

Gewichtsverhältnisse der einzelnen Geschirrtheile.

(Mittel aus mehreren Gewichtsbestimmungen.)

Dänischer Kummel	5,70 Kilogr.	
Englischer >	8,05	>
Rückhaltriemen mit Kloben	2,00	>
Strangenscheiden	1,87	>
Hintergeschirr	2,70	>
Zugstrangen	3,87	>
Reitsattel	11,00	>
Packsattel	9,25	>
Stangenzaum	1,75	>
Handzaum	1,25	>
Packsattel mit alter Packung (Mantelsack) und 2 Fouragir- strangen	36,20	>
Neuer Packsattel, resp. Reitsattel mit Tornisterpackung und 2 Fouragirstrangen	35,78	>
Reitsattel mit Mantel und Decke	16,75	>
Vollständige Packung für Unter- offiziers-Sattel mit 5 Kilogr. Hafer	34,00	>



Fahrschul-Reglement.

Vom schweizerischen Bundesrathe genehmigt
den 14. Mai 1880.



Verzeichniss und Ueber-

§§

- 7 Mit Paaren (Gespannen) links (rechts) marschirt auf! — Marsch!
Kolonne rechts (links) — mit Paaren (Gespannen) links (rechts) marschirt auf — Marsch!
Rechts (links) abgebrochen — Marsch!
Rechts (links) abgebrochen — Kolonne rechts — Marsch!
- 8 Fertig zum Aufsitzen — Sitzt — auf!
Fertig zum Absitzen — Sitzt — ab!
Trainsoldaten — Aufsitzen!
Trainsoldaten — Absitzen!
- 19 Zum Anspannen — Marsch!
- 20 An — gespannt!
- 21 Achtung!
- 22 Ab — gespannt!
- 32 Batterie (Abtheilung, Zug) — Vorwärts — Marsch!
- 33 Batterie (Abtheilung, Zug) — Halt!
- 34 Rückwärts!
- 35 Rechts (links) — Richt Euch!
- 37 Batterie (Abtheilung, Zug) — Trab! (Schritt!)
- 39 Batterie (Abtheilung, Zug) — Rechts (links) um!
— Marsch!
Gradaus!
Batterie (Abtheilung, Zug) — Halbrechts (halb-links) — Marsch!
Gradaus!

setzung der Kommando.

§§

- 7 Par paires (attelages) à gauche (droite) en ligne — Marche!
Colonne à droite (gauche), — par paires (attelages) à gauche (droite) en ligne — Marche!
Rompez à droite (gauche) — Marche!
Rompez à droite (gauche) — Colonne à droite — Marche!
- 8 Préparez-vous pour monter à cheval — à — cheval!
Préparez-vous pour mettre pied à terre — Pied à — terre!
Soldats du train — à — cheval!
Soldats du train — pied à — terre!
- 19 Pour atteler — Marche!
- 20 Attelez!
- 21 Garde à vous!
- 22 Dételez!
- 32 Batterie (division, section) — En avant — Marche!
- 33 Batterie (division, section) — Halle!
- 34 En arrière!
- 35 A droite (gauche) — Alignement!
- 36 Batterie (division, section) — Au trot! (au pas!)
- 39 Batterie (division, section) — A droite (gauche) — Marche!
En avant!
Batterie (division, section) — Oblique à droite (gauche) — Marche!
En avant!

- 40 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Linksum* (rechtsum) kehrt — *Marsch!*
Gradaus!
- 41 *Kolonne rechts* (links) oder *halbrechts* (halblinks) — *Marsch!*
Gradaus!
- 44 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Grosse Volte rechts* (links) — *Marsch!*
- 45 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Kleine Volte rechts* (links) — *Marsch!*
- 47 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Gradaus!*
- 48 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Galopp!* (Trab!)
- 49 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) abgebrochen — *Marsch!*
Batterie (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) abgebrochen — *Kolonne rechts* (links) — *Marsch!*
Gradaus!
- 50 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) marschirt auf — *Marsch!*
Kolonne rechts (links) — *Links* (rechts) marschirt auf — *Marsch!*
Batterie (Abtheilung, Zug) — *In Züge rechts* (links) marschirt auf — *Marsch!*
- 53 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) geschlossen — *Marsch!*
Gradaus!
Batterie (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) geöffnet — *Marsch!* — *Gradaus!*
- 54 *Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Rechts* (links) oder *halbrechts* (halblinks) schwenkt — *Marsch!*
Gradaus!

- 40 *Batterie* (division, section) — *Demi-tour à gauche* (droite) — *Marche!*
En avant!
- 41 *Colonne à droite* (gauche) ou *demi à droite* (demi à gauche) — *Marche!*
En avant!
- 44 *Batterie* (division, section) — *Grande volte à droite* (gauche) — *Marche!*
- 45 *Batterie* (division, section) — *Petite volte à droite* (gauche) — *Marche!*
- 47 *Batterie* (division, section) — *En avant!*
- 48 *Batterie* (division, section) — *Au galop!* (au trot!)
- 49 *Batterie* (division, section) — *Rompez à droite* (gauche) — *Marche!*
Batterie (division, section) — *Rompez à droite* (gauche) — *Kolonne à droite* (gauche) — *Marche!*
En avant!
- 50 *Batterie* (division, section) — *A droite* (gauche) en ligne — *Marche!*
Kolonne à droite (gauche) — *A gauche* (droite) en ligne! — *Marche!*
Batterie (division, section) — *par sections à droit* (gauche) en ligne — *Marche!*
- 53 *Batterie* (division, section) — *A droite* (gauche) serrez les intervalles! — *Marche!*
En avant!
Batterie (division, section) — *A droite* (gauche) ouvrez les intervalles — *Marche!* — *En avant!*
- 54 *Batterie* (division, section) — *Tournez à droite* (gauche) ou *demi à droite* (demi à gauche) — *Marche!* — *En avant!*

*Batterie (Abtheilung, Zug) — Linksum (rechtsum)
kehrt schwenkt — Marsch!*

Gradaus!

*Batterie (Abtheilung, Zug) — Im (Halb) Rechts-
(Links-) schwenken geschlossen! (geöffnet!)
— Marsch!*

Gradaus!

56 *Protzt — ab!*

Protzt — auf!

57 *In — Batterie!*

Vorwärts — protzt — auf!

58 *Rechtsum (linksum) — protzt — ab!*

Linksum (rechtsum) — protzt — auf!

61 *Radhemmen!*

Loshemmen!

*Zum Radhemmen (Loshemmen) — in Züge
marschirt auf — Marsch!*

*Batterie (division, section) — Tournez deux fois
à gauche (droite) — Marche!*

En avant!

*Batterie (division, section) — Tournez (demi) à
droite (gauche) — Serrez (ouvrez) les inter-
valles — Marche!*

En avant!

56 *Otez — l'avant-train!*

Amenez — l'avant-train!

57 *En batterie!*

En avant — amenez — l'avant-train!

58 *A droite (gauche) — otez — l'avant-train!*

A gauche (droite) — amenez — l'avant-train!

61 *Enrayez!*

Désenrayez!

*Pour enrayer (désenrayer) — par sections en
ligne — Marche!*

Inhaltsverzeichniss.

§§

Seite

A. Einleitung. §§ 1—5.

1. Vorerinnerungen	1
2. Bespannung und Art der Kriegsfuhrwerke	3
3. Eintheilung der Trainmannschaft zum Fahren	5
4. Auswahl und Eintheilung der Pferde	6
5. Zäumung und Beschirrung	8

B. Allgemeine Bestimmungen. §§ 6—10.

6. Stellung des Fahrers; Führen der Pferde	8
7. Aufstellung vor dem Stalle	9
8. Auf- und Absitzen	11
9. Führung	13
10. Hilfen und Strafen	14

C. Reiten mit Pferdepaaren. §§ 11—18.

11. Vorbemerkungen	16
12. Reiten auf gerader Linie	17
13. " " dem Vierecke	17
14. Grosse und kleine Volte. Kehrtwendungen	19
15. Rückwärtstreten	19
16. Seitwärtstreten	19
17. Galopp	20
18. Setzen	21

D. Vorbereitungen zum Fahren. §§ 19—23.

19. Einmarsch in den Park	21
20. Anspannen	22
21. Aufhängen und Niederlassen der Deichselstütze	24
22. Abspannen	25
23. Abmarsch aus dem Park	25

E. Fahren.**I. Allgemeine Bestimmungen. §§ 24—31.**

24. Vorbemerkungen	26
25. Kommando	27
26. Säbelzeichen	28
27. Signale	29
28. Gangarten	30
29. Führer und Richtung	30
30. Allgemeine Fahrregeln	31
31. Aufstellung eines Gespannes zum Fahren	33

II. Elementar-Uebungen. §§ 32—48.

32. Anfahren	33
33. Anhalten	34
34. Zurück- und Seitwärtsdrängen	35
35. Ausrichten	35
36. Fahren auf gerader Linie	36
37. Fahren im Trabe	37
38. Enge Wendung	38
39. Wendung rechts oder links	41
40. Kehrtwendung	41
41. Direktionsveränderung in Einzelkolonne	42
42. Fahren auf dem Vierecke	42
43. Fahren auf dem Kreise (der Volte)	43
44. Grosse Volte	44
45. Kleine Volte	45
46. Weite Wendung	46
47. Schrägmarsch	47
48. Fahren im Galopp	47

III. Ab- und Aufmärsche aus und in Linie. §§ 49—50.

49. Abmarsch aus Linie in Einzelkolonne	49
50. Aufmarsch aus Einzelkolonne in Linie	50

IV. Bewegungen in Linie. §§ 51—54.

51. Frontmarsch	53
52. Schrägmarsch	55
53. Schliessen und Oeffnen der Zwischenräume	55
54. Direktionsveränderungen	56

V. Ab- und Aufprotzen. §§ 55—58.

55. Allgemeine Bestimmungen	58
56. Ab- und Aufprotzen im und zum Zurückgehen	59
57. " " " " Vorgehen	60
58. " " " " nach der Seite	63

VI. Fahren unter besondern Verhältnissen. §§ 59—66.

59. Fahren auf schwierigen Wegen	64
60. " bergauf	65
61. " bergab. Radhemmen	66
62. " auf angebautem Boden	71
63. " über Dämme und Gräben	71
64. " " sumpfige Stellen	75
65. " " Brücken und durch Furthen	75
66. Verhalten, wenn Pferde stürzen	76

VII. Fahren vom Bock. §§ 66—69.

67. Vorbemerkungen	78
68. Führen der Pferde, Auf- und Absitzen etc.	78
69. Führung, Hilfen und Strafen	80

70. VIII. Abrichten von Pferden zum Fahren 81

§§	Seite
F. Herstellungsarbeiten an Beschirrung und Fuhrwerken. §§ 71—74.	
71. Vorbemerkungen	84
72. Herstellungsarbeiten an Beschirrung	85
73. " " Fuhrwerken	86
74. Schmieren " der Achsen	91

G. Ersatz abgehender Fahrer und Pferde.
§§ 75—76.

75. Ersatz abgehender Fahrer	92
76. " " Pferde	93

77. H. Allgemeine Weisungen für die Instruktion 94

Beilage I.

Bivouak	97—99
-------------------	-------

Beilage II.

Verzeichniss der Signale	99—101
------------------------------------	--------

Beilage III.

Abriss der Organisation der Artillerie	102—129
--	---------

A. Einleitung.

§ 1. Vorerinnerungen.

Die Fahrschule, welche von jedem Train-Rekruten, nachdem er zuerst im Reiten hinlänglich ausgebildet worden, durchzumachen ist, hat zum Zwecke, die Trainmannschaft fahren zu lehren, so dass sie im Stande sei, die Kriegsfuhrwerke allseitig sicher und gewandt nach Kommando zu bewegen.

Die Uebungen der Fahrschule geschehen mit Kriegsfuhrwerken aller Art (Geschützen, Caissons etc. etc.), welche mit 1—3 Paar Pferden bespannt sind¹⁾. Je nachdem die Bespannung ein, zwei oder drei Paar Pferde stark ist, wird das bespannte Fuhrwerk bezeichnet als: *zwei-, vier- oder sechsspänniges Fuhrwerk*.

Bei einem bespannten Fuhrwerke heissen die (linkseitigen) Pferde unter dem Sattel: *Sattelpferde*, die andern (rechtseitigen): *Handpferde*²⁾, ferner die Pferde an der Deichsel:

¹⁾ Nur für eine einzige, vereinzelte Art von Fuhrwerken kommt im Felde auch Bespannung mit drei Pferden zur Anwendung.

²⁾ Nach Sattel- und Handpferd werden auch bei bespanntem Fuhrwerke die linke und die rechte Seite als Sattelseite und Handseite bezeichnet.

Deichselferde, die vordersten Pferde: *Vorder-*, und bei sechsspännigen Fuhrwerken die mittleren: *Mittelpferde*. Die Leute, welche die Pferde führen, werden *Fahrer* genannt und nach dem Pferdepaare, das der Einzelne leitet, in *Deichsel-*, *Mittel-* und *Vorderreiter* unterschieden.

Zwei unter *ein* Kommando vereinigte bespannte Fuhrwerke bilden einen *Zug*, drei oder mehr eine *Abtheilung*, welche bei der Feldartillerie in der Kommandosprache mit «*Batterie*» angerufen wird. Die geordnet, zum Bespannen bereit aufgestellten Fuhrwerke einer Truppen-Abtheilung bilden einen *Park*.

Die Uebungen der Fahrschule werden mit der Trainmannschaft von fahrenden Batterien mit sechsspännigen Fuhrwerken vorgenommen, mit derjenigen von Parkkolonnen in erster Linie mit vierspännigen, in zweiter auch mit zweispännigen, mit der Mannschaft des Armee-train mit höchstens vierspännigen und mit zweispännigen Fuhrwerken; bei den Uebungen mit zweispännigen Fuhrwerken wird hauptsächlich vom Bocke aus gefahren.

Die nachstehend gegebene Fahrinstruktion bezieht sich zunächst auf Fahren mit sechsspännigen Fuhrwerken; für das Fahren mit vierspännigen Fuhrwerken, ebenso mit zweispännigen vom Sattel aus, gelten, so weit nichts Besonderes angegeben ist, dieselben Bestimmungen mit den sich von selbst ergebenden kleinen Veränderungen.

§ 2. Bespannung und Art der Kriegsfuhrwerke.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen der Militärorganisation sind die verschiedenen Fuhrwerke des Heeres im Felde wie folgt zu führen:

Sechsspännig:

Die *Geschütze in den fahrenden Batterien.
Die *Caissons in den fahrenden Batterien.

Vierspännig:

Die *Vorrathslaffeten in den fahrenden Batterien.

Die *Ergänzungsgeschütze in den Parkkolonnen.

Die *Artilleriecaissons in den Parkkolonnen.
Die *Feldschmieden aller Art.

Die *Rüstwagen der Batterien und Parkkolonnen.

Die Fourgons der Batterien, Parkkolonnen und Feldlazarethe.

Die Schanzzeugwagen und Feuerwerkerwagen.

Die Bock- und Balkenwagen, die Telegraphenwagen und Stationswagen der Genietruppen.

Die Proviantwagen der Verwaltungskompanie.

Die grossen, sogenannten «ganzen» Infanterie-Caissons.

Dreispännig:

Alle Fourgons der Infanterie- und Geniebataillone.

Zweispännig :

Die « Halbcassons » genannten Munitionswagen der Infanterie, Kavallerie und des Genie.

Die Bagagewagen und die Proviantwagen der Bataillone, Schwadronen, Batterien, Parkkolonnen und Ambulancen.

Die Fourgons der Stäbe und der Verwaltungskompagnien.

Die Blessirtenwagen, Gepäckwagen und Requisitionsfuhrwerke der Feldlazarethe.

Die Geräthschaftswagen der Verwaltungskompagnien.

Bei den Geschützen und den in obigem Verzeichnisse mit * bezeichneten Fuhrwerken¹⁾ sind Vorder- und Hinterwagen nach dem Unabhängigkeitssystem verbunden, ist die Deichsel vorderwichtig und muss von den Deichselpferden mittels eines Deichselträgers getragen werden. Die übrigen Fuhrwerke sind nach dem Lenkscheitsysteme, mit sich selbst tragender Deichsel eingerichtet.

Bei den Geschützen und bei den Fuhrwerken beider Arten, mit Ausnahme der Bock- und Balkenwagen, Pontonnier- und Eisenbahnarbeiter-Rüstwagen, Telegraphen- und Stationswagen und Feldschmieden der Genietruppen, sowie der Blessirtenwagen und der Stabsfourgons, welche alle sogenannten « ganzen Rank »

¹⁾ Ausgenommen sind die Feldschmieden und Rüstwagen der Genietruppen.

besitzen, steigt der Lenkungswinkel nicht über 50 bis 55°.

Alle Geschütze für fahrende Batterien und alle Kriegsfuhrwerke haben dieselbe Geleisebreite von 1,5^m, eine *Stangendeichsel* und sind mit Waagscheiten zum Anspannen der Deichselpferde versehen, an welche Mittel- und Vorderpferde in der Regel Strang auf Strang, ohne vordere Anwaage, vorgespannt werden.

§ 3. Eintheilung der Trainmannschaft zum Fahren.

Behufs allseitiger Ausbildung sind die Trainrekruten, ebenso in der ersten Periode der Wiederholungskurse auch noch die Trainsoldaten, abwechselnd als Deichsel-, Mittel- oder Vorderreiter (bei den Parkkolonnen und dem Armeetrain auch als Fahrer vom Bocke) zu den Uebungen der Fahrschule einzutheilen.

Zur Batterieschule, zum Manövriren und zu Felddienstübungen, sowie im Felddienste ist dagegen die Trainmannschaft bleibend nach der Eignung der Einzelnen als Fahrer einzutheilen: in erster Linie werden die Gefreiten, sonst die gewandtesten, aufgewecktesten, gut reitenden Rekruten oder Soldaten als *Vorderreiter*, dann die kräftigsten, besonnenen, besser reitenden Rekruten oder Soldaten als *Deichselreiter*, die schwächsten Leute als *Mittelreiter* eingetheilt. Zum Fahren vom Bocke sind vorzugsweise Leute zu wählen, welche schon von

ihrem bürgerlichen Leben her daran gewöhnt sind.

Um das gute Zusammenarbeiten der Pferde eines Gespannes zu fördern und das Interesse des Fahrers für seine Pferde rege zu halten, ist Wechsel in der einmal bleibend getroffenen Eintheilung der Fahrer möglichst zu vermeiden.

§ 4. Auswahl und Eintheilung der Pferde.

Bei der Organisation einer Batterie, Parkkolonne oder Trainabtheilung werden aus den zur Verfügung stehenden Pferden zuerst die für den Reitdienst erforderliche Zahl Pferde, dann die Zugpferde ausgewählt. Zu *Reitpferden* sind Pferde mit leichtem, gut angesetztem Kopfe, guten, nicht zu groben Gliedern, guten Hufen, guter Sattellage, geradem, kurzem Rücken, kräftigen Lenden, starken Sprunggelenken, gedrungenem, nicht zu massivem Bau, sicherem, gewandtem, freiem Gang, lebhaftem Temperamente und gutem Charakter auszuwählen. Für *Zugpferde* ist auf kräftige, stämmige Glieder, gesunde Gelenke, geräumige Brust, starke, gut gestellte Schulter, gute, nicht zu kleine Hufe, kräftigen Rücken, hinreichende Masse und auf Ausdauer zu sehen.

Aus der Masse der *Zugpferde* wählt man zunächst die nöthigen *Deichsel-* und *Vorderpferde* aus und zwar erstere unter den kräftigsten, gedrungen gebauten, hauptsächlich mit starker Hinterhand begabten und nicht zu

kleinen Pferden, letztere unter den grösseren, leichteren, gewandtern und lebhaftern Pferden; die übrig bleibenden Pferde werden zu *Mittelpferden* bestimmt. Hierauf werden in jeder der so gebildeten Klassen die *Sattelpferde* bezeichnet, unter Berücksichtigung der an Reitpferde hauptsächlich zu stellenden Anforderungen und nach Massgabe, wie die einzelnen Pferde etwa zugeritten sind. Dann werden die Pferde paarweise zusammengestellt, *gepaart*, so dass in jedem einzelnen Paare die Pferde nach ihrem Schlage, sowie nach Grad ihrer Stärke, im Gange, Temperamente und in ihrer Farbe übereinstimmen, ebenso auch in ihrer Grösse, wenigstens so weit, dass das Handpferd nicht kleiner als das Sattelpferd ist. Endlich bildet man die *Gespanne*, wobei darauf zu sehen ist, dass nicht Pferdepaaire von zu verschiedener Grösse, Temperament und Farbe zum gleichen Gespanne kommen, und dass die gesammte Kraft der einzelnen Gespanne für Fuhrwerke gleicher Art sich möglichst gleich gestalten, für Fuhrwerke verschiedener Art nach der Zuglast und den Anforderungen an die Beweglichkeit sich abstuft; bei fahrenden Batterien sind den Geschützen die gewandtesten und ausdauerndsten Gespanne zuzutheilen. Kann man die Gespanne aus Pferden gleicher Farbe zusammensetzen, so trägt dies zum schöneren Aussehen der Bepannung bei, das indessen erst in letzter Linie zu berücksichtigen ist. In fahrenden Batterien

soll die Eintheilung hervorstechend hellfarbiger Pferde zu Geschützgespannen oder als Reitpferde bei der Geschützlinie, wenigstens im Felddienste, gänzlich vermieden werden.

§ 5. Zäumung und Beschrirung.

Für die Fahrschule ist jedem Pferde seine besondere Zäumung und Beschrirung zuzutheilen und dieselbe, ehe mit den Uebungen begonnen wird, sorgfältigst anzupassen.

B. Allgemeine Bestimmungen.

§ 6. Stellung des Fahrers an den Pferden.

Führen der Pferde an der Hand.

In Stellung steht der Fahrer neben dem Sattelpferde, wie für den Reiter in der Reitschule vorgeschrieben ist, den Schleppsäbel losgehängt; er hält mit der rechten Hand den zwischen Kehle und Stangenzügel des Sattelpferdes hindurch kurz ergriffenen Handzügel und das linkseitige Backenstück am Zaume des Sattelpferdes gefasst; beide Pferde stehen auf gleicher Höhe gerade neben einander.

Zum Führen der geschrirten Pferde an der Hand, ausser dem Stalle, erfasst der Fahrer mit der Linken den Schleppsäbel und hält mit der Rechten den Handzügel und das linkseitige Backenstück des Zaumes des Sattelpferdes erfasst, wie in Stellung; er sieht darauf, dass

das Handpferd nicht hinter dem Sattelpferde zurückbleibe, sondern demselben eher etwas vorgehe.

§ 7. Aufstellung der Gespanne vor dem Stalle.

Beim Aus- und Einrücken von Bespannungen aus und in den Stall werden in der Regel die Gespanne vor demselben zuerst in Linie aufgestellt und zwar entweder in Linie mit Paaren mit 1^m Zwischenraum, oder in Linie mit Gespannen mit 3^m (Pferdelänge) Zwischenraum. Die Aufmärsche und Abmärsche der Paare oder Gespanne aus der Kolonne in Linie und aus der Linie in Kolonne geschehen nach Kommando in folgender Weise:

1. Aufmärsche aus Kolonne in Linie.

a. Zum Aufmarsch auf die *Spitze der Kolonne* wird kommandirt:

Mit Paaren (Gespannen) —
links (rechts) **marschirt auf — Marsch!**

Auf «Marsch» geht das Paar (Gespann) an der Spitze noch eine Pferdelänge gerade vor und hält an; die andern marschiren «halb links» (rechts) neben dasselbe auf.

b. Zum Aufmarsch nach der *Seite* wird kommandirt:

Kolonne rechts (links) —
mit Paaren (Gespannen) **links** (rechts)
marschirt auf — Marsch!

Auf «Marsch» wendet sich das vorderste Paar (Gespann) rechts (links), geht nach der Wendung noch eine Pferdelänge gerade aus und hält an; die folgenden Paare (Gespanne) wenden nach einander und marschieren neben das vorangehende Paar (Gespann) auf.

2. Abmärsche aus Linie in Kolonne.

a. Zum Abmarsch *vorwärts* wird kommandirt:

Rechts (links) **abgebrochen — Marsch!**

Auf «Marsch» setzt sich das Paar (Gespann) rechts (links) gerade aus in Bewegung, die andern ziehen sich mit «halb rechts» (links) hinter dasselbe in die Kolonne hinein, auf 1^m Abstand hinter einander.

b. Zum Abmarsch *seitwärts* wird kommandirt:

Rechts (links) **abgebrochen —**
Kolonne rechts (links) **— Marsch!**

Auf «Marsch» geht das Paar (Gespann) rechts (links) um Pferdelänge vor, wendet rechts (links) und geht in der neuen Richtung weiter; die andern Paare (Gespanne) machen nach einander dasselbe, sowie jeweilen das vorangehende Paar (Gespann) den nöthigen Vorsprung gewonnen hat, dass das nachfolgende hinter demselben mit 1^m Abstand in die Kolonne einwenden kann.

In der Aufstellung vor dem Stalle sehen vor dem Abmarsche in den Park die Fahrer

die Beschirrung ihrer Pferde nochmals genau nach, ebenso die Unteroffiziere die Gespanne ihrer Abtheilungen; der Kommandirende lässt sich Rapport machen, ehe er zum Abmarsche kommandirt; vor dem Abmarsche in den Stall untersuchen die Fahrer, falls sie es nicht schon im Parke gethan haben, ihre Pferde und Beschirrung und melden, wenn etwas nicht in Ordnung ist, es sofort ihrem nächsten Vorgesetzten.

§ 8. Aufsitzen.

Zum *Aufsitzen* wird kommandirt:

Fertig zum Aufsitzen — Sitzt — auf!

Auf das erste Kommando tritt der Fahrer rechts seitwärts an das Sattelpferd, legt mit der rechten Hand den Handzügel von oben herunter in die offene Linke, nachdem er mit letzterer die Stangenzügel nach Vorschrift ergriffen hat; er erfasst einen Schopf Mähne unmittelbar vor dem Kummel und wickelt ihn um den Daumen, tritt mit dem linken Fuss in den Bügel, ergreift mit der rechten Hand die Peitsche und dann die hintere Sattelpause.

Auf das zweite Kommando schwingt er sich in den Bügel, bringt den rechten Fuss an den linken und stützt sich auf die Arme, den Blick vorwärts gerichtet.

Auf das dritte Kommando schwingt sich der Fahrer in den Sattel, tritt mit dem rechten Fuss in den Bügel, ordnet die Stangenzügel,

hängt die Peitsche mit deren Schlaufe an das rechte Handgelenk und erfasst den Handzügel 0,45^m vom Trensengebiss, zwischen den vierten und fünften Finger gelegt, mit geschlossener rechter Hand so, dass derselbe leicht gespannt und der rechte Vorarm ungezwungen leicht gebogen ist; die Peitschenschlinge lässt er rückwärts fallen.

Die Fahrer werden nach dem Herausführen der Pferde aus dem Stalle nur dann für den Marsch zum Parke aufsitzen gelassen, wenn letzterer in grösserer Entfernung sich befindet, sonst führen sie ihre Pferde nach § 6.

Zum *Absitzen* wird kommandirt:

Fertig zum Absitzen — Sitzt — Ab!

Auf das erste Kommando legt der Fahrer den Handzügel kurz in die linke Hand, ergreift einen Schopf Mähne unmittelbar vor dem Kummert, tritt mit dem rechten Fuss aus dem Bügel und stützt die rechte Hand auf die vordere Sattelpausche.

Auf das zweite Kommando schwingt er sich aus dem Sattel, bringt den rechten Fuss an den linken und stützt sich auf beide Arme.

Auf das dritte Kommando tritt er auf den Boden, schiebt die Peitsche von hinten in die Strangenscheide, ergreift den Handzügel und das linke Bakenstück am Zaume des Sattelpferdes und nimmt Stellung an.

Das Auf- und Absitzen wird nur bei der Instruktion wie oben angegeben kommandirt, sonst ist stets einfach das Kommando:

Trainsoldaten — Aufsitzen (Absitzen)
zu geben.

Bei den Uebungen der Fahrschule ist zuweilen auch das Auf- und Absitzen im Fahren, sowie das Auf- und Abspringen zu üben.

§ 9. Führung.

Das *Sattelpferd* wird nach den Vorschriften der Reitschule geführt; die linke Hand ist unmittelbar über dem Kummert zu halten.

Das *Handpferd* wird mit dem Handzügel und der Peitsche in folgender Weise geführt:

1) Um das Handpferd *vorwärts zu führen*, streckt der Fahrer seinen rechten Arm aus, wendet die Faust gegen das rechte Ohr des Sattelpferdes und lässt, wenn es nöthig ist, das Pferd anzutreiben oder zu wecken, zugleich die Peitschenschlinge auf die rechte Schulter desselben fallen.

2) Halbe *Paraden* bewirkt der Fahrer durch einen mässigen, gerade rückwärts und etwas aufwärts gerichteten Zug am Handzügel, wobei er die rechte Faust zuerst gegen den Widerrist, dann nach der Kruppe des Handpferdes bewegt. Solche halben Paraden dienen dazu, die Gangart zu verkürzen, oder hitzige Pferde zu verhalten.

3) Um *eine ganze Parade zu geben* oder *anzuhalten*, wird die halbe Parade in verstärktem Maasse gegeben.

4) Um das Handpferd zu *versammeln*,

wendet der Fahrer den kleinen Finger der rechten Faust gegen seine Brust nach aufwärts und lässt zugleich die Peitschenschlinge nach Bedürfniss und dem Temperamente des Pferdes entsprechend mehr oder minder fühlbar auf die rechte Schulter desselben fallen.

5) Zum *Zurücktreten* hat der Fahrer wie bei der ganzen Parade zu verfahren und dasselbe durch abwechselndes Anziehen und Nachlassen schrittweise zu bewirken.

6) Zur *Wendung links* oder zum *Herannehmen* des Handpferdes bewegt der Fahrer die rechte Faust, den kleinen Finger etwas rückwärts drehend, gegen die Mitte des Halses des Sattelpferdes und lässt nöthigen Falles das Pferd die Peitschenschlinge auf der rechten Schulter leicht fühlen.

7) Die *Wendung rechts* oder das *Abstossen* des Handpferdes wird durch Ausstrecken des rechten Armes in der Richtung gegen das linke Ohr des Handpferdes bewirkt, wobei sich die Faust so dreht, dass der kleine Finger nach rechts abwärts gewendet ist.

Es ist darauf zu achten, dass bei den Bewegungen der rechten Faust zur Führung des Handpferdes der Oberkörper unverändert ruhig gehalten und die linke Faust in der Führung des Sattelpferdes nicht gestört werde.

§ 10. Hilfen und Strafen.

Hilfen und Strafen werden bei dem *Sattelpferde* nach den Vorschriften der Reitschule

gegeben, bei dem *Handpferde* mittelst Handzügel und Peitsche in folgender Weise:

Die Hilfen, sowohl mit dem Handzügel als auch mit der Peitsche, werden durch Drehung des rechten Faustgelenkes bewerkstelligt, sie richten sich nach dem Temperament des Pferdes.

Die Hilfen mit dem Handzügel, welche stets jenen mit der Peitsche voranzugehen haben, dürfen nie reissend oder schnellend sein, sondern sollen ruhig, nach der Empfindlichkeit des Maules bemessen, nur allmählig wachsend und durch bogenartige Bewegungen der rechten Hand ausgeführt werden, so dass dabei das Pferd in der Hand des Fahrers und immer in Fühlung mit dem Handzügel bleibt. Mit der Peitsche ist eine Hilfe in der Regel nur durch das Fallenlassen der Schlinge auf die rechte Schulter des Pferdes zu geben, ohne dabei Letzteres im Maule zu beunruhigen.

Gibt das Pferd dieser gelinden Hilfe keine Folge, verliert es die Aufmerksamkeit für den Handzügel, bleibt es hinter der Hand oder verzögert es seinen Gang, so muss die Hilfe durch kräftigere Hiebe verstärkt werden.

Um das Handpferd zu ungewöhnlichen Anstrengungen anzutreiben, oder um es bei Widersetzlichkeiten zu bestrafen, können demselben bemessene starke Hiebe mit hoherhobenem Arme über den Leib, jedoch nur mit der Peitschenschlinge und nie auf den Kopf, die Vorhand oder die Kruppe ertheilt werden, wo-

bei der Handzügel kurz in die linke Hand zu nehmen ist.

Durch übermässige Züchtigung wird das Pferd handscheu, lernt ausschlagen, an die Deichsel drücken und kopfschütteln.

Zur Führung des Pferdepaares im Ziehen müssen die Hilfen beiden Pferden gleichmässig, beim Handpferd mit möglichster Bestimmtheit und denjenigen beim Sattelpferde stets vorangehend ertheilt werden.

C. Reiten mit Pferdepaaaren.

§ 11. Vorbemerkungen.

Das Reiten mit Pferdepaaaren dient als Vorübung zum Fahren dazu, mit Schonung der Pferde den Fahrern und Pferden die erste Gewöhnung an paarweise Führung beizubringen, im Besondern:

1) Dem angehenden Fahrer zu lehren, wie er Handzügel und Peitsche gebrauchen und sein Pferdepaar übereinstimmend führen soll, sowie ihm sein Augenmass für das Fahren zu bilden.

2) Das Tempo in den verschiedenen Gangarten zu regeln.

3) Das Handpferd mit den Hilfen bekannt zu machen.

Zum Reiten mit Pferdepaaaren wird wie das Sattelpferd, so auch das Handpferd ge-

sattelt, ersteres mit dem Stangenzaume, letzteres mit dem Handzaume gezäumt und mit den Aufsatzzügeln gut ausgebunden. Im Reiten mit Pferdepaaaren sind der Reihe nach die nachstehend angegebenen Uebungen durchzunehmen und dabei dieselben Kommando wie beim Fahren anzuwenden. Die Pferdepaaare haben hintereinander 3^m (eine Pferdelänge) Abstand zu halten.

§ 12. Reiten auf gerader Linie.

Es ist bei dieser Uebung mit dem Anreiten und Anhalten auf gerader Linie zu beginnen und besonders darauf zu halten, dass:

1) das Handpferd immer in gleicher Höhe mit dem Sattelpferde bleibe und jeweilen durch eine Hilfe mit der Peitsche vorgetrieben werde, wenn es dem Vorführen mit dem Handzügel nicht folgen will;

2) die Hilfen beiden Pferden übereinstimmend gegeben, diejenigen beim Handpferde aber vorangehen gelassen werden;

3) das Anhalten (Pariren) auf gerader Linie geschehe und demselben das Versammeln vorangehe;

4) die Paare gerade hintereinander geführt (die Reiter sich *decken*) und die Abstände genau eingehalten werden.

§ 13. Reiten auf dem Vierecke.

Es wird auf einem gleich einer Reitbahn abgesteckten Vierecke, abwechselnd auf rechter

und linker Hand, reiten gelassen und zwar zuerst im Schritte. Zum Durchreiten der Ecken wenden die Reiter mittelst der vorgeschriebenen Hilfen, indem sie die Wendung jeweilen 6^m (2 Pferdelängen) vor und nach der Ecke beginnen und vollenden.

Zur Vorbereitung auf die Führung angespannter Pferdepaare soll bei den Wendungen durch die Ecken und in den Wechselungen das innere Pferd dem äusseren um eine halbe Halslänge vorangehen gelassen und auf das nahe Zusammenhalten beider Pferde gesehen werden, so wie darauf, dass das Handpferd in der Linkswendung gut herangenommen, in der Rechtswendung gehörig vorgeführt werde.

Nachdem in der Ausführung der Uebungen im Schritte einige Fertigkeit erlangt worden, werden dieselben im Trabe vorgenommen und zwar zuerst im verkürzten, dann im Manövrir-Trabe, wobei zugleich Wechsel der Gangart, Veränderung des Tempo, Anhalten aus dem Trabe und Antraben aus dem Halten zu üben sind.

Beim Reiten auf dem Vierecke ist auch darüber zu belehren, wie etwaigen Unarten des Handpferdes begegnet werden kann:

Dem Springen des Handpferdes wird durch Herannahen an das Sattelpferd und einen abwärts geführten, zuckenden Anzug des Handzügels, dem Ausschlagen durch Erheben der rechten Faust, um den Kopf des Pferdes in die Höhe zu halten, begegnet. Steigt das

Handpferd, so ist der Handzügel kräftig abwärts wirken zu lassen, bis dasselbe wieder herunter gekommen ist und dann die Hilfe zum Vorführen zu geben. Dreht sich das Handpferd mit dem Kopf gegen den Fahrer, so treibt dieser das Sattelpferd gegen die Schulter des Handpferdes vor, stösst dieses kräftig ab und führt es dann wieder vor.

§ 14. Grosse und kleine Volte. Kehrtwendungen.

Bei diesen Uebungen ist besonders darauf zu sehen, dass beide Pferde nahe bei einander gehalten, das innere Pferd während der Wendung vorgetrieben und nach vollendeter Wendung beide Pferde wieder auf gleiche Höhe genommen werden.

§ 15. Rückwärtstreten.

Beide Pferde sollen Schritt für Schritt in *gleicher Höhe* und auf *gerader Linie* zurücktreten.

Das Ausfallen der Kruppe des Handpferdes wird durch genügendes Rechtsgehen der rechten Hand und durch einen leichten Peitschenhieb auf die rechte Seite hinter den Gurt vermieden.

§ 16. Seitwärtstreten der Pferde.

Diese Uebung wird nach der rechten Seite in der Weise ausgeführt, dass das Handpferd

erst abgestossen, dann vorgeführt und durch das Anschliessen des seitwärts treten gelassenen Sattelpferdes wieder gerade gestellt wird.

Zum Linkstreten wird das Handpferd herangenommen und durch Peitschenhilfen zum Anschliessen an das Sattelpferd gebracht.

§ 17. Galopp.

Die Pferde werden am zweckmässigsten auf der grossen Volte aus dem Trabe in Galopp gesetzt. Um das Handpferd zum Rechts-Galopp zu bewegen, wird es scharf heran genommen und dann vorwärts abgestossen, zum Links-Galopp zuerst abgestossen und dann scharf herangenommen. Das Handpferd wird durch einen Peitschenhieb auf die rechte Seite zum Angaloppiren ermuntert. Der Galopp soll nur mit im Reiten hinlänglich vorgebildeter Mannschaft und mit zum Galoppiren geeigneten und überhaupt befähigten Pferden geübt werden.

§ 18. Setzen.

Die Hilfen für das Sattelpferd werden nach Anleitung der Reitschule gegeben.

Dem Handpferd wird die Anregung zum Springen durch lebhaftes entschiedenes Anreiten, gutes Vorführen und nöthigen Falls durch einen Hieb mit der Peitsche ertheilt.

D. Vorbereitungen zum Fahren.

§ 19. Einmarsch in den Park.

Der Einmarsch der Gespanne in den Park zum Anspannen der Fuhrwerke geschieht in der Weise, dass die Kolonne der Gespanne von der rechten oder linken Seite her hinter die Fuhrwerke geführt und, sobald die Spitze der Kolonne am einen oder andern Flügel des Parkes angelangt ist, kommandirt wird:

Zum Anspannen — Marsch!

Auf dieses Kommando reitet jeder Vorderreiter noch bis in die Verlängerung seines Fuhrwerkes weiter, wendet dann rechts oder links, geht rechts neben dem Fuhrwerke vorbei vor die Deichsel und hält 10^m gerade vor der Deichsel an (bei vierspännigen Fuhrwerken 7^m, bei zweispännigen 4^m). Mittel- und Deichselreiter folgen auf 0,75^m Abstand nach.

Stehen die Fuhrwerke im Parke mit weniger als 5^m Zwischenraum, so dass die Gespanne nicht zwischen hindurch gehen können, so wird die Kolonne der Gespanne statt hinter die Fuhrwerke vor die Deichselspitzen geführt und zwar so, dass die aufmarschirenden Gespanne nicht hintereinander durchziehen müssen.

Stehen die Fuhrwerke im Parke auf zwei oder mehr Linien, so wird, wenn der Zwischenraum wenigstens 5^m beträgt, die ganze Kolonne der Gespanne hinter die letzte Linie geführt,

beträgt er weniger, so werden die zu einer Linie von Fuhrwerken gehörenden Gespanne jeweilen für sich unmittelbar vor den Deichseln derselben in den Park einmarschiren gelassen.

Nachdem die Gespanne einmarschirt sind, lässt der Kommandirende allgemein absitzen. Die Fahrer nehmen Stellung neben ihren Pferden und erwarten das Kommando zum Anspannen. Die Unteroffiziere sehen die Beschirung nach, wenn es nicht schon bei der Aufstellung vor dem Stalle geschehen, und überwachen das Anspannen.

§ 20. Anspannen.

Auf das Kommando:

An—gespannt!

treten die Fahrer zwischen ihre Pferde. Front gegen dieselben, ergreifen die inneren Backenstücke und schieben langsam ihre Pferde so weit gerade zurück, dass die Deichselpferde an der Deichsel, Vorder- und Mittelpferde mit je 0,75^m Abstand vor ersteren stehen. Der Deichselreiter hängt hierauf den Rückhaltkloben des Sattelpferdes in die Rückhaltkette, dann ebenso den des Handpferdes, geht rechts bei diesem zurück, bindet dessen Zugstränge los, hängt den linken, dann den rechten Zugstrangenring ein, ergreift den Deichselträger, geht an die Deichselspitze, schiebt den Deichselträger unter die Deichsel, schnallt ihn beim Handpferd so in den Tragring, dass die Schnalle

auswärts sieht, desgleichen beim Sattelpferd, bindet die Zugstränge des letzteren los, hängt den rechten Strang ein und legt den linken bei Fuhrwerken mit Deichselstütze über das Kreuz des Pferdes; bei Fuhrwerken ohne Deichselstütze hängt er ihn ebenfalls ein.

Der Mittelreiter geht auf der Handseite zurück, bindet die Zugstränge des Handpferdes los, macht Front gegen die Handseite, hängt den rechten Anstoss mit der rechten Hand beim Deichselhandpferd los, hängt den rechten Strang in denselben, tritt etwas zurück, macht das Gleiche beim linken Strange, dann ebenso beim Sattelpferd. Die beiden inneren Stränge sollen über den Rückhaltketten eingehängt werden.

Hat das Fuhrwerk eine vordere Anwaage, so hebt der Mittelreiter auf der Handseite dieselbe vom Fussbrett, hängt sie an die Deichsel oder Zugstange und verfährt weiter wie oben. Ist die Anwaage ohne Waagscheite, so müssen die inneren Stränge gekreuzt, d. h. so eingehängt werden, dass die Stränge des Handpferdes in den ersten und dritten, die des Sattelpferdes in den zweiten und vierten Haken eingehängt sind.

Der Vorderreiter verfährt beim Anspannen in gleicher Weise wie der Mittelreiter.

Sind die Fahrer mit Anspannen fertig, so nehmen sie wieder Stellung neben ihren Pferden an.

Pferde, die beim Anspannen sehr unruhig sind, werden von einem überzähligen Trainsoldaten, oder einem Kanoniere oder einem andern Fahrer, der dann seine Pferde nachher anspannt, halten gelassen.

Beim *Anspannen* mit *Hilfe von Kanonieren* spannen diese die Handpferde ein, oder halten die Pferde, wenn diese unruhig sind.

Die Unteroffiziere überwachen das Anspannen, sehen ihre Gespanne genau nach und machen ihren nächsten Vorgesetzten Rapport, wenn ihre Abtheilungen zum Abmarsch bereit sind. Der Kommandirende wartet zuerst Rapport ab, ehe er aufsitzen und abmarschiren lässt.

§ 21. Aufhängen und Niederlassen der Deichselstütze.

Wenn bei bespannten Fuhrwerken mit Deichselstütze die Fahrer abgesessen und die Deichselstützen niedergelassen sind, so werden diese auf das Kommando «*Achtung*» sofort aufgeschlagen, indem der Mittelreiter an die Deichselspitze springt und sie hebt, der Deichselreiter hinter sein Sattelpferd eilt und die Deichselstütze aufschallt oder aufhängt und hierauf den linken Zugstrang einhängt; beide Fahrer begeben sich darnach wieder in Stellung.

Wenn zum Absitzen kommandirt worden ist, so haben Deichsel- und Mittelreiter, so wie sie abgesessen sind und «*Ruht*» oder zum Ab-

spannen kommandirt wird, die Deichselstütze, gleich wie beim Aufschlagen derselben, niederzulassen, wozu der Deichselreiter zuerst den linken Zugstrang am Sattelpferde aushängt und denselben über das Kreuz des Pferdes legt.

§ 22. Abspannen.

Nachdem absitzen gelassen worden, wird zum Abspannen kommandirt:

Ab-gespannt!

worauf von den Fahrern gleich wie beim Anspannen, nur in umgekehrter Reihenfolge der einzelnen Verrichtungen, vorgegangen wird; jeder Fahrer führt sein Pferdepaar, nachdem er es abgespannt und die Zugstränge aufgebunden hat, um Pferdellänge gerade vor und nimmt Stellung an. Unruhige Pferde werden wie beim Anspannen behandelt. Mithelfende Kanoniere spannen die Handpferde ab.

Gleich nach dem Abspannen untersuchen die Fahrer ihre Pferde und deren Beschirung und melden, was sich etwa nicht in Ordnung findet, sofort ihrem nächsten Vorgesetzten. Der Kommandirende wartet Rapport ab, ehe er die Bespannungen abmarschiren lässt.

§ 23. Abmarsch aus dem Park.

Die Gespanne werden auf die in § 7 angegebene Weise, nach Bedarf vom einen oder anderen Flügel, vorwärts oder seitwärts in

Kolonne abbrechen gelassen; dem betreffenden Kommando ist, wenn die Gespanne einer hinteren Linie die Kolonne eröffnen sollen, die Bezeichnung des Gespannes vorausszuschicken, das sich an die Spitze zu setzen hat.

E. Fahren.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 24. Vorbemerkungen.

Die Fuhrwerke einer fahrenden Abtheilung können in bestimmter Entfernung hinter einander in *Kolonne* oder neben einander in *Linie* aufgestellt sein; je nachdem die Fuhrwerke *einzel*n oder *zugsweise in Linie* hinter einander stehen, hat man die *Einzelkolonne* oder die *Zugkolonne*. Je nachdem die Fuhrwerke so weit auseinander stehen, dass jedes frei wenden kann oder dass sie so nahe als möglich zusammengedrückt sind, hat man die *geöffnete* oder die *geschlossene Linie*.

In *Kolonne* wird die Entfernung der Fuhrwerke hinter einander *Abstand* geheissen und dieser vom Kopfe der Vorderpferde eines hinteren Fuhrwerkes bis zum hintersten Ende des vorgehenden oder dem Rücken der hinter diesem marschirenden Mannschaft gemessen. In *Linie* bezeichnet man die Entfernung der Fuhrwerke neben einander als *Zwischenraum* und misst

diesen von der Mittellinie (Deichsel) des einen Fuhrwerkes zu der des nächststehenden.

Der *Abstand* soll in *Einzelkolonne* stets 3^m (eine *Pferdelänge*) betragen, in *Zugkolonne* wird entweder derselbe Abstand von 3^m oder grösser von 15^m (Länge des sechsspännigen Fuhrwerkes) gehalten. Im Fahr- schulunterrichte ist ganz besonders auch auf Gewöhnung der Fahrer an genaue Einhaltung des richtigen Abstandes zu sehen.

Der *Zwischenraum* in Linie soll für *geöffnete Linie* 15^m (Länge des sechsspännigen Fuhrwerkes), für *geschlossene* 5^m betragen. Für Aufstellung im Parke gilt ein Zwischenraum von 12^m als Regel.

Die Wendungen oder Schwenkungen werden je nach der Seite (rechts, links), nach welcher und nach dem Masse, in welchem die Drehung geschieht (Drehung im Umfange eines achtel-, viertel-, halben Kreises) bezeichnet als: *Halbrechts* (halblinks), *Rechts* (Links), (rechts oder links) *Kehrt* — *Wendung* oder — *Schwenkung*.

§ 25. Kommando.

Bei Abgabe der Kommando sind die drei Theile, aus denen sie in der Regel bestehen, *Anruf*, *Vorbereitungs-* und *Ausführungs-*kommando, gut auseinander zu halten, mit gehöriger Betonung und der Grösse der Abtheilung angepasster Stärke der Stimme.

Der Kommandirende hält sich in nach der Ausdehnung der Abtheilung bemessener Entfernung von derselben nach der Seite hin, woher jeweilen der Wind kömmt; er soll seine Kommando möglichst Front gegen die Abtheilung und aus dem Halten abgeben.

«Achtung» ist zu kommandiren nur vor dem Aufsitzen, vor Abmärschen, nach einer Pause und wenn es etwa nöthig wird, die Aufmerksamkeit der Mannschaft besonders zu wecken.

Der Anruf in den Kommando ist für Fahrabtheilungen der Feldartillerie stets «*Batterie*», für solche des Armeetrain «*Abtheilung*», für einen einzelnen Zug «*Zug*».

§ 26. Säbelzeichen.

Der Kommandirende der Abtheilung, sowie die allfälligen Zugchefs, haben die abgegebenen Kommando noch durch Zeichen mit dem Säbel zu verdeutlichen, überdiess auch die neue Bewegung selbst genau vorzureiten.

Die mit dem Säbel zu gebenden Zeichen sind:

1. *Marsch*: den hochgehaltenen Säbel vorwärts senken.

2. *Halt*: den Säbel senkrecht hoch halten.

3. *Wendung rechts* oder *links*: Hieb mit senkrecht hoch gehaltenem Säbel nach rechts oder links.

4. *Rechts* oder *Links um — kehrt*: ein über dem Kopfe nach rechts oder links geführter Kreishieb.

5. *Schwenkung rechts* oder *links*: ein wagrecht geführter, halbkreisförmiger Hieb nach rechts oder links.

6. *Gradaus*: mit der Säbelspitze in der zu verfolgenden Richtung deuten.

7. *Oeffnen* oder *Schliessen*: Abstossen oder Annehmen des halbhoch gehaltenen Säbels nach der Seite, auf welche geöffnet oder geschlossen werden soll.

§ 27. Signale.

Statt einzelner Kommando können auch die Trompetensignale gegeben werden, welche festgesetzt sind für:

1. Achtung,

2. Aufsitzen,

3. Absitzen,

4. Marsch,

5. Halt,

6. Schritt,

7. Trab,

8. Galopp,

9. Wendung rechts,

10. > links,

11. Kehrtwendung (links),

12. Kolonne rechts,

13. > links,

14. Ruht.

Für das Kommando «Gradaus» kann das Signal «Schritt» oder «Trab» angewendet werden, je nach der Gangart, welche auf «Gradaus» als ursprüngliche eingehalten oder als neue angeschlagen werden soll.

Es ist bei den Uebungen der Fahrschule die Mannschaft an diese Signale zu gewöhnen.

§ 28. Gangarten.

In der Fahrschule ist die Bewegung im *Schritte* und im *Trabe* zu üben, im *Galoppe* nur mit den Fahrern der Feldartillerie und insofern die Beschaffenheit der vorhandenen Pferde es gestattet; die Uebungen haben zu geschehen im Tempo einer in der Minute auf festem, ebenem Boden zurückzulegenden Wegstrecke von

- 100^m für *Schritt*,
- 200^m für *verkürzten* (Marsch-) *Trab*,
- 240^m für *Mittel-* (Manövrir-) *Trab*,
- 300—350^m für *Galopp*, nach dem Vermögen der Pferde.

§ 29. Führer und Richtung.

Der Führer ist ohne weiteres Kommando in der *Kolonne* stets an der *Spitze*, in der *Linie*, ausgenommen bei Schwenkungen, Schrägmarsch, Schliessen und Oeffnen der Zwischenräume, *stets rechts*, es sei denn, dass der Kommandirende ausdrücklich «*Führer links*»

kommandirt. Bei Schwenkungen, Schrägmarsch, Schliessen und Oeffnen ist immer dasjenige Fuhrwerk Führer, das sich am innern Flügel befindet, oder nach dessen Seite der Schrägmarsch geht, oder auf welches geschlossen und geöffnet wird; ergibt sich dabei vorübergehend Führer links, so ist auf «Gradaus» immer ohne Weiteres wieder Führer rechts zu nehmen.

In Linie wird die Richtung über die Vorderreiter genommen und haben die Deichselreiter, behufs einer senkrechten Stellung auf der Frontlinie, ihre Mittel- und Vorderreiter durch leises Zurufen nach Bedarf rechts oder links treten zu lassen. Bei ungleich grosser Bespannung geschieht die Ausrichtung auf die Fahrer der gleichnamigen Pferdepaaire, z. B. Deichselreiter auf Deichselreiter.

In Kolonne haben die Fahrer sich zu decken, die nachfolgenden Fuhrwerke genau Geleise mit den vorangehenden und den vorgeschriebenen Abstand zu halten.

§ 30. Allgemeine Fahrregeln.

Aus dem Halten wird stets im Schritte angefahren und, wenn keine Gangart angegeben worden, die Bewegung im Schritte fortgesetzt; wurde «Trab» kommandirt, so soll immer erst, nachdem das Fuhrwerk im Schritt in Gang gesetzt ist, angetrabt werden. Verstärkung oder Verkürzung des Tempo soll nur allmähig, Steigerung oder Verminderung der Gangart

nur stufenweise, Uebergang in Galopp nur aus dem Trabe erfolgen, zum Anhalten aus dem Galoppe zunächst in Trab, aus dem Trab in Schritt übergegangen werden, was alles in der Fahrschule sorgfältig zu üben ist.

Die *Wendungen* werden auf zwei Arten ausgeführt:

1) als *enge* Wendung im sogenannten *Reihefahren*, wobei die Vorder- und Mittelpferde ausser Zug gesetzt und die Bespannung innerhalb eines Kreises von höchstens 6^m Halbmesser so herumgeführt wird, dass das innere Vorder- rad des Fuhrwerkes einen Kreisbogen von ungefähr 3^m (einer Pferdelänge) Halbmesser beschreibt;

2) als *weite* Wendung mit *vollem Anzuge*, wobei die Pferde in weiterem Bogen so herumgeführt werden, dass alle im Zuge bleiben und das innere Vorderrad des Fuhrwerkes einen Kreisbogen von 6^m (2 Pferdelängen) Halbmesser beschreibt.

Die *enge Wendung* hat bei allen Bewegungen in Einzelkolonne auf Strassen und Wegen, in den Park und aus dem Park, sowie beim Auf- und Abprotzen, die *weite Wendung* bei allen Bewegungen und Evolutionen auf dem Exerzirplatze und im freien Felde als *regelmässig* anzuwendende Art der Wendungen zu gelten; ausnahmsweise sind die Wendungen in ersteren Fällen bei stark belasteten Pferden, tiefem Boden und genügendem Raume auch als *weite*, umgekehrt in letzteren Fällen bei

Auf «Vorwärts» versammeln die Fahrer eines Gespannes ihre Pferde und stellen sie ganz in die Stränge; auf «Marsch» beginnen alle zusammen im Schritte gradaus zu gehen. Der Vorderreiter muss zwar das Vorführen beginnen, dann der Mittelreiter, und endlich soll, wenn die Stränge straff gespannt sind, der Deichselreiter folgen; jedoch darf dies keineswegs so langsam geschehen, dass zwischen dem Anspannen der Stränge und dem gleichzeitigen Anziehen aller Pferde eine Unterbrechung wahrzunehmen wäre; die Hilfen sind dabei sehr gelassen zu geben, damit die Pferde nicht prellend oder springend, sondern ruhig und willig ins Geschirr gehen und anziehen.

§ 33. Anhalten.

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) — **Halt!**

(Ganz gedehnt zu kommandiren.)

Auf «Batterie» versammeln die Fahrer ihre Pferde, ohne aus dem Zuge zu fallen oder zu stutzen. Auf «Halt» beginnt der Deichselreiter sachte zu pariren und setzt die früher angegebenen Hilfen zum Anhalten fort, dieselben, nachdem einmal die Rückhaltketten angespannt sind, verstärkend, bis das Fuhrwerk zum Stehen gebracht ist; er achtet dabei darauf, dass das Aufhalten mehr durch das Handpferd als durch das Sattelpferd bewirkt werde. Vorder- und Mittelreiter nehmen ihre Pferde sofort aus

dem Zuge, verkürzen die Gangart und pariren, indem sie rechts zurücksehen, im Augenblicke, wo der Deichselreiter das Fuhrwerk zum Stehen bringt.

§ 34. Rückwärtsdrängen und Verstellen eines Fuhrwerkes.

Auf das Kommando «Rückwärts» werden alle Pferde kurz in die Hand, Vorder- und Mittelpferde aus dem Zuge genommen und schiebt dann der Deichselreiter das Fuhrwerk zurück, indem er seine Pferde sachte Schritt um Schritt zurücktreten macht. Vorder- und Mittelreiter folgen, ohne ihn zu stören, mit losen Strängen nach. Auf «Halt» nehmen die Fahrer mit ihren Pferden wieder Stellung. Das Zurückdrängen soll nicht weiter als bis auf eine Pferdelänge getrieben werden.

Soll das Fuhrwerk im Zurückschieben etwas nach rechts oder links verstellt werden, so drängt der Deichselreiter die Deichsel zuerst nach rechts oder links, dann auf «Halt» nach der entgegengesetzten Seite, um den Hinterwagen gerade zu stellen, endlich richtet er sie wieder senkrecht zur Hinterachse; die Fahrer lassen ihre Pferde entsprechend seitwärts treten.

§ 35. Ausrichten.

Will der Kommandirende die in Linie stehende Abtheilung ausrichten, so kommandirt er:

Rechts (Links) — **Richt Euch!**

nachdem er die Richtungslinie durch Berittene bezeichnet oder das Fuhrwerk des betreffenden Flügels auf die Richtungslinie als Richtungsfuhrwerk vorgenommen hat.

Die Vorderreiter gehen der Reihe nach vom rechten (linken) Flügel an auf die Richtungslinie vor und richten sich auf gleiche Höhe mit dem Richtungsfuhrwerke aus, ebenso nach ihnen Mittel- und Deichselreiter, so dass die Gespanne und Fuhrwerke gerade und zugleich senkrecht zur Frontlinie stehen. Das zweite Fuhrwerk hat besonders darauf zu sehen, sich rasch und genau auszurichten.

§ 36. Fahren auf gerader Linie.

Mit den Uebungen im Anfahren und Anhalten sind auf einer längeren geraden Linie auch die ersten Uebungen im anhaltenden Zuge zu verbinden. Diese Uebungen haben zunächst im Schritte zu geschehen; es ist dabei dahin zu wirken, dass während des Fahrens der Vorderreiter die gegebene Richtung und den Abstand einhält, Mittel- und Deichselreiter nur auf den Vorderreiter sehen, nach ihm das Maass der Bewegung nehmen, gerade hinter ihm reiten, die Fahrer sich genau decken, ihre Pferde in der befohlenen Gangart und gleichmässig im Zuge halten. Die Fahrer haben öfter auf die Zugriemen oder vorderen Strangenketten ihrer Pferde, besonders der Handpferde,

zu sehen, um sich zu überzeugen, dass dieselben wirklich am Zuge theilnehmen; sie sind übrigens auch daran zu gewöhnen, schon durch das Gefühl im Gesäss (wenn das Sattelpferd zieht, macht dessen Bewegung dem Reiter einen Eindruck ähnlich wie beim bergauf Reiten), und in der rechten Hand zu unterscheiden, ob ihre Pferde ziehen.

§ 37. Fahren im Trabe.

Bei den Uebungen auf gerader Linie ist nach denjenigen im Schritte zu solchen im Uebergang aus Schritt in Trab und umgekehrt, sowie im anhaltenden Zuge im Trabe überzugehen.

Kommando zum Wechsel der Gangart:
Batterie (Abtheilung, Zug) — **Trab (Schritt)!**

Das Antraben soll ohne Pellen, der Uebergang in Schritt ohne Stutzen vor sich gehen; die Fahrer geben, alle drei gleichzeitig, dieselben Hilfen wie beim Reiten mit Pferdepaaren.

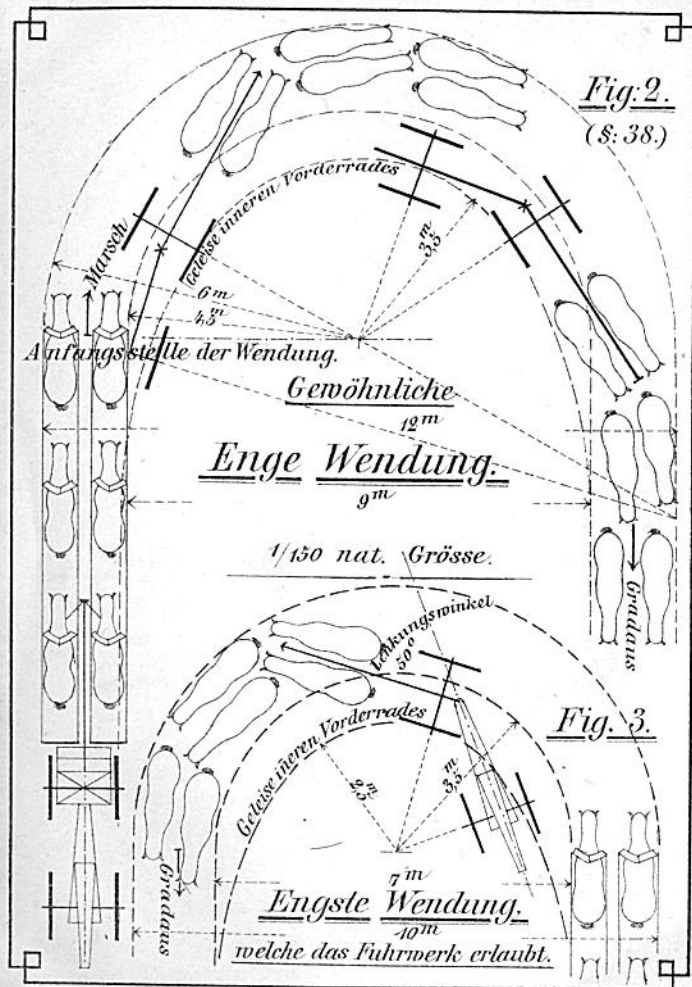
Während des Fahrens im Trabe ist noch nachdrücklicher als beim Fahren im Schritte auf Einhaltung des Tempo und auf gleichmässigen Zug aller Pferde des einzelnen Gespannes hinzuwirken und dazu den Fahrern besonders beizubringen, dass sie genau hintereinander bleiben, gut auf die vorangehenden Pferde und auf die Zugriemen oder vorderen Strangenketten ihrer Pferde achten, sowie mit

passenden, ruhigen und sachten Hilfen die Thätigkeit ihrer Pferde nach Bedarf anregen oder mässigen, ohne sie zu beunruhigen oder aus der Gangart fallen zu machen. Für Einhalten des Abstandes und dafür, dass ein Fuhrwerk nicht zurückbleibe, ist in erster Linie der Vorderreiter verantwortlich; Mittel- und Deichselreiter aber sind es dafür, dass nicht die Vorderpferde mehr als die ihrigen angestrengt werden müssen; überhaupt ist den Fahrern begreiflich zu machen, dass und wie in einem Gespanne die Schonung einzelner Pferde nur die Ueberanstrengung der andern und damit schliesslich den Ruin des ganzen Gespannes zur Folge haben kann.

Die Uebungen im Trabe sollen zuerst im verkürzten Trabe, später im Mitteltrabe vorgenommen und dabei stets auf gleichmässiges, vorschrittgemässes Tempo, sowie auf genaue Einhaltung der Abstände in der Kolonne gehalten werden.

§ 38. Enge Wendung. (Fig. 2.)

Die enge Wendung geschieht in der Weise, dass der Vorderreiter seine Pferde in einer Volte, auf Kreisbogen von nicht mehr als 6m Halbmesser für das äussere oder 4,5m für das innere Pferd gehen lässt, Mittel- und Deichselreiter ihre Pferde innerhalb derselben Kreisbogen auf gleichem Wege nachführen und den Deichselreiter allein das Fuhrwerk durch die



Wendung ziehen lassen. Auf das Ausführungskommando zu einer Wendung beginnt zuerst der Vorderreiter die Wendung und führt seine Pferde in die Volte, Mittel- und Deichselreiter bleiben gradaus bis dahin, wo der Vorderreiter die Wendung begonnen hat; sie gehen nach einander an derselben Stelle in die vom Vorderreiter eingeschlagene Volte über. Beim Uebergang in die Volte lassen Vorder- und Mittelreiter ihre Pferde allmählig das Tempo etwas verkürzen und aus dem Zuge treten; letzterer hält zugleich seine Pferde gut auswärts und gibt Acht, den Deichselreiter nicht in die Wendung zu reissen. Während der Wendung führen Vorder- und Mittelreiter ihre Pferde, das innere dem äussern etwas vorantreibend, in verkürztem Tempo mit losen Strängen auf der Volte so, dass weder die nachfolgenden Pferde in die Strängen zu treten kommen, noch die Deichselpferde in die Wendung hineingezerrt werden. Der Deichselreiter treibt sein inneres Pferd gut vor und an die Deichsel heran, das äussere aber stark auswärts, bis dessen Rückhaltkette angespannt ist; er wendet allein das Fuhrwerk so, dass das innere Vorderrad auf einem Kreisbogen von ungefähr 3^m Halbmesser geht.

Sobald der Vorderreiter nach Maassgabe der gewollten Wendung die Volte ausgeritten hat, geht er auf: «*Gradaus*», so lange nicht <Halt> oder eine neue Gangart kommandirt wird, in der ursprünglichen Gangart gerade

fort, im Schritte, wenn aus dem Halten gewendet worden ist; Mittel- und Deichselreiter bleiben noch auf der Volte, bis einer nach dem andern in die neue Richtung gekommen ist, wo dann jeder für sich auf die gerade Linie hinter den Vorderreiter übergeht. Beim Uebergang aus der Volte auf gerade Linie lassen Vorder- und Mittelreiter ihre Pferde allmählig wieder das Tempo verstärken und in den Zug treten.

Die *enge Wendung* ist in der Regel auf Grundlage eines Durchmessers von 12^m des von den äusseren Pferden zu verfolgenden Kreisbogens auszuführen und demgemäss bei der Instruktion zu lehren; das innere Vorderrad des Fuhrwerkes hat dabei auf einem Kreisbogen von wenigstens 3^m Halbmesser zu gehen. Sie kann, wo es nöthig wird, auch noch etwas enger gefahren werden, jedoch bei Geschützen und Caissons und den übrigen Kriegsfuhrwerken von gleichem, nicht mehr als 50° betragendem Lenkungswinkel nicht enger, als dass das äussere Deichselferd mit der Vorderhand auf einem Kreisbogen von 4,5^m Durchmesser geführt wird, so dass das innere Vorderrad des Fuhrwerkes auf einem Kreisbogen von 2,5^m Halbmesser geht, indem sonst ersteres am Lafettenschweife oder Langbaume anzustossen kömmt und Gefahr entsteht, dass die Deichsel gebrochen oder das Fuhrwerk umgeworfen werde (Fig. 3). Die *enge Wendung* soll in

nicht stärkerer Gangart als in verkürztem Trabe gefahren werden.

§ 39. Rechts- (links-) oder Halbrechts- (links-) Wendung.

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —

Rechts (links) **um** — oder **Halbrechts** (links)

— **Marsch!** ferner **Gradaus!** oder **Halt!**

wenn die Fuhrwerke in die gewollte neue Richtung gekommen sind. Die Wendung wird von jedem Fuhrwerke für sich, als enge Wendung nach § 38, als weite Wendung nach § 46 ausgeführt.

§ 40. Kehrtwendung.

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —

Linksum (rechtsum) **kehrt** — **Marsch!**

ferner **Gradaus!** oder **Halt!**

wenn die Wendung im gewollten Maasse vollzogen ist. Die Kehrtwendung wird von jedem Fuhrwerke für sich, in enger Wendung nach § 38, in weiter Wendung nach § 46 ausgeführt, in der Regel *linksum* kommandirt und als *weite*, auch aus dem Schritte oder dem Halten, ohne weiteres im Trabe gefahren.

§ 41. Direktionsveränderung der Einzelkolonne.

Um die Marschrichtung einer Kolonne zu ändern, wird kommandirt:

Kolonne rechts (links) oder halbrechts (halblinks)! — Marsch!
und *Gradaus!*

Auf «*Marsch*» wendet das Fuhrwerk an der Spitze nach der bezeichneten Seite und geht auf «*Gradaus*» in der neuen Richtung gerade fort. Die nachfolgenden Fuhrwerke wenden an derselben Stelle und halten genau das Geleise des vorangehenden, dessen Vorderreiter ein Direktionspunkt angewiesen wird, wenn der Kolonne nicht ein Führer beigegeben oder der Weg nicht sonst schon vorgezeichnet ist. Das Kommando «*Gradaus*» erfolgt im Augenblicke, wo das vorderste Fuhrwerk in der Wendung die gewollte neue Richtung erlangt hat.

§ 42. Fahren auf dem Vierecke.

Zur Gewöhnung der Gespanne an gleichmässigen Zug und die vorgeschriebenen Tempo der Gangarten, zur Einübung der Wendung in der Bewegung und zur Uebung im Fahren in Einzelkolonne wird auf einem abgesteckten grösseren Vierecke abwechselnd rechts und links herumgefahren. Das Viereck soll für Abtheilungen von 4 Fuhrwerken wenigstens 100^m, für solche von 6 Fuhrwerken bis 150^m

lang und dessen Breite gleich der Hälfte bis zwei Drittel der Länge genommen werden; die Mittelpunkte der im Wenden um die Ecken zu verfolgenden Kreisbogen sind durch passende Merkmale den Fahrern deutlich zu bezeichnen.

Bei den ersten Uebungen im Fahren auf dem Vierecke haben die Fuhrwerke bis auf Fuhrwerkslänge vergrösserten Abstand zu nehmen.

§ 43. Fahren auf dem Kreise (Voltefahren).

Das Voltefahren bildet die Vorübung zur weiten Wendung oder Wendung mit vollem Anzuge; es ist auf Kreisen von verschiedenem, zuerst grösserem, dann kleinerem Durchmesser zu üben, in der Weise, dass stets sämtliche Pferde im Zuge bleiben und dieser nicht gebrochen wird, wozu Deichsel-, Mittel- und Vorderreiter sich auf Kreisbogen von verschiedenem, zunehmend grösserem Durchmesser bewegen müssen. Der Vorderreiter verstärkt beim Voltefahren im Schritte das Tempo nöthigenfalls bis zu kurzem Trabe, sonst hält er die ursprüngliche oder kommandirte Gangart oder Tempo ein und stuft Mittel- und Deichselreiter ihre Tempo nach ihm ab. Für die Ausführung der Volte ist der Durchmesser des Kreises massgebend, auf dem sich das innere Vorderrad des Fuhrwerkes bewegt; je kleiner dieser ist, desto mehr wachsen verhältnissmässig die Durchmesser der zunehmend weitem

Kreise, auf denen die einzelnen Pferdepaare des Gespannes zu führen sind. Die inneren Pferde jedes Paares kommen auf Kreisen von etwas kleinerem Durchmesser als die äusseren zu gehen und müssen daher, damit sie im Zuge bleiben, den letzteren vorangehen. Sämmtliche Pferde haben im Vorschreiten zugleich in der Richtung der Wendung seitwärts zu treten.

Das Voltefahren ist bei der ersten Anleitung im Schritte, nachher hauptsächlich im Trabe zu üben; zur Verdeutlichung der Art und Weise der Ausführung sind auf dem Boden die bei einem bestimmten Wendungskreise des inneren Vorderrades von Deichsel-, Mittel- und Vorderreiter zu verfolgenden Kreise deutlich aufzureissen. Das Voltefahren hat besonders für die Fahrer der Feldartillerie Gegenstand eingehender, sorgfältiger Uebung zu sein.

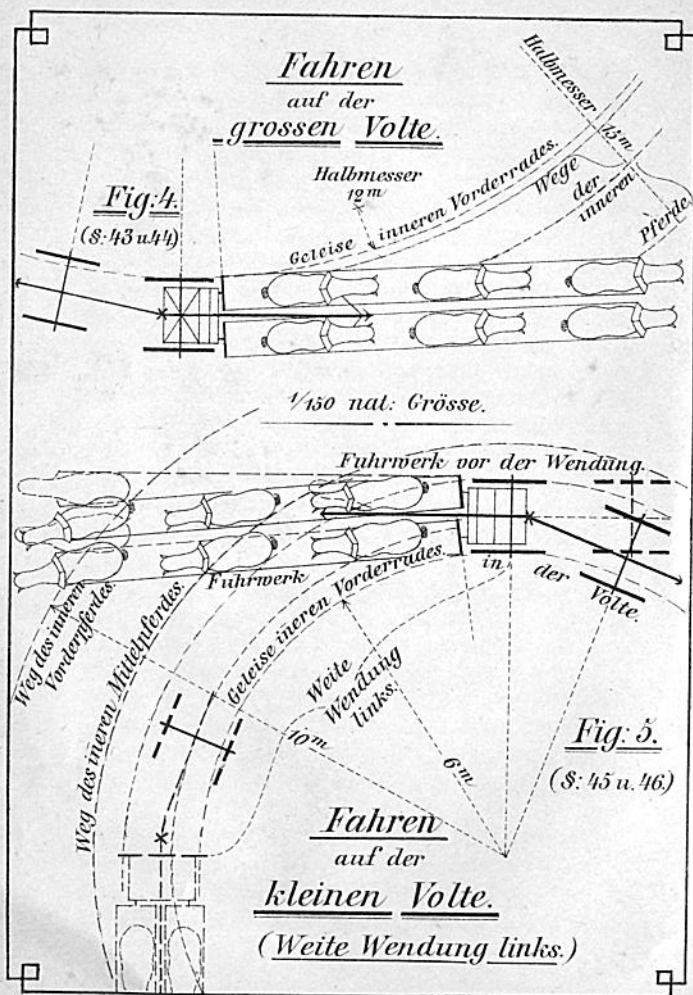
§ 44. Grosse Volte. (Fig. 4.)

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —

Grosse Volte rechts (links) — **Marsch!**

Auf « Marsch » begibt sich das vorderste Fuhrwerk in die Volte, indem alle Fahrer gleichzeitig ihre Kreisbewegung beginnen; die andern Fuhrwerke folgen nach. Die Volte wird nach den Bestimmungen des § 43 gefahren, so dass der Durchmesser des vom inneren Vorderrade beschriebenen Kreises bei einer Abtheilung von 4 bezw. 6 Fuhrwerken mindestens



20^m bzw. 30^m beträgt, wobei der Vorderreiter sich mit seinem inneren Pferde auf einem Kreise von 6^m bzw. 5^m grösserem Durchmesser zu bewegen hat. Das Fahren im Kreise herum geht fort bis kommandirt wird: «Gradaus!» worauf der Vorderreiter des ersten Fuhrwerkes in der Richtung, die er augenblicklich hat, sofort gerade fort geht, die der andern Fuhrwerke ihm von derselben Stelle aus nacheinander folgen.

§ 45. Kleine Volte. (Fig. 5.)

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —

Kleine Volte rechts (links) — **Marsch!**

Auf « Marsch » beginnen die Fahrer jedes Fuhrwerkes gleichzeitig für sich eine Volte zu fahren nach den in § 43 gegebenen Regeln derart, dass das innere Vorderrad des Fuhrwerkes einen Kreis von 12^m Durchmesser beschreibt, wobei der Vorderreiter mit dem inneren Pferde auf einem Kreise von 20^m Durchmesser oder um Pferdellänge ausserhalb des äusseren Geleises der Vorderräder reitet. Nach Vollendung der Volte geht jedes Fuhrwerk wieder auf der vorher verfolgten geraden Linie weiter.

Die kleine Volte bildet die Grundlage der Wendungen, wie sie beim Bespannt-Exerziren und Manövriren der Feldartillerie auszuführen sind; sie ist daher mit den Fahrern dieser

sorgfältig zu üben, damit dieselben sie gewandt und in gleichmässigem Zuge aller Pferde zu fahren verstehen.

§ 46. Weite Wendung. (Fig. 5.)

Die Halbrechts- oder Halblinks-, die Rechts- oder Linksum- und die Kehrt-Wendungen werden auch als *weite* nach den schon in §§ 39 und 40 gegebenen Kommando, auf Grundlage einer kleinen Volte von 6^m Halbmesser ausgeführt, indem für «Halbrechts» (links) eine achtel, für «Rechts- (Links-) um» eine viertel, für «Kehrt» eine halbe kleine Volte nach §§ 43 und 45 gefahren wird.

Auf «Marsch» beginnen alle Fahrer eines Gespannes gleichzeitig die Wendung, aus dem Halten unmittelbar nachdem das Fuhrwerk in Bewegung gesetzt ist; Vorder- und Mittelreiter stellen dazu ihre Pferde mit der Vorhand so weit einwärts, dass das innere Pferd dem äusseren eine halbe Halslänge vorgeht. Der Deichselreiter führt seine Pferde so, dass das innere Vorderrad des Fuhrwerkes einen Kreisbogen von 6^m Halbmesser beschreibt, wobei das innere Pferd mit seiner inneren Schulter einem Kreisbogen von 7^m Halbmesser zu folgen hat; sämtliche Fahrer halten ihre Pferde gut im Zuge, die inneren etwas stärker als die äusseren, und lassen sie vor- und seitwärts treten. Alle drei Fahrer sollen mit den inneren

Pferden gleichzeitig in die neue Marschrichtung gelangen.

Auf «Gradaus» gehen die Fahrer in der augenblicklich erlangten neuen Marschrichtung und, wenn nicht eine neue Gangart kommandiert wird, in der ursprünglichen Gangart (nach Wenden aus dem Halten im Schritte) gerade fort; Vorder- und Mittelreiter stellen ihre Pferde gerade und nehmen sie wieder auf gleiche Höhe. Das Kommando «Gradaus» erfolgt im Augenblicke, wo die Fuhrwerke in der Wendung die gewollte neue Richtung erlangt haben.

§ 47. Schrägmarsch.

Um mit der Einzelkolonne vorwärts seitwärts Raum zu gewinnen, wird kommandiert:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Halbrechts (halblinks) — **Marsch!**

Alle Fuhrwerke wenden gleichzeitig halbrechts (links), nehmen Richtung nach dem Fuhrwerke an der Spitze und gehen in der neuen Marschrichtung in unveränderter Gangart fort. Auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) — **Gradaus!**
gehen sie in gleicher Weise wieder in die alte Marschrichtung in Kolonne über.

§ 48. Fahren im Galopp.

Erst nach erlangter Fertigkeit im Fahren im Trabe soll, wenn die Ausbildung der Fahrer

im Reiten und die Beschaffenheit der Pferde es überhaupt erlauben, mit den Fahrern von Batterien auch noch das Fahren im Galopp geübt werden. Diese Uebungen geschehen zuerst auf der grossen Volte, dann noch auf längerer gerader Linie. Das Ansprenge in Galopp hat immer aus dem *Trabe* zu erfolgen, wie auch zum Uebergange in Schritt oder Anhalten aus dem Galoppe die Pferde stets zuerst in Trab fallen zu lassen sind.

Kommando zum Galopp:

Batterie (Abtheilung, Zug) — **Galopp!**

Das Ansprenge in Galopp bewirken die Fahrer durch die für das Reiten mit Pferdepaaren angegebenen Hilfen; zur Erleichterung des Ansprengens trägt bei, wenn zuerst die hinteren Fahrer durch Verstärkung des Tempo dem Vorderreiter lose Stränge zum Ansprenge verschaffen, Mittel- und Deichselreiter dann nach einander zum Ansprenge den Augenblick abwarten, wo durch das Angaloppiren ihres Vorgängers ihre Pferde momentan aus dem Zuge kommen.

Bei den Uebungen im Fahren im Galopp ist hauptsächlich auf Einhaltung eines ruhigen, der Leistungsfähigkeit der Pferde angemessenen Tempo bei gleichmässigem Zuge aller Pferde hinzuwirken.

III. Ab- und Aufmärsche aus und in Linie.

§ 49. Abmarsch aus Linie in Einzelkolonne.

Um aus Aufstellung in Linie (dem Parke) vom rechten oder linken Flügel *vorwärts* in Einzelkolonne abzumarschiren, wird kommandirt:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Rechts (links) **abgebrochen** — **Marsch!**

Das Fuhrwerk am betreffenden Flügel geht auf «Marsch» gradaus, die andern Fuhrwerke machen nacheinander stark halbrechts (halblinks), ziehen sich im Schrägmarsche in die Kolonne hinein und richten sich mit «Gradaus» in derselben auf das vorangehende Fuhrwerk im richtigen Abstände ein; jedes Fuhrwerk beginnt seinen Schrägmarsch, sobald es das vorangehende den nöthigen Vorsprung hat gewinnen lassen, um ohne Stocken oder Nacheilen hinter demselben in die Kolonne auf richtigen Abstand nachfolgen zu können.

Nach demselben Kommando geht auch das *Abbrechen* aus *Zugkolonne* in *Einzelkolonne* vor sich, indem nacheinander die rechts- (links-) seitigen Fuhrwerke gradaus gehen, die andersseitigen sich mit halbrechts (halblinks) zwischen dieselben in die Kolonne hineinziehen. Der Abmarsch in Einzelkolonne *seitwärts* geschieht aus Aufstellung in *geöffneter* Linie einfach durch gleichzeitige Rechts- oder Links-

Wendung der Fuhrwerke, aus Aufstellung in *geschlossener* Linie (aus dem Park) auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Rechts (links) **abgebrochen** —
Kolonne rechts (links) — **Marsch!**
 ferner **Gradaus!**

Auf «Marsch» wendet das Fuhrwerk am betreffenden Flügel sofort rechts (links) und geht auf «Gradaus» in der erlangten Richtung weiter. Die andern Fuhrwerke folgen demselben in Kolonne nach, indem sie nach einander rechts (links) wenden, sobald jeweiligen das vorangehende Fuhrwerk ihnen den nöthigen Raum zum Einwenden in die Kolonne eröffnet hat.

§ 50. Aufmarsch aus Einzelkolonne in Linie.

Um aus der Einzelkolonne *vorwärts*, *rechts* oder *links* auf die Spitze der Kolonne die geöffnete Linie zu bilden, wird kommandirt:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Rechts (links) **marschirt auf** — **Marsch!**

Das vorderste Fuhrwerk geht *gradaus*, die andern machen *halbrechts* (*halblinks*), ziehen sich im Schrägmarsche in verstärkter Gangart vorwärts und seitwärts, bis eines nach dem andern den geöffneten Zwischenraum von 15^m von dem Geleise des ihm vorangehenden Fuhrwerkes erlangt hat, worauf es *gradaus* in

die Linie einrückt und sich in derselben ausrichtet. Wird die Linie stehenden Fusses gebildet, so hält das vorderste Fuhrwerk an, nachdem es 15^m vorgegangen; ist die Kolonne in Bewegung, so verbleibt dasselbe in seiner Gangart; sobald die Fuhrwerke aufmarschirt sind, wird entweder zum Halten oder «Gradaus» kommandirt; auf letzteres Kommando geht die Abtheilung im Frontmarsche nach den Regeln desselben weiter.

Soll in Linie mit *geschlossenen* Zwischenräumen aufmarschirt werden, so wird in das Kommando noch eingeschaltet «*geschlossen* rechts (links) etc.», worauf die aufmarschirenden Fuhrwerke sich nur bis auf den Betrag des geschlossenen Zwischenraumes (5^m) seitwärts auseinander ziehen.

Die Entwicklung aus Einzelkolonne *seitwärts* in *geöffnete* Linie geschieht *hinter* die Spitze der Kolonne einfach durch gleichzeitige Rechts- oder Links- Wendung der Fuhrwerke, *vor* die Spitze der Kolonne dagegen auf das Kommando:

Kolonne rechts (links) —
Links (rechts) **marschirt auf** — **Marsch!**
 nachher **Halt!**

wenn das vorderste Fuhrwerk auf der einzunehmenden Frontlinie angelangt ist.

Das vorderste Fuhrwerk macht links- (rechts-) um und geht in der neuen Richtung fort bis auf «Halt». Die nachfolgenden Fuhrwerke gehen in der Kolonne noch weiter und

wenden nach einander so, dass jedes im Vorgehen nach seiner Wendung auf die bezeichnete Seite des Aufmarsches mit 15^m Zwischenraum neben das vorangegangene Fuhrwerk zu stehen kommt.

Zur Bildung der *geschlossenen Linie seitwärts, hinter oder vor* die Spitze der Kolonne wird kommandirt:

Kolonnerrechts (links) — **Geschlossenrechts** (links) oder **links** (rechts) **marschirt auf** — **Marsch!** nachher **Halt!**

Es wird gleich wie in geöffnete Linie, aber auf nur 5^m Zwischenraum aufmarschirt.

Entsprechend diesen Aufmärschen hat auch die Bildung des *Parkes* aus der Einzelkolonne vor sich zu gehen, *vorwärts* auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
In Park rechts (links) **marschirt auf** — **Marsch!**

Wenn die auf den Parkplatz einmarschierende Kolonne von der Seite herkömmt, wird *seitwärts* aufmarschirt auf das Kommando:

Kolonne rechts (links) —
In Park rechts (links) **marschirt auf** — **Marsch!**

Es ist dabei verstanden, dass im Schritte aufmarschirt werde auf 12^m Zwischenraum, oder den besondern Zwischenraum, den der Kommandirende etwa noch angibt, sonst ohne Weiteres in die ausgesteckten Linien auf die

den einzelnen Fuhrwerken in der Regel zum Voraus bezeichnet sein sollenden Stellen.

Gleich einem Aufmarsche geschieht auch der Uebergang aus *Einzelkolonne* in *Zugkolonne* auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
In Züge rechts (links) **marschirt auf** — **Marsch!**

Die Fuhrwerke gerader Nummer in der von der Spitze nach hinten numerirten Kolonne marschiren in verstärkter Gangart rechts (links) neben die vorangehenden Fuhrwerke ungerader Nummer mit offenem Zwischenraume auf, die aufmarschirenden Züge halten den sich dabei von selbst ergebenden Abstand von einander, so lange nicht zum Aufschliessen besonders kommandirt wird.

IV. Bewegungen in Linie.

§ 51. Frontmarsch.

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) — **Vorwärts** (Der Führer wird nur kommandirt, wenn er ausnahmsweise links genommen werden soll) — **Marsch!**

Der Frontmarsch ist sorgfältig und oft, besonders im Trabe, zu üben, auf möglichst lange Strecken, in gleichmässiger wie in allmählig (bei Fahrabtheilungen der Feldartillerie bis zum Galoppe) sich steigernder Gangart; er soll in jeder Gangart, mit offenen und mit geschlosse-

nen Zwischenräumen, in ruhigem gleichmässigem Flusse, gut ausgerichtet und mit genau eingehaltenen Zwischenräumen ausgeführt werden können.

Vor Antritt der Bewegung haben die einzelnen Fuhrwerke gerade und senkrecht zur Frontlinie zu stehen, während der Bewegung die Fahrer, zeitweise nach dem Führer blickend, Richtung und Zwischenraum genau einzuhalten zu suchen, wobei sie entstehende Fehler nicht zu plötzlich, sondern nur allmählig ausgleichen sollen. Das Richtungsfuhrwerk hat genau Richtung und Tempo und sich auf gerader Linie zu halten; es ist in der Regel demselben ein Führer beizugeben und diesem, sonst dem Vorderreiter, stets ein Direktionspunkt genau zu bezeichnen. Stehen in der Abtheilung Zugchefs, so haben diese unter sich genau Richtung, Zwischenraum und Tempo zu halten, und genau gerade in der gegebenen Direktion, wozu sich jeder Direktionspunkte nimmt, zu reiten; die Vorderreiter nehmen dann Richtung und Zwischenraum nach ihren Zugchefs. Der Kommandirende der Abtheilung selbst soll derselben genau in der Mitte im richtigen Tempo und gerade voraus reiten. — Wird zum Halten kommandirt, so richten sich die Fuhrwerke beim Anhalten zugleich ohne weiteres aus, wobei darauf zu achten ist, dass im Anhalten das Richtungsfuhrwerk etwas vorbleibe, damit die andern sich durch Nachrücken leicht und rasch ausrichten können.

§ 52. Schrägmarsch.

Kommando:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Halbrechts (halblinks) — **Marsch!**

Sämmtliche Fuhrwerke machen auf «Marsch» eine weite Wendung halbrechts (halblinks) und gehen dann in der neuen Marschrichtung in der ursprünglichen Gangart mit unveränderter Frontlinie fort, indem sie Richtung nach demjenigen Flügel nehmen, nach dessen Seite der Schrägmarsch geht. Auf das Kommando «*Batterie* (Abtheilung, Zug) — *Gradaus*» wird wieder die ursprüngliche Marschrichtung eingeschlagen und im Frontmarsch wie vorher weitergegangen.

§ 53. Schliessen und Oeffnen der Zwischenräume.

Kommando zum Schliessen:

Batterie (Abtheilung, Zug) —
Rechts (links) **geschlossen** — **Marsch!**
und nachdem geschlossen: **Gradaus!**

Auf «Marsch» geht das Fuhrwerk rechts (links) gradaus fort, aus dem Halten im Schritte, in der Bewegung ohne die Gangart zu ändern, nur bei starker Gangart das Tempo etwas verkürzend. Die andern Fuhrwerke ziehen sich im Schrägmarsche, ohne die Frontlinie zu brechen, auf 5^m Zwischenraum an das Flügel-fuhrwerk heran, indem sie, je mehr sie von

demselben entfernt stehen, um so stärker halbrechts (links) machen und das Tempo oder die Gangart verstärken. Auf «Gradaus» nehmen alle Fuhrwerke wieder die ursprüngliche Marschrichtung, Tempo oder Gangart, sowie Führer rechts an.

Während des Schliessens ist der Führer stets auf demjenigen Flügel, nach welchem geschlossen wird, also das gradaus bleibende Fuhrwerk Richtungsfuhrwerk.

Kommando zum *Oeffnen*:

Batterie (Abtheilung, Zug) —

Rechts (links) *geöffnet* — **Marsch!**

und nachdem geöffnet: **Gradaus!**

Das Oeffnen wird ganz analog dem Schliessen ausgeführt, indem das Fuhrwerk links (rechts) gradaus fort geht, die andern sich im Schrägmarsche von diesem aus nach der bezeichneten Seite auf 15^m Zwischenraum auseinanderziehen und unterdessen ersteres Richtungsfuhrwerk ist.

Es kann auch auf die Mitte oder aus der Mitte schliessen oder öffnen gelassen werden auf das Kommando «*Rechts und Links etc.*», wobei in einer Abtheilung von 6 Fuhrwerken der allfällige Chef des mittleren Zuges gradaus fort geht und vorübergehend Führer wird.

§ 54. Direktionsveränderungen.

Veränderungen der Marschrichtung werden in Linie durch Schwenkungen und zwar, je nach dem Maasse, in welchem, und der Seite,

nach welcher die Veränderung geschehen soll, durch eine Halbrechts (links) — Rechts (links) — (Rechts oder Links) Kehrt — Schwenkung bewirkt, auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung Zug) —

Halbrechts (Halblinks) — oder **Rechts** (Links) — oder **Linksum** (Rechtsum) *kehrt* —

schwenkt — **Marsch**, und nachdem die Schwenkung vollzogen: **Gradaus** oder **Halt!**

Bei allen Schwenkungen führt das Fuhrwerk am Drehpunkte eine einfache weite Wendung und zwar stets im verkürzten Schritte aus, die andern Fuhrwerke schwenken nach Maassgabe ihrer Entfernung vom inneren, sich nach demselben ausrichtend, auf weiteren Kreisbogen in verstärktem Tempo oder Gangart herum; während der Schwenkung ist der Führer stets am inneren Flügel, das innere Fuhrwerk Richtungsfuhrwerk.

Auf «Marsch» beginnen alle Fuhrwerke gleichzeitig die Schwenkung, auf «Gradaus» gehen sie in der neuen Marschrichtung im Frontmarsche weiter, indem sie wieder Richtung nach rechts und die ursprüngliche Gangart annehmen, wenn keine neue kommandirt worden. Dem Vorderreiter des Richtungsfuhrwerkes oder dessen Führer ist auf «Gradaus» stets auch ein Direktionspunkt genau zu bezeichnen; auf «Halt» richten sich die Fuhrwerke im Anhalten zugleich genau aus.

Die Schwenkungen sind abwechselnd nach rechts und links zu üben, die Kehrtschwen-

kungen mit grösseren Abtheilungen in der Regel nur in Linie mit geschlossenen Zwischenräumen vorzunehmen.

Im Schwenken können zugleich auch die Zwischenräume schliessen oder öffnen gelassen werden auf das Kommando:

Batterie (Abtheilung Zug) —

Im (Halb) **Rechts** (Links) **schwenken geschlossen** — oder **geöffnet** — **Marsch!**
nachher **Gradaus** oder **Halt!**

Im Schwenken ziehen sich die äusseren Fuhrwerke zugleich nach dem innersten zu auf 5^m Zwischenraum zusammen, oder von demselben aus auf 15^m auseinander.

V. Ab- und Aufprotzen.

§ 55. Allgemeine Bestimmungen.

Bei abgeprotztem Geschütze steht die Protze mit von der Laffete ab- (rückwärts) gewendeter Bespannung gerade auf der Verlängerung des Geleises der Laffete, in 8^m (3 Pferdelängen) Abstand der Protzachse vom Ende des Richthebels.

Es werden zwei Arten des Ab- und Aufprotzens unterschieden:

Abprotzen *im* und Aufprotzen *zum Zurück-* oder *Vorgehen* (vor und zurück in der Richtung des Feindes verstanden).

Ausnahmsweise kann auch nach der *Seite*, rechts oder links, ab- und aufprotzen gelassen werden.

Die Ausführung des Ab- und Aufprotzens im und zum Vorgehen geschieht bei der ersten Einübung im Schritte, sonst stets im Trabe.

§ 56. Ab- und Aufprotzen im und zum Zurückgehen.

a. Abprotzen.

Kommando:

Protzt (gedehnt zu kommandiren) — **Ab!**

ferner, nachdem die Kanoniere die Laffete losgehängt haben, von Nr. 2 links der Geschütz-Bedienung:

Marsch!

Auf «Protzt ab» versammeln die Fahrer ihre Pferde zum Anfahren, auf «Marsch» fahren sie im Schritte 8^m (3 Pferdelängen) gerade aus, bis die Protze im vorgeschriebenen Abstände hinter der Laffete steht, und halten dann an.

b. Aufprotzen.

Kommando:

Protzt (gedehnt zu kommandiren) — **Auf!**

Auf das Kommando «Auf» wird die Protze vom Deichselreiter, welchem Vorder- und Mittelreiter mit losen Strängen folgen, gerade

zurückgedrängt, bis die Nr. 2 links der unter-
dessen die Laffete entgegenführenden Geschütz-
bedienung «Halt» kommandirt; sobald die Laffete
angehängt ist, stellen die Fahrer ihre Pferde
gerade und in die Stränge. Unter Umständen
kann auch die Protze stehen und die Laffete
ihr ganz entgegenbringen gelassen werden.

Zum allfälligen An- oder Loshängen des
Schlepptaues wird auf das Kommando: «*Schlepp-
tau vor*» die Protze bei abgeprotztem Ge-
schütz eine Pferdelänge zurückgedrängt, im
Abprotzen selbst dagegen zunächst nur 2 Pferde-
längen weit fort geführt; sobald die Kanoniere
das Schlepptau angehängt, geht auf das Kom-
mando «Marsch» der Nr. 2 links die Protze
ganz in ihre Stellung zurück.

Auf «*Schlepptau los*» wird die Protze
eine Pferdelänge zurückgedrängt und nachdem
das Schlepptau losgehängt ist, wieder in Stel-
lung gebracht, oder, wenn zum Aufprotzen
kommandirt ist, gleich noch weiter zurück-
gedrängt.

§ 57. Ab- und Aufprotzen im und zum Vorgehen.

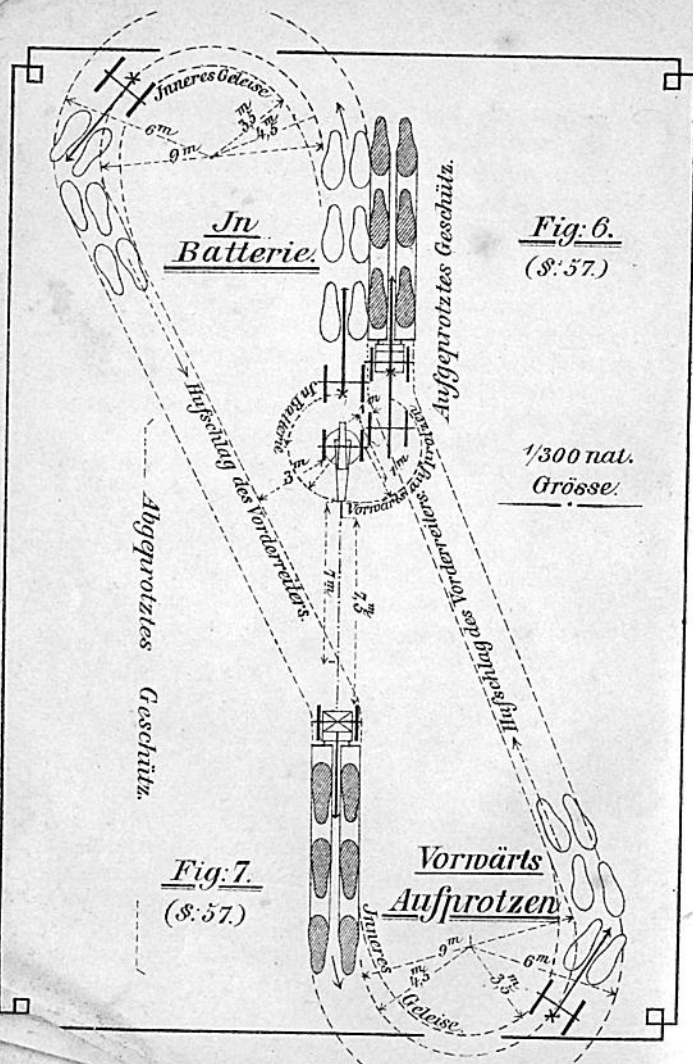
a. Abprotzen. (Fig. 6.)

Kommando:

In — Batterie!

ferner, nachdem die Kanoniere die Laffete los-
gehängt haben, von Nr. 2 links:

Marsch!



Auf «In Batterie» versammeln die Fahrer ihre Pferde zum Anfahren, auf «Marsch» machen sie mit der Protze in enger Wendung links um kehrt; der Vorderreiter nimmt nach der Wendung Richtung auf einen Punkt 7^m (2 1/2 Pferdelängen) hinter dem Laffetenschweife, reitet auf 3^m (1 Pferdelänge) Abstand am Rade der Laffete vorbei gradeaus weiter bis auf die Verlängerung des Geleises der Laffete, biegt in dieses ein, geht in dieser Richtung fort und hält an, sobald die Protze im richtigen Abstand hinter der Laffete steht; Mittel- und Deichselreiter folgen auf dem Hufschlage des Vorderreiters, alle drei schauen nach dem Einbiegen in die Verlängerung des Geleises der Laffete rechts zurück, um rechtzeitig anzuhalten; sie achten darauf, dass die Bespannung und Protze nach dem Anhalten gerade stehe.

b. Aufprotzen. (Fig. 7.)

Kommando:

Vorwärts — **protzt** (gedehnt zu kommandiren)
— **auf!**

Die Fahrer versammeln ihre Pferde und machen auf das Kommando «Auf» mit der Protze in enger Wendung sofort links um kehrt; nach der Wendung nimmt der Vorderreiter Richtung auf einen Punkt 5^m (2 Pferdelängen) vor der Geschützöffnung, reitet gerade auf diesen zu, bis er auf der Höhe der Geschützöffnung angekommen ist, wendet dann halb-

rechts in das neue Geleise, auf welches das Geschütz beim Aufprotzen zu stehen kommen soll, ein und geht noch gradaus vor, bis die Protze mit ihrer Achse 3^m (1 Pferdelänge) vor der Laffetenachse steht; Mittel- und Deichselreiter reiten dem Vorderreiter nach, *alle Drei gehen in 1^m Abstand am Laffetenrade vorbei*, sehen nach dem Einbiegen in das neue Geleise links zurück, um zur rechten Zeit anzuhalten und achten darauf, dass beim Anhalten die Bespannung mit der Protze gerade stehe.

Es soll die Protze im Ab- und Aufprotzen nur in mässigem Trabe gefahren, die Wendung ohne Uebereilung und nicht enger, als vorgeschrieben oder durchaus nöthig, ausgeführt, zur Wendung ohne Prellen angefahren und beim Einfahren in die schliessliche Aufstellung der Protze allmähig in Schritt übergegangen werden. Besonders ist darauf zu sehen, dass beim Vorbeifahren am Geschütze der vorgeschriebene Abstand genau eingehalten und die Protze sicher, ohne Schwanken und Stutzen so auf die bestimmte Stelle geführt werde, dass beim Halten sie zugleich auch gerade stehe.

Stehen die Geschütze mit bedeutend kleinerem Zwischenraum als dem gewöhnlichen von 15^m, so hat der Vorderreiter beim Wenden die abzureitende Volte so weit zu verengern, dass die Protze nicht zu nahe an das nebenstehende Geschütz und dessen Bedienung herankomme; um so mehr haben dann aber auch die Fahrer

das Tempo zu mässigen und vorsichtig zu sein, die Protze am eigenen Geschütze nicht zu nahe vorbei zu führen.

§ 58. Ab- und Aufprotzen nach der Seite.

Wird im Marsche in Einzelkolonne zum Abprotzen nach der Seite kommandirt «*Rechtsum*» oder «*Linksum — protzt — ab*», so fährt die Protze auf den Zuruf «Marsch» der Nr. 2 links mit einer *Rechts-* oder *Linkswendung* in gleicher Weise wie beim Abprotzen im Vorgehen in ihre Stellung hinter die Laffete.

Zum Aufprotzen nach der Seite wird auf das Kommando: «*Linksum oder Rechtsum — protzt — auf*» die Protze nach einer Wendung linksum, — oder rechtsum — kehrt noch mit einer Rechts- oder Links-Wendung hinter die Laffete in deren Verlängerung gebracht und dann nach Bedarf noch gerade zurückgedrängt.

Gestattet der Raum beim Abprotzen nicht, die Protze in die vorschriftsgemässe Stellung hinter die Laffete zu bringen, so lässt man sie seitwärts möglichst weit zurück Stellung nehmen, bringt sie dann zum Aufprotzen durch Bewegungen, wie sie gerade passen, hinter die Laffete und diese ihr nach Bedarf mehr oder weniger entgegen.

VI. Fahren unter besondern Verhältnissen.

§ 59. Fahren auf schwierigen Wegen.

Vor Allem ist, wie überhaupt bei jedem Marsche, stets auf möglichst gleichmässiges und zusammenhängendes Fortschreiten der Kolonne zu halten; dazu gehört, dass an der Spitze der Kolonne ein passendes Tempo eingehalten werde, die Fahrer der hintern Fuhrwerke gut auf die vorangehenden achten und Unregelmässigkeiten, die in den Abständen eintreten, nur allmählig, ohne Stutzen oder Nachjagen, verbessern.

Soweit nicht besondere Umstände oder Hindernisse (starke Wölbung, schlechterer Zustand der rechten Seite der Strasse, gefährliche Abstürze zur Rechten etc. etc.) es unthunlich machen, soll auf breiteren Wegen immer die rechte Seite gehalten werden.

Krümmungen des Weges sind in möglichst weitem Bogen zu umfahren, wozu die Fahrer vor der Wendung nach der entgegengesetzten Seite ausweichen, soweit es die Breite des Weges erlaubt.

Muss auf engen Wegen Kehrt gemacht werden, so kann man sich bei Batterien (Fuhrwerken nach Unabhängigkeitssystem) dadurch helfen, dass man abprotzen und jeden Theil der Fuhrwerke getrennt wenden, unter Um-

ständen auch noch Vorder- und Mittelpferde abspannen und einzeln Kehrt machen lässt. Ist auch dies nicht möglich, so werden alle Pferde abgespannt und gewendet, das hinterste Fuhrwerk durch die Begleitmannschaft aus dem Engwege herausgeschoben, die andern Fuhrwerke rückwärts durch die hinten angespannten Deichselpferde des jeweiligen hintern Fuhrwerkes hinausgezogen; dazu sind an jede Deichsel zwei Mann zur Lenkung derselben zu stellen.

Ueber Stellen des Weges, wo die Räder tief einschneiden, sehen die Fahrer auf ruhigen gleichmässigen Zug und fahren die hintern Fuhrwerke genau in dem Geleise der vorangehenden; Unebenheiten oder grössere Steine, denen nicht auszuweichen ist, werden in die Mitte des Geleises genommen, vertiefte Stellen und Löcher, die nicht ganz umfahren werden können, in der Mitte durchfahren.

§ 60. Fahren bergauf.

Auf ruhigen, gleichmässigen Zug aller Pferde, Vermeidung alles Prellens und der Ueberanstrengung einzelner Pferde ist beim *Bergauffahren* ganz besonders zu achten.

Auf längern Wegstrecken bergauf wird von Zeit zu Zeit angehalten, um die Pferde wieder Athem schöpfen und sich ausruhen zu lassen, wobei die Räder zu unterlegen sind. Ist die Steigung nicht sehr stark, so lässt man die Fahrer absitzen und wenn die Breite des Weges

es erlaubt, die Mittelreiter auf der Handseite gehen, um die Handpferde anzutreiben. Ueber Wegstrecken, die so steil sind, dass die Besspannungen ihre Fuhrwerke nicht hinaufzubringen vermögen, haben dieselben einander Vorspann zu leisten.

Auf steilen Strassen von genügender Breite kann durch Fahren im Zickzack, an sehr steilen Hängen durch schräges Ansteigen die Anstrengung für die Pferde zu vermindern gesucht werden (in letzterem Falle muss aber die Begleitmannschaft mittelst an den Fuhrwerken befestigter Seile entgegenhalten, damit erstere nicht überschlagen). Nach Ersteigung einer Anhöhe geht das vorderste Fuhrwerk langsam weiter, bis die nachfolgenden Fuhrwerke die Höhe erreicht und in der Kolonne aufgeschlossen haben.

Die Abstände in der Kolonne dürfen, besonders bei stärkern oder längern Steigungen und sonst schwierigem Wege, vergrössert werden, wenn nicht andere Umstände (Marsch in Verbindung mit andern Truppen etc.) es verbieten.

Ist der Weg glatt von Eis und Schnee und sind die Eisen der Pferde nicht gut geschärft, so muss die Bahn aufgehackt oder wenigstens mit Sand bestreut werden.

Kurze steile Böschungen werden in verstärkter Gangart und stets in gerader Richtung erstiegen. Die Besspannung setzt sich auf wenigstens Fuhrwerkslänge vor der Böschung in Trab

oder allenfalls Galopp, in der Kolonne jeweilen erst nachdem das vorangehende Fuhrwerk ganz auf der Höhe angelangt ist.

§ 61. Fahren bergab. Radhemmen.

Das *Fahren bergab* geschieht immer in verkürzter Gangart; der Deichselreiter hält mit gespannten Rückhaltketten das Fuhrwerk im nöthigen Maasse auf und seine Pferde gerade zurück, ohne dass sie mit der Kruppe ausweichen; Vorder- und Mittelreiter lassen ihre Pferde nicht ziehen, halten sie aber bereit, sogleich nachzuhelfen, wenn es eines vorübergehenden Anzuges des Fuhrwerkes bedarf, und achten auf den Deichselreiter, um ihn in seinen Bewegungen nicht zu stören. Der Deichselreiter bleibt stets aufgesessen; Vorder- und Mittelreiter werden vor steilen Abhängen oder längeren steilen Wegstrecken absitzen und ihre Pferde abspannen gelassen.

Im Marsche einer Kolonne geht das vorderste Fuhrwerk nach dem Heruntersteigen von einer Anhöhe noch langsam weiter, bis alle Fuhrwerke die Steigung hinter sich und in der Kolonne aufgeschlossen haben; hinsichtlich Vergrösserung der Abstände gilt dasselbe, was für Bergauffahren bemerkt worden.

Bei Fuhrwerken mit Hemmmaschine wird diese im Bergabfahren ohne Weiteres von der Wagenwache angezogen und zwar jeweilen so

stark, dass der Deichselreiter seine Pferde noch ganz wenig ziehen lassen muss.

Fuhrwerke ohne Hemmmaschinen fahren längere, schwach geneigte wie auch nur ganz kurze, stark geneigte Wegstrecken hinunter, ohne vom Hemmschuhe Gebrauch zu machen.

Ueber längere steile Wegstrecken oder steile Abhänge hinunter wird das eine Hinterrad mit dem Hemmschuh oder der Hemmkette gehemmt, bei sehr steilen Wegen oder Abhängen werden beide Hinterräder mittelst eines Seiles oder einer Kette gehemmt, nöthigenfalls von der Begleitmannschaft die Fuhrwerke an Seilen noch zurückhalten gelassen; auf von Schnee und Eis glatten oder mit glatten Steinplatten belegten Wegen, wie auch auf glattem Rasenboden wird der Kretzring oder die Kretzkette angelegt.

Das Unterlegen des Hemmschuhes geschieht abtheilungsweise und nur auf Befehl des die Kolonne Kommandirenden; nachdem angehalten worden, wird kommandirt:

Radhemmen!

Auf dieses Kommando hängt die Wagenwache oder der dazu bestimmte Mann von der das Fuhrwerk begleitenden Mannschaft, wenn keine solche da ist, der Mittelreiter (bei vier-spännigen Fuhrwerken der Vorderreiter), indem er absteigt, die Hemmkette mit dem Hemmschuh los, schiebt letztern unter das Rad, ruft «Fertig», damit der Deichselreiter anfähre, und

gibt Acht, ob hierauf beim Anfahren das Rad richtig in den Hemmschuh trete und gehemmt werde; hat einer der Fahrer den Hemmschuh unterlegen müssen, so führt er seine Pferde zu Fuss weiter, bis zum Loshemmen kommandirt wird.

Zum Loshemmen und Wiederaufhängen des Hemmschuhes wird, nachdem angehalten worden, kommandirt: «*Loshemmen*», worauf derselbe Mann, der den Hemmschuh untergelegt hat, zum Fuhrwerke tritt, dem Deichselreiter zuruft «*Zurück*», damit er durch Zurückdrängen des Fuhrwerkes den Hemmschuh frei mache, dann diesen hervorzieht und nebst der Kette aufhängt.

Zum Hemmen ist zuerst die Kette des Hemmschuhes, dann dieser selbst loszuhängen und bei Ketten mit Schnellhaken noch nachzusehen, ob die Kette mit letzterem gehörig verkürzt zusammengeschlossen sei; das Aufhängen des Hemmschuhes geschieht in umgekehrter Ordnung; bei Ketten mit Schnellhaken wird, wenn dieser zum Loshemmen losgeschlagen worden war, die Kette zuerst wieder mit dem Haken verkürzt zusammengeschlossen.

Bei Fuhrwerken, deren Hemmschuhketten mit Schnellhaken versehen sind, schlägt die Wagenwache, sobald das Fuhrwerk am Fusse des Abhanges angelangt ist, ohne Weiteres mittelst des Säbels den Schnellhaken im Fahren los, das Rad läuft hierauf von selbst aus dem Hemmschuh und dieser schleift nach, bis zum

Aufhängen angehalten und «Loshemmen» kommandirt wird, wo dann dem Deichselreiter nicht mehr zum Zurückdrängen des Fuhrwerkes kommandirt zu werden braucht.

Ist die Strasse breit genug zum Aufmarsche in geschlossene Züge, so wird, um das Hemmen und Loshemmen zu bewerkstelligen, ohne eine Stockung im Marsche der Kolonne eintreten lassen zu müssen, kommandirt:

**Zum Radhemmen (Loshemmen) —
in Züge marschirt auf — Marsch!**

Die Fuhrwerke marschiren nach einander an derselben Stelle in Züge auf, indem jeweilen, während das eine Fuhrwerk anhält, um zu hemmen oder loszuhebben, das nächstfolgende abwechselnd links und rechts neben dasselbe vorgeht (das zweite links neben das erste, das dritte rechts neben das zweite, das vierte links neben das dritte u. s. w.) und jedes Fuhrwerk, wie es gehemmt oder losgehemmt hat, sofort wieder weitergeht.

Wenn das Rad mit einer Hemmkette gehemmt wird, so ist auf längeren Wegstrecken die Stellung des Rades von Zeit zu Zeit zu ändern, damit der Radreif nicht an einer Stelle ganz durchgeschliffen werde.

Zum Anlegen des Kretzringes wird derselbe nach vorn über den Hemmschuh geschoben und mit diesem unter das Rad gelegt.

§ 62. Fahren auf angebautem Boden.

Beim Fahren auf angebautem Boden können besonders Aecker, vor Allem frisch gepflügte und solche mit weichem tiefem Boden, oder Baumgärten und lichte Gehölze, die durchfahren werden müssen, Schwierigkeiten verursachen. Ueber Aecker haben die Fahrer sich hauptsächlich zu bemühen, die Pferde mittelst sachter Hilfen in ruhigem Zuge zu erhalten, Stockungen im Gange des Fuhrwerkes vorzubeugen und alle prellenden Bewegungen zu vermeiden; Wendungen sind in möglichst grossem Bogen auszuführen. Durch Baumgärten oder lichte Gehölze sollen die Fahrer nur im Schritte gehen und die Vorderreiter den Weg zwischen den Bäumen hindurch vorsichtig wählen, damit dem Deichselreiter möglichst wenig Schwierigkeiten für die auszuführenden Wendungen erwachsen.

§ 63. Fahren über Dämme, kurze steile Abhänge und über Gräben.

Das Ueberwinden von Hindernissen, wie solche sich in Dämmen, kurzen steilen Abhängen oder Abstürzen und in Gräben bieten, ist mit allen Fahrern, besonders aber denjenigen von Batterien zu üben, immerhin mit gehöriger Rücksicht auf Schonung der Pferde und der Fuhrwerke. Die Uebungen geschehen in der Regel mit den besondern Fahrschulfuhrwerken

an auf dem Exerzierplatze oder in der Umgebung desselben sich findenden natürlichen Hindernissen, in Ermanglung solcher an auf dem Exerzierplatze passend angelegten Dämmen und Gräben.

Beim Ueberwinden von Hindernissen gilt als allgemeine Regel, dass sie in gerader Richtung, möglichst im Schritte überfahren werden, das Anfahren an das Hinderniss mit Ruhe und Entschlossenheit geschehe und dass der Deichselreiter während des Nehmens des Hindernisses die Bewegung der ganzen Bespannung regelt, nöthigenfalls durch Anrufen von Vorder- und Mittelreiter, welche zeitweise sich nach ihm umsehen; von Einhaltung der Abstände oder Zwischenräume kann abgesehen werden.

Ueber *Dämme* mit *flachen* Böschungen und *schmalem* Rücken gehen Vorder- und Mittelreiter nach einander, wie sie auf dem Kamme angekommen sind, ohne Stutzen aus dem Zuge und mit losen Strangen weiter; der Deichselreiter bringt allein das Fuhrwerk vollständig auf die Höhe, indem er seine Pferde schärfer antreibt, während Vorder- und Mittelreiter den Rücken des Dammes überschreiten; im Hinabfahren vom Damme hält der Deichselreiter das Fuhrwerk auf, Vorder- und Mittelreiter hüten sich, ihn dabei zu stören, und setzen ihre Pferde ohne Prellen wieder in Zug, sobald das Fuhrwerk unten an der Böschung angelangt ist.

Ueber *Dämme* mit *steilen* Böschungen und *schmalem* Rücken setzen sich die Fahrer nahe vor dem Damme in verstärkte Gangart und ersteigen denselben in raschem Anlaufe, indem sie sich im Uebrigen gleich wie bei einem Damme mit flachen Böschungen verhalten; die jenseitige Böschung hinunter lässt der Deichselreiter das Fuhrwerk frei laufen, treibt seine Pferde nöthigenfalls noch an, damit sie nicht aufhalten, Vorder- und Mittelreiter lassen nicht ziehen und richten sich nach dem Deichselreiter, damit er weder vorwärts gerissen werde, noch auf sie aufzuprellen komme.

Ueber *Dämme*, deren obere Breite grösser ist als die Länge des Gespannes, lassen Vorder- und Mittelreiter, sobald der Deichselreiter den Damm erstiegen hat, ihre Pferde wieder ziehen, bis sie auf der jenseitigen Böschung angelangt sind.

Wenn Fuhrwerke in Kolonne über einen Damm weggehen müssen, so nehmen sie grösseren Abstand und geht jedes Fuhrwerk nach Ueberschreitung des Dammes in verstärkter Gangart vor, um dem Aufprellen des nachfolgenden Fuhrwerkes vorzubeugen und auf das vorangehende wieder aufzuschliessen.

Gräben werden *durchfahren*, wenn sie sich hiezu geeignet erweisen, *übersprungen* nur, wenn sie ganz schmal sind oder zu grosse Tiefe, zu steile Ränder und die Beschaffenheit des Grundes dazu zwingen. Auf Fuhrwerkslänge vor dem Graben treibt der Deichselreiter

seine Pferde stärker an, so dass alle Fahrer auf einander aufzuschliessen, Vorder- und Mittelreiter ohne zu stutzen aus dem Zuge kommen. Kann der Graben *durchfahren* werden, so führen Vorder- und Mittelreiter ihre Pferde in unveränderter Gangart mit losen Strängen gerade durch denselben hindurch und setzen sie erst wieder in Zug, wenn der Deichselreiter, der allein das Fuhrwerk durch den Graben bewegt, ganz hinübergekommen und das Fuhrwerk mit seinen Vorderrädern auf dem jen- seitigen Rande des Grabens angelangt ist.

Muss der Graben *übersprungen* werden, so nehmen die Fahrer, nachdem sie aufgerückt sind, einen entschlossenen Anlauf in verstärkter Gangart; Vorder- und Mittelreiter springen über den Graben und setzen ihre Pferde jenseits sofort wieder in Zug; der Deichselreiter folgt ihnen nach, indem er bei deren Sprünge seine Pferde, um ihnen die nöthige Sprungfreiheit zu verschaffen, zurückhält, so weit es die Rückhaltketten gestatten.

Wenn eine Batterie einen gar hohen und schmalen Damm oder breiten und tiefen Graben mit steilen Rändern zu überwinden hat, so werden die Geschütze und Caissons abgeprotzt, die Protzen von den Bespannungen hinübergeführt, die Lafetten und Hinterwagen von der Bedienungsmannschaft nachgebracht mit Hülfe der Bespannung, welche dieselben am Schlepptau aus dem Graben hinaus oder auf den Damm hinauf zieht.

§ 64. Fahren über sumpfige Stellen.

Sumpfige Stellen sind zuerst genau zu untersuchen, ob und wo man überhaupt durchkommen könne und sollen dann in raschem Zuge, wenn möglich in entwickelter Linie oder in grösseren Abtheilungen mit geöffneten Zwischenräumen, in Kolonne jedenfalls nur mit grossen Abständen und ohne Geleise zu halten, durchfahren werden.

In schwierigen Fällen, wenn die sumpfige Stelle nicht sehr breit ist, kann man Vorder- und Mittelpferde, nöthigenfalls auch die Deichselperde abspannen, leer hinübergehen und sie dann das Fuhrwerk, ungetheilt oder auch abgeprotzt, einen Theil nach dem anderen am Schlepptau hinüberziehen lassen. Hat man Zeit und Mittel, so wird das Geleise mit Baumästen, Pfählen oder Faschinen belegt. Sinkt ein Fuhrwerk tief ein, so sucht man zuerst es mit einer Wendung frei zu machen; wenn dies nicht gelingt, schiebt man Bohlen, Balkenstücke oder Faschinen unter die Räder.

§ 65. Fahren über Brücken und durch Furthen.

Ueber Hängebrücken, über Schiffbrücken und über Brücken aller Art von nicht ganz zweifelloser Festigkeit wird nur im Schritte, mit grossen Abständen und in der Mitte gefahren, bei Brücken mit Bretterbelag auf die Beschaffenheit desselben Acht gegeben. Bei

schwachen Brücken von zweifelhafter Festigkeit lässt man die Fahrer absitzen, nöthigenfalls die Geschütze und Caissons abprotzen und die Laffeten und Hinterwagen in's Schlepptau nehmen, oder im äussersten Falle, wenn die Brücke nicht zu lange ist, die Pferde leer hinübergehen und die Fuhrwerke am Schlepptau nachziehen.

Ueber *Schiffbrücken* sitzen Vorder- und Mittelreiter ab und führen ihre Sattelpferde an der Hand; die Handpferde sind von überzähligen Trainsoldaten und der jeweiligen Begleitmannschaft führen zu lassen.

Bei Furthen ist zuerst die Tiefe des Wassers und die Beschaffenheit des Grundes hinsichtlich Fahrbarkeit zu untersuchen, auch der zu befolgende Weg nöthigenfalls durch Pfähle oder stromaufwärts aufgestellte Reiter genau zu bezeichnen. Das Fahren durch die Furth geschieht in lebhaftem Schritte mit grossen Abständen; es ist darauf zu sehen, dass Stockungen vermieden werden, die Fahrer ihre Pferde kräftig antreiben, gut in der Hand halten und nicht saufen lassen. Morastige Ufer sind mit Strauchwerk oder starkem Rundholze zu belegen.

§ 66. Verhalten, wenn im Fahren Pferde übertreten oder stürzen.

Tritt ein Pferd über die Stränge, so ist das Fuhrwerk sobald als möglich anzuhalten, dann

wird von dem betreffenden Fahrer selbst oder von einem Manne der Begleitmannschaft das Pferd in lose Stränge gestellt und entweder der übergetretene Fuss desselben über den Strang zurückgehoben oder der Strang abgehängt, vorsichtig frei gemacht und wieder eingehängt. Springt ein Pferd über die Deichsel, so müssen beide Deichselferde ab- und, nachdem das Fuhrwerk zurückgedrängt worden, neu angespannt werden.

Wenn ein Pferd stürzt, so wird das Fuhrwerk alsobald zum Stehen gebracht und das Pferd, wenn es nicht von selbst wieder aufspringt, vorsichtig abgespannt und frei gemacht; verhält es sich dabei unruhig, so ist ihm der Kopf auf den Boden niederzudrücken.

Wenn ein Pferd übertritt oder stürzt im Augenblicke, wo das Fuhrwerk sich beim Ueberwinden eines Hindernisses oder sonst in schwieriger Lage befindet, so sollen die Fahrer das Pferd aufzureissen und rücksichtslos zuerst das Fuhrwerk in gesicherte Lage, sowie den allenfalls nachfolgenden Fuhrwerken aus dem Wege zu bringen suchen, ehe sie ans Anhalten denken. Tritt ein Pferd über die Stränge, so hat das betreffende Fuhrwerk den nachfolgenden Fuhrwerken stets zuerst Platz zu machen, ehe es anhält.

VII. Fahren vom Bocke.

§ 67. Vorbemerkungen.

Bei den mit nur zwei Pferden bespannten und mit einem Sitze für den Fahrer versehenen Fuhrwerken führt der Fahrer die Pferde vom Bocke aus mittelst Leitseil und langer Fahrpeitsche; die Pferde erhalten dazu eine besondere Zäumung und in der Regel das Brustblatt- (Sielen) Geschirr nach Ordonnanz von 1876.

Die Uebungen im Fahren vom Bocke haben erst zu beginnen, nachdem die Mannschaft die Fahrschule im Fahren vom Sattel aus durchgemacht hat; sie sind nur mit der Mannschaft der Parkkolonnen und des Armeetrain vorzunehmen, unter welcher zum Fahren vom Bocke vorzugsweise solche Leute auszuwählen sind, welche vom bürgerlichen Leben her schon daran gewöhnt sind.

§ 68. Führen der Pferde an der Hand. An- und Abspannen. Auf- und Absitzen.

Zum *Führen der Pferde an der Hand* stellt sich der Fahrer zwischen dieselben und erfasst mit beiden Händen die inneren Backenstücke der Zäume; die Peitsche, wenn sie nicht am Fuhrwerke aufgesteckt bleibt, trägt der

Fahrer aufrecht in der linken Hand, die Schlinge mit dem Stiele zusammengefasst.

Beim *An- und Abspannen* hat der Fahrer zuletzt noch die Kreuzzügel am Gebisse der Zäumung und am Leitseil an- und abzuschneiden. Hatte der Fahrer die Peitsche in der Hand getragen, so steckt er sie vor dem Anspannen in den Peitschenhalter oder legt sie, wenn am Bocke kein solcher angebracht ist, auf diesen. Er darf, nachdem er die Kreuzzügel an das Leitseil geschnallt hat, dieses am Fuhrwerke, jedoch nie an einem Rade befestigen.

Das *Auf- und Absitzen* auf den und von dem Bock geschieht von und nach links. Vor dem Aufsitzen legt der Fahrer das Leitseil so in die mit der Innenfläche nach unten gewendete linke Hand, dass sich die beiden Zügel, der linke über dem rechten liegend, kreuzen; der Daumen wird auf die Zügel gelegt und die Hand fest geschlossen. Die Zügel sollen gut anstehen, damit die Pferde während des Aufsitzens nicht anfangen anzuziehen. Sobald der Fahrer sich auf den Bock gesetzt hat, nimmt er die Peitsche in die rechte Hand und regelt die Länge der Zügel in der linken Hand. Zum Absitzen wird zuerst die Peitsche in den Peitschenhalter gesteckt oder bei Seite gelegt.

Der auf dem Bocke sitzende Fahrer stemmt die Füße gegen das Fussbrett; er trägt in der rechten Hand die Peitsche, den Stiel nach links vorwärts gerichtet, so dass die Schlinge links ausserhalb der Stränge des Sattelpferdes frei

hinabhängt, er hält die geschlossene Zügelhand mit den Fingern nach unten, eine Hand breit gerade vor der Mitte des Leibes, die Zügel in solcher Länge gefasst, dass die Pferde bei leicht angestreckten Strängen an den Zügeln stehen.

§ 69. Führung. Hilfen und Strafen.

Zur Führung der Pferde kommt die rechte Hand der Zügelhand zu Hülfe, indem der Fahrer mit Zeig- und Mittelfinger derselben den einen oder andern Zügel ergreift, auch werden die Zügelhilfen durch Hilfen mit der Peitsche, sowie durch Zungenschlag oder Zurufe unterstützt. Strafen werden mit der Peitsche ertheilt.

Die Ertheilung von Hilfen wie von Strafen hat stets auf Schulter oder Rippen und nicht etwa auf Kopf, Flanken oder Kruppe der Pferde zu geschehen.

Zum *Versammeln* reicht das Annehmen der Zügelhand hin; zum *Anfahren* wird dem Versammeln eine Peitschenhilfe mit Zungenschlag oder Zuruf folgen gelassen. Das *Pariren* und *Anhalten* geschieht durch Annehmen der Zügelhand unter Ertheilung einer Peitschenhilfe, um beim Pariren dem Stutzen, beim Anhalten dem Zurücktreten vorzubeugen. Muss rasch parirt werden, so greift, um besonders das Handpferd dazu gehörig in Anspruch zu nehmen, der Fahrer mit der rechten Hand in den

rechten Zügel und parirt mit beiden Händen, den Oberkörper etwas zurückneigend. Zu einer *Wendung* rechts oder links versammelt der Fahrer zuerst seine Pferde, verkürzt dann den inneren Zügel mit der rechten Hand, lässt mit der linken den äusseren etwas nach und treibt durch eine Peitschenhilfe das innere Pferd zum Vorausgehen in der Wendung an; sobald die Pferde die Wendung begonnen haben, wird das äussere Pferd durch Peitschenhilfen angetrieben und der äussere Zügel wieder angenommen, um die Weite der Wendung zu regeln und zu verhüten, dass die Pferde zu stark einwärts drängen; während der Wendung soll der innere Zügel nicht stark angezogen gehalten, sondern abwechselnd nachgelassen und wieder angenommen werden, damit das innere Pferd nicht hinter die Zügel gehe und zu kurz wende, wodurch die Deichsel gebrochen oder das Fuhrwerk umgeworfen werden könnte.

VIII. Abrichtung von Pferden zum Fahren.

§ 70.

Bevor ein Pferd in eine Bespannung eingestellt werden kann, muss es einige Abrichtung zum Reiten, Gewöhnung an das Geschirr, an das Ziehen und an das Gehen im Zuge erlangt haben.

Die Abrichtung zum Reiten kann sich auf Gewöhnung an regelmässigen Gang im Schritt

und Trabe, an Führung auf Trense und Stange, an Zügel- und Schenkelgehorsam beschränken.

Die *Gewöhnung an das Geschirr* wird am besten im Stalle begonnen, wo man das Pferd zuerst mit den Geschirrrtheilen bekannt macht, indem man ihm dieselben einzeln zum Besehen und Beriechen und zwar, wenn es scheuen sollte, auf einem mit Hafer gefüllten Siebe vorhält. Sobald das Pferd keine Scheu vor dem Geschirre mehr zeigt, geht man zum Anschnirren über, wobei vorsichtig verfahren und sorgfältigst Alles vermieden werden muss, was dem Pferde Schrecken oder Schmerzen verursachen könnte. Hat sich das Pferd an das An- und Abschnirren und an das Tragen des Geschirrs gewöhnt, so wird es angeschnirt als Handpferd, vorschriftsgemäss ausgebunden, neben einem ruhigen Sattelpferde in die Reithahn oder in's Freie genommen und im Reiten mit Pferdepaaren geradeaus oder auf grosser Volte rechter Hand geführt; zugleich schreitet man zur *Gewöhnung an das Ziehen*. Dazu schnallt ein Mann die Stränge sorgfältig los und hält sie zuerst im Stillstehen, dann während der Bewegung des Pferdes hinter demselben so angespannt, dass das Pferd allmählig stärker in's Geschirr liegen muss; der Reiter des Pferdepaares beugt durch Hilfen mit dem Handzügel dem Ausschlagen vor, führt das Pferd vor und treibt es an, wenn es sich zurückhält, in welchem Falle auch im Zuge an den Strängen vorübergehend nachzulassen

ist; ein die Abrichtung leitender dritter Mann hält sich, mit einer langen Peitsche versehen, auf der rechten Seite des Pferdes, um nach Bedarf mit Peitschenhilfen nachzuhelfen und einzugreifen. Weiter erfolgt die *Gewöhnung an das Gehen im Zuge* an einem Fuhrwerke; das abzurichtende Pferd wird als Mittelhandpferd mit anderen, eingefahrenen, ruhigen Pferden eingespannt und zur sicheren Leitung desselben in den äusseren Ring des Trensengebisses ein Zügel eingeschnallt, den ein auf der Höhe der Schulter neben dem Pferde gehender umsichtiger Mann führt; der Abrichter mit Peitsche folgt in der Höhe der Hinterhand. Erst wenn das Pferd ruhig geht, lässt man die Mittelpferde am Zuge Theil nehmen, anfänglich nur, während das Fuhrwerk schon in Bewegung ist, nachher auch zum Anfahren; hat so das Pferd gelernt, als Mittelpferd im Zuge zu gehen, so wird es in derselben Weise als Vorderpferd und zuletzt, nachdem es sich an gänzliche Folgsamkeit und völlige Hergabe seiner Kräfte gewöhnt hat, auch noch als Deichselpferd eingefahren.

Die angegebene Art und Weise des Einfahrens von Pferden passt für rohe oder bloss gerittene, wie auch für widerspenstige und verbogene Pferde; sie gilt auch für das Einfahren von Pferden zum Fahren vom Bock aus.

F. Herstellungsarbeiten an Beschirrung und Fuhrwerken.

§ 71. Vorbemerkungen.

Bei Arbeiten, wie sie im Falle eintretender Beschädigung der Beschirrung oder der Fuhrwerke zur Wiederherstellung dieser sofort und in kürzester Zeit ausgeführt werden müssen, kommt es weniger darauf an, nach bestimmten eingehenden Vorschriften zu verfahren, als sich unter geschickter Benützung aller jeweiligen zu Gebote stehenden Hilfsmittel auf möglichst rasche, einfache und sichere Weise zu behelfen, um keine Pferde leer gehen lassen zu müssen und die Fuhrwerke fortbringen zu können.

Es können daher für die Herstellungsarbeiten keine einlässlichen Vorschriften, sondern nur einige durch die Erfahrung als zweckmässig erprobte Anhaltspunkte für die wichtigsten und am häufigsten eintretenden Fälle, nebst Andeutungen über die zu benützenden Hilfsmittel gegeben werden. Wo Ersatzstücke und vorrätliche Beschlagstücke zur Hand sind, versteht es sich von selbst, dass immer in erster Linie diese zur Herstellung der beschädigten Theile angewendet werden.

Die Trainmannschaft ist in Herstellungsarbeiten an Beschirrung und Fuhrwerken fleissig zu üben, jedoch nicht so sehr im Sinne der Gewöhnung an bestimmte Formen, als in der Weise, dass der Mannschaft möglichste Freiheit

in der Ausnützung der zu Gebote stehenden Hilfsmittel gelassen und sie gewöhnt werde, diese sofort zu finden und sich überhaupt rasch in irgendwie passender Weise zu helfen.

§ 72. Herstellungsarbeiten an Beschirrung.

Wenn die Beschirrung der Pferde Beschädigungen erleidet, so bieten sich zur Aushülfe folgende Mittel und Wege:

Man benützt die Fouragirstricke zum Ersatze von Zugsträngen und zum Binden grösserer Theile.

Zum Ersatze von Zügeln, zum Ausflicken von Riemenzeug, für Hilfsriemen zum Flicken und Binden greift man auf die wenigstens vorübergehend entbehrlichen Halfterzügel und linken Aufsatzzügel, auf die Nasenriemen und Kummetriemen.

Die Hintergeschirre, die Rückhaltriemen und Rückhaltkloben der Vorder- und Mittelpferde können als Ersatzstücke für die Deichselferde verwendet werden.

Satteltgurt, Sattel und Trensengebiss der Handpferde werden als Ersatzstücke für die Sattelpferde benützt, unter Verladung des Sattels des Handpferdes oder dessen Gepäcks auf ein Fuhrwerk und Ersatz des weggenommenen Trensengebisses durch einen Riemen oder Knebel.

Man entnimmt der Ausrüstung der Reitpferde die entbehrlichen Theile, wie Trense,

Uebergurt u. s. w., um in der Beschirrung der Zugpferde auszuhelfen.

Der Fahrer wird auf der Decke reiten gelassen, wenn für Sattelgurt oder Sattel kein Ersatz sich beschaffen lässt.

Kummete werden durch Umwandlung des Geschirres in ein Brustblattgeschirr ersetzt, bei Deichselferden durch Kummete von den Vorder- und Mittelpferden, wenn solche vorhanden sind. Ein Brustblatt wird aus dem Hintergeschirr oder dem Rückhaltriemen eines Vorder- oder Mittelpferdes, im Nothfalle, wenigstens bei Vorderpferden, auch mittelst eines Gurtes, einer Decke oder eines Mantels gebildet.

§ 73. Herstellungsarbeiten an Fuhrwerken.

1. Herstellungsarbeiten an Rädern, Deichseln und Waagscheiten.

Wenn an einem Rade eine *Felge* gespalten ist, so wird zwischen die zwei nächsten Speichen ein Scheit als Sperrstück eingeklemmt und festgenagelt oder mit Stricken an die Speichen befestigt. Ist eine Felge gebrochen, so dass sie den Radreif nicht mehr trägt, so wird das Rad mit der schadhafte Felge nach oben gedreht und der Hemmschuh untergelegt oder dasselbe mit Stricken oder einer Kette gehemmt, wobei dann aber im Fahren von Zeit zu Zeit

die Stellung des Rades etwas geändert werden muss, um zu verhüten, dass der Radreif an einer Stelle durchgeschliffen werde. Gespaltene *Speichen* werden mit Nägeln, Speichenbändern oder Stricken gebunden, ganz zerspaltene oder gebrochene Speichen entlastet, indem man beiderseits zwischen Nabe und Felge Holzstücke als Stützen eintreibt und diese mittelst Stricken mit der Speiche verbindet; zwischen zwei gespaltene Speichen wird eine Nothspeiche eingesetzt und mit beiden Speichen gut verbunden.

Leicht gespaltene *Deichseln* erhalten Speichen- und Felgenbänder, oder über dem Bruche Holzschienen angelegt, die mittelst Stricken festgebunden werden; ebenso können auch ganz gebrochene Deichseln, wenn der Bruch etwas lang ist, mittelst langer, starker, gehörig festgebundener Schienen geflickt werden, sonst erstellt man in Ermangelung von Vorrathsdeichseln eine Nothdeichsel aus Rundholz und ersetzt an derselben die Rückhaltketten durch Stricke. Beim Binden von Deichseln mittelst Stricken ist darauf zu achten, dass die Knoten nicht seitwärts, sondern nach oben oder unten zu stehen kommen.

Gebrochene *Waagscheite* werden mit einer starken Holzschiene belegt und mit Stricken gebunden oder ersetzt durch ein starkes, mit Stricken am Fuhrwerke befestigtes und an den Enden mit aus Stricken gebildeten Schlaufen zum Anhängen der Zugstränge versehenes Scheit.

Zu allen diesen Arbeiten stehen neben den in der Ausrüstung der Fuhrwerke sich findenden Bindestricken auch noch die Fouragirstricke der Pferdeausrüstung zu Gebote.

2. Ersatz von Rädern.

Zusammengebrochene Räder werden auf ein Fuhrwerk geladen und durch Vorrathsräder, oder wenn keine solchen vorhanden sind, durch denjenigen Fuhrwerken, auf deren Beweglichkeit es zunächst am wenigsten ankommt, entnommene Räder ersetzt. Zum Wechseln von Rädern benützt man Wagenwinden, wenn solche vorhanden sind, oder hebt die Achsen mittelst eines langen Hebebaumes.

Fehlt ein *Hinterrad*, so hilft man sich dadurch, dass man am Fuhrwerke einen Schleifbaum anbringt, wozu für Geschütze, Artillerie-Caissons und ähnliche Fuhrwerke ein Schleifbaum von 3^m Länge und ungefähr 20^{cm} Stärke, ein Tragbaum 2,4^m lang und 15^{cm} stark, ein Querholz 1,2^m lang und 10^{cm} stark und wenigstens vier Bindestricke erforderlich sind.

Das Querholz wird vor der Hinterachse, am Gestell des Hinterwagens querüber festgebunden (bei Artillerie-Caissons über das vordere innere Fussbrett), der Schleifbaum unter dem Achsenschenkel durchgenommen, mit dem vorderen Ende auf das Querholz gelegt und festgebunden, der Tragbaum unter dem Wagen durchgesteckt, mit dem vorderen Ende

auf der anderen Seite des Querholzes, mit dem hinteren Ende auf dem Schleifbaum aufgelegt und festgebunden; der Schleif- und der Tragbaum erhalten, behufs festerer Verbindung mit dem Querholze, Einschnitte an dem auf diesem aufliegenden Ende. Es ist darauf zu achten, dass der Schleifbaum möglichst Geleise halte und, weil er sich im Fahren etwas einbiegt, anfänglich den Achsenschenkel etwas höher trage als die Achse auf der anderen Seite vom Rade getragen wird.

An Artillerie-Caissons und gleichartigen Fuhrwerken kann man sich im Nothfalle auch ohne Tragbaum behelfen; an Infanterie-Caissons und ähnlichen Fuhrwerken braucht man bloss einen Schleifbaum unter den Achsenschenkel zu legen und einerseits an diesem, andererseits mit dem vorderen Ende am Kasten des Wagens, an einem der Beschlagstücke, mittelst Bindestricken festzubinden.

Zum Ersatze eines fehlenden *Vorderrades* an einem Artillerie-Caisson oder ähnlichen Fuhrwerke bedarf es des Hemmschuhes mit Kette, eines 1^m hohen, wenigstens 15^{cm} starken Ständers, eines Querholzes 1,4^m lang, 6^{cm} stark und 4—6 Bindestricke. Es wird der Hemmschuh mittelst der Kette oder eines Strickes vorn am Protzgestelle derart befestigt, dass er unter die Mitte des Achsenschenkels zu liegen kömmt, der Ständer in den Hemmschuh eingekeilt und an demselben festgebunden, in der Höhe der Achse ein Einschnitt am Ständer

ausgehauen, in diesen der Achsenschenkel eingelegt und mit Stricken festgebunden, so dass der Ständer nicht nach auswärts gleiten kann; das Querholz kommt über den Deckel des Protzkastens zu liegen, erhält an beiden Enden, wie auch der Ständer am oberen Theile, Einschnitte und wird einerseits mit diesem zusammen-, andererseits an das Achsenfutter oder die Achse hinuntergebunden. In entsprechender Weise geschieht auch bei Infanterie-Caissons und gleichartigen Fuhrwerken der Ersatz eines fehlenden Vorderrades.

3. Ersatz eines Protzhakens, Protzringes oder Langbaumes.

Ein gebrochener *Protzhaken* wird dadurch ersetzt, dass man ein Schlepptau in der Mitte zusammenlegt, um den Protzkasten herumschlingt, die Enden durch den doppelten Theil des Taues hindurchzieht und den Protzring des Hinterwagens an den Kloben des Taues hängt. Man kann auch vor und hinter dem Kasten zwei Holzstücke, die etwas länger als der Kasten sind, von denen das vordere auf dem innern Fussbrett, das hintere auf den Enden der Kastenträger aufliegt, mit Stricken zusammen- und festbinden, an der Mitte des hinteren Holzstückes ein Kranzseil oder einen Strick mit 40^{cm} langer Schlaufe befestigen, diese durch den Protzring des Hinterwagens

von oben durchziehen und ersteren mittelst eines unten durchgesteckten hölzernen Knebels anhängen.

Der Ersatz eines *Protzringes* geschieht am besten dadurch, dass man in der Verlängerung des Langbaumes einen Tragbaum mit Stricken gut befestigt und am Ende dieses eine als Protzring dienende Seilschlaufe anbringt.

Ein Artillerie-Caisson, dessen *Langbaum* gebrochen, lässt sich wenigstens noch langsam fortbringen, wenn ein langes starkes Rundholz als Tragbaum über Protze und Hinterwagen gelegt, vorn an das Protzgestelle, hinten an das hintere Ende des Langbaumes fest hinuntergebunden und der Langbaum vorn mit einem Stricke an diesen Tragbaum aufgehängt wird.

Fehlt eine *Protze*, so hängt man den Hinterwagen an denjenigen eines andern Fuhrwerkes an.

§ 74. Schmieren der Achsen.

Die Achsenschenkel der Fuhrwerke sollen auf Märschen, besonders wenn die Strassen staubig sind, jeden Tag, sonst wenigstens alle drei Tage einmal geschmiert werden; vor dem Schmieren sind sie zuerst gut zu reinigen. Zum Schmieren werden die Achsen mittelst der Wagenwinde oder eines langen Hebebaumes gehoben, die Räder ganz entfernt, das alte Fett an den Achsenschenkeln, der Stossscheibe und an der Radbüchse abgewischt und abge-

kratzt, hierauf eine Baumnuss gross frisches Fett auf die Schmierfläche des Achsenschenkels verstrichen, das Rad wieder angesteckt, einige Mal umgedreht, die Lünse befestigt und die Achse wieder niedergelassen; die Lünshaken sollen stets mit der geschlossenen Seite nach vorn gerichtet sein.

G. Ersatz abgehender Fahrer und Pferde.

§ 75. Zum Ersatze abgehender Fahrer

greift man zuerst auf die überzähligen oder die als Pferdewärter und Bedienten eingetheilten Trainsoldaten, dann auf Leute der allfälligen Begleitmannschaft, die etwas mit Pferden umzugehen wissen; endlich nimmt man die Mittel- oder Vorderreiter von denjenigen Fuhrwerken, an deren Beweglichkeit weniger grosse Anforderungen gestellt werden müssen, um bei andern, wichtigeren Fuhrwerken auszuhelfen, und lässt bei ersteren die Mittelpferde, beziehungsweise Vorderpferde, vom Deichselreiter an einem Leitseile führen, das aus den Vorräthen des Rüstwagens entnommen oder mittelst Fouragirsträngen und entbehrlichen Riemen hergestellt wird; vierspännige Fuhrwerke können auch vom Bocke aus fahren gelassen werden, wenn dazu hinlänglich gewandte Fahrer sich finden.

Wenn des Fahrens wenig kundige Leute als Fahrer eingestellt werden müssen, so theilt man solche als Mittelreiter und zu den weniger wichtigen Fuhrwerken ein und nimmt Mittelreiter oder Fahrer von diesen Fuhrwerken zum Ersatze von Deichsel- und Vorderreitern bei den Fuhrwerken, deren Beweglichkeit möglichst ungeschmälert erhalten werden soll.

§ 76. Beim Ersatze abgehender Pferde

gilt als Regel, dass, wenn keine Vorrathspferde vorhanden sind, den weniger wichtigen oder weniger belasteten Fuhrwerken Pferde entnommen werden, um die Bespannungen der wichtigeren Fuhrwerke möglichst vollständig zu erhalten; eher sind die wenigst wichtigen Fuhrwerke ganz liegen, als wichtigere stecken oder bei Fuhrwerken, deren Beweglichkeit, wie bei den Geschützen der Batterien, keine Schmälerung leidet, dieser Eintrag geschehen zu lassen. Wenn die Bespannung eines Fuhrwerkes nicht mehr vollzählig erhalten werden kann, so sind stets in erster Linie die Deichselpferde zu vervollständigen, dann die Mittelpferde; als Vorderpferde spannt man einzelne Pferde in der Weise an, dass ein gleichmässiger Zug der ganzen Bespannung ermöglicht ist; sind solche einzelne Vorderpferde Sattelpferde, so werden sie geritten, sonst vom Mittel-, beziehungsweise Deichselreiter am Leitseile geführt; wenn ein Gespann nur noch 3 Pferde zählt, kann

es allenfalls ganz mit dem Leitseile vom Bocke aus geführt werden.

Nur in dringenden Fällen sollen für mangelnde Zugpferde Pferde von Trompetern genommen werden; diese haben sonst zunächst zum Ersatze abgehender Pferde von berittenen Unteroffizieren zu dienen; letztere sind bis auf's Aeusserste, selbst auf Kosten der Bespannungen, beritten zu erhalten.

Im Nothfalle lassen sich Reitpferde vorübergehend rasch zum Zuge benützen und als Vorderpferde einspannen, indem man aus einem Hintergeschirre, allenfalls auch mittelst Decke, Mantel oder Gurt ein Brustblatt herrichtet und zu Zugsträngen Fouragirstricke nimmt, die man über den Steigbügeln durch die Steigriemen durchzieht.

H. Allgemeine Weisungen für die Instruktion.

§ 77.

Für die Anlage und den Betrieb des Unterrichtes in der Fahrschule sind im Allgemeinen folgende Bestimmungen zu beachten:

Die Unterrichtsabtheilungen sind, besonders anfänglich, nicht stärker als vier sechsspännige bis höchstens sechs vier- oder zweispännige Fuhrwerke zu machen; dem Instruirenden einer

Abtheilung ist, wenn immer möglich, ein berittener Unteroffizier als Gehilfe beizugeben.

Die verschiedenen Uebungen sind in derselben Reihenfolge durchzunehmen, wie sie in vorliegendem Reglemente sich aufgeführt finden. Alle Fahrer haben alle Uebungen durchzumachen mit einziger Ausnahme des Auf- und Abprotzens, das für die Fahrer vom Armee-train, und des Fahrens vom Bocke, das für die Fahrer von Batterien ausfällt. Die zum Fahren vorbereitende Uebung des Reitens mit Pferdepaaaren soll nicht unterlassen, aber auch nicht weiter ausgedehnt werden, als durchaus erforderlich ist, um die Fahrer mit der Führung zweier Pferde und den dazu nothwendigen Hilfen bekannt zu machen.

Die Elementarübungen des Fahrens sind besonders sorgfältig und gründlich zu instruiren; erst wenn die Fahrer in denselben gut ausgebildet sind, soll zu den weiteren Uebungen übergegangen werden, welche mehr die Anwendung der durch die Elementarübungen erlangten Fertigkeit lehren, sowie die Vorbereitung und den Uebergang zum Bespanntexerciren in der Batterie bilden sollen. An die Uebungen auf dem Exerzirplatze haben sich noch solche ausserhalb desselben im Fahren auf schwierigen Wegen, bergauf und bergab, anzuschliessen.

Für die erste Einübung der Wendungen und des Fahrens auf der Volte sind auf dem Boden die Wege, welche dabei die einzelnen

Fahrer und das innere Vorderrad zu beschreiben haben, deutlich aufzureissen; es empfiehlt sich als Vorübung, die Fahrer diese Wege zuerst zu Fuss begehen zu lassen, damit sie sich dieselben besser merken.

Zur Förderung der Gleichmässigkeit im Fahren und der Gewöhnung an richtiges Tempo ist das Tempofahren sehr geeignet und daher bei jedem Ausrücken zur Fahrschule wenigstens einmal zu üben, anfänglich auf einer grossen Volte, später auf dem Vierecke; damit dabei richtiges und gleichmässiges Tempo gehalten werde, lässt man einen geübten Reiter als Führer voranreiten.

Im Ganzen hat die Instruktion derart stufenweise fortzuschreiten, dass *zuerst* auf die *richtige* Ausführung der Bewegungen, unter gehöriger Schonung der Pferde, *dann* auf Erlangung von *Sicherheit* und *zuletzt* noch auf *Genauigkeit* und *Raschheit* in der Ausführung der Bewegungen hingearbeitet wird; nach diesen drei Stufen hat die Entwicklung der Ausbildung der Fahrer zu geschehen, nach Maassgabe wie die der Instruktion eingeräumte Zeit, die Tüchtigkeit der Mannschaft und der Pferde von Stufe zu Stufe weiter zu gehen gestatten.

Wenn auch die verschiedenen Uebungen in der Reihenfolge durchzunehmen sind, wie sie sich aufgeführt finden, so hat dies doch, besonders auch um die Aufmerksamkeit von Mann und Pferd rege zu halten und die Pferde

zu schonen, in der Weise zu geschehen, dass jeweilen zu neuen Uebungen weiter gegangen wird, noch bevor volle Fertigkeit in richtiger und sicherer Ausführung der zuerst vorgenommenen Uebungen erlangt worden ist; dagegen sind dann die früheren Uebungen stets zu wiederholen bis zur möglichst vollständigen und gleichmässigen Ausbildung in allen Uebungen.

Gleich wie es mit der Soldatenschule geschieht, im gleichen Sinne und zu demselben Zwecke, wie diese mit bereits ausgebildeten Mannschaften immer wieder geübt wird, so haben auch in der Fahrschule, besonders den Elementarübungen derselben, mit den bereits ausgebildeten Fahrern neben dem Bespannt-exerziren und Manövriren beständige Wiederholungen stattzufinden.

Beilage I.

Bivouak.

Für die Einrichtung des Bivouaks einer fahrenden Batterie oder einer Parkkolonne sind die beiliegend dargestellten Normalformen maassgebend, welche jeweilen nach den besondern Umständen und Verhältnissen so weit als nöthig passend abgeändert werden können.

Die Pferde werden zugsweise, bei gewöhnlichen Witterungs- und übrigen Verhältnissen in Hufeisenform aufgestellt, bei schlechtem Wetter, oder über Mittag im Sommer, bei hellem Himmel in *einer* Linie, mit dem Rücken dem Winde oder der Sonne zugewendet. Zur Einrichtung der Stallungen werden neben den Kampirseilen auch noch die Schlepptaue der Geschütze benützt. Das Fouragedepot wird auf der Seite, woher der Wind kömmt, der Arbeitsplatz auf der entgegengesetzten Seite angelegt. Die Tornister werden zuerst, je nach der Formation, in welcher in den Park marschirt worden ist, entweder vor der Front des Parkes abgestellt oder an den Fuhrwerken gelassen, bis das Lager erstellt ist; hernach nimmt die Mannschaft sie zu sich auf die Lagerplätze.

Die Einrichtung des Bivouaks für Fuhrwerkskolonnen der Genie-, Sanitäts- oder Verwaltungstruppen geschieht in ähnlicher Weise und nach gleichem Plane, wie für Batterien und Parkkolonnen. In Ermanglung von Kampirmaterial können die Pferde auch an hinten zwischen die Fuhrwerke gespannte Seile, oder fuhrwerksweise an die Deichseln der Fuhrwerke und an diese selbst gestellt und angebunden werden; in ersterem Falle sind von Zug zu Zug Durchgänge zwischen den Fuhrwerken von hinten nach vorn offen zu lassen, in letzterem die Deichselspitzen an eingeschlagenen Pfählen festzubinden.

Normalform des Bivouak einer fahrenden Batterie.

Massstab 1 : 1250.

Zeichen-Erklärung:

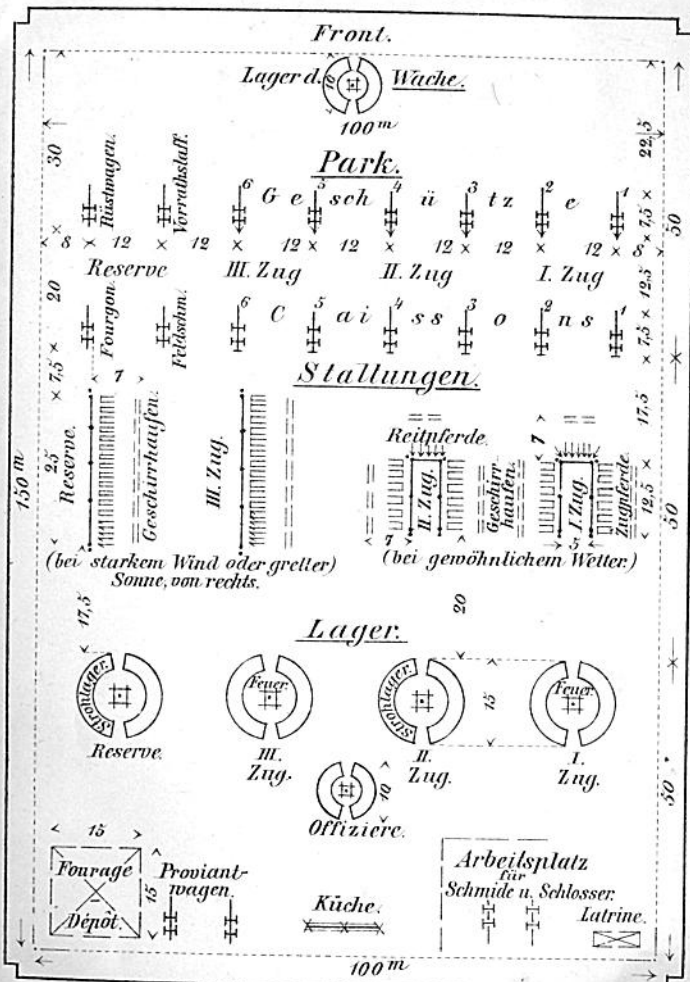
□ Paar Zugpferde. <— Reitpferd. •—•—• Campirseile und
Campirpfähle.

Vertheilung der Pferde in die Stallungen

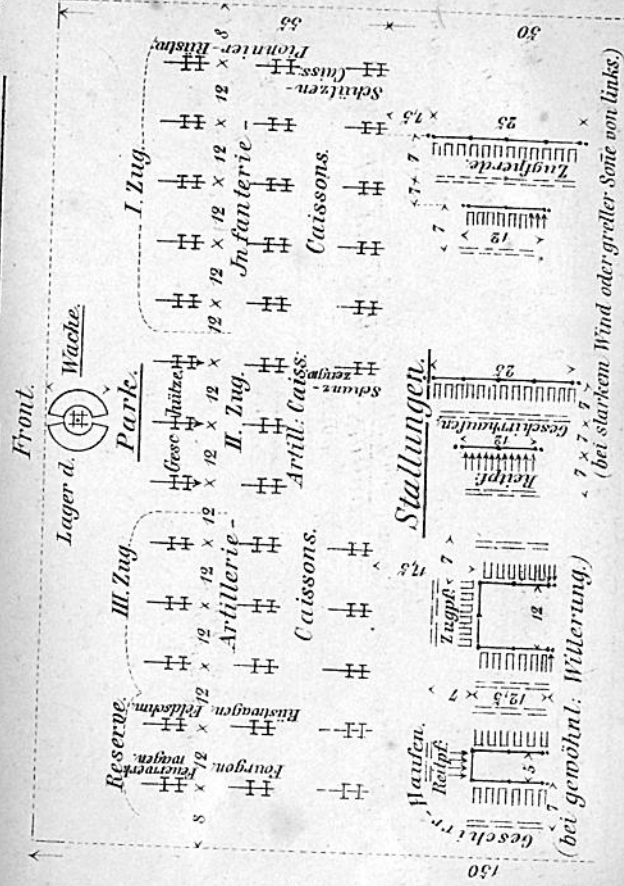
	der Reserve.	des III. Zuges.	des II. Zuges.	des I. Zuges.	Total.
Zugpferde der Fuhrwerke des Zuges	20	24	24	24	} 98
Vorraths-Zugpferde	6	—	—	—	
Reitpferde des Offiziers, Train- korporals und Trompeters jedes Zuges	3	3	3	3	} 22
Reitpferde	12	22	32	44	
Total	31	29	29	31	120

¹ Vorrath. ² Von Fourier und Trainwachtmeister. ³ Von Arzt und
Pferdarzt. ⁴ Von Hauptmann, Adjutant-Unteroffizier und Feldweibel.

Die vier höhern Unteroffiziere lagern bei der Reserve,
der Wärter beim II., die Träger beim I. und III. Zuge.



Normalform des Bivouak einer Parkcolonne. (Col.A)



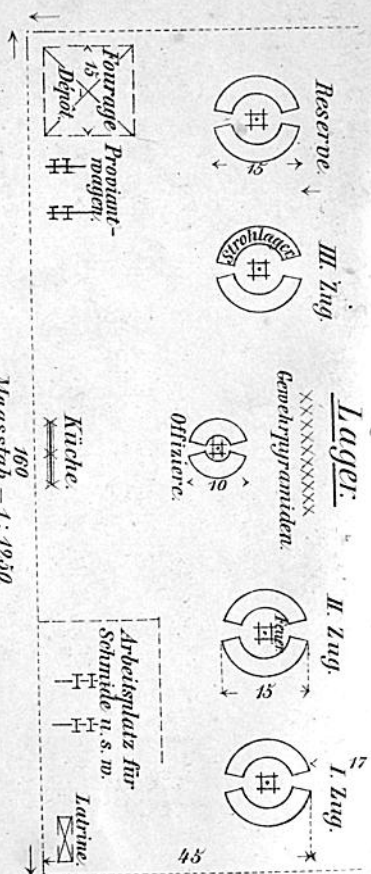
Wenn von den Normalformen abgewichen werden muss, so ist stets darauf zu achten, dass genügender Raum zum Ablegen der Geschirre hinter den Pferden vorhanden sei und im Falle von Allarm die Pferde, ohne Hindernisse und Kollisionen befürchten zu müssen, rasch beschirrt und angespannt werden können.

Beilage II.

Verzeichniss sämtlicher für alle Verhältnisse des Dienstes der Feldartillerie und des Armeetrain vorgesehenen Signale:

a. Signale für den allgemeinen und inneren Dienst.

Tagwacht,
Sammlung,
Unbewaffneter und Zimmer-Appell,
Bewaffneter Appell (Rappelliren),
Achtung,
Abtreten, oder Ende Arbeit,
Lichterlöschen,
Zapfenstreich,
Trompeter raus,
Korporal >
Wachtmeister >
Fourier >
Feldweibel >



Vertheilung der Pferde in die Stellungen:

Messstab = 1 : 1250.

Col. A	der Reserve	des III. Zuges	des II. Zuges	des I. Zuges	
Zugferde des Zuges B	20	16	28	34	192 (A)
Vorraths- und Zugferde	4	3	3	3	110 (B)
Rechts von Off. (Traineur)	3	3	3	3	21
u. Trone: jedes Zuges	1	1	1	1	4
Rechtsferde	28 Col. A	39	33 (Col. A)	37	193
Total	24 Col. B	39	33 (Col. B)	39	137

Die höheren Unteroffiziere beim II. Zuge, Wäiter u. Träger bei der Reserve.

Offiziere raus,
 Offiziere vom Tag raus,
 Unteroffiziere vom Tag >
 Konsignirte raus,
 Piquet raus,
 Zum Fassen,
 Corvée,
 Zur Suppe,
 Fahnenmarsch,
 Generalmarsch,
 Zum Bann,
 Wachtaufziehen,
 Ruf für Artillerie,
 Batterie-Refrain, — 1., 2. oder 3. Batterie,
 Refrain des 1. Regimentes,
 > > 2. >
 > > 3. >
 > > Parkes — 1., 2. Kolonne.

b. Signale für den Stalldienst.

Herausführen der Pferde,
 Pferdeputzen, — Strigeln, — Bürsten, —
 Waschen, — Ende Putzen,
 Tränken,
 Haferfuttern, — Heustecken,
 Satteln oder Anschirren, — Absatteln oder
 Abschirren.

c. Signale für Bespanntexerziren und Manövriren.

Achtung,
 Aufsitzen,

Absitzen,
 Marsch,
 Schritt,
 Trab,
 Galopp,
 Halt,
 Rechtsum,
 Linksum,
 Linksum-Kehrt,
 Kolonne rechts,
 Kolonne links,
 Zum Feuern (mit Granaten),
 Mit Shrapnels feuern,
 Mit Kartätschen feuern,
 Ende Feuer,
 Auf euere Posten,
 Ruht.

d. Signale für die gesammte Division oder die zum Manövriren verbundenen Waffen.

Divisions-Refrain,
 Marsch zum Vorrücken,
 Halt,
 Rückzug,
 Alles zum Angriff,
 Zur Besammlung der Division.

Beilage III.

Abriss

der Organisation der schweiz. Artillerie.

Die Artillerie bildet in der Reihe der verschiedenen Truppengattungen, welche das schweizerische Bundesheer in sich begreift, die *dritte Waffengattung*; sie zerfällt als solche in drei Untergattungen: die *Feldartillerie*, die *Positionsartillerie* und die *technische Artillerie* (Feuerwerker); an sie schliesst sich noch an unter der Bezeichnung «*Armeetrain*» diejenige Truppe, welche zur Besorgung des Fuhrwesens bei den Stäben, bei den Waffengattungen der Infanterie, der Kavallerie und des Genie, bei den Sanitäts- und den Verwaltungstruppen bestimmt ist.

A. Die Feldartillerie.

Die *Feldartillerie* hat in Verbindung mit der Infanterie und der Kavallerie den Krieg im freien Felde zu führen und diese beiden Waffengattungen dabei zum Kampfe überallhin zu begleiten; sie gliedert sich in Truppeneinheiten zweierlei Art, in *Batterien* und in *Parkkolonnen*, erstere unmittelbar zum Kampfe, letztere dazu bestimmt, den Batterien, sowie der Infanterie und der Kavallerie, neben welchen erstere kämpfen, Munitionsersatz zu leisten. Die

Batterien scheiden sich nach ihrer Bewaffnung mit fahrenden oder mit für den Gebirgskrieg eingerichteten, tragbaren Geschützen in *fahrende Batterien* und in *Gebirgsbatterien*; erstere theilen sich weiter noch, je nachdem sie leichtere oder schwerere Geschütze führen, in *leichte* und *schwere* Batterien (nach dem Kaliber der zur Zeit angenommenen Geschütze auch 8^{cm} und 10^{cm} Batterien geheissen).

Zum Bundesheere stellen die einzelnen *Kantone* die *Batterien*, der *Bund* die *Parkkolonnen* und zwar:

im *Auszuge*: 48 *fahrende* Batterien (Nr. 1 bis 48), wovon 36 als *leichte* und 12 (Nr. 3, 4, 13, 14, 21, 22, 25, 28, 33, 34, 37, 41) als *schwere* bewaffnet sind; 2 *Gebirgsbatterien* (Nr. 61 und 62) und 16 *Parkkolonnen* (Nr. 1 bis 16, je zwei aus jedem Divisionskreise, numerirt nach der Reihenfolge dieser);

in der *Landwehr*: 8 *fahrende* Batterien (Nr. 1—8) (2 *Gebirgsbatterien* sollen noch gebildet werden), und 8 *Parkkolonnen* (Nr. 1 bis 8, je eine aus jedem Divisionskreise). Zu den Batterien der Landwehr stellen die Kantone nur das Personal; es hat der Bund, wenn sie ins Feld rücken sollen, alles Material, Pferde und Beschirung zu besorgen.

Derjenige Theil des von den Batterien des Auszuges in die Landwehr übergehenden Personals, der keinen Platz in den Landwehrbatterien findet, wird zur Aeuffnung der Posi-

tionskompagnien und der Trainbataillone der Landwehr verwendet.

Zur Bildung der aus den Truppen des Auszuges bestehenden Feldarmee werden im Auszuge je 2 fahrende Batterien gleicher Art unter ein Kommando zu einem *Feldartillerie-Regimente* (leichten oder schweren), und je 2 Parkkolonnen zu einem *Divisionsparke*, weiter je 3 solcher Regimenter nebst 1 Divisionsparke unter ein Kommando zu einer *Feldartillerie-Brigade* vereinigt; jede der 8 Armeedivisionen erhält als ihre Feldartillerie eine solche Brigade zugetheilt.

Die beiden Gebirgbatterien bilden ein *Gebirgsartillerie-Regiment*; sie bleiben zunächst ausser dem Divisionsverbande zur freien Verfügung für die Bildung von Gebirgsdetaschements verbundener Waffen nach jeweiligem Bedarf.

Die Batterien und Parkkolonnen der *Landwehr* bilden keine höheren Verbände und sind nicht weiter eingetheilt, als dass jedem Divisionskreise je eine Batterie und eine Parkkolonne zugewiesen ist, deren taktische Einreihung in einen zusammengesetzten Truppenkörper aller Waffen dem Ernstfalle vorbehalten bleibt.

Sämmtliche *fahrenden Batterien* sind ganz gleich organisirt; sie haben je 6 Geschütze und 6 Caissons, alle sechsspännig, nebst 6 Batteriefuhrwerken (Vorrathslaffete, Feldschmiede, Rüstwagen und Fourgon vierspännig, 2 Proviantwagen, zweispännig), im Ganzen einen

Bestand von 18 *Fuhrwerken* mit 120 *Pferden* und 160 *Mann*. Eine *leichte Batterie* führt 175, eine schwere 133 *Schüsse per Geschütz* mit sich.

Die *Gebirgsbatterien* zählen 6 Geschütze mit 60 Munitionskisten, die 100 Schüsse per Geschütz enthalten, 12 Kisten mit Werkzeug, Vorräthen und Corpsausrüstung, sowie im Ganzen 83 Reitpferde und Saumthiere und 170 Mann.

Die *Parkkolonnen* haben einen Bestand von 160 *Mann*; von den beiden Kolonnen eines Divisionsparkes erhält die eine, die Kolonne A, 37 *Fuhrwerke* zu führen und dazu 143 *Pferde*, die andere, die Kolonne B, 36 und 137; beide zusammen führen für ihre Division einen Vorrath an Munition mit, der für die Infanterie ein Viertel der Munitionsausrüstung der Bataillone, für die Artillerie die Hälfte derjenigen der Batterien beträgt.

An der Spitze jedes Regiments, des Divisionsparkes und der Brigade steht jeweilen ein (Regiments-, Divisionspark-, Brigade-) Stab von folgender Zusammensetzung:

Stab eines Artillerieregimentes: der Regimentskommandant (Oberstlieutenant oder Major) mit einem Adjutanten (Lieutenant); 2 Mann mit 4—5 Reitpferden.

Stab eines Divisionsparkes: der Parkkommandant (Major) mit einem Adjutanten (Hauptmann oder Lieutenant) und einem Stabssekretär; 3 Mann mit 4 Reitpferden.

Stab einer Brigade: der Brigadekommandant (Oberst-Brigadier) mit einem Stabschef (Oberstlieutenant), 2 Adjutanten (Hauptmann und Lieutenant), einem Quartiermeister (Hauptmann von den Verwaltungstruppen) und einem Sekretär; dazu noch ein zweispänniger Stabsfourgon mit einem Trainsoldaten vom Armeetrain; im Ganzen 7 Mann mit 13 Pferden und 1 Fuhrwerk.

Die Feldartillerie-*Brigaden* erhalten nach den Nummern der Divisionen, in deren Verband sie gehören, die Bezeichnung I., II. u. s. w. Artilleriebrigade; ebenso deren Divisionsparks. Die *Regimenter* werden brigadeweise von 1 – 3 nummerirt (z. B. 2. Regiment, V. Brigade) und ihre Mannschaft durch verschiedene Farben der Nummerschilde der Achselklappen unterschieden: 1. Regiment: schwarz; 2. Regiment: blau; 3. Regiment: gelb. Die Mannschaft des *Parks* unterscheidet sich von derjenigen der Batterien durch gelbe Farbe der Nummern auf den Achselklappen und ferner noch unter den beiden Kolonnen eines Parks durch schwarze Farbe der Nummerschilde der Achselklappen bei der Parkkolonne A oder den Parkkolonnen ungerader Nummer, durch blaue Farbe bei der Kolonne B oder denjenigen mit gerader Nummer.

Die vollständige Feldartillerie-Brigade einer Armeedivision zählt:

1296 Mann (wovon 69 Offiziere) 189 Reitpferde, 36 Geschütze, 146 Fuhrwerke und 840 Zugpferde. Sie bringt der Division auf

1000 Mann Infanterie und Kavallerie reichlich 3 Geschütze.

Das Nähere über die Vertheilung, die Eintheilung und den Bestand der Batterien und Parkkolonnen findet sich in den nachfolgenden Tabellen I, II und III und im Dienstbüchlein angegeben.

Wenn die Divisionen ins Feld ziehen, so werden hinter denselben noch *Depotparks* angelegt, d. h. an geeigneten Orten Vorräthe von in Kisten und unbespannten Caissons transportbereit verpackter Munition angehäuft zum Ersatz des Abganges bei den Divisionsparks; entweder holen diese den jeweiligen nöthigen Ersatz in den Depotparks ab, oder er wird ihnen mittelst Eisenbahn oder Requisitionspferden nachgeschoben. Die Depotparks sollen für jede im Felde stehende Division 13 Infanterie- und 12 Artillerie-Caissons nebst 6 Vorrathslaffeten, oder ungefähr halb so viel Munition transportbereit verpackt enthalten, als die Divisionsparks mit sich führen.

Zur Bedienung der Depotparks ist Mannschaft der Parkkolonnen der Landwehr ausersuchen.

Der Abgang an Munition aus den Depotparks wird wieder ersetzt zunächst aus dem Rest des gesammten *Munitionskontingents*, das in Friedenszeiten beständig vorrätzig zu halten, auf 200 Schüsse für jedes Gewehr, 400 für jedes bespannte, 200 für jedes Gebirgsgeschütz festgesetzt und zur ersten Ausrüstung

der Truppeneinheiten, der Divisions- und der Depotparks bestimmt ist. Im Kriegsfall wird mit Hülfe der Feuerwerker sofort an die Anfertigung neuer Munitionsvorräthe gegangen.

B. Positionsartillerie.

Die *Positionsartillerie* ist bestimmt, mit schwereren Geschützen aus jeweiligen vorbereiteten, besonders eingerichteten, bleibenden Aufstellungen, sei es für sich allein, sei es neben der Feldartillerie, als Unterstützung der Feldarmee, den Artilleriekampf zur Vertheidigung und zum Angriff von Befestigungswerken und mehr oder weniger befestigten Stellungen zu führen.

Die Positionsartillerie umfasst das für ihren besondern Dienst ausgebildete, in *Kompagnien* von einem Bestande von 122 Mann gegliederte *Personal* und die Vorräthe an *Material* und *Munition*, aus denen jeweiligen erst, wenn Positionsartillerie in Thätigkeit treten muss, das Personal nach Bedarf bestimmte Geschütze nebst der nöthigen Zubehörde an Munition und Material aller Art zugetheilt erhält.

Die *Positionskompagnien* werden von den *Kantonen* gestellt, in der Zahl von 10 (Nr. 1 bis 10) im Auszuge, von 15 (Nr. 1—15) in der Landwehr; zu denen der Landwehr kömmt noch die Kanoniermannschaft aus den fahrenden Batterien des Auszuges, welche in den Batterien der Landwehr keinen Platz findet. Je 2—4 Kompagnien werden unter ein Kommando

zu *Positionsartillerie-Abtheilungen* vereinigt und deren im Auszuge 4 (Nr. I—IV), in der Landwehr 5 (Nr. I—V) gebildet. An der Spitze jeder Abtheilung steht ein *Stab*, bestehend aus dem Abtheilungskommandanten (Oberstlieutenant oder Major) mit einem Adjutanten (Hauptmann oder Lieutenant), zusammen 2 Mann mit 4—5 Reitpferden.

Die *Geschütze* nebst *Munition* und allem übrigen *Material* zur Bewaffnung und Ausrüstung der Positionsartillerie hat der *Bund* zu stellen, welcher zur Zeit verfügt über:

- | | | | | |
|-----|-------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 45 | Stück | 8 ^{cm} | Geschütze | { meistens mit Positions- |
| 43 | > | 10 ^{cm} | » | |
| 118 | > | leichte 12 ^{cm} | Geschütze | Feldartillerie gleich. |
| | | | mit Feld- | |
| | | | laffeten, Hinterlader, | |
| 6 | > | kurze 15 ^{cm} | Geschütze, Hinterlader, | |
| 46 | > | glatte 16 ^{cm} | Haubitzen, | |
| 10 | > | | 22 ^{cm} Mörser | |

nebst einer Anzahl Caissons und Munitionskisten. Zu jedem Geschütze werden 200 Schüsse vorräthig gehalten. — Es liegt im Plane, diese höchst ungenügende Bewaffnung so bald als möglich theils umzugestalten, theils mit neuen stärkeren Geschützen zu vermehren und mit dem übrigen für den Dienst der Positionsartillerie erforderlichen *Material* aller Art gehörig zu ergänzen.

Weder die Positionsartillerie-Abtheilungen des Auszuges noch die der Landwehr treten in den Verband der Divisionen oder von grösseren Truppenkörpern verbundener Waffen ein; in

der Armee-Eintheilung gehören sie zu den *disponibeln* Truppenkörpern; erst im Bedarfsfalle wird deren Zuteilung an bestimmte befestigte Plätze oder deren Verbindung mit andern Truppen bestimmt werden.

Für den Ernstfall ist Verstärkung der Kompagnien des Auszuges mit Mannschaft aus der Landwehr und zur Besorgung des Fuhrwesens die Beistellung von Trainabtheilungen aus der Landwehr zu den Positionsartillerie-Abtheilungen in Aussicht genommen.

Die Vertheilung der Positionskompagnien auf die Kantone und die Eintheilung in die Abtheilungen ist aus den nachfolgenden Tabellen I, II und III ersichtlich.

C. Technische Artillerie (Feuerwerker).

Die technische Artillerie besteht aus der als «*Feuerwerker*» bezeichneten Truppe, welche für die Anfertigung und Besorgung von Munition für alle Waffen ausgebildet und dazu bestimmt ist, hinter der Armee in den schon im Frieden bestehenden oder erst im Kriegsfall noch neu einzurichtenden Werkstätten zu arbeiten für Beschaffung von neuen Vorräthen an fertiger Munition aller Art, allenfalls auch für Wiederherstellung verdorbener Munition.

Der *Bund* bildet im Auszuge und in der Landwehr je zwei Feuerwerckerkompagnien (Nr. 1 u. 2) im Bestande von 160 Mann (Näheres siehe Tabelle III), welche nicht weiter ver-

einigt und auch nicht in die Divisionen oder andere Truppenkörper eingetheilt werden. Immerhin ist vorgesehen, aus den Feuerwerckerkompagnien einzelne Leute oder kleine Abtheilungen zur Besorgung von allenfalls nothwendigen Munitionsarbeiten an Munitionsmagazine, an Depot- oder Divisionsparks bleibend oder vorübergehend zuzutheilen.

D. Armeetrain.

Der «*Armeetrain*», wie die besondere Truppengattung, welche das Fuhrwesen bei den Stäben, bei der Infanterie, der Kavallerie und dem Genie, bei den Sanitäts- und den Verwaltungstruppen zu besorgen hat, geheissen wird, umfasst den *Linientrain* und die *Trainbataillone*.

Unter «*Linientrain*» ist verstanden die Gesamtheit der einzelnen Leute und kleinen Abtheilungen, welche den Stäben, den Infanteriebataillonen und den Kavallerieschwadronen zur Besorgung des Fuhrwesens dieser einverleibt sind. Die «*Trainbataillone*» dagegen stellen selbständige Einheiten der Fuhrwesenstruppen vor, in grössere Abtheilungen gegliedert, welche einzeln den Genie-, den Sanitäts- und den Verwaltungstruppen zur Führung ihrer zahlreichen Fuhrwerke beigelegt werden.

Der *Bund* bildet und unterhält den Linientrain und die Trainbataillone; er stellt aus jedem Divisionskreise im Auszuge und in der

Landwehr je ein Trainbataillon nebst dem zu den Stäben und den Truppeneinheiten der Infanterie und Kavallerie benöthigten Linientrain auf; in die Trainbataillone der Landwehr tritt auch noch die Trainmannschaft ein, welche aus den fahrenden Batterien des Auszuges in denen der Landwehr nicht Platz findet.

Der gesammte *Linientrain einer Division* beläuft sich auf 120 Mann mit 221 Pferden, welche 98 Fuhrwerke zu führen haben und sich wie folgt eingetheilt finden:

Im *Divisionsstabe* zu den 2 Fourgons desselben: 2 Soldaten mit 4 Zugpferden.

In jedem *Infanterie-Brigadestabe*, zur Leitung des gesammten Fuhrwesens der Brigade, 1 Lieutenant mit Reitpferd und zu einem Stabs-Fourgon ein Soldat mit 2 Zugpferden. Ebenso in jedem *Infanterie-Regimentsstabe*: 1 Adjutant-Unteroffizier mit Reitpferd und 1 Soldat mit 2 Zugpferden.

In jedem *Füsilier- und Schützenbataillon* zu 2 Infanterie-Caissons, 1 Bagagewagen und 2 Proviantwagen, alle zweispännig, und zu 1 dreispännigen Fourgon: 1 Gefreiter und 6 Soldaten mit 13 Zugpferden.

In jeder *Kavallerie-Schwadron* zu einer vierspännigen Feldschmiede und 2 zweispännigen Proviantwagen: 4 Soldaten mit 8 Zugpferden.

Im *Artillerie-Brigadestab*, zu dessen Fourgon: 1 Soldat mit 2 Zugpferden.

In der Verpflegungsabtheilung der *Verwaltungskompanie* zu 2 Geräthschaftswagen: 2 Soldaten mit 4 Zugpferden.

Die Oberleitung des gesammten Linientrain der Division fällt dem Kommandanten des Trainbataillons zu, welcher, wenn die Division aufgestellt ist, sich dem Divisionsstabe anschliesst.

Die Mannschaft des Linientrain trägt zur Unterscheidung von der des Trainbataillons Pompons von weisser Farbe.

Die *Trainbataillone* führen nach den Divisionskreisen, aus denen sie aufgestellt werden, die Nummern I—VIII; jede Division erhält das Trainbataillon des Auszuges ihres Kreises, verstärkt aus dem Bataillon der Landwehr, zugetheilt.

Das Trainbataillon des *Auszuges* zerfällt in den Bataillonsstab und 2 Abtheilungen Nr. I und II. Der Stab besteht aus dem Bataillonskommandanten (Train-Major), mit 1 Adjutant (Lieutenant) und 1 Arzt: 3 Mann mit 4 Reitpferden. Von den beiden Abtheilungen des Bataillons ist die I. zum Geniebataillon der Division bestimmt und daher «*Genietrain*» geheissen, während die II. unter der Bezeichnung «*Verwaltungstrain*» an die Verwaltungskompanie zur Führung ihrer Proviantwagen abgegeben wird. Die I. Abtheilung zählt 91 Mann mit 126 Pferden, die II. dagegen 120 Mann mit 168 Pferden.

In den Trainbataillonen der *Landwehr* werden ebenfalls «Genie- und Verwaltungstrain» gebildet, aber als I. und III. Abtheilung des Bataillons, und dazwischen als II. Abtheilung noch ein «*Lazarethtrain*» aufgestellt im Bestande von 91 Mann mit 118 Pferden, bestimmt zur Führung des *Feldlazarethes* einer Division. Wenn eine Armeedivision zum Kriege aufgestellt wird, so zieht das Trainbataillon des Auszuges noch die II. Abtheilung desjenigen der Landwehr an sich und giebt sie als «*Lazarethtrain*» an das *Feldlazareth* der Division ab; das Bataillon erreicht dann eine Gesamtstärke von 305 Mann mit 416 Pferden. (Näheres siehe Tabelle IV.)

In der *Division* treten die an das Geniebataillon, das *Feldlazareth* und die Verwaltungskompagnie abgegebenen Abtheilungen ganz in den Verband dieser Truppenkörper ein und unter den unmittelbaren Befehl der Kommandanten derselben, während der Kommandant des Trainbataillons sich an den Divisionsstab anschliesst, um als Gehilfe des Divisionskommandanten die Oberleitung über das gesammte vom Armeetrain zu besorgende Fuhrwesen der Division zu führen.

Der Genie- und der Verwaltungstrain der Bataillone der Landwehr sind ausersehen, nach Bedarf auch noch beim Heere des Auszuges diesen Truppengattungen für Fuhrleistungen (Geniereserve, Proviantkolonnen etc.) auszu-
helfen; zu weiterer Aushilfe bei anderen

Truppengattungen, besonders bei der Positionsartillerie, sollen, soweit den Trainbataillonen der Landwehr genügend Mannschaft zufliesst, in denselben auch noch IV. Abtheilungen errichtet werden. Stets aber bleibt die Verwendung der Mannschaft der Landwehrebataillone beim Heere des Auszuges auf den *Kriegsfall* beschränkt.

Ausser den zum Bestande der Stäbe und Truppen-Einheiten gehörenden Offizieren umfasst die Artillerie noch eine Anzahl Stabsoffiziere verschiedenen Grades, welche vorläufig uneingetheilt und zur Verfügung bleiben, für den Fall, dass besondere Kommando zu besetzen oder anderweitige besondere Dienste aller Art zu versehen sind.

Oberleitung des Artilleriewesens.

Wenn für den *Kriegsfall* an die Spitze des ganz oder theilweise aufgestellten Heeres ein *General* gewählt und ihm ein Armeestab beigegeben wird, so tritt in diesen zur Oberleitung des gesammten Artilleriewesens der aufgestellten Truppen ein Oberst der Artillerie, der wieder seinen besonderen Stab von Artillerie-Offizieren um sich hat, bestehend aus einem Parkdirektor, einem Traindirektor, mehreren Adjutanten und einem Stabssekretär.

Im *Frieden* und ausser dem Bereiche allfälliger einem Generale unterstellter Truppenaufstellungen übt das eidgenössische Militär-Departement durch einen unmittelbar unter ihm stehenden höheren Militärbeamten, den «*Waffenchef der Artillerie*», die Oberleitung über das gesamte Artilleriewesen aus.

Dem *Waffenchef* liegt die Vorprüfung, die Berichterstattung und Antragstellung an das Militärdepartement in folgen Geschäften ob:

Rekrutirung und Bestand der Korps; Ernennung und Entlassung der Offiziere und Unteroffiziere. Unterricht im Allgemeinen. Instruktionspersonal; Vorschläge für die jährlichen Truppenübungen, Schulen und Kurse. Bewaffnung und Ausrüstung der Truppen; Korpsausrüstung und übriges Artilleriematerial. Reglemente. Jährliche Voranschläge.

Der *Waffenchef* vermittelt ferner in allen in seinen Geschäftskreis fallenden Angelegenheiten, im Namen des Militär-Departementes, den Verkehr mit den eidgenössischen und kantonalen Militärbehörden und Offizieren; er erledigt, vorbehaltlich endgültiger Entscheidung des Militär-Departementes, von sich aus folgende Geschäfte:

Organisation der Schulen und Kurse nach den vom Departement genehmigten Vorschlägen. Einberufung der Offiziere, Unteroffiziere und übrigen Mannschaft in die Schulen und Kurse, durch Vermittlung der kantonalen Militärbehörden. Urlaubsbewilligungen. Verkehr mit

der Verwaltung des Kriegsmaterials, betreffend Ausrüstung der Schulen und Kurse mit Munition und Kriegsmaterial. Rekrutirung der Truppenkörper des Bundes (Parkkolonnen, Feuerwerkerkompagnien, Armeetrain) und Verwaltung des personellen Bestandes derselben.

Der *Waffenchef* hält zur Besorgung seiner Geschäfte ein eigenes Bureau, das «*Artillerie-Bureau*», mit dem nöthigen Hilfspersonale. Für Alles, was den Unterricht anbetrifft, hat er den *Oberinstruktor der Artillerie* unmittelbar unter sich, der an der Spitze des *Instruktionskorps*, eines Korps von eidgenössischen Beamten und Angestellten steht, welche zur Besorgung der Instruktion der Waffe bestellt sind. Das Instruktionskorps theilt sich in höhere Instruktions-*Offiziere I. Klasse* (bis 4), Instruktions-*Offiziere II. Klasse* (bis 14) und Instruktions-*Unteroffiziere* (mit dem Grade von Adjutant-Unteroffizieren) oder sogenannte Hilfsinstruktoren (bis 18).

Zur allseitigen Wahrung und Vertretung der Interessen der Waffe, zur Prüfung und Begutachtung von Vorschlägen, einzuführenden Neuerungen und Verbesserungen aller Art ist eine ständige «*Artillerie-Kommission*» aufgestellt, in welcher der *Waffenchef* den Vorsitz und dessen Sekretär das Protokoll führt, und die sich aus dem *Oberinstruktor der Artillerie*, dem technischen Verwalter des eidgenössischen Kriegsmaterials und weiteren 4, jeweilen auf

drei Jahre gewählten Offizieren der Artillerie zusammensetzt.

Die Beschaffung und Ergänzung von *Munition* und *Material* für die Artillerie ist ganz Sache des *Bundes*, welcher den Kantonen ab und ihnen zu verwahren gibt, was sie zur Bewaffnung und Ausrüstung der von ihnen zu stellenden Truppenkörper brauchen, alles Uebrige aber selbst verwahrt. Die *Beschaffung* von Munition und Material wird von der *technischen* Abtheilung der *Verwaltung* des *eidgenössischen Kriegsmaterials*, die *Verwahrung* dagegen von der administrativen Abtheilung besorgt, welche beide ihren besonderen Chef haben; derjenige der technischen Abtheilung hat die *eidgenössischen Militär-Werkstätten*, der andere neben den *eidgenössischen* auch die *kantonalen Zeughäuser* unter seiner Aufsicht.

Unabhängig von der Verwaltung des *eidgenössischen Kriegsmaterials* finden jährliche Inspektionen des in den Zeughäusern verwahrten Kriegsmaterials durch die Kommandanten der Truppenkörper statt; jeder Batterie-, Parkkolonnen-, Divisionspark- und Trainbataillons-Kommandant inspiziert das zur Ausrüstung seines Korps gehörende Kriegsmaterial aller Art hinsichtlich gehöriger Aufbewahrung, Vollständigkeit und guten Zustandes. Die Ausrüstung jedes einzelnen Korps soll sich in den Zeughäusern räumlich gesondert aufbewahrt finden.

Tabelle I.

Es stellt:	In Auszug.				In Landwehr.			
	Fahrende Batterien.		Geb.-Batt.		Posit.-Komp.		Fahr. Batt.	
	Zahl.	N.	Zahl.	N.	Zahl.	N.	Zahl.	N.
Kanton.								
Zürich	6	33.34.37*	35.36.47		1	1	1	1. 2
Bern	10	12.13.14.15—20.21			1	1	2	3—5
Lucern	3	22. 45. 46			1	1	3	6
Freiburg	1	9			1	1	1	7
Solothurn	2	29. 30				1	4	8
Baselstadt	1	28						9
Baselrand	1	27						10. 11
Appenzell	1	40			1	1	5	12
St. Gallen	4	41. 42—44			1	1	6	13. 14
Graubünden	—						7	15
Aargau	6	23. 24. 25. 26. 31. 32	1	61	1	1	1	
Thurgau	2	38. 39			1	1	1	
Tessin	1	48						
Vaudt	6	3. 4. 5—8						
Wallis	—				2	8. 9	1	
Neuchâtel	2	10. 11	1	62		1	8	
Genf	2	1. 2			1	1	1	

* Die fetten Zahlen bedeuten schwere Batterien.

Tabelle II.

Eintheilung der Batterien und Park-Colonnen.

Artillerie- Brigade.	1.	2.	3.	Divis.- Park.	Landwehr		
	Regiment.				Zum Divisions- kreis	Batterie	Colonne
	Fahrende Batterie №						
I	1. 2	3. 4	5. 6	1. 2	I	8	1
II	7. 8	9. 10	11. 12	3. 4	II	4	2
III	13. 14	15. 16	17. 18	5. 6	III	2	3
IV	19. 20	21. 22	23. 24	7. 8	IV	3	4
V	25. 28	26. 27	29. 30	9. 10	V	6	5
VI	31. 32	33. 34	35. 36	11. 12	VI	1	6
VII	37. 41	38. 39	40. 42	13. 14	VII	7	7
VIII	43. 44	45. 46	47. 48	15. 16	VIII	5	8

Eintheilung der Positionskompagnien.

Auszug.

Compagnie №	I.	II.	III.	IV.
	Abtheilung.			
Compagnie №	8. 9. 10	2. 3	4. 7	1. 5. 6

Landwehr.

Compagnie №	I.	II.	III.	IV.	V.
	Abtheilung.				
Compagnie №	12—15	3—6	7. 10. 11	1. 2	8. 9

Tabelle III.

Bestand einer:	Fahrenden Batterie.	Gebirgs- Pferde	Parkkolonne.	Posi- tions- Compagnie.	Feuer- werk- Compagnie.
Offiziere	Hauptm. . .	1	1	1	1
	Oberlieut. .	2	2	2	2
	Lieutenant	2	2	2	2
	Arzt . .	1	1	1	1
Unteroffiziere	Pferdarzt .	1	1	1	1
	Adjut.-u.-o.	1	1	1	1
	Feldweibel	1	1	1	1
	Fourier .	1	1	1	1
Truppe	Trainwehrtm.	1	1	1	1
	Kan.- "	7	7	7	7
	Trainkorp.	4	4	4	4
	Kan.-Gefr.	14	14	14	14
Truppe	Train- "	14	14	14	14
	Wärter .	1	1	1	1
	Träger .	2	2	2	2
	Hufschm.	2	2	2	2
Truppe	Schlosser .	1	1	1	1
	Wagner .	1	1	1	1
	Sattler .	2	2	2	2
	Trompeter	4	4	4	4
Truppe	Kanoniere	42	42	42	42
	Trainsold..	55	55	55	55
Truppe	138 Mann und 4 Reitpferde.	138	138	138	138
	6 Gesch., 6 Caiss., 12 Vorr.- Laufsch., 6 Feldschm., 12 Fuhr- wagen u. 2 Proviantwagen.	6	6	6	6
	148 Mann.	148	148	148	148
	6 Gesch., 2 Vorraths-Lafetten, 60 Munit.- Kisten, 12 diverse Kisten.	6	6	6	6
Truppe	160 Mann.	160	160	160	160
	20 Reitpf.	20	20	20	20
	92 Zugpf.	92	92	92	92
	8 Vorr.-Pf.	8	8	8	8
Truppe	170 Mann.	170	170	170	170
	12 Reitpf.	12	12	12	12
	71 Saum- thiere.	71	71	71	71
	83 Thiere.	83	83	83	83
Truppe	160 Mann.	160	160	160	160
	Zu Colonne	160	160	160	160
	21 Reitpferde. 21	21	21	21	21
	(1 Vorrath)	1	1	1	1
Truppe	122 Zugpferde. 116	122	122	122	122
	(4 Vorrath)	4	4	4	4
	143 Pferde 137	143	143	143	143
	36 Fuhrwerke.	36	36	36	36

Tabelle IV.

Bestand der Abtheilungen der Trainbataillone.

Buchdruck von

				Genie-Train		Verwaltungs-Genietrain		Vom Lazarethtrain		Verw.-Train	
				I. Abthlg. Auszug.		II. Abthlg. Landwehr.		zu führende Fuhrwerke.			
				Rettpferde		Rettpferde		Rettpferde			
Offiziere	Hauptmann	1	1	1	1	1	1	1	1	In 5 Ambulancen:	
	Oberlieut.	1	1	1	1	1	1	1	1	4-spännig:	
	Lieutenant	1	1	1	1	1	1	1	1	5 Fours.	
	Pferdarzt	1	1	1	1	1	1	1	1	2-spännig:	
Unt.-Off.	Feldweibel	1	1	1	1	1	1	1	1	5 Blessirtenwag.	
	Fourier	1	1	1	1	1	1	1	1	5 Proviantwagen.	
	Trainwachtm.	1	1	1	1	1	1	1	1	5 Gepäckwagen.	
	Trainkorp.	1	1	1	1	1	1	1	1	In 1 Fuhrwerk-Colonne:	
Truppe	Trainingefreite	14	14	14	14	14	14	14	14	2-spännig:	
	Wärter	1	1	1	1	1	1	1	1	16 Requisitionsfuhrwerke.	
	Hufschmied	2	2	2	2	2	2	2	2	In 1 Materialreserve-Colonne:	
	Wagner	2	2	2	2	2	2	2	2	4-spännig:	
	Sattler	2	2	2	2	2	2	2	2	2 Halbcaissons.	
	Trompeter	2	2	2	2	2	2	2	2	1 Bagagewagen.	
	Trainsoldaten	60	60	60	60	60	60	60	60	3 Proviantwagens.	
Totalbestand				91 Mann, 126 Pferde.	91 Mann, 118 Pferde.	120 Mann, 168 Pferde.	30 Fuhrwerke (7 Pferde vorrath.)	30 Fuhrwerke (7 Pferde vorrath.)	30 Fuhrwerke (7 Pferde vorrath.)	38 Fuhrw.	

Unterricht.

Die *Rekruten* erhalten ihre Ausbildung zu Soldaten in den Rekrutenschulen. Es werden jährlich besondere Rekrutenschulen eingerichtet für die Rekruten von fahrenden Batterien und Parkkolonnen, in der Dauer von 55 Tagen, von Gebirgsbatterien in der Dauer von 55 Tagen, von Positionskompagnien in der Dauer von 55 Tagen, von Feuerwerkerkompagnien in der Dauer von 42 Tagen, von Trainbataillonen und Linientrain in der Dauer von 42 Tagen.

An den Rekrutenschulen haben zur Bildung der Cadres und zu ihrer eigenen weiteren Ausbildung Theil zu nehmen auch noch:

< Die zu Hauptleuten vorgeschlagenen Oberlieutenants (dieselben haben sich in der Rekrutenschule das Zeugniß der Befähigung zur Beförderung zu erwerben);

< die neu ernannten Lieutenants;

< die neu ernannten Unteroffiziere;

< die erforderliche Anzahl Gefreiter, Arbeiter und Trompeter. >

In der Regel werden die Rekrutenschulen von höhern Instruktionsoffizieren kommandirt und in dieselben, wenigstens über die zweite Hälfte, noch neu ernannte Majore einberufen.

Zur Heranbildung von *Unteroffizieren* dienen die jährlich abgehaltenen Unteroffizierschulen von 5 Wochen Dauer für Feldartillerie, Positionsartillerie, Feuerwerker und Armeetrain.

In diese Schulen werden die von den Kommandanten der Truppeneinheiten zur Beförderung zum Trainkorporal oder Kanonierwachtmeister vorgeschlagenen Soldaten und Gefreiten einberufen, wobei die Soldaten mit der Einberufung die Ernennung zum Gefreiten erhalten. Es kann Keiner zum Unteroffizier (Trainkorporal oder Kanonierwachtmeister) befördert werden, ehe er sich in der Unteroffizierschule das Zeugniß der Befähigung zur Beförderung erworben hat.

Zur Vervollständigung ihrer Ausbildung haben die von der Unteroffizierschule her neu ernannten Trainkorporale und Kanonierwachtmeister alsobald noch eine Rekrutenschule durchzumachen.

Die weitere Beförderung vom Trainkorporal oder Kanonierwachtmeister zum höhern Unteroffizier (Trainwachtmeister, Feldweibel, Adjutant-Unteroffizier) kann erst erfolgen, nachdem der zu solcher Beförderung Vorgeschlagene behufs seiner Ausbildung für die neue Stelle nochmals in einer Rekrutenschule oder auch Unteroffizierschule auf Beförderung gedient und sich ein Befähigungszeugniß erworben hat. (Die zum Fourrier Vorgeschlagenen haben sich in der besondern Fourierschule der Verwaltungstruppen das Zeugniß der Befähigung zur Beförderung zu erwerben.)

Zur Heranbildung von *Offizieren* findet alljährlich eine besondere Artillerie-Offizierbildungsschule statt, die sich in zwei einander

folgende Abtheilungen theilt, eine I. von 6, eine II. von 9 Wochen Dauer. Die zur Ausbildung zum Offiziere vorgeschlagenen und von dem bereits durchgemachten Dienste her dazu empfohlenen Soldaten und Gefreiten treten zunächst in die I. Abtheilung ein und gehen dann, nachdem sie diese gut bestanden haben, in die II. Abtheilung über; in diese können Unteroffiziere, die als solche schon Dienst gethan haben und zur Ausbildung zum Offiziere empfohlen worden sind, unmittelbar eintreten. Am Schlusse der II. Abtheilung der Offizierbildungsschule werden über die Befähigung der Schüler zum Offiziere Zeugnisse ausgestellt, auf Grund welcher dann Seitens der kompetenten Behörden die Ernennung zum Lieutenant erfolgen kann. Zur vollständigen Ausbildung des neu ernannten Lieutenants gehört noch der Besuch einer Rekrutenschule; erst nach diesem wird der angehende Offizier reif erachtet zur endgültigen Eintheilung als Offizier in eine Truppeneinheit des Heeres.

Zur Fortbildung der Subalternoffiziere bis zum Grade eines Hauptmanns dient ausser dem Dienste, den sie mit ihren Truppenkörpern in deren Wiederholungskursen zu bestehen haben, wiederholter Besuch einer Rekrutenschule (es haben wenigstens die Oberlieutenants, ehe sie zu Hauptleuten befördert werden können, noch eine Rekrutenschule zu bestehen), Theilnahme an den Unteroffizierschulen, zu welchen auch Offiziere beigezogen werden können, sowie an

der allgemeinen Schule für Subalternoffiziere, der Centralschule I, von 6 Wochen Dauer, welche jeweilen auch von der Artillerie einige Offiziere aufnimmt, besonders solche, welche als Adjutanten bei den Stäben eingetheilt sind.

Die höhern Offiziere, vom Major aufwärts, werden mit dem Kommando der Wiederholungskurse ihrer Truppenkörper betraut und erhalten dadurch Gelegenheit zu weiterer Ausbildung; daneben nehmen Einzelne auch noch Theil an Rekrutenschulen und an der allgemeinen Schule für Oberstlieutenants, der Centralschule IV von 6 Wochen Dauer, oder es werden nach Bedarf auch besondere « Artillerie-Stabsoffizierskurse » für sie abgehalten.

Zur Ausbildung des Einzelnen als Glied der Truppeneinheit, der er angehört, wie zur Ausbildung der *Truppeneinheit* selbst als Ganzes haben die Batterien, Parkkolonnen, Positionskompagnien, Feuerwerkerkompagnien, die Abtheilungen der Trainbataillone und der Linientrain des *Auszuges* alle zwei Jahre einen sogenannten *Wiederholungskurs* zu bestehen in der Dauer von:

18 Tagen für Batterien, 16 Tagen für Parkkolonnen, Positions- und Feuerwerkerkompagnien, 14 Tagen für Abtheilungen der Trainbataillone und Linientrain, und zwar in einer bestimmten Kehrordnung, einzeln oder mehrere Einheiten zusammen, für sich oder in Verbindung mit Wiederholungskursen der andern Truppengattungen; auch soll der jeweilige

Wiederholungskurs nicht eine blosse Wiederholung des vorausgegangenen sein, sondern durch die vier Kurse einer achtjährigen Periode hindurch eine stufenweise Fortentwicklung der Ausbildung der Truppeneinheit stattfinden.

An diesen Wiederholungskursen haben sämtliche Offiziere, von der Mannschaft aber in der Regel nur die Unteroffiziere, welche noch nicht fünf und die Soldaten, welche noch nicht vier Wiederholungskurse bestanden haben, Theil zu nehmen; doch kann auch die Einberufung von Unteroffizieren und Soldaten noch älterer Jahrgänge angeordnet werden, besonders wenn die Einheiten sonst zu unvollständig in den Wiederholungskursen erscheinen sollten.

In der Regel werden die Wiederholungskurse der fahrenden Batterien *regimentsweise*, die der Parkkolonnen *divisionsparkweise* und die der Positionskompagnien *abtheilungsweise* abgehalten.

Für die Feldartillerie ist hinsichtlich der vier Wiederholungskurse einer achtjährigen Periode eine im Allgemeinen dahin gehende Kehrordnung getroffen, dass die Regimenter einen ersten Wiederholungskurs einzeln und ganz für sich allein bestehen, im zweiten und dritten Wiederholungskurse entweder mit Infanterieregimentern und -Brigaden zu gemeinsamen Uebungen zusammenkommen oder zwei Regimenter miteinander vereinigt werden, im vierten Wiederholungskurse endlich die ganze Artilleriebrigade einschliesslich des Divisions-

parks sich vereinigt und am Zusammenzuge der gesamten Division, zu der sie gehört, Theil nimmt. Die Divisionsparks bestehen die ersten drei Wiederholungskurse einer Periode theils vereinzelt, theils im Anschlusse an Artillerieregimenter und unter Beiziehung zu Uebungenverbundener Waffen. Die Abtheilungen der Trainbataillone werden in ihren Wiederholungskursen gewöhnlich mit den Pontonnierkompagnien und den Verwaltungstruppen, zu denen sie bestimmt sind, zusammengebracht. Der Linientrain geht, wenn die Infanterie brigade- oder divisionsweise Wiederholungskurs hat, mit den Truppenkörpern und Stäben, zu denen er gehört, sonst wird er für sich zu besondern Wiederholungskursen versammelt.

In den Jahren gerader Zahl kommen die Batterien, die Parkkolonnen und der Armeetrain der Divisionen II, III, VI und VIII, beide Gebirgsbatterien, die Positionsartillerie-Abtheilungen II und III und die Feuerwerkerkompagnie Nr. 1 in Wiederholungskurs; in den Jahren ungerader Zahl die Truppen der Divisionen I, IV, V und VII, die Positionsartillerie-Abtheilungen I und IV und die Feuerwerkerkompagnie Nr. 2.

Vereinigung der ganzen Artilleriebrigade zum Divisionszusammenzuge ist eingetreten im Jahre 1877 bei der V. Division, im Jahre 1878 bei der II. Division und im Jahre 1879 bei der I. Division, und soll ferner eintreten im Jahre 1880 bei der III. Division, im Jahre

1881 bei der VII. Division, im Jahre 1882 bei der VI. Division, im Jahre 1883 bei der IV. Division und im Jahre 1884 bei der VIII. Division.

Die Truppenkörper der *Landwehr* haben bloss eintägige Inspektionen alljährlich zu bestehen; erst wenn ein Aufgebot derselben in Aussicht steht, sollen sie zu besondern Uebungen einberufen werden.

Sämmtliche Schulen und Kurse werden je-
weilen *inspizirt* und zwar die Rekruten- und Cadresschulen, sowie die Wiederholungskurse des Gebirgsartillerie-Regimentes, der Positionsartillerie-Abtheilungen, der Feuerwerkerkompagnien und des Armeetrain, soweit letztere für sich allein unter Befehl des Trainbataillons-Kommandanten stattfinden, vom *Waffenchef* oder dessen Delegirten, ebenso auch die von Artillerie-Brigadiers kommandirten grösseren Wiederholungskurse der Feldartillerie. Die *Inspektion* der Wiederholungskurse einzelner Batterien, Parkkolonnen, Regimenter, Divisionsparks oder Abtheilungen des Armeetrain steht dagegen dem *Kommandanten* des nächst höhern Verbandes zu, welchem die zu inspizirenden Truppenkörper nach der Armee-eintheilung angehören.

Ernennungen und Beförderungen.

Die Ernennung der *Gefreiten* und *Unteroffiziere* in den Batterien, Parkkolonnen, Positionskompagnien, Feuerwerkerkompagnien und Abtheilungen der Trainbataillone steht jeweilen dem Kommandanten der betreffenden Truppeneinheit auf den Vorschlag seiner Offiziere zu. Die Traingefreiten in den Bataillonsstäben werden vom Bataillonskommandanten auf Vorschlag des Kommandanten des Trainbataillons der betreffenden Division, die Adjutant-Unteroffiziere in den Regimentstäben von Letzterem im Einverständniss mit dem Waffenchef ernannt. Vom Soldaten zum Gefreiten kann ohne Weiteres befördert werden, vom Gefreiten zum Trainkorporal oder Kanonier-Wachtmeister und weiter von diesen zum Trainwachtmeister, Feldweibel oder Adjutant-Unteroffizier dagegen nur auf Grund eines besonders in der Unteroffizierschule, beziehungsweise Rekrutenschule erworbenen Fähigkeitszeugnisses, das vom Oberinstructor ausgestellt, vom Waffenchef visirt und dem Kommandanten der Truppeneinheit übermittlelt wird. Auch für Ernennung zum Fourier ist ein in der Fourierschule erworbenes, vom Kommandanten dieser ausgestelltes Fähigkeitszeugniss erforderlich. Zum Feldweibel oder Adjutant-Unteroffizier kann vom Trainwachtmeister oder Feldweibel befördert werden auf blosse infolge Dienstes in letzteren Graden erhaltene Empfehlung hin.

Jede Ernennung zu einem neuen Grade ist durch den ernennenden Kommandanten in das Dienstbüchlein einzutragen und unterschriftlich zu bescheinigen.

Die Ernennung und Beförderung der *Offiziere* geschieht:

Für die Offiziere der Batterien und der Positionskompagnien, als Truppeneinheiten der Kantone, durch die *kantonalen* Behörden;

für die Offiziere der Parkkolonnen, der Feuerwerkerkompagnien und des Armeetrain, als Truppen des Bundes, sowie für die höhern Offiziere vom Major aufwärts durch den *Bundesrath*.

Dabei ist erforderlich:

1. zur Ernennung zum *Lieutenant*: Erwerbung eines Fähigkeitszeugnisses in der Offizierbildungsschule; dasselbe wird vom Oberinstructor ausgestellt und vom Waffenchef visirt.

2. Zur Beförderung zum *Oberlieutenant*: Dienst als Lieutenant wenigstens in einer Rekrutenschule und einem Wiederholungskurse und ein Zeugniss genügender Fähigkeit, ausgestellt vom Kommandanten der Einheit, welcher der Lieutenant angehört, und visirt vom Oberinstructor.

Die Beförderung erfolgt nach dem Dienstalter, bei Batterien und Positionskompagnien aus den Lieutenants des gleichen Kantons, bei den eidg. Truppeneinheiten aus den Lieutenants

der gleichen Division, für welche Fähigkeitszeugnisse ausgestellt sind.

3. Zur Beförderung zum *Hauptmann*: Dienst als Oberlieutenant wenigstens in einer Rekrutenschule und einem Wiederholungskurse und ein Zeugniß genügender Fähigkeit, ausgestellt vom Kommandanten des nächst höhern Verbandes, in welchem die Truppeneinheit des Oberlieutenants steht (bei Feuerwerkerkompagnien vom Oberinstructor, beim Armeetrain vom Trainbataillonskommandanten), und visirt vom Oberinstructor.

Die Beförderung erfolgt in gleicher Weise wie zum Oberlieutenant, jedoch braucht bloss die Tüchtigkeit und nicht auch das Dienstalter berücksichtigt zu werden.

4. Zum *Train-Major* (Trainbataillons-Kommandant): Dienst als Hauptmann und Zeugniß genügender Fähigkeit, ausgestellt vom Oberinstructor.

5. Zum *Artillerie-Major*, -*Oberstlieutenant* und -*Oberst*: jeweiligen Dienst im nächstuntern Grade und Bekleidung desselben während wenigstens zwei Jahren.

Die Fähigkeitszeugnisse sind von den ausstellenden Offizieren (für als Adjutanten bezeichnete Offiziere stellen die Kommandanten, denen sie zugetheilt sind, das Zeugniß aus) jeweiligen in den Monaten Januar und Juli dem Oberinstructor einzureichen. Dieser kann Zeugnissen seine Genehmigung versagen und solche zurücksenden; die genehmigten wie die von

ihm selbst ausgestellten Zeugnisse gehen von ihm Anfangs Februar an den Waffenchef, welcher sie dem eidg. Militärdepartement einreicht, das dann für Zustellung an diejenige Behörde sorgt, der die Ernennung und Beförderung zusteht.

Anlässlich der Beförderung eines Offiziers kann Uebertritt von einer Artilleriegattung zur andern mit Bewilligung des Waffenchefs, Versetzung von kantonalen Truppen zu eidgenössischen und umgekehrt nach geschehener Verständigung zwischen Waffenchef und kantonaler Militärbehörde stattfinden.

In der *Landwehr* sollen in der Regel keine Beförderungen mehr stattfinden; wo das eidg. Militärdepartement ausnahmsweise solche zulässt, unterliegt deren Vornahme ebenfalls den oben angegebenen Bestimmungen.
