danne en noget mindre end ret Vinkel; Benene samlede og naturlig strakte; Overkroppen lige paa Høfterne og saa meget forover, at Legemets Vægt hviler mere paa Fodballerne end paa Hælene; Armene utvungen hængende langs Legemet med Haandens indvendige Flade mod Læret, saa at der forfra ikke ses noget af Haandens udvendige Side; Skuldrene noget tilbagetrukkne, naturlig sænkede og i

Reglementet indeholder et væld af yderst detaljerede eksercermæssige forskrifter for trænsoldatens virke med hestene. At intet var overladt til tilfældigheder, fremgår med al mulig tydelighed af dette udpluk:

Trækhestenes Op- og Afsæling m. m.

§ 25.

Trainselstøj M. 1907.

68. Paa:

Sel op!

seler Trainsoldaten den fjærner Hest først op. Dækket hænges paa Knagen med Dækkengjorden om. Knuderne paa Skaglerne løses, Buggjorden og Vandkappegjorden spændes fast paa udvendig Side, Omgangen og Mankelæderet tages ned, og idet venstre Arm føres ind under Bringestykket, tages Vandkappen ned med begge Hænder, højre Arm føres ind under Skagler, Bagtøj og Liner. Trainsoldaten gaar op til Hestens Hoved — ved venstre Side — løser Grimetøjlen, fatter med een Haand i hver Side af Bringestykket ved Mankelæderestykket (og Tømmelfingeren paa Hjælpekobbeleremmen) og fører Bringestykket ind over Hestens Hoved og Hals, saaledes at Hesten faar Hovedet gennem Hjælpekobbeleremmen. Han drejer Selen, saa at Vandkappen kommer til at ligge over Hestens Ryg og Mankelæderet over Lænsemærket, trækker Grimetøjlen frem, binder Hesten kort, lægger Bagtøjet ud over Hestens Ryg og Lænd, tager Omgangen ned, Halen udenfor, slaar med Skaglerne en Raabaandsknude over Hestens Ryg, gaar bag om Hesten, spænder Vandkappegjorden tilstrækkelig fast til, at Vandkappen ikke kan dreje sig under Kørslen, og Buggjorden saa løst, at man kan faa en Haand paa Højkant mellem den og Hestens Bug, Manen glattes ud.

Kobbeleremmens ene Ende stikkes — fra udvendig Side — gennem Kobbeleringen og fæstes ved, at dens Knobel stikkes gennem 6' eller 7' Led.

Den anden Ende fæstes med Knoblen i den udvendige Selenagle.

Den nærmere Hest selles op paa tilsvarende Maade, kun at Gjorden spændes fra venstre Side.

Uagtet den fuldstændige Tilpasning af Tøjet først kan ske ved Forspændingen, passes det dog foreløbig til straks efter Opsælingen.

Bringestykket skal ligge saaledes, at øverste Kant ikke trykker Luftrøret, og nederste ikke rører Hovspidsen.

Hjælpekobbeleremmen maa ikke være spændt saa stramt, at den trykker Luftrøret.

Opholdestropperne skal være saa lange, at Trækket ikke kan ske i dem.

Omgangen skal ligge saaledes, at nederste Kant ligger en god Haandsbred over Bagknæet og saaledes, at man kan faa en Haand paa Højkant mellem Omgangen og Hestens Lær.

Filtunderlag til Vandkappe, Mankelæder og Bringestykke benyttes i størst mulig Udstrækning. I Mangel af Filt kan det seksdobbelte sammenlagte Dækket bruges som Underlag for Vandkappen.

69. Paa:

Sel af!

selles af og breddes Dækket paa den til Opsælingen svarende Maade.

70. Paa:

Tøm op!

tømmes den fjærner Hest først op. Trainsoldaten hænger den opkaarne Haandline paa udvendig Selenagle og spænder dens ene Ende i Mellemstykket, tager Hagekæden af i venstre Side, tager Hovedtøjet med højre Haand i Hovedstykket, saaledes at

Skraanestropperne skal være saa lange, at de normalt ligger over et Træk paa Selen
A 43/1918.

I 1938 udsendte Krigsministeriet et såkaldt "Foreløbigt Program for Trainafdelingens Uddannelse". Det blev i 1942 afløst af et nyt "Foreløbigt Program", der dog kun indeholdt rent redaktionelle ændringer til det førstnævnte. Dette program var også grundlaget for l. Trainafdelings uddannelse, da man i 1951 oprettede Forsyningstropperne.

Programmet fra 1938 er kort og fyndigt. Det er på kun 23 små sider, men der er sandelig meget i det, som den dag i dag bør give trænbataljonens chefer, befalingsmænd og værnepligtige stof til eftertanke.

Det er også sundt for de af os, som er uddannet og præget i dette uddannelsesprogram's ånd, at repetere de mere principielle afsnits egentlige indhold og budskab og at stille os selv det spørgsmål, om der ikke her er nedfældet noget eviggyldigt, som kun kræver den a'jourføring og supplerings, som sprogets udvikling, tilkomsten af tekniske undervisningsmidler, nye våben og ny taktik kan motivere.

Følgende punkter af uddannelsesprogrammet fra 1938 har efter min opfattelse eviggyldig karakter for et værnepligtssystem:

" I. Almindelige Bestemmelser.

a. Uddannelsens Formaal og Beskaffenhed.

1. H o v e d f o r m a a l e t m e d F r e d s u d d a n n e l s e n ved Hæren er at gøre Soldaten skikket til at udfylde sin Plads i Krigstid. Samtidig må det haves for Øje, at Hæren under Uddannelsen af de værnepligtige bør virke opdragende på Landets Ungdom og give den en Paavirkning i aandelig og moralsk Henseende, der ogsaa rent samfundsmæssigt set er til Gavn for Land og Folk.
2. Ved Uddannelsen er det nødvendigt at fremkalde saadanne m o r a l - s k e E g e n s k a b e r hos Soldaten, at han altid og til det yderste gør sin Pligt og opfylder den, ogsaa naar han udsættes for Krigens voldsomme Paavirkninger, og selv om han er paa egen Haand. Ved at udvikle hans Kærlighed til Fædrelandet og vække hans Forstaaelse af, hvad det betyder at give et frit og selvstændigt Danmark i Arv til Efterkommerne, skal man søge at skabe Viljen hos ham til i Farens Stund at bringe ethvert Offer. Ved at vise ham Betydningen af Sammenhold skal man lære ham at forstaa, at han under Kampen har sin Del af Ansvaret for dennes Udfald. Uddannelsen skal bibringe Soldaten de K u n d s k a b e r og F æ r d i g h e d e r, som er nødvendige for ham i Krigen, og som giver ham den nødvendige Tillid til sig selv. Ved Øvelserne skal man søge at fremkalde Lyst til og Interesse for disse og udvikle

Fællesfølelsen samt Forstaaelsen af, hvad et godt Samarbejde betyder. Et lærerigt Anlæg af Øvelserne med hensigtsmæssig Afveksling og en passende Anvendelse af Ros og Dadel er i saa Henseende af Betydning, ligesom man skal søge at vække Kappelysten.

Følelsen for egen Afdelings og Underafdelings gode Navn kan ligeledes tjene som en Spore.

Soldaten maa bringes til at forstaa, at der kræves **L y d i g h e d**, **N ø j a g t i g h e d** og **P u n k t l i g h e d** til at knytte Hæren sammen og give den Fasthed og Styrke, og han maa lære villigt at bøje sig for dette Krav, hvilket ikke blot kræver Bestemthed, men ogsaa taalmodig Vejledning fra de foresattes Side. De Fordringer, der stilles ham i Retning af Nøjagtighed ved Øvelsernes Udførelse, Punktlighed, Orden og Renlighed, maa være vel afvejede og gennemføres konsekvent. Soldaten maa lære at vise en god soldatemæssig Optræden og agte paa sin Paaklædning samt være respektfuld, høflig og hjælpsom.

Først naar det viser sig, at Maalet ikke kan naas ved ihærdig og taalmodig Vejledning, anvendes de Midler, Straffelovene hjemler.

De foresatte skal selv give Eksempel ved uden Hensyntagen til egne Interesser eller Meninger at bøje sig for Kravet om Lydighed og Respekt. De skal føre et virksomt Tilsyn med de undergivnes Udførelse af Tjenesten og ligeledes paase, at de Befalingsmænd, der er dem underlagt, gør det samme.

3. **E n h v e r B e f a l i n g s m a n d** skal foregaa sine undergivne med et godt Eksempel og udvise et saadant Forhold, at hans undergivne umiddelbart kan møde ham med Tillid og Agtelse. Han skal være fuldstændig hjemme i de Fordringer, der stilles til dem, saa at han kan vejlede og undervise dem. Han skal af yderste Evne søge at naa en saadan Udvikling, at han er sine undergivne overlegen i alt, hvad der vedrører hans Stilling over for dem, særlig saa vidt angaar hans Virksomhed som Fører i Marken og som Lærer.

- - -

8. **D e n m e n i g e** skal indøves i de praktiske Færdigheder og have de Kundskaber bibragt, som han faar Brug for under Krig. Han skal lære at optræde med Selvstændighed og Omtanke.
9. **D e n v æ r n e p l i g t i g e s** Karakter og i det hele taget hans moralske Kraft skal udvikles gennem et haardført, nøjsomt og sundt Soldaterliv og gennem Tilegnelsen af mandige Egenskaber som Pligttro-skab, Paalidelighed, Udholdenhed, Raadsnarhed og Mod; den fysiske

Træning og Øvelserne i Gymnastik og Idræt skal virke i samme Retning og tillige give en legemlig Udvikling af blivende Betydning. Gennem væsentlige Dele af de Midler, der anvendes ved den værnepligtiges militære Uddannelse, faar denne saaledes ogsaa Betydning som opdragende i Almindelighed og kommer til at virke som en fortsættelse af Ungdomsopdragelsen i de borgerlige Skoler.

b. Almindelige Bestemmelser for Øvelserne

10. Uddannelsesprogrammet fastsætter Omfanget af det, der skal læres, Grundtrækkene i Uddannelsens Gang samt det Trin, hvortil den til visse bestemte Tider skal være naaet. Inden for den Ramme, som Uddannelsesprogrammet og de gældende Reglementer og Forskrifter giver, har Cheferne fuld Frihed i Valget af Maader og Midler til at naa de givne maal. Afdelings- og højere Chefer maa ikke uden Nødvendighed gribe ind i de undergivne Chefers Virkeomraade, men skal fremme deres Selvstændighed, Initiativ og Ansvarsfølelse og derved anspore deres Interesse og udvikle deres tjenstlige Dygtighed.

- - -

13. Øvelserne skal ledes efter en forud lagt Plan og bør være saa afvekslende som Forholdene tillader det; der skal være nøje Forbindelse mellem den teoretiske Undervisning og de praktiske Øvelser. Teoretisk Undervisning med Mandskab bør kun finde Sted i kortere Tidsrum ad Gangen. Krigstjenestens forskellige Krav gør det under Hensyn til den korte Uddannelsestid nødvendigt at give en Del af Mandskabet en særlig Uddannelse paa visse Omraader; paa andre Omraader maa dette Mandskabs Uddannelse da lempes efter Omstændighederne.
14. Øvelserne i Marken har til Formaal at indøve Førere og Mandskab i undergivne Situationer at handle paa bedste Maade under Hensyn til Oplysningerne om Forholdene paa egen og paa fjendtlig Side, til Terrainet og til øvrige foreliggende Omstændigheder. Det bør tilstræbes at udvikle de undergivnes Dømme- og Handlekraft ved at give dem Lejlighed til selvstændig Optræden. Øvelserne maa forberedes grundigt, og der maa altid gives de undergivne Forstaaelse af, hvad de gaar ud paa, dels ved Forklaringer før og under Øvelserne, dels ved senere Gennemgang. Det bør saaledes heller ikke under de større Øvelser forsømmes at give Mandskabet de fornødne Oplysninger om Øvelserne. "

En umiddelbar gennemlæsning af disse - vi kan godt sige klassiske - mål og principper for trænbataljonens uddannelse kan næppe undgå at få nakkehårene til at stritte på vor tids avantgarde på det pædagogiske og samfundsudviklende felt. Andre vil måske trække på smilebåndet. Mange af de anvendte ord og formuleringer opfattes jo nu om stunder som "tabu-ord" (som man altså ikke kan tillade sig at anvende) eller som etiketter for en reaktionær samfunds- og menneskeopfattelse.

Der tales ikke kun om "forberedelse til krig". Der peges også på en "ungdomsopdragelse", der sigter på at højne den enkeltes "moraliske egenskaber som pligtfølelse, offervilje og fædrelandskærlighed". Begreber som "kappelyst" (som idag hedder "konkurrenceræs"), "lydighed, respekt, korpsånd, mandighed, nøjsomhed" o.s.v. hører ikke til god latin hos mange fortalere for, hvorledes vi skal avancere udviklingen af vort velfærdssamfund.

Det må dog retfærdigvis også nævnes, at stadig flere unge og ældre er kommet i tvivl om, hvorvidt de principper - eller måske mangel på samme - der har karakteriseret 70-ernes samfundsstrømninger på bl.a. det pædagogiske felt, virkelig har været til gavn for vort "land og folk".

Har den megen personlige frihed og laden-stå-til og enhver-er-sig-selv-nok mentalitet ikke været en kilde til at øge den enkeltes usikkerhed, rodløshed og utilfredshed i stedet for det modsatte?

At have samfundsbevidste holdninger er ikke nødvendigvis noget negativt, men for at virke konstruktive, burde de jo nok i højere grad, end tilfældet er, være baseret på den enkeltes evne og vilje til selvkritik.

Når vi betragter begivenhederne i verden omkring os, bør man ikke undlade at tænke alvorligt over, hvad der skal og bør være sigtet med og indholdet af den militære fredstidsuddannelse af landets værnepligtige.

For ethvert samfundssystem, der baserer sit forsvar på værnepligtige gælder det, at mindstemålet for den militære fredsuddannelse er at gøre den enkelte "skikket til at udfylde sin plads i krigstid".

Det bør ikke kun være et krav, som vi, der har ansvaret for uddannelsen af de værnepligtige i fredstid og for anvendelsen af mobiliseringsstyrken i krigstid, bestandigt stiller os selv.

Det bør i mindst lige så høj grad gælde, at samfundet og de indkaldte værnepligtige forlanger af os, at soldaterne under deres første, samlede indkaldelse får en uddannelse, der giver dem størst mulig chance for at overleve og forsvare sig selv i krigstid.

Sammenhængen imellem en krigs udfordringer til os og kravene til fredsuddannelsen er på yderst realistisk og redelig vis beskrevet i et af Forsvarsmi-

nisteriet nylig udgivet oplysningshæfte, "Militær uddannelse og krigsvilkår". Det er udsendt som et af ialt 11 oplysningshæfter, der skal informere interesserede om baggrunden for en ny forsvarsordning.

Der er bestemt ingen grund til at tilsløre, at et militært forsvar - uligt vort samfunds civile uddannelsessteder og arbejdspladser m.v. - er og må være et autoritært opbygget system, der skal kunne benyttes til legal magt anvendelse i krigstid. Det må derfor være baseret på både forståelse for og en accept af lydighed, disciplin, hårdførhed og offervilje. I krigstid gælder ingen 11-timers regler eller andre af de arbejdssikkerheds- og arbejdsmiljøregler som dem, der idag betragtes som et af velfærdssamfundets goder. Skal man kunne klare sig i krig, må fredsuddannelsen konsekvent sigte på at hæve soldatens og enhedens fysiske og psykiske udholdenhed til det højest opnåelige niveau.

Fastsættelsen af dette niveau bør principielt hverken være bestemt af tjenestetidens længde eller soldatens træningstilstand ved indkaldelsen. Afgørende herfor bør alene være kendskabet til, hvad modstanderen lærer og kan under og efter sin militære uddannelse.

Også forskellen mellem værnenes bevæbning og opgaver spiller ind på en forståelse for, hvad der kræves af soldaten i krig. Flyvevåbnet og Søværnet er begge højt teknisk udviklede værn. Her bruger man værnepligtige til at betjane våbensystemer som krigsskibe og missilbatterier, men i Hæren er der omvendt. Her udrustes man i stedet den enkelte værnepligtige, og for en enhed i Hæren er det i sidste instans ikke våbnet eller køretøjet, men den soldat, der betjener det, som afgør en kamps udfald. Udholdenhed, reaktions-evne og hårdførhed kan man ikke lære i hverken et teorilokale eller ved hjælp af simulatorer. Det læres heller ikke ved en 40-timers arbejdsuge med fuld afspadsering for "overtid".

Det læres kun på øvelsespladsen, skydebanen, forhindringsbanen, i gymnastiksalen og først og fremmest ved langvareige, udgående øvelser under primitive vilkår.

Overført på konkurrencesport er det måske lettere at forstå, at disse synspunkter om behovet for en hård fysisk og psykisk træning og tilvænnning faktisk kun er banale selvfølgeligheder.

De bedste betingelser for at tilnærme sig disse mål for fredsuddannelsen havde 1. Trænbataljon i årene 1968 - 73, da bataljonen aktivt indgik i dækningsstyrken under 2. Sjællandske Brigade. Dengang havde vi mindst 12 måneders tjenestetid, og der var både tid og råd til at afholde mange og langvarige feltøvelser i kompagni- og bataljonsramme og ofte i samvirke med de øvrige brigadeenheder. I de år havde 1. Trænbataljon en sådan grad af pro-

fessionalisme, at bataljonen - som andetsteds nævnt - fik tilnavnet "1. Pan-sertrænbataljon".

Og at de værnepligtige netop da opnåede den evne til at optræde med "selv-stændighed, rådsnarhed, mod, omtanke og hjælpsomhed", som uddannelsespro-grammet fra 1938 foreskrev, får man bevis for ved at blade i bataljonens dagbog, hvor man bl.a. finder følgende 3 eksempler:

1. I et brev, dateret 28. januar 1969, udtrykker chefen for 2. Sjællandske Brigade, oberst F. T. Rasmussen, sin "anerkendelse af den snarrådighed og hurtige indsats", hvormed menig 787303 C. B. Andersen ved bataljonens 1. kompagni uopfordret reddede en af brigadestabskompagniets kostbare kontorvogne fra at brænde op og også reddede den landbrugsejendom, vognen var parkeret op ad, ved at springe op i køretøjet, starte det og få det væk, da han så, at der var ild i det.
Den menige blev af bataljonschefen belønnet med 9 dages orlov.
2. Roskilde Kommunes brandinspektør sendte den 26. april 1969 bataljonen en takkeskrivelse. Anledningen var, at 2 værnepligtige menige fra 2. kompagni, 787662 Birkemose og 787689 Steffensen, som var på en selvstændig op-gave under en af kompagniets feltøvelser, ved "hurtig og resolut indsats" bidrog til, at en brand i en stråtakt ejendom i Torkilstrup ikke udvikle-de sig til en katastrofe.
Det bør tilføjes, at de menige opfattede deres indsats som så selvfølge-lig, at de undlod at oplyse deres navne til brandvæsenet og at omtale hændelsen for kompagniet. Først da brandinspektørens henvendelse forelå, lykkedes det efter nogen efterforskning at finde frem til de pågældende transoldater og give dem 7 dages velfortjent belønningsorlov.
3. I et brev til bataljonen, dateret 24. september 1969, skriver ingeniør O. F. Brandt, Hovedgaden 36, Skibby, følgende til bataljonschefen:
"D. d. opstod der brand i vor naboelighed, hvor en hundehvalp var ale-ne hjemme. Min hustru styrtede, da hun opdagede branden, ud på gaden for at alarmere de forbipasserende om hjælp. En lastvogn fra Deres bataljon stoppede op, da soldaterne blev klar over, at der var noget galt. Takket være Deres soldaters resolute indgriben, reddedes ejendom og indbo samt den indelåste hundehvalps liv. Vort lokale brandvæsen ankom først, da De-res folk havde klaret branden. Jeg vil gerne takke for den store hjælp. Desværre fik jeg ikke selv lejlighed til at takke rigtigt, fordi solda-terne straks efter kørte videre og slog takken hen med ordene: "Det var da det mindste, vi kunne gøre".
Også her forestod et større detektivarbejde, før det lykkedes at finde

frem til "brandmændene". Det var 4 værnepligtige fra 2. kompagni, 787617 Larsen, 787631 Miltoft, 787721 Hyldkrog og 787573 Bruun. En årsag til deres diskretion kan måske have været, at de faktisk havde forladt den anviste marchvej og var smuttet ind til Skibby for at forsyne sig med lidt mundgodt hos en kømand. Det havde vi nemlig forbudt under feltøvelser, hvor man også skulle lære at klare sig med feltforplejningen. I indbyrdes, fuld forståelse mellem redningsmændene og deres kompagnichef, blev bataljonens påskønnelse i form af 7 dages belønningsorlov derfor ledsaget af kompagnichefens ikendelse af et passende antal dages ekstravagter som disciplinarmidler for den ulovlige indkøbstur!

Som nævnt ophørte 1. Trænbataljons status som en permanent aktiveret enhed i dækningsstyrken, da man i 1973 vedtog en forsvarsordning, der reducerede antallet af værnepligtige til kun ca 40 % af hver årgang. Samtidig nedsattes tjenestetiden som bekendt med 3 måneder til ialt 9 måneder.

I bataljonens dagbog er herom anført under den 21. december 1973:

"Bataljonen hjemsender stabskompagniet og 1. kompagni og overgår til mobiliseringsstyrken. Bataljonen nedlagt".

Idag indgår 1. Trænbataljon i 2. Sjællandske Brigade som en mobiliseringsenhed. Uddannelsen af værnepligtige dertil foregår ved, at bataljonen i hver anden 9-måneders periode uddanner værnepligtige til at bemande ca ½ delen af en krigsstærkt trænbataljons mandskabsstyrke. I den anden 9-måneders periode uddanner bataljonen rekrutter til Hærens Materielkommando og til Forsvarets Lægekorps, kun afbrudt af eventuelle søndage imellem hjemsendelse og indkaldelse. Forberedelser, overenskomstmæssige ferier, fridage samt kurser m.v. for det faste personel må afvikles så godt som muligt og under hensyntagen til den kontinuerlige uddannelsesvirksomhed, der foregår uden afløsning for fraværende befalingsmænd. Sideløbende hermed afholdes lejlighedsvis mønstringer af det hjemsendte mobiliseringspersonel.

Således skal 1. Trænbataljon i dagene 3. - 8. november i år mønstre det hjemsendte personel i stabssdivisionen og 2 af bataljonens 4 kompagnier.

Det er altså ikke kun uddannelsestiden, der er skåret ned. Manglen på et tilstrækkeligt antal befalingsmænd til den uafbrudte uddannelsesvirksomhed er også særdeles følelig. De midler, som danner grundlag for bataljonens og kompagniernes egentlige feltuddannelse, rækker stort set kun til ialt 1.000 km kørsel med de motoriserede enheder og ialt ca 14 dages udgående øvelser i en 9-måneders periode.

Sammenlignet med vilkårene fra 1973 betyder det stærkt mindske muligheder for at opnå den rutine og feltduelighed og det samvirke med brigadens øvri-

ge enheder, som er en så afgørende forudsætning for, at de værnepligtige og bataljonerne uden unødvendige tab kan løse deres opgaver i krig.

Selv om vi i Danmark netop befinder os midt i en "klynketid", er det ikke med disse betragtninger tanken at deltage i klynkeriet.

Et demokrati som det danske, kan næppe bevare sin nationale selvrespekt og et rimeligt omdømme i vor omverden, hvis vi ikke har et militært forsvar, der fortsat er baseret på den grundlovfæstede værnepligt for alle våbenføre unge. Forsvaret af Danmark er og bør være noget, der vedrører os alle, og vi, der har vor gerning i forsvaret, skal og må føle os selv som "borgere i uniform". Et demokrati som vort må være karakteriseret ved at have det forsvar, befolkningen selv ønsker og fortjener.

På den anden side kan vi, der har det direkte ansvar for at uddanne de værnepligtige i fred og føre dem i krig, hvis landet angribes, ikke bevare vor egen selvrespekt, hvis vi ikke sætter alle vore kræfter ind på at kunne hjemsende vore værnepligtige som veluddannede soldater med tillid til sig selv og til den enhed, de indgår i.

Vi finder derfor, at de gamle, fyndige uddannelsesprincipper fra 1938, som er gengivet i dette indlæg, fortsat bør have gyldighed for 1. Trænbataljon, uanset de betingelser, der gives os for at efterleve dem.

For en værnepligtsenhed som vor, er det ikke våbnenes og materiellets yde-dygtighed, der er afgørende for troværdighed og indsatssevne. Det altafgør-ende er den enkelte soldats fysiske og psykiske robusthed, gå-på-mod og fællesskabsfølelse. Både for den enkelte, for kompagniet og for bataljonen er viljen og evnen til at løse opgaverne selv og i et fællesskab på tværs af grader og funktioner det, der virkelig tæller.

Vi håber naturligvis, at vælgerbefolkningen og dens politiske repræsentanter ved vedtagelsen af den nye forsvarsordning vil demonstrere redelighed og forståelse for de værnepligtiges behov for en realistisk og krævende uddannelse i deres militære mobiliseringsfunktioner.

Men uanset på hvilken måde, denne forståelse vil udmønte sig i forsvarsordningen, så vil vi, der bemander bataljonen på 100-årsdagen for dens oprettelse, gennem en helhjertet indsats gøre vort til, at bataljonen fortsat må leve op til sit motto:

"Hæder og Vel".

1. Trænbataljons chefer gennem 100 år.

grad	grad	fra	til	stamvåbenart
oberst	Hertel, H.C.	1/11 1880 - 12/1 1881	Artilleriet	
oberstløjtnant	Lassen, J.M.	25/1 1881 - 30/1 1883	-	
oberst	Madsen, A.J.C.E.	31/1 1883 - 14/9 1889	-	
oberstløjtnant	Ringsted, C.C.V.	19/9 1889 - 8/1 1892	-	
-	Petersen, L.S.	9/11 1892 - 15/10 1894	-	
oberst	Caspersen, H.P.	8/11 1894 - 21/11 1899	-	
oberstløjtnant	Hoff, O.P.A.	24/11 1899 - 31/10 1909	-	
oberst	Muus, G.C.	1/11 1909 - 30/6 1912	Rytteriet	
-	Hansen, H.C.H.G.C.	1/7 1912 - 15/1 1913	-	
-	Esmann, S.T.T.	18/1 1913 - 31/10 1923	-	
-	Rørdam, H.	1/11 1923 - 30/4 1930	-	
-	Leschly, E.	1/5 1930 - 31/10 1934	-	
oberstløjtnant	Sponneck, W. greve	1/11 1934 - 30/9 1938	-	
-	Gundelach, C.K.	1/10 1938 - 31/10 1941	-	
-	Sponneck, W. greve (oberst fra 1/1 43)	1/11 1941 - 14/9 1943	-	
oberst	Bohn, V.L.K.	14/9 1945 - 1/1 1950	Artilleriet	
oberstløjtnant	Hansen, H.H.L.T.	2/1 1950 - 30/9 1950	Rytteriet	
oberst	Joest, E.J.	1/10 1950 - 31/10 1951	Fodfolket	
oberstløjtnant	Munkebo, N.B.	1/11 1951 - 30/11 1958	Rytteriet	
-	Jakobsen, B.O.	1/12 1958 - 30/6 1962	-	
-	Ravnbøl, L.R.	1/7 1962 - 31/7 1968	-	
-	Grottenborg, E.G	1/8 1968 - 30/6 1971	Fodfolket	
-	Ravnbøl, L.R.	1/7 1971 - 14/11 1974	Rytteriet	
-	Grottenborg, E.G.	15/11 1974 - 31/8 1976	Fodfolket	
-	Riemer, F.	1/9 1976 - 30/6 1977	-	
-	Iversen, F.	1/7 1977 - 31/12 1979	-	
-	Jørgensen, P.J.	1/1 1980 - 31/10 1983	Forsynings- tropperne	

-	Bjarum, J.	1/11 1983 - 31/7 - 1986
-	Bagge, B.G.	1/8 1986 - 31/8 - 1987
-	Christensen, B.H.	1/9 1987 - 30/9 - 1988

Trainafdelingen

Kjøbenhavn d. 1. Novbr. 1880.

N. 5.

Afdelingen indkædter, at Oberst
H. C. Hertel V. P. her anræger Befalinger
over Afdelingen.

København

til
Generalcommanden