

*Heinrich Bandmann*

Schweizerische Armee

---

**Train-  
und  
Säumer-Reglement**

Heft b

(Tr.- u. Sm.-R. b)

**1937**

Vom Eidg. Militärdepartement genehmigt  
den 1. Dezember 1937

Das Eidg. Militärdepartement genehmigt das nachstehende

**Train- und Säumerreglement 1937.**

Es zerfällt in zwei Hefte:

**Heft a** enthält die Abschnitte:

I. Allgemeine soldatische Ausbildung  
und

II. Die Faustfeuerwaffen  
und stellt einen für die Traintruppe angepaßten Auszug aus bestehenden, für die ganze Armee gültigen, allgemeinen Vorschriften, insbesondere aus dem Ex. R. J. 1930 dar.

**Heft b** umfaßt die Abschnitte:

III. Die Packung des Mannes,

IV. Allgemeines über die Pflege der Pferde und Saumtiere,

V. Die Ausrüstung der Dienstpferde,

VI. Das An- und Abschirren; das An- und Abbasten,

VII. Die Erstellung der Marschbereitschaft und das Einrücken,

VIII. Die Fahrausbildung,

IX. Die Ausbildung im Führen der Saumtiere,

X. Marsch und Unterkunft, (angepaßter Auszug aus dem F. D.)

Anhang.

Heft b gilt als besondere Vorschrift für die Traintruppe und für die den Stäben und Einheiten aller Truppengattungen zugeteilten Train- und Säumerkader und -Mannschaften.

Durch dieses Reglement wird das unter dem 17. Juni 1926 provisorisch genehmigte Train- und Säumerreglement in allen seinen Teilen aufgehoben.

Bern, den 1. Dezember 1937.

**Eidg. Militärdepartement.**



## Inhaltsverzeichnis.

Ziffer		Heft a:	Seite
1- 54		<b>I. Allgemeine soldatische Ausbildung . . .</b>	<b>9</b>
1		Ausbildungsziele . . . . .	9
2- 4		Ausbildungsstufen . . . . .	9
5- 9		Ausbildungsverfahren . . . . .	10
10		Kommandos, Befehle und Zeichen . . . . .	13
11- 20		Die Einzelausbildung . . . . .	13
21- 45		Die Abteilungsausbildung . . . . .	19
21- 30		Die Gruppe . . . . .	19
31- 36		Der Zug . . . . .	22
37- 45		Die Kompagnie . . . . .	24
46- 53		Inspektion und Defilieren . . . . .	26
54		Säbelgriffe . . . . .	28
55- 97		<b>II. Die Faustfeuerwaffen . . . . .</b>	<b>29</b>
55- 58		Der Revolver . . . . .	29
59- 64		Die Pistole . . . . .	30
65- 84		Die Ausbildung mit Revolver und Pistole . . . . .	36
72- 84		Die Schießausbildung . . . . .	39
72- 82		Allgemeines . . . . .	39
83- 84		Das Einzelschießen . . . . .	42
85- 94		Die Munition der Faustfeuerwaffen . . . . .	43
95- 97		Die Schießkomptabilität . . . . .	46
<b>Heft b:</b>			
98-102		<b>III. Die Packung des Mannes . . . . .</b>	<b>9-13</b>
103-134		<b>IV. Allgemeines über die Pflege der Pferde und Saumtiere . . . . .</b>	<b>14</b>
103-112		Die Besorgung . . . . .	14
113-116		Die Stallwache . . . . .	18
117-134		Das Füttern . . . . .	19

Ziffer		Seite
135-248	<b>V. Die Ausrüstung der Dienstpferde</b>	24
135-158	Der Unterhalt der Beschirrungen	24
159	Der Retablierungstag	28
160-248	Die einzelnen Teile der Beschirrung und das Anpassen derselben	29
160-161	Allgemeines	29
162-175	Die Ausrüstung der Reitpferde	31
176-217	Die Ausrüstung der Zugpferde	38
176-206	Ausrüstung für das Fahren vom Sattel	38
207-217	Ausrüstung für das Fahren vom Bock	71
218-241	Die Ausrüstung der Saumtiere	80
242-248	Die Ausrüstung der Karrenpferde	96
249-275	<b>VI. Das An- und Abschirren; das Basten und Abbasten; Aufbewahrung der Beschirrungen und Herstellungsarbeiten</b>	100
249-255	An- und Abschirren für das Fahren vom Sattel	100
256-261	An- und Abschirren für das Fahren vom Bock	105
262-265	An- und Abschirren für das Karrenpferd	110
266-270	Basten und Abbasten der Saumtiere	111
271-272	Die Aufbewahrung der Beschirrungen	114
273-275	Die Herstellungsarbeiten am Geschirr	116
276-306	<b>VII. Die Erstellung der Marschbereitschaft und das Einrücken</b>	119
276-291	Bei den Zugpferden	119
276-278	Das Bereitstellen der Zugpferde	119
279-282	Das Anspannen	121
283-286	Das Auf- und Absitzen	123
287-290	Das Abspannen	125
291	Die Einrückungsarbeiten	127
292-306	Bei den Saumtieren	128
292-295	Das Bereitstellen der Saumtiere	128
296-305	Das Auf- und Abladen	129
306	Die Einrückungsarbeiten	134

Ziffer		Seite
307-379	<b>VIII. Die Fahrausbildung</b>	135
307-312	Allgemeines	135
313	Die Einteilung der Trainsoldaten	136
314-318	Die Einteilung der Pferde	137
319-320	Kommandos und Zeichen	139
321-350	Das Fahren mit dem einzelnen Fuhrwerk	140
321-337	Das Fahren vom Sattel	140
321-323	Führung und Hilfen	140
324-337	Das Fahren	141
338-347	Das Fahren vom Bock	149
338	Führung und Hilfen	149
339-347	Das Fahren	153
348-350	Verhalten bei Uebertreten und Stürzen von Pferden	156
351-375	Das Fahren der Abteilung	157
351	Allgemeine Grundsätze	157
352-359	Die verschiedenen Formationen	157
360-368	Die Bewegungen der Fahrschule	161
369-375	Das Fahren über Hindernisse	166
376-406	<b>IX. Die Ausbildung im Führen der Saumtiere</b>	169
376-379	Auswahl und Einteilung der Saumtiere	169
380	Befehle, Kommandos und Zeichen	171
381-406	Das Führen	172
381-382	Allgemeines	172
383-388	Grundregeln zum Führen des einzelnen Tieres	173
389-397	Das Führen in der Kolonne	176
398-402	Die verschiedenen Formationen	179
403-406	Die Bewegungen der Saumkolonne	182
407-429	<b>X. Marsch und Unterkunft</b>	184
407-421	Der Marsch	184
408	Der Nachtmarsch	185
409	Die Erkundung	186

Ziffer		Seite
410	Marschvorbereitungen . . . . .	187
411-415	Verhalten auf dem Marsch . . . . .	188
414	Vorspann . . . . .	191
415	Radhemmen. . . . .	192
416	Marschleistungen. . . . .	193
417	Marschhalte . . . . .	194
418	Revision . . . . .	195
419-420	Fütterungshalte . . . . .	197
421	Wegverbesserungen . . . . .	200
422-429	Unterkunft . . . . .	201
423	Die Kantonnements-Patrouille. . . . .	201
424	Befehlsgebung und Arbeit im Kantonne- ment . . . . .	202
425	Kantonnementsbezug . . . . .	202
426-427	Biwak . . . . .	206
427	Winterbiwak . . . . .	208
428	Verlassen von Kantonnement und Biwak .	209
429	Grundsätze zur Erstellung rascher Marsch- bereitschaft (Alarm) . . . . .	209
430	Verbindung zwischen Kampftruppe und Trains	210
<b>Anhang</b>		211
	Die normalen Ladungen . . . . .	211
	Verschiedene Beladungen . . . . .	217
	Gewichtsangaben über die Gebirgsausrüstung	222
	Angaben über den Gebirgs-Kastenfourgon und den Karren . . . . .	225

## Heft b.

### III. Die Packung des Mannes.

**98.** Im **Mannstornister** sind die verschiedenen Gegenstände der persönlichen Ausrüstung, welche zur Arbeit nicht benötigt werden, als *Packung* vereinigt. Die Teile und die Art der Packung sind für Trainsoldaten und für Säumer grundsätzlich dieselben.

**99.** Der Unteroffizier packt den Tornister in gleicher Weise wie der Soldat.

**100.** In den Mannstornister werden verpackt:  
ein Paar Hosen,  
Leibwäsche, mindestens ein Hemd,  
ein Paar Unterhosen,  
zwei Paar Socken,  
zwei Taschentücher,  
ein Handtuch;

Zahnbürste,  
Zahnpasta,  
Seife;  
das Mannsputzzeug,  
die Mütze,  
ein Paar Schuhe,  
die Notportion,  
das Dienstbüchlein (Unteroffiziere auch Schießbüchlein).  
Die Biwakdecke wird unter den Tornisterdeckel gelegt.

*Trainsoldaten* und *Offiziersordonnanzen* rollen den Mantel kurz und schnallen ihn auf den Tornister (Tasche nach hinten).

Die Trainsoldaten schnallen das Kochgeschirr mit dem Deckel nach links auf den Tornisterdeckel, so hoch, daß es mit dem oberen Teil am Mantel aufliegt. Den Brotsack hängen sie um.

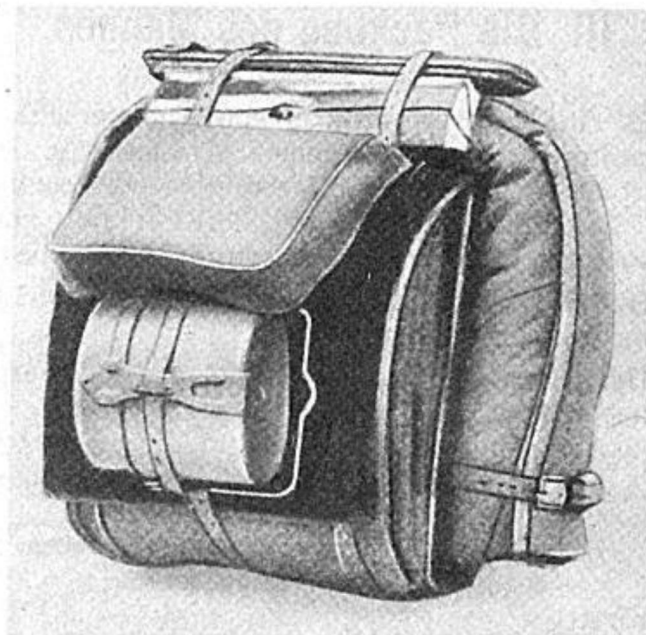


Fig. 1.

Die zum Fahren vom Sattel eingeteilten Trainsoldaten packen das Kochgeschirr in die Packtasche links des Sattelpferdes.

Vom Säumer wird der Mantel lang gerollt, mit den 4 Tornisterriemchen so aufgeschnallt, daß der Tornister unten noch zwei Finger breit dem Mantel vorsteht. (Fig. 1).

Das Kochgeschirr wird auf den Tornisterdeckel geschnallt, mit dem Deckel nach links. Der Brotsack wird über dem Kochgeschirr festgeschnallt; der Brot-

sackriemen wird durch die oberen Tornisterriemchen gezogen.

Für den Felddienst wird das Zelt gleich lang wie der Mantel zusammengelegt und über demselben aufgeschnallt. Holz und Zeltplöcke werden durch die beiden oberen Tornisterriemchen befestigt. Der Brot-



Fig. 2.

sack kommt über das Kochgeschirr zu liegen und wird durch den Brotsackriemen festgehalten, indem derselbe um den Mantel und mit seinem Ende durch den rechten Tragriemen gezogen wird.

#### 101. Die Entlassungspackung.

Die Entlassungspackung ist für Trainsoldaten, Offiziersordonnanzen und Säumer dieselbe, mit Ausnahme

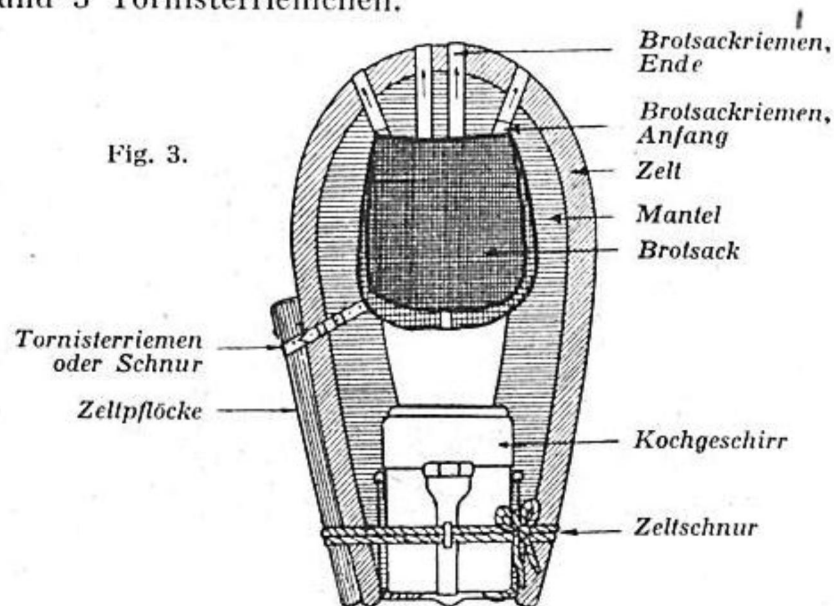


des kurz gerollten Mantels für Trainsoldaten und Offiziersordonnanzen.

Zelt, Zeltpflöcke und Biwackdecke fallen, weil zur Korpsausrüstung gehörend, weg. Dafür wird der Helm aufgeschnallt, wie Fig. 2.

### 102. Die reduzierte Packung.

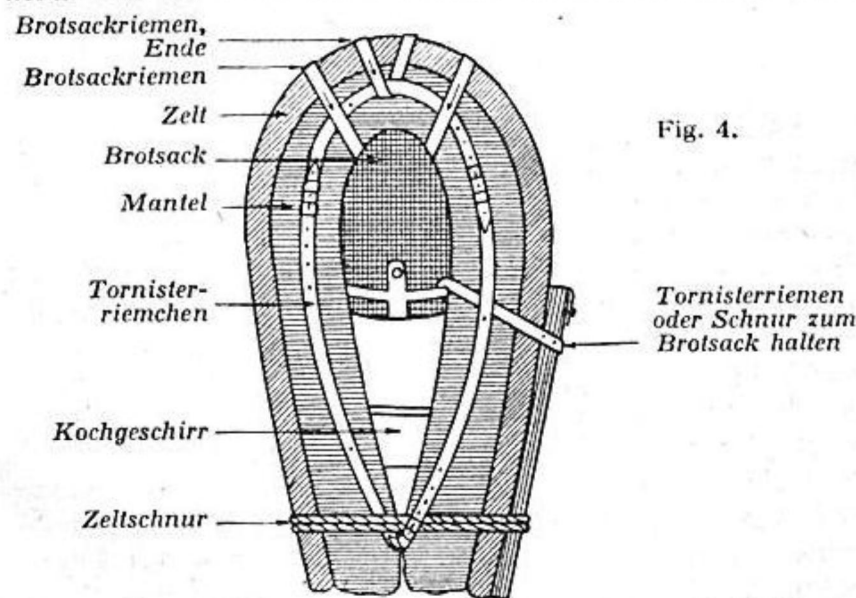
Die reduzierte Packung besteht aus: Mantel, komplette Zeltausrüstung, Limer, Brotsack, Kochgeschirr und 3 Tornisterriemchen.



Es wird gepackt wie folgt:

In den zum Rollen zusammengelegten Mantel wird oben (Kragen) der Limer und die nötige Leibwäsche hineingelegt und dann der Mantel erst gerollt und zwar auf die Länge von 125 cm. Desgleichen wird das Zelt auf diese Länge zusammengelegt, so daß es die Seitenbreite des Mantels deckt und diesen so bei Regen vor Nässe schützt; das so angepaßte Zelt wird über die äußern Teile des Mantels angebracht, gleich lang auf

beiden Seiten, und so Mantel, Zelt, hinten Kochgeschirr und Zeltstocksack links mit der ausgezogenen, langen Zeltschnur fest zusammengebunden. Die Schnur wird doppelt genommen und durch die Schlaufe des Kochgeschirrdeckels und die untere Schlaufe des Zeltstocksackes durchgezogen. Zeltstocksack und Brotsack werden mit einer Schnur am Mantel befestigt, indem dieselbe durch die obere Schlaufe des Zeltstocksackes und den Schlußriemen des Brotsackdeckels gezogen wird. Da wo 4 Tornisterriemen vorhanden sind, wird



derselbe an Stelle der Schnur verwendet. Der Brotsackriemen, oder bei Mod. 1920 das Brotsacktragband, wird zweimal von hinten um die obere Biegung des gerollten Mantels mit Zelt geschlungen, das geschlossene Ende des Riemen oder Tragbandes kommt somit gegen den Rücken des Mannes zu liegen. Die 3 Tornisterriemchen werden zusammengeschallt und als Tragriemen verwendet, indem diese gemäß Fig. 4 durch den Brotsackriemen durchgezogen werden.

## IV. Allgemeines über die Pflege der Pferde und Saumtiere.

### Die Besorgung.

**103.** Die größte Sorgfalt in der Besorgung, in der Fütterung, im Gebrauch und in der Behandlung der Pferde und Saumtiere ist des Trainsoldaten und des Säumers dienstliche Pflicht. Jeder Trainsoldat und Säumer soll durch Erziehung, Angewöhnung und Belehrung dahin gebracht werden, daß er seine Pferde oder sein Tier nicht nur aus Pflichtgefühl gut besorgt und pflegt, sondern auch, weil er sie lieb hat und weil er stolz ist, wenn sie, trotz hoher Anforderungen, immer gesund, frisch und wohlgenährt sind.

Soldaten, welche sich interesselos für ihre Pferde oder ihre Tiere zeigen, welche für deren Pflege gerade nur soviel tun, wie befohlen wird, sind schlechte Trainsoldaten oder Säumer, und es wird einem verständigen Vorgesetzten nicht schwer sein, solchen Leuten begreiflich zu machen, daß es in ihrem eigenen Vorteile liegt, liebevolle Sorgfalt ihren Pferden oder Saumtieren zu widmen.

Je größer die Anstrengungen sind, desto besser müssen Pferde und Saumtiere gepflegt, desto mehr muß mit ihren Kräften geheizt und alles getan werden, um sie zu schonen. Die Anstrengung schließt die Schonung, welche hauptsächlich im Haushalten mit

den Kräften besteht, nicht aus. Der sorgfältigsten Pflege bedürfen Pferde und Tiere im Biwak.

Jeder Trainsoldat oder Säumer, welcher zu bemerken glaubt, daß eines seiner Pferde oder sein Saumtier nicht ganz gesund sein könnte, meldet dies sofort seinem Vorgesetzten; er muß aber selbst die notwendigen ersten Anordnungen treffen können.

**104.** Für die Pflege der Offiziers- und Unteroffizierspferde werden Ueberzählige als Ordonnanzen zugeteilt. Die Kader haben genau zu überwachen, daß weder Pferd noch Saumtier ohne Pflege bleibt.

**105.** Nach der Tagesarbeit handelt es sich darum, das Pferd oder Saumtier von allen Spuren derselben zu befreien und es wieder in jenen Zustand der Behaglichkeit zu versetzen, der volle Ausnutzung der Ruhezeit sichert.

Hiezu gehören:

Ausputzen und Auswaschen der Hufe, Abreiben und Abbürsten von Schweiß, Kot und Staub. Bei warmem oder sehr nassem Wetter ist Waschen der Beine (bis zum Sprunggelenk) gestattet; die Beine und Fesseln sind nachher mit Strohwischen trocken und warm zu reiben. Bei heißem und bei staubigem Wetter sollen Augen, Maul, After und Geschlechtsteile unter reichlicher Wasserverwendung ausgewaschen werden.

Diese Arbeiten werden, als zu den Einrückungsarbeiten gehörend, im Freien vorgenommen, sofern das Wetter es erlaubt.

**106.** Sobald das Pferd trocken ist, wird es gründlich durchgeputzt, wobei die Hauptarbeit das Bürsten ist; die Pferde sind nur kurze Zeit zu striegeln. Das Striegeln kann durch Bürsten mit der Reishürste oder durch Reiben mit Stroh- oder Heuwischnen ersetzt werden.



Es ist untersagt, empfindliche oder beim Putzen heftige Pferde zu striegeln; knochige Partien dürfen nie gestriegelt werden. Mähne und Schweif sind von Zeit zu Zeit mit Seife unter reichlicher Wasserverwendung auszuwaschen, womöglich an der Sonne.

Die Hufe sind stets rein zu halten; sie werden zweimal per Woche mit Huffett oder anderem unge-salzenem Fett eingerieben.

*Kein Pferd oder Saumtier soll abends ungeputzt im Stalle stehen.* Sind die Pferde oder Tiere am Abend gut geputzt, so kann sich das Putzen am Morgen auf ein sorgfältiges Durchbürsten beschränken, eine Arbeit, die nie unterlassen werden darf.

**107.** Das Pferd sowie das Saumtier kann nur auf weicher, reiner und gleichmäßiger Streue gut ruhen; die Erhaltung einer guten Streue ist nur bei fleißigem Entfernen des Kurzmistes möglich. Die Pferde und Saumtiere sind so lang anzubinden, daß sie sich niederlegen und Hals und Kopf ausstrecken können.

**108.** Das Beschläge ist stets in einwandfreiem Zustande zu halten. Die Pferde werden in der Regel alle 4—6 Wochen neu beschlagen. Die verantwortlichen Offiziere oder Unteroffiziere führen Beschlagslisten. Bei den Einrückungsarbeiten wird das Beschläge nachgesehen. Festgestellte Mängel werden so rasch als möglich (mindestens am gleichen Tage) in Ordnung gebracht.

Den Packungen entnommene Reserveeisen, Nägel und Stollen müssen sofort ersetzt werden.

**109.** Bei warmer Witterung werden Pferde und Saumtiere in *fließendes Wasser gestellt*, was zur Erfrischung der Sehnen und Hufe viel beiträgt. Im Gebirge jedoch wirken Schnee- und Eiswasser schädlich.

Den Stäben und Einheiten sind nur die absolut notwendigen Pferde zugeteilt. Es ist daher Pflicht

aller Offiziere und Unteroffiziere, Pferdeschäden durch gründliche Pferdeinspektionen zu verhüten, entstandene Schäden im Anfangsstadium festzustellen, deren Ursache nachzuforschen und für Abhilfe und Behandlung zu sorgen.

Nach den Einrückungsarbeiten läßt jeder Gruppenführer die Pferde oder Saumtiere seines Zuges an sich vorbeitraben. Er untersucht nach dem Absatteln, Abschirren, Abbasten die Sattel-, Kummet-, Brustblatt- und Gurtenlage. Dies tut auch ohne weiteren Befehl jeder Soldat bei seinen Pferden oder seinem Saumtier.

Die Gruppenführer erstellen nach dem Einrücken den Einrückungsrapport.

#### **Einrückungsrapport.**

##### **110.** *Einrückungsrapport vom 20. 9. 37.*

Bestand: . . . . . Pferde.

1. Neufestgestellte Verletzungen: (z. B.: Drücke, Lahmheiten.)
2. Defektes Material: (z. B.: pers. Ausrüstung, Beschirrung, Fuhrwerke, Lasten usw.)
3. Beschläge: . . . . zu beschlagende Pferde.
4. Besondere Vorkommnisse: (z. B.: Unfälle, verlorenes Material usw.)

*Visum u. Anordnung*  
des Zugführers:

*Unterschrift:*  
(des Gruppenführers)

**111.** Jeder Schaden, wenn auch unbedeutend, wird sofort behandelt. (Auflegen von Kompressen, Umwickeln der Beine mit nassen Binden, Berieseln, ins Wasser stellen). Sobald der Pferdarzt erscheint, werden kranke und verletzte Pferde vorgeführt. Schwämme und Unterkummete sollen für die Behandlung von Druckschäden nicht verwendet werden.

Streifenden Tieren werden zur Arbeit Streiflappen

angezogen; ferner soll durch den Hufschmied eventuell das Eisen, welches die Streifwunde verursacht, korrigiert werden.

**112.** Damit Pferde und Maultiere auch bei großen Anstrengungen gesund und leistungsfähig bleiben, müssen ihre Kräfte während des Marsches nach Möglichkeit geschont werden.

## Die Stallwache.

**113.** Im Kasernendienst und in Kantonnementen, in welchen die Kompanie nahe beisammen ist, wird eine gemeinsame Stallwache für die ganze Einheit kommandiert. Chef derselben ist ein Unteroffizier oder Gefreiter; auf je 10—12 Pferde kommt ein Stallwächter.

In weitverzweigten Kantonnementen wird die Stallwache zugs- oder gruppenweise angeordnet.

**114.** Der **Stallwachchef** ist für die Durchführung des vom Einheitskommandanten, bzw. vom Zugführer in der Regel schriftlich gegebenen Stallwachbefehls verantwortlich. Er übernimmt beim Antritt der Wache vom früheren Chef die Weisungen betreffend Behandlung kranker Pferde, das Stallinventar und das Stallwachlokal.

Er darf die Stallungen nur zu dienstlichen Verrichtungen verlassen; in diesem Falle übergibt er den Dienst seinem Stellvertreter.

Er verteilt die Mannschaft auf die verschiedenen Stallungen und ordnet die Ablösungen. Er ist verantwortlich dafür, daß in den Stallungen Ruhe und tadellose Ordnung herrscht, daß richtig gelüftet wird und daß die Streue sauber und gut unterhalten bleibt. Er sorgt für richtige Verteilung des Futters und für

die Behandlung der kranken Pferde nach den vom verantwortlichen Vorgesetzten erteilten Weisungen.

**115.** Die Stallwächter dürfen ohne Erlaubnis die Stallungen nicht verlassen.

Ihre Hauptaufgabe besteht darin, auf die Pferde oder Tiere aufzupassen, dann aber auch für Ordnung, Reinlichkeit und gute Lüftung im Stalle zu sorgen. Dem Unterhalt der Matratze schenken sie ganz besondere Aufmerksamkeit. Sie sorgen dafür, daß die Pferde oder Saumtiere sich nicht beschädigen; sie üben die Polizei in den Ställen aus, verhindern das Eindringen Unbefugter, bewachen die im Stalle befindliche Ausrüstung und die Futtermittel; sie sehen auf Feuer und Licht, unterhalten die Tränkplätze und besorgen nach den Weisungen des Stallwachchefs die kranken Pferde und Saumtiere.

**116.** Während der Nacht wird in Ställen mit 12 und mehr Pferden oder Saumtieren stets eine Stallwache patrouillieren. Bei weniger stark belegten Ställen kann eine patrouillierende Stallwache mehrere Stallungen überwachen, oder man läßt, sofern keine kranken Pferde (Tiere) zu behandeln sind, in jedem Stall einen Stallwächter schlafen. Auch wo Stallwachen patrouillieren, ist der Dienst so einzurichten, daß möglichste Ruhe und Dunkelheit im Stall herrscht.

Der Chef und die Stallwächter melden sich jedem Offizier, welcher den Stall betritt; sie müssen jederzeit über alles ihren Dienst Betreffende, insbesondere über die kranken Pferde und deren Pflege, Auskunft geben können.

## Das Füttern.

**117.** Die Futterration besteht normalerweise für den Felddienst aus:

5 kg Hafer, 6 kg Heu und 3 ½ kg Stroh.

Die Verhältnisse oder die nicht feldmäßige Beanspruchung der Pferde führen oft dazu, die Ration anders zusammenzusetzen.

**118.** Für das Füttern gilt der folgende, allgemeine Grundsatz:

Das Tagesfutter wird den Pferden in drei Malen, am Morgen, um die Mittagszeit und am Abend in nachfolgender Teilung verabreicht:

Ration	Morgens	Mittags	Abends
Hafer	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
Heu	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{4}$

Reihenfolge in der Verabreichung: Heufüttern — Tränken — Hafern.

**119.** Ansteckende Krankheiten können durch Verwechslung von Kopfsäcken von einem Tier auf das andere übertragen werden. Um solchen Verwechslungen vorzubeugen, wird auf den am Tragband der Kopfsäcke angebrachten Marken die Nummer des betreffenden Pferdes vermerkt.

**120.** Nach Möglichkeit sind sich immer gleichbleibende Futterzeiten innezuhalten. Füttern zu ungewohnter Zeit, namentlich verspätetes Füttern, hat verminderte Futterausnützung sowie oft Schädigung der Verdauungsorgane zur Folge.

**121.** Ebenso ist genau darauf zu achten, daß jedes Tier die ihm zukommende Ration Hafer und Heu wirklich erhält. Die Futterverteilung ist durch dafür speziell bestimmte Organe (Stallwachchef, Unteroffiziere) zu überwachen und zu kontrollieren.

**122.** Die beste Ausnützung des Futters ergibt sich bei Fütterung im Stalle, wo das Pferd bei genügendem Platz und frei von der Beschirrung am ruhigsten und gleichmäßigsten frißt. Schirren und Anspannen mit erst nachheriger Fütterung der Pferde im Park soll deshalb nur ausnahmsweise vorgenommen werden.

**123.** Es ist dafür zu sorgen, daß das Pferd seine Nahrung möglichst ruhig und ungestört aufnehmen kann und ihm auch nach der Aufnahme einige Zeit zur Verdauung eingeräumt wird.

**124.** Futterneidige Pferde sind abgesondert zu stellen, damit sie ruhiger fressen und während des Fressens andere nicht beißen oder schlagen können.

**125.** In Feldverhältnissen ist es oft notwendig, die Pferde unterwegs zu füttern. Man trachte auch hier nach Möglichkeit, die gewohnten Fütterungszeiten innezuhalten.

**126.** Tränken in den leeren Magen ist besonders bei unseren an Heufutter gewohnten Landespferden schädlich. Vor dem Tränken wird daher Heu verabreicht. Für das Abfüttern auf dem Marsche soll Heu in Säcken auf den Fuhrwerken oder den Saumtieren verladen werden.

**127.** Aus den gleichen Gründen ist dafür zu sorgen, daß beim Einrücken das Heu so rasch als möglich zu den Stallungen und Kantonnementen geschafft und dort verteilt wird.

**128.** In länger andauerndem Instruktionsdienst und bei jungen Pferden ist es vorteilhaft, den Hafer zu brechen und mit 3—5 cm langem Häcksel vermischt zu verabreichen. Dasselbe gilt für Pferde mit Gebißfehlern oder Maulverletzungen, sowie für solche, die schlecht verdauen.

**129.** Gras soll nur nach vorausgegangener Aufnahme von Heu, oder mit Heu vermischt gefüttert werden; allein verabreicht, erzeugt es leicht Durchfall, selbst Kolik.

**130.** Das Tränken richtet sich nach dem Zustand der Pferde sowie nach der Temperatur des Wassers. Nach der Aufnahme von Heu ist bei mittlerer



Temperatur dem Pferd Wasser nach seinem Belieben zu verabreichen. Kaltes Wasser kann vorerst durch Stehen im Stalle oder an der Sonne etwas vorgewärmt werden. Umrühren mit der Hand ist ein Mittel zur Brechung der Kälte.

In heißer Jahreszeit benötigen die Pferde öfteres Tränken. Erhitzten Pferden ist mit äußerster Vorsicht Wasser zu verabreichen. Kann denselben vor dem Wasser kein Heu gegeben werden, so ist erst einige Zeit nach dem Anhalten zu tränken, wenn die Atmung der Tiere sich beruhigt und die Schweißabsonderung etwas nachgelassen hat. Hier speziell ist **öfteres** Tränken unter Gewährung von nur *geringen Quantitäten* vorzunehmen.

Das Tränken im Gebirge benötigt besondere Vorsicht. Kaltes Schneewasser, abgestandenes Wasser aus Tümpeln sowie stark kalkhaltiges Wasser ist kolikgefährlich. Solches Wasser soll nicht direkt, sondern aus den Tränkeimern unter Verabreichung von kleinen Quantitäten in mehreren Malen *während* der Fütterung verabfolgt werden.

**131.** Schimmeliges Futter, in Gärung befindliches Heu oder Emd ist schädlich und verursacht Magen-Darmkatarrh und Kolik. Eibenreiser oder Blüten von Goldregen führen nach Genuß kleiner Mengen zum Tode.

Muß neues, noch nicht vergorenes Heu verfüttert werden, so soll es gut getrocknet und mit Futterstroh oder altem Heu vermengt verabreicht werden. Angeschimmelter Hafer muß gut ausgesiebt und mit Salzwasser besprengt werden.

**132.** Es ist Pflicht der verantwortlichen Offiziere oder Unteroffiziere, den Zustand des Futters vor der Fütterung zu kontrollieren, schlechtes Futter zurückzuweisen oder die nötigen Anordnungen zu treffen.

**133.** Jeder Trainsoldat oder Säumer ist verantwortlich für den Nährzustand seiner Pferde, bzw. seines Saumtiers. Während der Fütterung überzeugt er sich, ob das Tier frißt, und sieht später nach, ob es richtig verdaut.

Ob ein Tier normal verdaut, sieht man am besten am Kote, den es absetzt. Der Kot gesunder Tiere ist gut geballt und trocken; derjenige verdauungs-kranker Pferde dagegen enthält viel unverdaute Haferkörner und Heubestandteile und ist vielfach dünnbreiig.

Alle bemerkten Unregelmäßigkeiten sind sofort zu melden. Offiziere und Unteroffiziere überwachen die Fütterung der ihnen anvertrauten Tiere.

**134.** Zu Beginn des Dienstes die Futterrationen zu kürzen, um mit dem Ersparnen die Tiere während der strengen Zeit zu stärken, ist fehlerhaft. Viel verständiger ist es, mit allen Mitteln die Tiere auf die strengen Tage hin vorzubereiten, d. h. zu kräftigen. Dies erst in Zeiten stärkster Dienstbeanspruchung tun zu wollen, ist verspätet, um so mehr, als müde Pferde das Futter, sofern sie solches überhaupt noch in vollem Umfange aufnehmen, gar nicht mehr imstande sind, richtig auszunützen.

Der unverdaute Hafer im Kot, das häufige Auftreten von Kolikfällen, sowie das rasche Abmagern derart unzuweckmäßig gefütterter Pferde beweisen das Gesagte.

*Das Pferd verdaut, d. h. nützt sein Futter am besten dann aus, wenn es ausgeruht ist. Mit dem Grade der Ermüdung nimmt das Verdauungsvermögen ab.*

## V. Die Ausrüstung der Dienstpferde.

### Der Unterhalt der Beschirrungen.

**135.** Zur Marschbereitschaft der Truppe gehört, daß deren Beschirrungsmaterial in gebrauchsfähigem und sauberem Zustande sei. Die Reinigung und Instandstellung der Geschirre nach vollbrachter Tagesarbeit bildet deshalb einen der Hauptpunkte der Retablierungsarbeiten. Der sorgfältige Unterhalt der anvertrauten Pferde- oder Saumtierausrüstung ist dienstliche Pflicht des Trainsoldaten oder Säumers; täglich hat er die Geschirre zu reinigen, sie auf ihre Vollständigkeit und ihren guten Zustand zu prüfen und jede Beschädigung sofort zu melden, damit der schadhafte Gegenstand repariert oder ausgewechselt werden kann. Material, das durch Verschulden des Mannes verloren geht oder Schaden nimmt, wird auf dessen Kosten ergänzt.

**136.** Tägliche Reinigung der Beschirrungen ist notwendig zu deren Erhaltung sowie auch zur Vermeidung von Pferdeverletzungen. Fehlt es demnach einmal an der nötigen Zeit zu der vorgeschriebenen Reinigung, so muß doch auf alle Fälle derjenige Teil der Geschirre gereinigt und unterhalten werden, der bei der Arbeit auf den Pferden oder Saumtieren aufliegt, d. h. mit ihnen in ständiger Berührung ist.

**137.** Die Reinigung der Beschirrungen wird am besten kurz nach dem Einrücken durchgeführt. So-

lange Kot, Schweiß usw. noch nicht eingetrocknet sind, können sie mit Lappen oder feuchtem Putzfadenschwamm mühelos und rasch entfernt werden; bei Zuwarten dringen Verunreinigungen mehr und mehr ein, trocknen und erfordern zur Entfernung mehr Zeit und mehr Mühe. Gebiß, Kummotleib, Brustblatt und Hinterblatt müssen auf jeden Fall sofort nach dem Einrücken gereinigt werden.

**138.** Sämtliches Lederzeug, besonders die Geschirrteile, welche direkt den Pferden oder Saumtieren aufliegen (Kummotleib, Vorder-, Hinterzeug, Brustblatt), soll täglich nach dem Gebrauch mit einem angefeuchteten Lappen oder Putzfadenschwamm abgerieben werden. Es ist verboten, Sättel, Kummete, Zäume oder anderes Lederzeug in Wasser einzutau-chen, da sonst Nähte, Kummotleibfüllung, Polsterkissen usw. Schaden leiden.

Zusatz von irgendwelchen Stoffen zum Wasser (Soda, Petrol usw.) ist verboten. Ebenso ist die Anwendung von Metallgegenständen zur Entfernung des Schmutzes von Lederteilen unstatthaft.

**139.** Die Kummete dürfen zum Abwaschen nicht auf die Spitze gestellt und nicht mit der Spitze nach unten aufgehängt werden, da sonst das Wasser in das Innere eindringen kann, worauf ein gründliches Austrocknen nicht mehr möglich ist.

**140.** Das Brustblatt ist immer derart aufzuhängen, zu falten oder über den Sattel zu legen, daß die glatte Innenseite einwärts zu liegen kommt und entspannt bleibt, ansonst leicht Ueberdehnung im Leder und damit Faltenbildung auf der glatten Innenseite des Brustblattes entsteht.

**141.** Packgurten, Sellettegurten, Sattelkissen und Stegkissen der Bastsättel dürfen nicht gewaschen werden. Schmutzige Stellen des Zwilchüber-

zuges auf der Innenseite werden durch trockenes Bürsten entfernt. Sofern dasselbe nicht genügt, darf zum Bürsten etwas Benzin oder Salmiakgeist verwendet werden. Da die Stegfilze der Sättel infolge öftern Naßwerdens und wieder Austrocknens mit der Zeit hart werden, müssen die Stegpolster von Zeit zu Zeit abgenommen und durch tüchtiges Beklopfen wieder weich gemacht werden.

**142. Unterkummete** dürfen nur dann gewaschen werden, wenn genügend Zeit vorhanden ist, um sie richtig zu trocknen. Hart gewordene oder verstaubte Unterkummete sind tüchtig aufzuklopfen und nachher gut auszubürsten. Scheinen sie nicht mehr brauchbar, so ist Ersatz zu verlangen. Die gleiche Behandlung soll auch den Kammkissen zuteil werden.

**143. Bastsattelbäume** sind mit kaltem oder lauwarmem Wasser abzuwaschen. Eintauchen derselben in Wasser ist wegen möglicher Formänderung verboten.

**144. Packtaschen** sind auch inwendig auszureiben.

**145.** Große Aufmerksamkeit ist nach dem Reinigen des Lederzeuges dem **Trocknen** zu schenken. Das Trocknen an Luft und Sonne ist jeder andern Trocknungsart vorzuziehen.

Ungenügendes Austrocknen führt zum Verfaulen des Kummet-Inhalts und zur Unbrauchbarkeit. Durch Regen naß gewordene Sattel-, Pack- oder Sellettegurten müssen zum Trocknen mit dem Leder nach innen aufgehängt werden, damit abfließendes Wasser nicht in die Unterlagen dringen kann.

Das Trocknen von Beschirrungsteilen in unmittelbarer Nähe von Öfen oder andern Heizkörpern ist verboten.

**146.** Das Einfetten des Lederzeuges wird nur nach längerer Dienstdauer und auf Befehl des verantwortlichen Offiziers vorgenommen. Die zugeteilten Sattler orientieren vorher Unteroffiziere und Mannschaften.

**147.** Die Eisen-, bzw. Stahlbeschläge der Stellkummete sind von Zeit zu Zeit einzufetten.

**148. Sättel** sollen in der Regel gegeneinander aufgestellt werden. Aufgeschichtet, dürfen nie mehr als deren sechs übereinander zu liegen kommen.

**149. Kummete** sind aufzuhängen; ist dies nicht möglich, so ist Leib auf Leib und Rand auf Rand zu legen. In größerer Anzahl dürfen sie nicht aufgeschichtet, sondern sie müssen aneinander aufgestellt werden.

**150.** Die Beschirrung darf *nicht in Kuhställen* aufbewahrt werden, da die Ammoniakdämpfe das Verfaulen des Leders bewirken.

**151.** Es ist verboten, Riemenstrippen abzuschneiden. Löcher dürfen nur mit der Lochzange und durch Unteroffiziere oder Sattler gemacht werden.

**152. Zugstrangen** und **Strangenanstöße**, sowie **Zelttücher** dürfen nicht gewaschen werden.

**153. Tränkeimer** und **Futtersäcke** sollen nur ausnahmsweise gewaschen werden, und zwar mit kaltem Wasser. Einlegen in Wasser ist verboten.

**154. Biwakdecken** und **Pferdedecken** sind so oft als möglich zu sonnen und wöchentlich wenigstens einmal auszuklopfen. Biwakdecken sollen nicht gewaschen werden, Pferdedecken nur ausnahmsweise und nur, wenn sie nachher getrocknet werden können. Sie sind mit lauwarmem Seifenwasser zu waschen und nachher kalt auszuspülen.



**155. Gebisse und Kinnketten** werden täglich mit kaltem Wasser gereinigt und mit einem trockenen Lappen blank gerieben. Für stark rostige und ausgeriebene Gebisse ist Ersatz zu verlangen. Bei kalter Witterung wird man verhüten, den Pferden das kalte Gebiß in den Mund zu legen. Die im Freien abgelegten Zäume werden aus diesem Grunde etwa eine Stunde vor dem Erstellen der Marschbereitschaft in den warmen Stallungen aufgehängt.

**156. Feuchtes und naßgewordenes Seilwerk** muß gut getrocknet werden. Seile und Stricke sind hierzu aufzurollen und in trockenem Zustand zu bürsten. Gefrorenes Seilwerk muß vor weiterer Behandlung aufgetaut werden.

**157. Pferdebürsten** dürfen nicht mit heißem Wasser gewaschen oder in solches eingelegt werden, da sonst die Haare ausfallen. Sie sind zu ihrer Reinigung gut auszutrocknen und nachher auszuklopfen.

**158.** Bei Ausbruch von **Seuchen** oder **ansteckenden Hautkrankheiten** (Rotz, Brustseuche, Druse, Räuden, Flechten, auch bei Vorhandensein von Läusen) ist streng darauf zu achten, daß keine Geschirre von angesteckten Pferden oder Saumtieren oder Wartungsgegenstände, die zu deren Besorgung und Pflege dienen, mit gesunden Tieren in Berührung kommen.

Einer Wiederverwendung von solchem Material und solchen Gegenständen an gesunden Pferden oder Saumtieren muß eine gründliche Desinfektion vorangehen, die nach guter vorheriger Reinigung durch den Pferdarzt angeordnet wird.

### Der Retablierungstag.

**159.** Lang fortgesetzte Tätigkeit im Felde, welche durch keine Ruhetage unterbrochen wird, führt zur

allmählichen Unbrauchbarkeit des Pferde- und Saumtier-Bestandes sowie der Ausrüstung.

Retablierungstage sind deshalb hauptsächlich zur Beschlagserneuerung und zur Vornahme der Reparaturen an der Ausrüstung nötig.

Ein einziger, wohlausgenutzter Ruhetag genügt, um Druckschäden leichter Art und beginnende Lahmheiten zu heilen.

Es sind deshalb an solchen Tagen frühzeitig, oder schon am Vorabend, gründliche Pferde- oder Saumtier-Inspektionen vorzunehmen. Mit dem Beschlagen wird sofort begonnen.

Die Pferdeausrüstung wird einer gründlichen Revision unterworfen. Die Geschirre werden auseinandergelegt und gereinigt.

Reithosen und Schuhzeug werden gründlich nachgesehen. Es sind, soweit nötig, Zivilarbeiter zur Vornahme der Reparaturen herbeizuziehen.

Die Waffen und das Lederzeug sind sorgfältig zu putzen und einzufetten. Die Pferdedecken werden getrocknet, ausgeklopft und gelüftet.

Bei günstiger Jahreszeit sind Bäder für Mannschaft und Pferde eine Wohltat.

In den Ställen soll reichliche Streue liegen; die Pferde müssen sich legen können.

Im Kasernendienst wird in der Regel jede Woche einmal eine gründliche Retablierung vorgenommen; es wird dazu normalerweise ein halber Tag eingeräumt.

## Die einzelnen Teile der Beschirrung und das Anpassen derselben.

### Allgemeines.

**160.** Die Ausrüstung der Pferde und Saumtiere ist die **Beschirrung**.

Dieselbe zerfällt im wesentlichen in folgende Teile:

- a) *Leitvorrichtung*: Zaum, Zügel, Kreuzzügel.
- b) *Zugvorrichtung*: Kummet, Brustblatt, Zugstrangen.
- c) *Rückhaltvorrichtung*: Hintergeschirr, Rückhalt-riemen mit Rückhaltkloben.
- d) *Tragvorrichtung*: Reitsattel, Bastsattel, Hilfsbast-sattel, Packgurt und Sellette.

Nach Zweck und Verwendung sind die genannten Teile zusammengestellt in:

**Die Beschirrung für das Fahren vom Sattel**

**Die Beschirrung für das Fahren vom Bock**

**Die Beschirrung für den Karren**

**Das Bastgeschirr.**

**161.** Das **Anpassen der Beschirrung** bildet mit der Erhaltung und Instandstellung derselben einen der Hauptpunkte des Fachdienstes für den Train-soldaten oder Säumer. Gut passende Ausrüstung erleichtert Pferden und Saumtieren die Arbeit, nützt die zur Verfügung stehenden Kräfte am besten aus und beugt Verletzungen (Druckschäden) am wirksamsten vor. Nichtpassende Geschirrtteile jedoch veranlassen bald durch Druck- und Scheuerwirkung nur beschränkte Verwendbarkeit oder gar allmähliche Dienstuntauglichkeit des Pferdes oder Saumtieres. Form und Zusammenstellung der einzelnen Ordonnanz-Geschirrtteile sind grundsätzlich so gewählt, daß unter voller Ausnützung der Leistungsfähigkeit des Zugpferdes oder Saumtieres die Möglichkeit seiner Verletzung gering ist. Wenn daher beim Anpassen der Beschirrung noch darauf gesehen wird, daß die einzelnen Geschirrtteile auf Körperpartien zu liegen kommen, die sich — und damit auch die Geschirrtteile — während der Arbeit nur wenig bewegen, so sind Verletzungen eine Seltenheit.

Die nachstehenden Vorschriften über das Anpassen der einzelnen Geschirrtteile sind für normale Verhält-

nisse aufgestellt. Wo solche nicht vorliegen, muß sinn-gemäß abgewichen, das heißt individualisiert werden.

*Da mit dem Ernährungszustande sich auch die Geschirrlage der Pferde und Saumtiere verändert, genügt ein einmaliges Anpassen der Ausrüstung nicht. Sie muß vielmehr fortgesetzt nachkontrolliert und wenn nötig, korrigiert werden.*

## Die Ausrüstung der Reitpferde.

Die einzelnen Teile der Ausrüstung der Reitpferde.

**162.** Zur Ausrüstung der Reitpferde sind zwei Arten Reitzeuge, die eine für *Unteroffiziere* und Trompeter, die andere für *Offiziere* im Gebrauche.

### Das Reitzeug

für Unteroffiziere und Trompeter.

**163.** Das Reitzeug für die berittenen Unteroffiziere und die Trompeter umfaßt einen Sattel aus braunem Leder, Zäumung und Zubehörden.

**164. Die Stallhalter.** Als Stallhalter wird eine einfache, leicht zu verpackende Ordonnanz-Bandhalter mit Halfterstrick verwendet.

**165. Die Zäumung.** Dieselbe setzt sich zusammen aus *Halfter* und *Zaum*.

Die *Halfter* besteht aus folgenden Teilen:

zwei Backenstücken, links mit einer Schnalle, beide festgenäht an den viereckigen Nasenbandringen, dem Nasenband mit zwei Ringen, dem Kinnstück, dem Kehlriemen, dem Kehlstück, dem Halfterzügel mit Schnalle, Strippe und Schlaufe an einem Ende und einem Kettchen mit Knebel am andern Ende.

Der *Zaum* besteht aus folgenden Teilen:  
dem Kopfstück,  
dem Stirnband,  
zwei Zaumbackenstücken, in die Kopfstückstrippen  
eingeschnallt und unten in die Gebißstrippen für  
Stange und Trense geteilt,  
zwei Stangenzügel, gegen das Ende vereinigt, mit  
einer Schiebschlaufe,  
zwei Trensenzügel, am Ende übereinander genäht.

Am Kopfstück befindet sich ein Messingknopf zum  
Anknüpfen der Halfter und eine Schlaufe zum Durch-  
ziehen des Kehlriemens bei Gebrauch des Zaumes  
ohne Halfter.

Das *Stangengebiß* besteht aus:  
zwei Balken, oben gerade, unten S-förmig, dem Mund-  
stück mit Zungenfreiheit,  
zwei Kinnkettenhaken,  
der Kinnkette,  
zwei Zügelringen.

Das *Pelhamgebiß*:

Wird für Unteroffizier- und Trompeterpferde, das  
unter Ziff. 179 beschriebene Gebiß des Zugpferdes  
verwendet, so müssen die beiden Backenstücke gewech-  
selt werden. Die längeren Strippen werden in den  
Zügelringen, die kürzeren in den oberen Oesen der  
beiden beweglichen Gebißbalken eingeschnallt. Der  
Trensenzügel wird in die Zügelringe (Fig. 7, i) und der  
Stangenzügel normalerweise in die unteren Zügel-  
löcher (h) eingeschnallt.

Das *Trensengebiß* besteht aus:  
einem gebrochenen Mundstück,  
zwei Zügelringen mit aufsteigendem Balken, oben mit  
je einem Ohr zur Aufnahme der Gebißstrippen.

**166. Der Sattel.** Das Gestell des Sattels, der  
Ueberzug und die Steigbügel sind ähnlich wie beim  
Reitsattel der Zugpferde.

Zur Befestigung der Packung sind angebracht:

Am Vorderzwiesel:

oben eine Packriemenkrampe; sie dient zugleich zum  
Festhalten der Packtaschen;  
unten je zwei weitere Krampen zum Festhalten des  
Sattelüberzuges und der Packtaschen.

Am Hinterzwiesel:

oben eine Packriemenkrampe, unten beidseitig noch  
eine Packkrampe;  
an den Stegen hinten beidseitig je zwei Packkrampen;  
an den Seiten drei Strippen.

Am Ueberzug des Sattels:

eine Lederschlaufe zum Befestigen der Packtaschen;  
hinten am Sitz ein Schlitz für den hinteren, mittleren  
Packriemen;

unten, auf der inneren Seite der Satteltaschen eine  
Lederschlaufe zum Durchziehen des Sattelgurtes.

Der Sattelgurt besteht aus Schnurgurtstück und  
ledernem Strippenstück.

**167. Die Zubehörden.** Zu dem Reitzeug ge-  
hören:

ein Paar Packtaschen mit aufgenähten Hufeisen-  
taschen und mit fünf Packriemen;  
ein Futtersack aus braunem Segeltuch;  
ein Kopfsack;  
ein Fouragierstrick;  
eine Pferdedecke, dient zugleich als Unterlage unter  
den Sattel;  
eine Stallgurte,  
ein Pferdeputzzeug.

Das Reitzeug für Offiziere.

**168. Die Stallhalfter.** Dieselbe ist gleich der-  
jenigen des Reitzeuges für Unteroffiziere (Ziffer 164).

**169. Die Zäumung.** Dieselbe setzt sich eben-  
falls zusammen aus *Halfter* und *Zaum*.



Die *Halfter* hat ein linkes und ein rechtes Backenstück, beide unten in die Nasenbandringe eingenäht; das linke mit Schnalle und Schlaufe, das rechte mit Strippe;

ein Nasenband;

ein Kinnstück;

ein Kehlstück, an jedem Ende ein Ring, unten zur Verbindung mit Kinnstück und Halfterzügel, oben für den Kehltrien, der zugleich durch die Zaumschlaufe durchgezogen und mit der Knopflochstrippe am Kopfstück des Zaumes befestigt ist.

Der *Zaum* besteht aus:

dem Kopfstück mit Knopf, beidseitig auslaufend in eine Strippe;

dem Stirnband;

zwei Zaumbackenstücken, oben eingeschnallt in den Kopfstückstrippen, nach unten geteilt in eine vordere Stangengebißstrippe mit Schnalle, eine hintere Trensengebißstrippe mit Schnalle;

zwei Stangenzügel mit Schiebschlaufe;

zwei Trensenzügel, am Ende übereinander genäht. dem Stangengebiß, mit S-förmigen Balken, mit Kinnkettenhaken und Zügelringen;

der Kinnkette;

dem Trensengebiß, gebrochen, mit Zügelringen.

Bei Verwendung des Pelhamgebisses kommt Ziff. 165, Abs. 6, zur Anwendung.

**170. Der Bocksattel.** Dieser besteht aus folgenden Hauptteilen:

zwei Stegen,

zwei Satteltaschen,

dem Vorderzwiesel,

dem Löffel,

dem Hinterzwiesel,

zwei Steigriemen mit

dem Sitz,

Bügeln,

dem Sattelgurt.

**171. Die Zubehörden:** Hiezu gehören:  
zwei Packtaschen, vermittelt zwei Dornen und drei Packriemen vorn am Sattel befestigt,  
fünf hintere Packriemen,  
eine Manteldecke,  
ein Schlitzsack,  
eine Pferdedecke,  
ein Stallgurt,  
eine Stallhalfter,  
ein Pferdeputzzeug,  
ein Kopfsack.

Das Anpassen der einzelnen Teile.

## 172. Das Anpassen der Zäumung.

Beim Anpassen der Zäumung für die Reitpferde ist folgendes zu beachten:

*Für die Zäumung ist die Lage des Gebisses maßgebend.*

Die *Trense* muß die Mundwinkel berühren, ohne sie in die Höhe zu ziehen. Die Stangenlage wird nach derjenigen der Trense bestimmt. Die *Stange* soll unter der Trense so hoch liegen, daß sie mit den Ballen des Mundstückes das Trensenmundstück nächst den Ringen berührt.

Das Stangenmundstück muß genau die Breite des Pferdemaules haben. Zu enge Stangen verletzen an den Mundwinkeln und Backen. Zu breite Stangen rutschen im Maule hin und her, erschweren die Anlehnung, begünstigen die Entstehung von Ladendrücken und veranlassen das Pferd zu allerlei Spielereien mit der Zunge. Stangengebisse sind in drei verschiedenen Mundstückbreiten vorhanden.

Die *Kinnkette* wird rechts herum flach ausgedreht, unter den beiden Trensenringen durchgenommen und

mit der rechten Hand eingehakt. Sie soll so angepaßt sein, daß man, wenn die Stangenzügel nicht angezogen sind, zwischen ihr und dem Unterkiefer noch bequem zwei Finger durchschieben kann. Ferner sollen beidseitig ungefähr gleich viele Ringe herunterhängen.

Die *Zaumhalfter* muß so geschnallt werden, daß der Nasenriemen zwei Fingerbreiten unter den beiden Jochbeinen liegt.

Der Kehlriemen soll immer weit sein, er darf nie so eng geschnallt werden, daß er das Pferd, wenn es sich beizäumt, belästigt; immerhin soll er das Abstreifen des Zaumes verunmöglichen.

Das Stirnband soll gerade unter dem Ohrgrund, nicht aber auf den Augenbogen sitzen.

Beim Offiziers- und Unteroffizierszaum wird der *Halfterzügel* in den Nasenbandring von rechts nach links eingeschnallt und von links nach rechts um den Pferdehals gelegt. Der Halfterkettenknebel wird von vorne in den vorderen Ring eingehakt.

### 173. Das Anpassen des Sattels.

#### a) des Sattels zum Reitzeug für Unteroffiziere:

Das Anpassen wird in gleicher Weise vorgenommen, wie dasjenige des Mannschaftssattels.

#### b) des Offizierssattels:

Für das Anpassen dieses Sattels gelten im wesentlichen die Vorschriften über das Anpassen des Mannschaftssattels.

Außerdem ist bei Auswahl und Anpassung von neuen Bocksätteln zu beachten, daß bezüglich Sitzlänge und Vorderzwieselweite drei verschiedene Größen bestehen und deshalb ein neuer Sattel gemäß der Widderristform des zu sattelnden Pferdes auszuwählen ist.

### Packung der Reitpferde.

#### 174. Die Packung des Offizierssattels.

Der *Mantel* wird, das Futter nach außen gekehrt, auf die Länge von 90 cm gerollt, in die Manteldecke eingewickelt und mit den hintern Packriemen unter dem Löffel festgeschnallt.

In den *Packtaschen* werden verpackt:

In jeder zwei verpaßte Reserveeisen (links zwei vordere, rechts zwei hintere) mit den Zubehörden; dann, verteilt auf beide, das Pferdeputzzeug, die Stallhalfter, der Stallgurt, der Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer und ferner die notwendigste persönliche Ausrüstung.

Der Futtersack, sei er gefüllt oder leer, wird vor den beiden Packtaschen aufgeschnallt.

Die *Offiziere* können bei der Mobilmachung im Zeughaus *Mannstornister* fassen, und die notwendige persönliche Ausrüstung in diese verpacken. Die *Tornister* der Trainoffiziere werden, gleich denjenigen der Trainsoldaten, auf den Fuhrwerken festgeschnallt oder verladen.

#### 175. Die Packung des Unteroffizierssattels.

Die Packung wird folgendermaßen verteilt:

In die *linke Packtasche* kommt: Der Stallgurt, ein Säckchen mit Stollen und Stollenschlüssel, das Pferdeputzzeug, darüber der Schwamm; zwei angepaßte Vordereisen mit Nägeln in der Hufeisentasche.

In die *rechte Packtasche*: Der Fouragierstrick, die Stallhalfter, ein Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer; zwei angepaßte Hintereisen mit Nägeln in der Hufeisentasche.

Der *Futtersack* wird leer hinter dem Sattel mit drei Packriemen aufgeschnallt. Bei Detachierung wird

er aus dem Hafersack, in dem sich seine Tagesration befindet, gefüllt.

Die *Riemen* werden von innen nach außen eingezogen.

Der *Säbel* wird links hinten am Sattel am Tragriemen befestigt.

### Die Ausrüstung der Zugpferde.

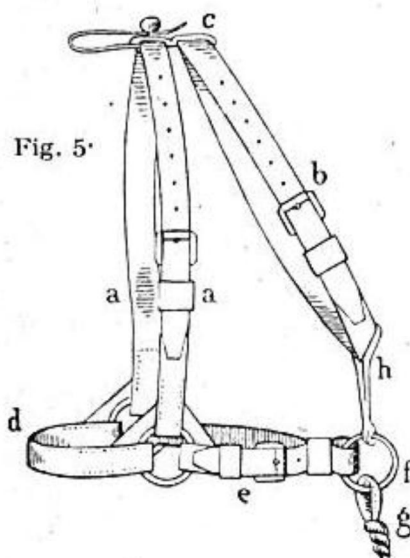
Ausrüstung für das Fahren vom Sattel.

**176.** Die Zugpferde der Traintruppe sind mit Kummet- oder Brustblattgeschirren ausgerüstet.

Die Beschirrung für das Fahren vom Sattel.

Die einzelnen Geschirrteile und das Anpassen derselben.

#### 177. Die Halfter:



- a* zwei Backenstücke,
- b* der Kehlrriemen,
- c* die Kopfstückschlaufe,
- d* das Nasenband,
- e* das Kinnstück,
- f* der Zügelring,
- g* die Halfterkette (evtl. Halfterstrick),
- h* das Kehlstück.

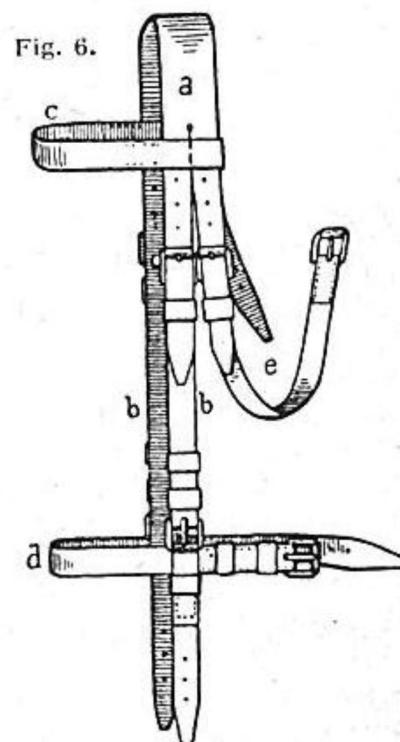
**178. Das Anpassen der Halfter:** Die Halfter soll dem Pferde so angepaßt werden, daß das Nasen-

band wagrecht auf der Nase liegt, ohne den untern Ausläufer des Jochbeins zu scheuern oder die Ganasche zu berühren.

Beim gezäumten Pferde kommt das Nasenband direkt oberhalb des Nasenriemens des Zaumes zu liegen. Der *Kehlrriemen* ist so anzuziehen, daß durch ihn ein Abstreifen der Halfter verhindert wird; zu starkes Anziehen jedoch beengt das Pferd in seiner Atmung.

Die *Schiebschlaufe am Kinnstück* ist beim Anschirren ans Kinn vorzuschieben, damit die Halfter in ihrer Lage festbleibt.

#### 179. Die Zäumung für das Sattelpferd:



- a* Kopfstück,
- bb* 2 Backenstücke,
- c* das Stirnband,
- d* der Nasenriemen,
- e* der Kehlrriemen,
- f* das Gebiß mit gebrochenem Mundstück.



- An diesem:  
*g* zwei bewegliche  
 Balken,  
*h* vier Zügellöcher,  
*i* zwei Zügelringe mit  
 zwei Zügeln mit  
 Schiebschlaufe  
*k* die Kinnkette.

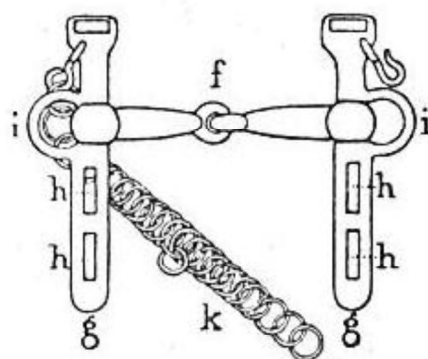
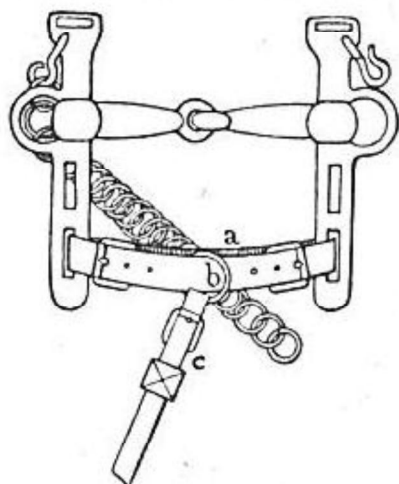


Fig. 7.

### 180. Die Zäumung für das Handpferd:

Gestell und Gebiß sind gleich wie beim Sattelpferd,  
 an Stelle der Zügel treten zwei Aufsatzzügel.

Fig. 8.



Im fernern finden sich hier noch:

- a* der Zügelriemen  
*b* der Handzügelring,  
*c* der Handzügel.

### 181. Das Anpassen der Zäumung:

Das *Kopfstück* soll unmittelbar hinter den Ohren  
 liegen; seine Backenstückstrippen sollen auf beiden  
 Seiten gleich weit herunterhängen und die in den-

selben befindlichen Schnallenlöcher auf gleicher Höhe  
 liegen.

Das *Stirnband* muß wagrecht auf der Stirne liegen,  
 so daß weder das Spiel der Ohren gehemmt, noch  
 durch zu tief liegendes Stirnband das Pferd in der  
 Augengegend gestört wird.

Die *Backenstücke* sollen beidseitig gleich lang und  
 der richtigen Lage des Gebiß-Mundstückes entspre-  
 chend in die Backenstückstrippen am Kopfstück ein-  
 geschnallt sein. Die Gebißstrippen der Backenstücke  
 sind fest in die Oesen der Gebißbalken einzuziehen.

Der *Kehlriemen* muß so eng gehalten werden, daß  
 dem Pferd ein Abstreifen des Zaumes verunmöglicht  
 wird. Allzu enger Kehlriemen hingegen drückt beim  
 Beizäumen des Pferdes auf Ganasche und Kehle.

Der *Nasenriemen* soll wagrecht auf der Nase und  
 unterhalb des Nasenbandes der Halfter liegen. Er ist  
 so fest anzuziehen, daß das Pferd sein Maul nicht nach  
 Belieben öffnen und durch Nachgeben mit dem Unter-  
 kiefer den Zügelhülften beliebig ausweichen kann.

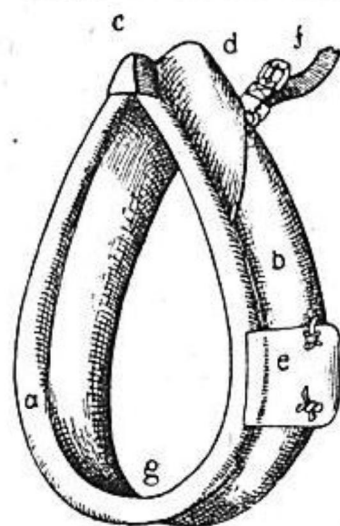
Das *Gebiß für Sattel- und Handpferd* soll so ange-  
 paßt sein, daß das Mundstück in den Mundwinkeln  
 anliegt, jedoch ohne dieselben in Falten zu ziehen.

Die *Kinnkette* wird von links nach rechts flach  
 ausgedreht und ebenso flach eingehakt. Nach dem  
 Einhaken soll sie lose in der Kinnkettengrube liegen,  
 jedoch so kurz gehalten sein, daß sie bei Anziehen der  
 in die obern oder untern Zügelöcher eingeschnallten  
 Zügel fest gegen die Kinnkettengrube anliegt.

Die *Zügel* sollen nicht verdreht und mit den Schnal-  
 len gegen außen eingeschnallt werden. Je nach dem  
 Temperament des Pferdes werden sie in die Zügelringe  
 — in die obern oder untern Zügelöcher — eingeschnallt.

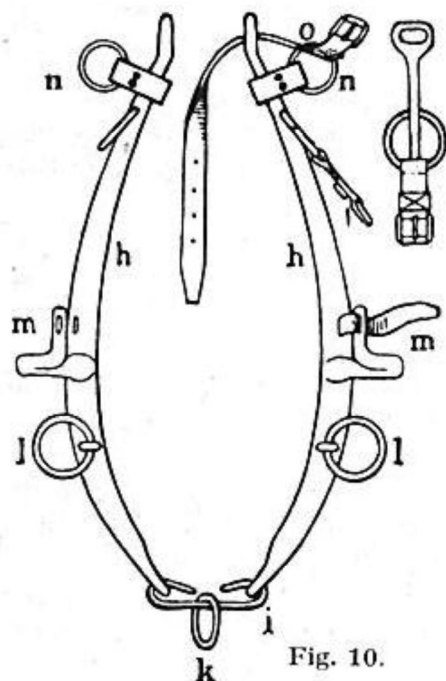
Die *Aufsatzzügel des Handpferdes* sind in ihrer  
 Länge so zu bemessen, daß sie bei geradegestelltem,  
 natürlich getragem Kopf leicht anstehen.

## 182. Der Kummet:



- a Kummetrand,
- b Kummetleib,
- c Kummetkappe,
- d Kummetdecke,
- e zwei Seitenleder, zum Schutze des Kummetleibes,
- f Kummetriemen mit Schnalle,
- g Bruststück,

Fig. 9.



- h zwei Kummeteisen
- i Schlußring,
- k Tragring,
- l zwei Rückhaltriemenringe,
- m zwei Zughaken mit ledernem Vorstecker,
- n auf jeder Seite zwei Zügelringe, am untern links, ein Schnallenstück für den Handzügel,
- o Schlußriemen.

Fig. 10.

Die Kummeteisen umschließen den Kummet zwischen Rand und Leib, verstärken das Ganze und dienen zum Anbringen der verschiedenen Ringe und Haken.

## 183. Das Anpassen des Kummets:

Der Kummet ist dann gut angepaßt, wenn er:

1. mit seinem Leib in möglichst großer Ausdehnung auf der Kummetlage liegt,
2. den seitlichen Halsflächen gut anliegt,
3. mit dem Kammstück möglichst gegen den Widerrist zurückhängt,
4. mit dem Bruststück möglichst hoch über den Buggelenken gelagert ist, ohne Atmung und Blutzirkulation durch dasselbe zu beeinträchtigen.

Je ausgedehnter der Kummetleib der Kummetlage anliegt, um so besser verteilt sich beim Zuge die Druckwirkung des Kummets auf der Kummetlage, um so weniger kommen Verletzungen vor.

Liegt ein Kummet den seitlichen Halsflächen schlecht an, so verschiebt er sich beim Zug nach der Seite und scheuert dabei quer über die Buggegend und oben am Kamm. Ein mit seinem Kammstück gut gegen den Widerrist zurückhängender Kummet liegt auf derjenigen Stelle des Kammes auf, in welcher der obere Halsrand in den Widerrist übergeht. Hier findet beim Gehen des Pferdes namentlich im Schritt, am wenigsten Bewegung des Kammes statt, und damit ist beim Zug die Gefahr einer Verletzung auch kleiner.

Je höher das Bruststück des Kummets über den Buggelenken gelagert ist, desto besser ist das Muskelpolster der Unterlage und desto weniger scheuert der Kummet beim gehenden Pferd an den sich ausgiebig bewegenden Buggelenken.

Die Kummete sind in den Vorräten der Zeughäuser in fünf verschiedenen Größen, Nr. 50, 52, 54, 57 und

60 vorhanden. Von den Nrn. 52, 54 und 57 gibt es je zwei verschiedene Weiten.

Grundsätzlich sollen eher kleine Kummete ausgewählt werden. Alle Kummete, namentlich neue, weiten sich beim Gebrauch aus; ferner werden sie bei dem im Mobilmachungsfall nach und nach eintretenden, unvermeidlichen Fettverlust der Pferde sowieso zu groß.

Durch den Gebrauch der Kummete verändert sich deren Größe, womit die Größennummer nicht mehr stimmt. Es soll daher bei notwendiger Auswechslung des Kummet der Ersatz zuerst unter den Reserve-Kummeten gleicher Größennummer gesucht werden.

#### **184. Die Hilfsmittel für das Anpassen der Kummete.**

Als Hilfsmittel für das Anpassen der Kummete stehen der Truppe zur Verfügung:

- a) Das *Normal-Kummet Sortiment*. Dasselbe gehört dem Korpsmaterial der Truppe an und enthält alle jene Größennummern, die demjenigen Pferdeschlage entsprechen, das dem betreffenden Stab oder der betreffenden Einheit im Mobilmachungsfall voraussichtlich zugewiesen wird.
- b) Die *Kummetreserve eines jeden Zeughauses*. Die Vielgestaltigkeit des Pferdeschlages und der ständige Wechsel desselben verunmöglichen, in Friedenszeiten für Stäbe und Einheiten Normal-Kummet-sortimente zusammenzustellen, welche den bei einer Kriegsmobilmachung zugewiesenen Pferden voll und ganz entsprechen. Aus diesem Grunde ist in sämtlichen Zeughäusern eine Kummetreserve bereitgestellt. Diese Reserve enthält jene Größennummern, die in den Normal-Kummet-sortimenten des betreffenden Zeughauses entweder ganz fehlen oder nur in geringer Zahl vorhanden sind. Werden somit im Mobilmachungsfall von einem Stab oder

einer Einheit Pferde gefaßt, für welche sich im Normal-Kummet-sortiment passende Kummete nicht vorfinden, so ist ein Austausch bei dieser Kummetreserve stets möglich.

Die Größe der Kummetreserve richtet sich nach der Zahl der Pferde, die auf dem betreffenden Platz mobilisiert werden müssen.

- c) Der *Stellkummet* (siehe Ziffer 185—187).
- d) Der *Unterkummet* (in zwei Größen). Derselbe kommt bei der Mobilmachung *nur* dann zur Verwendung, wenn einem Pferde mit großem Kopf ein im Verhältnis zu seiner Kummetlage zu großer Kummet zugewiesen werden muß und ein Stellkummet nicht zur Verfügung steht. Im Felde hingegen kann bei eintretender Abmagerung auch beim normal gebauten Pferd das Anbringen eines Unterkummet notwendig werden, nämlich dann, wenn der anfänglich gut sitzende Kummet zu groß geworden und ein Austausch gegen einen kleineren unmöglich ist. Durch den Unterkummet wird in diesem Fall das geschwundene, natürliche Polster der Kummetlage durch ein künstliches ersetzt. Einen Unterkummet da zu verwenden, wo man ohne einen solchen auskommen kann, ist ein Fehler; denn der Kummet selbst, der als solcher bei Gebrauch eines Unterkummet immer zu lang ist, wird stets die Bewegung der Buggelenke hemmen und durch Scheuerung Anlaß zu Druckschäden geben können. Zudem saugt der Unterkummet sowohl den Hautschweiß, als auch alle möglichen Unreinigkeiten in sich auf und gibt so oft bei vorkommenden Druckverletzungen durch Infektion zu arger Verschlimmerung Anlaß. Das Leder des Kummetleibes ist leichter rein zu halten als der Zwilchüberzug des Unterkummet; auch schrumpft der letztere nach jeder intensiven Waschung.



Jeder verwendete Unterkummet muß durch Riemen gut am Kummet befestigt werden, so daß während des Ziehens weder eine Verschiebung noch ein Herausstoßen aus dem Kummet möglich ist.

Dem Korpsmaterial aller bespannten Einheiten sind Unterkummets für zirka 30% des Pferdebestandes zugewiesen.

- e) Das *Kammkissen*. Es wird dort verwendet, wo ein in der Weite gut passender Kummet, weil zu lang, höher über die Buggelenke kommen muß. Ebenso dient es zur Verhütung von Kammdrücken bei Deichselpferden, denen der Kummet durch das Gewicht der Deichsel sowie beim Rückhalten stark auf den Kamm heruntergezogen wird.

Um Verschiebungen des Kammkissens zu verhüten, muß dasselbe mittelst seiner Riemchen gut im Kammstück des Kummets befestigt werden.

Für das Korpsmaterial aller bespannten Einheiten sind Kammkissen für zirka 20% des Pferdebestandes vorgesehen.

- f) Das *Reh- bzw. Schaffell*. Es findet dann Anwendung, wenn es sich darum handelt, bei einem Pferde mit dickem Kamm durch entsprechende Ausfüllung des spitzen Kummet-Kammstückes Einklemmungen des Kammes vorzubeugen. Im fernerer dient es auch als Polster für andere Geschirrtteile, wo solche die Unterlage zu drücken oder zu scheuern drohen.

Jedes angebrachte Fellstück muß mittelst Riemchen derart festgebunden werden, daß es während der Arbeit des Pferdes nicht verschoben werden kann.

Fellstücke dürfen niemals auf Wundstellen direkt aufliegen. Das Anbringen von diesen Hilfspolstermitteln hat den Zweck, eine verletzte Stelle frei zu legen. Aus diesem Grunde werden stets

zwei Fellstücke verwendet, die, beiderseits der empfindlichen Stelle gelegen und gut befestigt, weitere Scheuerung des entsprechenden Geschirrtiles verhindern.

Dem Korpsmaterial aller bespannten Einheiten sind Reh- oder Schaffelle für zirka 20% des Pferdebestandes zugeteilt.

- g) Das *Brustblatt* (siehe Ziffer 189—191).

### 185. Der Stralsunder-Stellkummet (in 3 Größen).

Die Hauptteile des Stellkummets sind:

- das Kummetgestell (A) und
- das Kummetskissen (B).

Das Gestell, aus Stahlblech und zum Schutze gegen Rost schwarz lackiert, zerfällt in:

- a das Kammstück und
- b die beiden Seitenstücke,

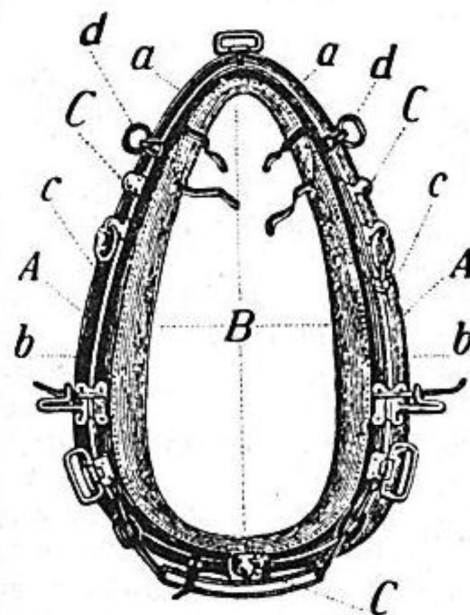


Fig. 11.

Seitenansicht

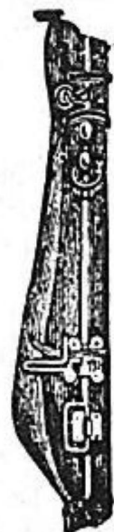


Fig. 12.

welche zusammengeschoben und durch Preßverschlüsse, die innerhalb gewisser Grenzen eine beliebige Verstellung zulassen, fest zusammengehalten werden.

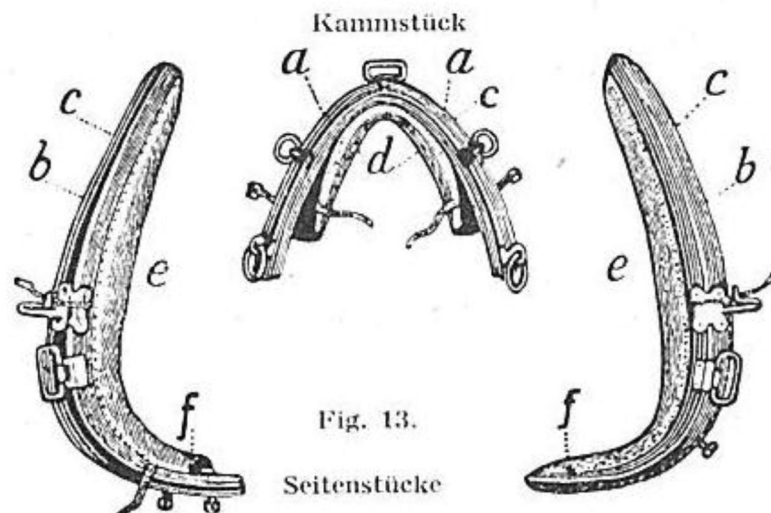


Fig. 13.

Ueber die Mitte des Kummetsgestells verläuft dessen ganzem Umfange nach eine Verstärkungsschiene (c), an welcher zudem die notwendigen Beschlägstücke angebracht sind.

Das Kummetskissen ist dem Kummetsgestell entsprechend geformt, aus bestem, starkem, glattem Leder verfertigt.

Das Kummetskissen zerfällt ebenfalls in drei Teile:  
d einen Kamm und  
ee zwei Seitenteile.

Diese sind bis zu den unteren Enden (f) an das Gestell angenäht und an diesen Enden vermittelst Riemengarnituren an das Gestell festgebunden.

Die drei Verschlüsse (C in Fig. 11) verbinden die drei Teile des Kummetsgestelles, so daß sie sich derart gegeneinander verstellen lassen, daß eine Veränderung der lichten Höhe und Weite des Kummets im Betrage

von je 7,5 cm möglich wird. Zum Öffnen und Schließen der Verschlüsse dient ein Schlüssel von Eisen.

### 186. Der Stellkummet 1916.

Der Stellkummet 1916 setzt sich zusammen aus dem Kammkissen, den beiden Verlängerungskulissen mit Zügelringen und den Schrauben für die obere Weitenverstellung und den beiden Leibhälften mit den Kummeteisen. Die Leibhälften sind mittelst verdeckter Naht an die Rippen der Kummeteisen festgenäht. An den Kummeteisen befinden sich die Zughaken, die Rückhalttriemenringe, sowie die Verschlussteile für die untere Weitenverstellung. Die obere Weitenverstellung wird betätigt durch Drehen der Messingmutter, welche in die beiden Schraubenbolzen eingreift. An der Messingmutter befindet sich ein Bügel zum Durchziehen des Arretiervorsteckers.

Die Längenverstellung wird bewirkt durch Verschieben der Kammstück-Kulissen auf dem gezahnten Teil der Kummeteisen und festgestellt durch zwei Ringschrauben mit federnden Unterlagsscheiben. Die beiden Schließstrippen auf der Decke ermöglichen ein festes Zusammenziehen der Kammstückhülsen auf den Kummeteilen nach erfolgtem Anpassen des Kummets. Auf der Kummetsdecke sind ferner angebracht:

Oben rückwärts der Ring für den Kummetriemen; beidseitig die Schnallenstrippen zum Feststellen der Feststellschrauben für die Höhenverstellung; zwei Lederschlingen zum Einhängen der Anstöße; am linksseitigen Zügelring das Schnallenstück für den Handzügel.

Die untere Weitenverstellung wird betätigt durch Verschieben der beiden Verschlusshälften und festgeklemmt durch die untere Ringschraube mit großer federnder Unterlagsscheibe. An der rechten vorderen Verschlusshälfte befindet sich unten der Bügel mit dem Deichselträgerring.

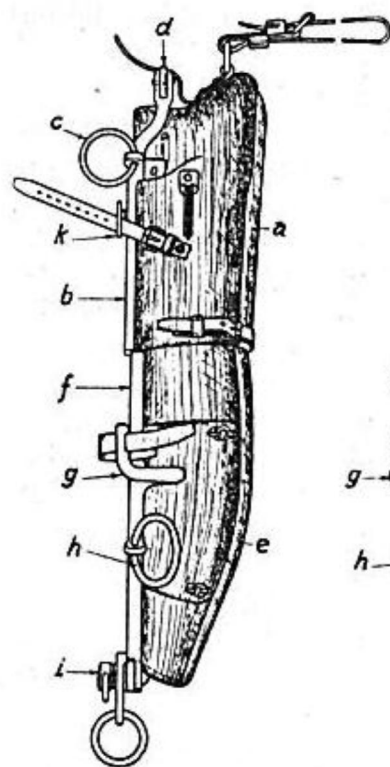


Fig. 14.

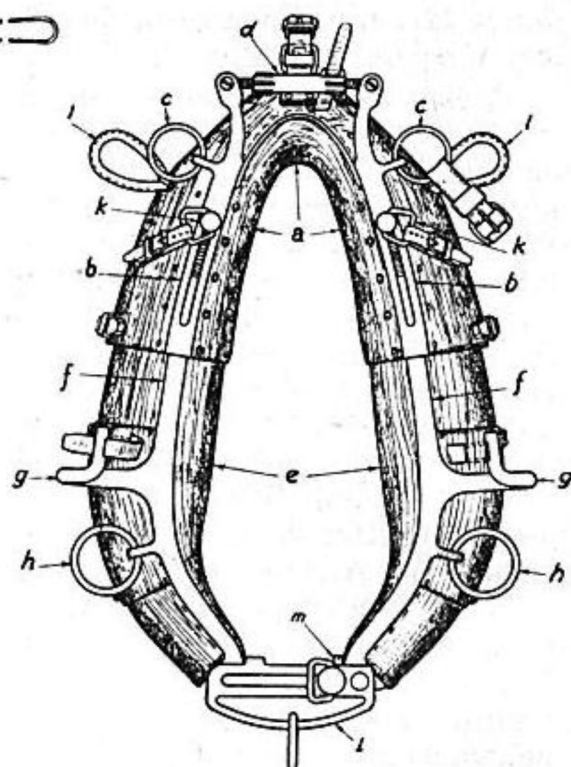


Fig. 15.

- a Kammstück,
- b Verlängerungskulissen,
- c Zügelringe,
- d obere Weitenverstellung,
- e Leibhälften,
- f Kummeteisen,
- g Zughaken,
- h Rückhaltriemenringe,
- i untere Weitenverstellung,
- k Höhenverstellung,
- l Anstoßschlaufen,
- m Grenzschaube.

## 187. Das Anpassen der Stellkummete.

a) *Allgemeines.* Der Stralsunder-Stellkummet und der Stellkummet 1916 sind an Stelle des englischen Kummets in jenen Fällen zu gebrauchen, wo ein starkes Mißverhältnis zwischen der Kopfgröße des zu schirrenden Pferdes und dessen unterer Halsbreite vorliegt. Wegen zu großer Augenbogenweite des Kopfes gegenüber der Breite der Kummetlage müßte also ein viel zu weiter Kummet gewählt werden.

Der Vorteil des Stellkummets liegt nun darin, daß er nach stattgehabtem Anlegen über den Kopf hinweg *jedesmal* den seitlichen Halsflächen angeschlossen werden kann. Ein einmaliges Einstellen des Stellkummets entsprechend der Kopfbreite des Pferdes genügt demnach keinesfalls; nach jedem Anlegen über den Kopf muß ein nachheriges Anpassen in die Kummetlage folgen und umgekehrt ist ein Öffnen des Stellkummets vor dem Abnehmen über den Pferdekopf vorzunehmen.

Stäben mit nur einigen wenigen Zugpferden sind, wegen der Unmöglichkeit einer geeigneten Zuteilung von englischen Kummets, nur Brustblätter zugewiesen.

Dem Korpsmaterial aller bespannten Einheiten sind, außer dem Normal-Kummetsortiment als überzähliges Geschirrmaterial für 10% des Pferdebestandes Stellkummete zugeteilt.

b) *Das Anpassen des Stralsunder-Stellkummets.* Um den Stralsunder-Stellkummet anzupassen, legt man denselben dem Pferd *stets* mit *Unterkummet* bei gut in die Höhe genommenem Kopfe auf den Hals und bestimmt in erster Linie dessen richtige Länge, indem man das Kammstück mehr hinauszieht oder aber hinunterschiebt, dann in gleicher



Weise durch Zusammenziehen oder Ausziehen der Seitenstücke die richtige Breite regelt und einstellt.

Vor dem Anpassen müssen sämtliche Verschlüsse geöffnet, und die Riemen, welche die Kissen mit dem Gestell verbinden, gelöst werden.

Der Stellkummet muß immer so eng wie möglich angepaßt werden, so daß derselbe fest anliegt; es soll bei angespannten Zugstrangen zwischen Brust und Kummet bloß soviel Raum vorhanden sein, daß man die Fingerspitzen durchschieben kann.

- c) Das *Anpassen des Stellkummets 1916*. Das Anpassen des Stellkummets 1916 erfolgt in ähnlicher Weise wie das Anpassen des Stralsunder Stellkummets.

Der Stellkummet 1916 wird in zwei Größen ausgeführt. Die kleinere Nummer geht von 50 bis 57 cm, die größere Nummer von 54—63 cm. Beide Nummern können in der Weite zirka 4 cm verstellt werden.

Der Hauptunterschied zwischen beiden Stellkummeten besteht darin, daß das Modell 1916 nicht nur in der Höhe und der untern Weite, sondern auch in der obern Weite verstellt werden kann. Die letztere Verstellbarkeit ermöglicht, die Kammweite bei Pferden mit fettem oder magerem Hals entsprechend zu stellen. Sie ermöglicht außerdem, die Kummetleibhälften entsprechend der Verschiedenheit der Schulterblattneigung der Pferde zu stellen.

Das Verstellen der oberen Kummetpartie erfolgt durch Drehen der Messingmutter mit Links- und Rechtsgewinde. Nach erfolgtem Anpassen des Kummets sind sämtliche Schrauben des Kummets fest anzuziehen. In der oberen Messingmutter ist

der Vorstecker einzustecken. Die Schrauben für die Höhenverstellung sind vermittelt der Lederriemchen zu sichern. Es ist darauf zu achten, daß die Zähne der Verschlüsse richtig ineinander greifen und das Kammstück beidseitig gleich hoch gestellt wird, da sonst der Kummet deformiert wird und Drücke verursachen kann. Die Grenzscharbe für die untere Weitenverstellbarkeit ist in die richtige Gewindebohrung der hinteren Klemmbacke einzuschrauben.

Sofern die Kummetlage des Pferdes sich durch Abmagerung nicht verändert, ist nach einmal erfolgtem richtigem Anpassen nur nötig, beim jeweiligen Anschirren den untern Verschluß so weit zusammenzuschieben, daß der Anschlag noch an der Grenzscharbe ansteht.

Ist der Kummet bei ganz zusammengeschobenem, unterem Verschluß richtig angepaßt, so wird die Grenzscharbe in der Bohrung rechts der vorderen Klemmbacke belassen.

Auch die neueren Stralsunder-Stellkummets sind mit Grenzscharben versehen, welche denselben Zweck erfüllen.

### **188. Das Einschnallen des Kummetriemens.**

Der Kummetriemen ist das Verbindungsstück zwischen Kummet und Sattel. Er hat bei gesenktem Pferdehals ein Vorrutschen des Kummets über den Kopf zu verhüten. Er wird grundsätzlich im längsten Loch eingeschnallt.

### **189. Das Brustblatt.**

Das Brustblatt besteht aus einem doppelt zusammengelegten, unten offenen Stück weichen Leders, auf das ein starkes Belege aufgenäht ist.

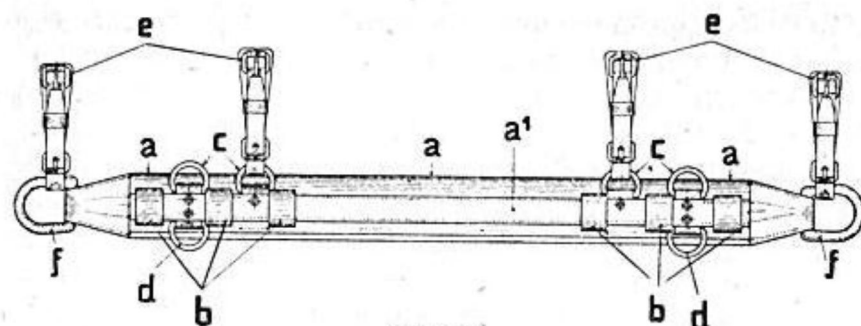


Fig. 16.

- a Die Unterlage,
- a<sup>1</sup> Das Belege,
- b 6 Schlaufen für den Rückhaltriemen,
- c 4 obere Tragringe zum Einschnallen der vorderen Stöße,
- d 2 untere Tragringe zum Einschnallen der Strangenträger,
- e 4 Stöße mit je einer obern und einer untern Schnalle zum Einschnallen des Gabeltragriemens und zur Befestigung am Tragring,
- f 2 mit Leder eingefasste Zugringe zum Einschlaufen der Zugstrangen mit Anstößen.

#### 190. Der Gabeltragriemen (Brustblatt-Tragriemen).

Dieser besteht aus:

- a dem eigentlichen Tragriemen,
- b den zwei Gabelriemen.

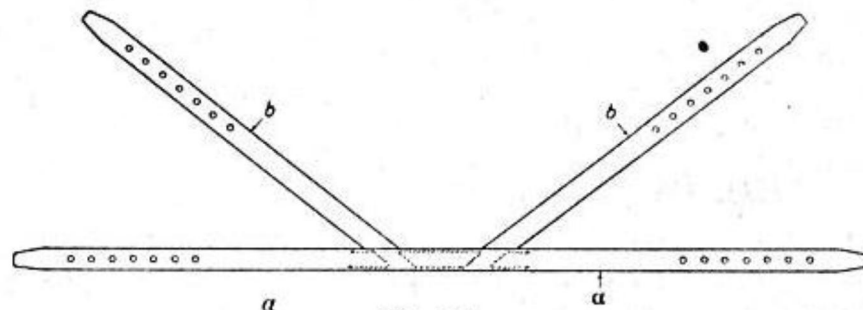


Fig. 17.

#### 191. Das Anpassen des Brustblattes.

Das Brustblatt findet dann Verwendung, wenn:  
a) einem Pferd kein Kummet angepaßt werden kann,  
b) einem Pferd infolge Druckverletzung am Kamm oder an den Schultern der Kummet weggenommen werden muß.

Das Brustblatt ist so anzupassen, daß es möglichst hoch über die Buggelenke zu liegen kommt. Auf diese Weise wird es auf gute Muskelpolster gelagert, und die Gefahr der Scheuerung an den Bugspitzen wird ausgeschaltet. Hochgeschnalltes Brustblatt hat nie Blutstauungen oder Atembeschwerden des Pferdes zur Folge, es sei denn, daß es wesentlich über die normale Brustblattlage und direkt auf den vorspringenden Teil der Luftröhre gelegt würde.

Das Anpassen in die richtige Lage erfolgt mittelst der *zwei Gabelriemen*; die Strippen des eigentlichen Tragriemens sind so lang zu belassen, daß sie beim Ziehen des Pferdes *nicht* angespannt werden. Zu kurzes Einschnallen des eigentlichen Tragriemens führt einen Bruch in der Zuglinie herbei und drückt infolgedessen auf den Vorderzwiesel des Sattels, was leicht zu Wideristdrücken Anlaß gibt.

Das Höher- und Tieferschnallen des Brustblattes wird zum Anpassen an den *obern* Schnallen der Stöße vorgenommen. Bei einmal angepaßtem Brustblatt bedient man sich zum An- und Abschnallen nur noch der *untern* Schnallen und läßt die *obern* in ihrer Lage unverändert.

Es ist darauf zu sehen, daß die Zuglinie des Brustblattgeschirres vom Brustblatt bis zum Zughaken des Wagscheites stets absolut gerade verläuft.

#### 192. Die Zugstrangen.

Dieselben bestehen aus dem Strangenstrick, dem Anstoßstrick (beide von Hanf) und dem Zugriemen. Die ersteren sind am dicken Ende mit einer großen

Schlaufe versehen zum Einziehen in den mit Leder überzogenen Doppelring des Zugriemens. Am hinteren Ende der Stränge ist der Zugring, am vorderen Ende des Anstoßes ein Ring mit T-Stück. Der Zugriemen, aus dickem Leder, wird mittelst eines verschränkten Ringes in den Zughaken der Kummets-eisen eingehängt.

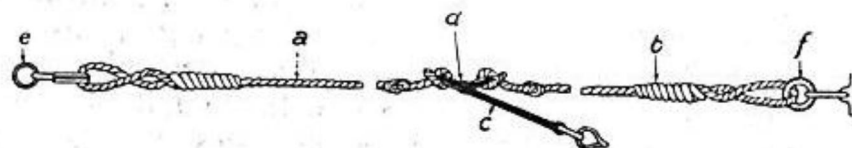


Fig. 18.

- |                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| a Strangenstrick, | d Doppelring des Zugriemens, |
| b Anstoßstrick,   | e Zugring,                   |
| c Zugriemen,      | f Ring mit T-Stück.          |

#### Die Hilfszugsträngen für den direkten Zug.

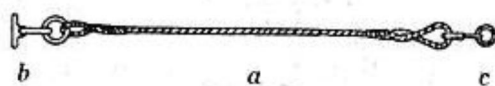


Fig. 19.

Die direkte Zugvorrichtung setzt sich zusammen aus: zwei gleich langen, auswechselbaren Strangenstricken (a) mit je einem Ring mit T-Stück (b) und je einem Zugring (c).

#### 193. Das Anpassen der Zugsträngen.

Bei jedem Geschirr müssen beide Zugsträngen gleiche Länge besitzen; denn ungleiche Länge verursacht Kummetsdrücke. Die Strängen, wie auch die Anstöße, müssen daher vor dem Einziehen gut gestreckt und auf gleiche Länge gebracht werden.

Für das Fahren vom Sattel werden die Zugsträngen des Handpferdes um einen Ring am Zugriemen kürzer eingehängt als diejenigen des Sattelpferdes.

Die Anspannung im Vier- und Sechsspänner soll zur Erreichung eines ruhigen und regelmäßigen Zuges eher etwas kurz gehalten sein. Ist dieselbe aber allzu kurz, so stoßen die Deichselferde beim Abstoßen in gestreckter Gangart oder beim Bergabfahren mit ungenügend gebremstem Fuhrwerk mit den Hinterbeinen am Wagscheit oder gar an den Rädern an. Ebenso werden dann auch beim richtigen Fahren in normalen Gangarten die Hinterpferde den Vorderpferden auf die abstoßenden Hufe treten und dabei Ballentritte erzeugen.

Wird an Stelle des Kummets mit Brustblatt gefahren, so läßt man bei den Zugsträngen die Zugriemen beiseite und zieht den Strangenstrick mit bereits in ihm verschlauftem Anstoß in den mit Leder eingefassten Zugring des Brustblattes ein. Strangenscheiden und Bauchriemen fallen weg.

#### 194. Das Anpassen der Strangenträger.

Die Strangenträger sind in ihrer Länge so lang zu schnallen, daß beim Zug die Zugsträngen auf ihnen nicht aufliegen, sondern frei verlaufen.

#### 195. Die Strangenscheiden und der Bauchriemen.

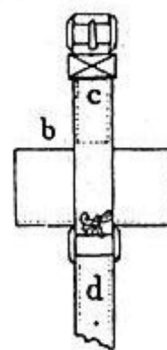


Fig. 20.

- |                                     |
|-------------------------------------|
| b Zwei Strangenscheiden mit         |
| c zwei Tragstrippenschnallenstücken |
| und                                 |
| d zwei Bauchriemenstrippenstücken,  |
| e der Bauchriemen.                  |

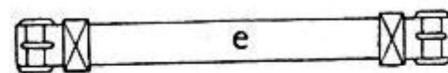


Fig. 21.

Sie fallen bei Benutzung des Hilfsbastatts weg.



### 196. Das Einschnallen der Strangenscheiden und des Bauchriemens.

Da täglich beim Abschnallen sowohl Strangenscheiden als auch Bauchriemen losgeschnallt werden, findet ein Anpassen dieser Teile im eigentlichen Sinne dieses Wortes nicht statt. Man spricht hier von *richtigem Einschnallen beim Schnallen*.

Die *Strangenscheiden* müssen in der Höhe so eingeschnallt werden, daß die angespannten Zugstrangen ohne Winkelbildung durch sie verlaufen. Bei zu hohem Einschnallen ergibt sich eine Winkelung der Zugstrangen nach oben und damit ein Druck auf die Strangenscheide, der seinerseits einen Zug auf den Sattel zur Folge hat, welcher zu Druckverletzungen führen kann. Zu tief hängende Strangenscheiden gleiten zurück. Der dadurch rückwärts gezogene Bauchriemen wird gegen den Bauch gedrückt und stört das Pferd.

Der *Bauchriemen* ist deshalb so lange zu schnallen, daß er während des Zuges dem Bauch des Pferdes nicht anliegt und somit nicht scheuern, drücken und verletzen kann.

### 197. Das Hintergeschirr.

Dasselbe besteht aus:

*dem Kreuzblatt.*

Man unterscheidet am Kreuzblatt:

- a zwei Kreuzriemen,
- b zwei Backenriemen,
- c den Hintergeschirriemen mit Unterlage,
- d das Strangenaufbinderiemchen.

*dem Hinterblatt.*

An demselben finden sich:

- a das Belege,
- b vier Schlaufen für den Rückhaltriemen,

Fig. 22.

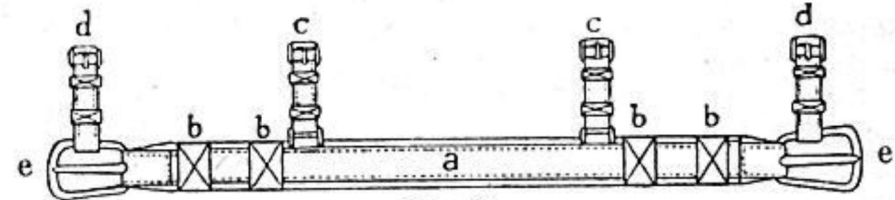
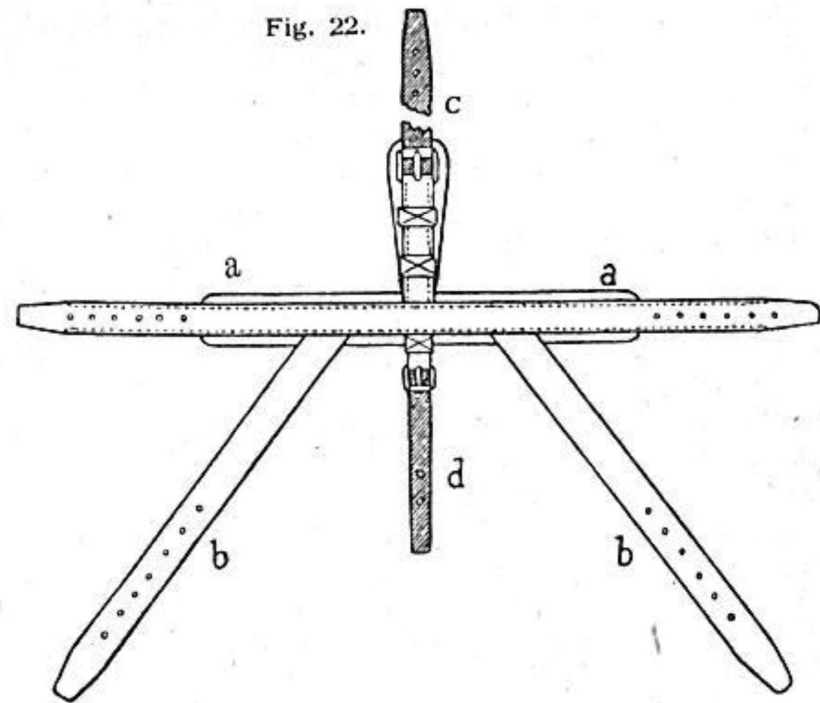


Fig. 23.

- c zwei Schnallenstücke für die Backenriemen,
- d zwei Schnallenstücke für die Kreuzriemen,
- e zwei Schnallen zum Einschnallen des Rückhaltriemens.

Die Strangenträger werden in die Rückhaltriemenschnalle eingezogen.

### 198. Das Anpassen des Hintergeschirres.

Sattel und Hintergeschirr sind durch den Hintergeschirriemen miteinander verbunden.

Die vordere Strippe des Hintergeschirriemens wird in den Hintergeschirriemenbügel des Sattels stets im kürzesten Loch eingeschnallt.

Durch entsprechendes Verschnallen der hinteren Strippe des Hintergeschirriemens, wird das Kreuzblatt dem Pferd so angepaßt, daß die Kreuzriemen gerade über das Kreuz laufen und deren Strippenenden auf beiden Seiten auf gleicher Höhe liegen.

Nun wird das Hinterblatt vermittelt seiner Schnallenstücke an den Kreuzriemen und den Backenriemen unter normalen Verhältnissen derart eingeschnallt, daß es waagrecht und ungefähr zwei Handbreiten unter das Sitzbein zu liegen kommt.

Richtige Lagerung des Sattels zum Anpassen des Hintergeschirres ist durchaus notwendig. Jede Voroder Zurücklagerung des Sattels beim Anpassen hätte ein falsches Regulieren des Hintergeschirriemens und ebenso ein falsches Einschnallen des Hinterblattes zur Folge. Bei einmal gut aufgelegtem Sattel würde deshalb dann die Anpassung des Hintergeschirres nicht mehr stimmen, und müßte wiederum frisch angepaßt werden.

Zu kurzes Verschnallen der Kreuzriemen bringt zwischen Hinterblatt und Rückhalttriemen eine Winkelung. Jedesmal, wenn das Pferd mit dem Hintergeschirr zurückhalten muß, werden infolgedessen die Kreuzriemen auf ihre Unterlage heruntergedrückt, so daß dieselbe scheuern muß.

Werden die Backenriemen zu lang geschnallt, so hängt das Hinterblatt hinten zu tief. Bei Pferden mit langem Schritt werden dadurch die Hinterbacken gescheuert. Ebenso hemmt diese Lage des Hinterblattes bei allen Pferden die Abstoßbewegungen in stärkern Gangarten.

Zu kurzes Verschnallen der Backenriemen gegenüber den Kreuzriemen bewirkt einen Zug über den

Hintergeschirriemen zum Sattel, welcher letzterer dadurch vermehrt auf die Lenden heruntergezogen wird und zur Entstehung von Lendendrücken Anlaß geben kann.

Die Lagerung des Hinterblattes hat sich daher nach der Schrittlänge und dem Dienstgebrauch des Pferdes zu richten. Das Hinterblatt verletzt, wenn es zu kurz geschnallt ist oder zu tief hängt.

Pferde mit langem Schritt können auch bei normaler Lagerung des Hinterblattes verletzt werden, weil mit der Schrittlänge die seitliche Reibung des Hinterblattes zunimmt.

### 199. Der Rückhalttriemen.

Dieser ist flach, aus zweifachem starkem Zeugleder zusammengenäht, mit 11 Dornlöchern an jedem Ende.

Es gibt zweierlei Längen: 3,7 m und 4 m.

Am Rückhalttriemen wird der Rückhaltkloben angebracht.



Rückhaltkloben  
Fig. 24.

### 200. Das Anpassen des Rückhalttriemens.

Der Rückhalttriemen ist zur Verwendung so zu drehen, daß die Dornlöcher von innen-hinten nach außen-vorn gerichtet sind; so nur kann sich der Dorn der Schnalle am Hinterblatt richtig in sie hineinlegen. Der von der Seite gesehen geradlinig verlaufende und unverdreht eingeschnallte Rückhalttriemen soll grundsätzlich so lang gehalten werden, daß er und das mit ihm verbundene Hinterblatt das Pferd in der Bewegung seiner Hintergliedmaßen nicht hemmen können.

Beim Anpassen denke man daran, daß die Länge des Rückhalttriemens in Wechselbeziehung zur Lage des Hinterblattes steht. Je höher das Hinterblatt

gelagert ist, desto weniger hemmt es die Abstoßbewegungen der Hintergliedmaßen, und um so kürzer kann demnach der Rückhalttriemen geschnallt werden, ohne die Bewegung zu hindern oder Verletzungen durch das Hinterblatt zu veranlassen. Umgekehrt verhält es sich bei einem tief liegenden Hinterblatt. Besonders wichtig ist das Anpassen des Rückhalttriemens für die Deichselpferde, weil diese mit demselben und dem Hintergeschirr das Fuhrwerk zurückhalten können müssen. Bei gut angepaßtem Hinterblatt wird der Rückhalttriemen bei einem Deichselpferd derart eingeschnallt, daß bei angespanntem und in den Strangen stehendem Pferd die Rückhaltkette der Deichsel durch den Rückhalttriemen leicht angestreckt ist, ohne daß dabei das Hinterblatt das Gesäß des Pferdes einengt.

Ist der Rückhalttriemen zu kurz geschnallt, so wird das Pferd im Gange behindert und wird infolgedessen — namentlich bei längerem Zurückhalten des Fuhrwerkes — in der Hinterblattlage gescheuert und verletzt.

Bei zu langer Verschnallung des Rückhalttriemens wirkt die Rückhaltvorrichtung ruckweise, beansprucht Pferd und Beschirrung infolgedessen mehr, begünstigt die Entstehung von Geschirrrücken und beeinträchtigt die Sicherheit des Deichselreiters beim Fahren.

Bei Fuhrwerken mit kurzer Deichsel hat ein zu langes Schnallen des Rückhalttriemens zur Folge, daß ein Zurückhalten beim Bergabfahren nur ungenügend möglich ist, und das Fuhrwerk den Pferden gelegentlich in die Hinterbeine fährt.

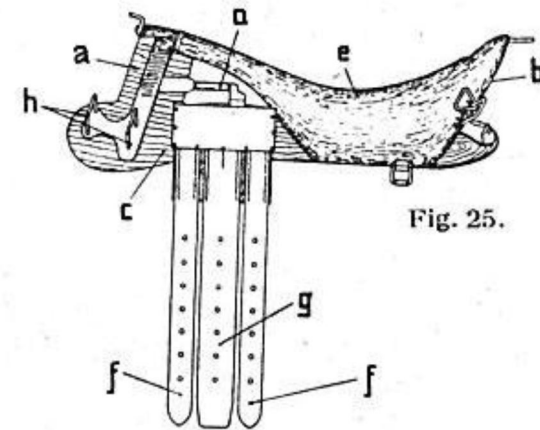
Für Vor- und Mittelpferde darf der Rückhalttriemen etwas länger gehalten werden als für die Deichselpferde.

Der dem stehenden Pferd angepaßte Rückhalttriemen darf unter allen Umständen erst dann als

richtig verpaßt angenommen werden, wenn das Verhalten der Rückhaltvorrichtung beim Fahren im Schritt und Trab nachgeprüft worden ist. Diese Nachprüfung gibt meistens noch zu Aenderungen im Verschnallen Anlaß.

## 201. Der Sattel.

Das Sattelgestell besteht aus dem Sattelbaume aus Holz mit folgenden Hauptteilen:



- a dem Vorderzwiesel mit Kummtriemenbügel,
- b dem Hinterzwiesel mit Hintergeschirriemenbügel,
- c zwei Stegen,
- d zwei Steigriemenwinkeln,
- e dem Grundsitz,
- f Gurtstrippen, zwei auf jeder Seite,
- g einer Tragstrippe auf jeder Seite,
- h vier Packriemenkrampen, zwei auf jeder Seite.

Die Stegkissen, die auf die Sattelstege aufgestülpt werden, sind mit Zwilch überzogen und mit Filzstreifen ausgefüllt.

Ueber das Gestell kommt ein Ueberzug von braunem Leder, zwischen diesem und dem Grundsitz ein Sitzkissen und an jeden Steg ein Stegkissen. Ferner



gehören an den Sattel ein Satteltgurt und zwei Steigbügel mit Riemen. Der Ueberzug besteht aus:

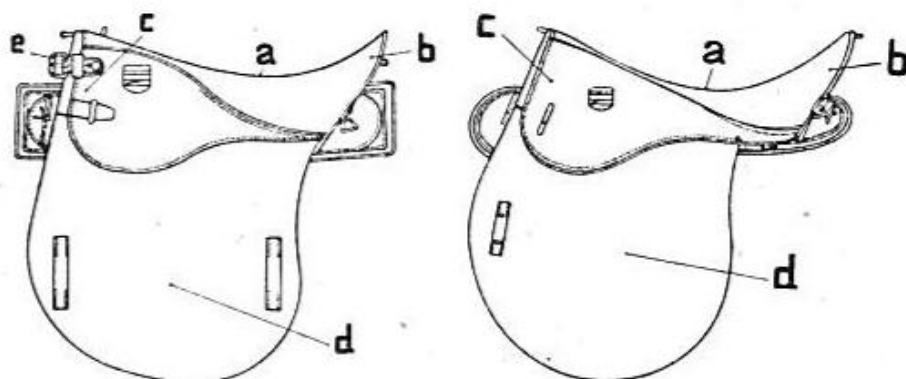


Fig. 26 a. Mod. 94.

Fig. 26 b. Mod. 07.

- a dem Sitz,
- b dem Hinterstück,
- c zwei Vorderstücken,
- d zwei Taschen mit je zwei (einer) Packschlaufen,
- e an den Vorderstücken je ein Schnallenstück für die Aufsatzzügel (Mod. 94).

Der Satteltgurt besteht aus Schnurgurtstück und ledernem Strippenstück.

Zwei Packtaschen für das Aufnehmen der Packung werden vorn aufgeschnallt. (Figur des angeschirrten Pferdes.)

## 202. Das Anpassen des Sattels (Hilfsbast-sattel siehe Ziff. 234—237).

Der Mannschaftsreitsattel ist dann gut angepaßt, wenn er:

1. mit seinen Stegen in möglichst großer Ausdehnung der Sattellage gleichmäßig und flach anliegt und
2. von vorne und von der Seite gesehen wagrecht liegt.

Bei gleichmäßigem und flachem Aufliegen der Stege in größtmöglicher Ausdehnung ist auch gleichmäßige

Verteilung des Sattelgewichts auf die ganze Sattellage möglich.

Waagrechte Lage des Sattels von vorne gesehen ist deshalb Erfordernis, weil jede Schiefstellung am Widerrist den obern Stegrand und am Rücken den entgegengesetzten, untern Stegrand zum Aufliegen bringt.

Waagrechte Lage des Sattels von der Seite gesehen, wird verlangt, weil Vornüberhängen des Sattels zum Einklemmen des Widerristes führt, besonders aber damit der Reiter in die tiefste Stelle des Sattels zu sitzen kommt. Hintenüberhängen hat hingegen vermehrte Belastung des Lendengebietes zur Folge.

Zum Anpassen wird der Sattel *ohne Decke* so auf die Sattellage des Pferdes gelegt, daß die Satteltaschen mit ihrem vordern Rand eine Handbreite von den Schulterblättern entfernt sind und der Satteltgurt anderthalb bis zwei Handbreiten hinter das Ellbogengelenk zu liegen kommt.

Bei Pferden mit breitem, niederem Widerrist, wo nur der untere Rand der Stege aufliegt, näht man an der vordern Hälfte der Stege einen Stegpolsterkeil so auf, daß der dickere Teil des Keils *oben* liegt.

Bei Pferden mit magerem, hohem Widerrist, wo nur der obere Rand der Stege und sehr oft auch die Steigriemenwinkel aufliegen, näht man an der oberen Hälfte der Stege einen Stegpolsterkeil so auf, daß der dickere Teil des Keils *unten* liegt.

Sind keine Stegpolsterkeile vorhanden, so kann man sich damit behelfen, daß man dem Pferd eine zweite Decke unterlegt.

Bei Tieren mit Senkrücken, wo die Stege nur gegen die Schulter und hinten, also in der Mitte nicht aufliegen, näht man auf derjenigen Stelle des Steges, welche den Rücken nicht berührt, ein Polster auf.

Der Sattel kann auch ausnahmsweise, besonders

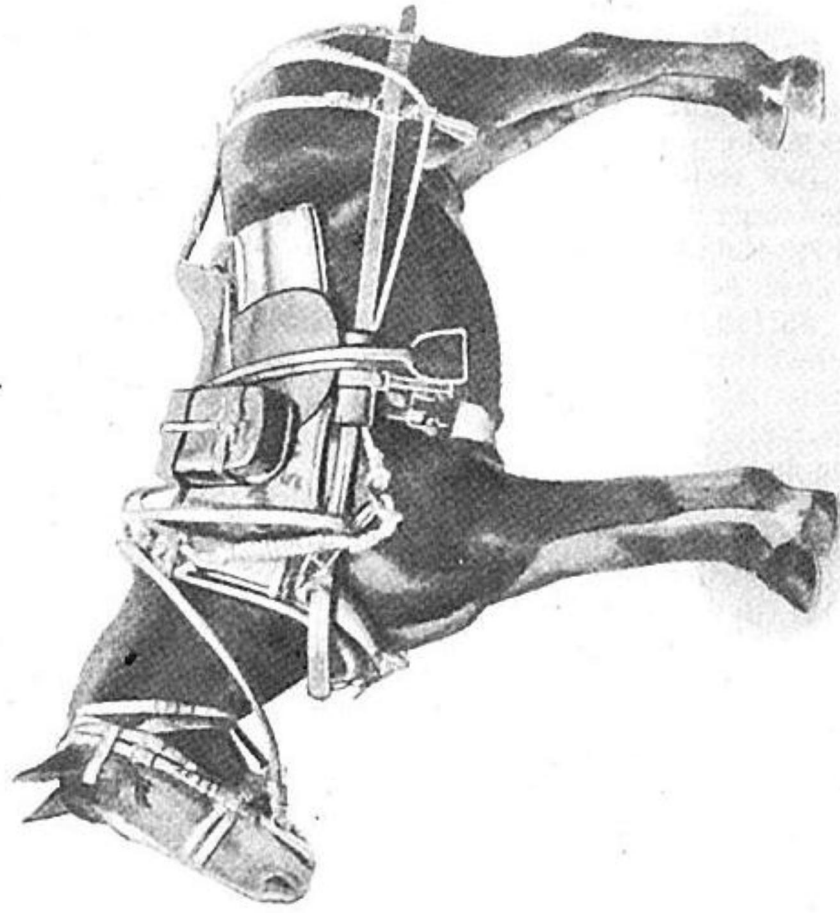


Fig. 27. Kummelgeschirr zum Fahren vom Sattel (Sattelpferd).

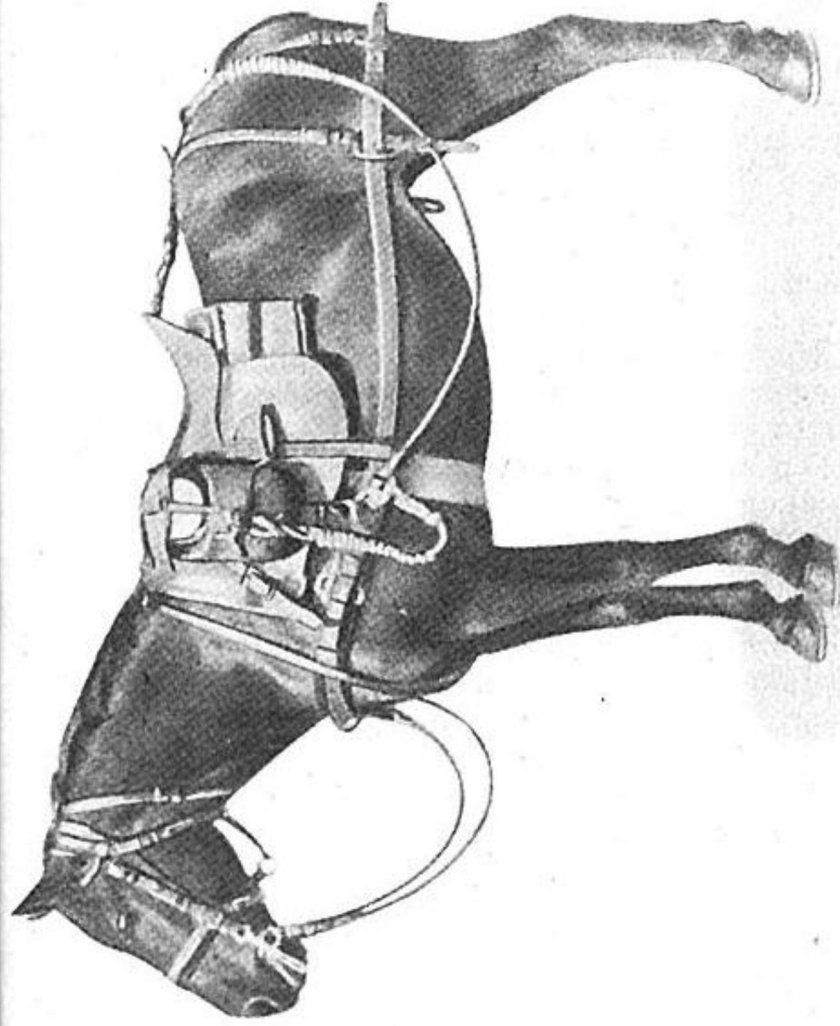


Fig. 28. Brustblattgeschirr zum Fahren vom Sattel (Sattelpferd).

bei Verletzungen auf der Mitte des Pferderückens, ohne Decke, bei Verletzungen am Widerrist oder auf der Lende auch ohne Packung verwendet werden. Nicht fachgerecht ausgeführte Sattelkorrekturen können mehr schaden als nützen. Sattelkorrekturen werden durch Pferdärzte angeordnet und sind durch Militärsattler auszuführen.

Der Sattelgurt ist so anzupassen, daß dessen Schnallenstück, sowie das Schnallenstück der Gurtstrippe auf die Decke und oberhalb der größten Rippenwölbung zu liegen kommen, ansonst die genannten Gurtteile Hautverletzungen hervorrufen.

Das Schnurgurtstück ist derart zu regulieren, daß die Gurtkappe auf derjenigen Seite, wo gegurtet wird, (beim Sattelpferd links, beim Handpferd rechts), oberhalb des Ellbogengelenkes liegt. Ungenügendes Gurten begünstigt das Zurückrutschen des Sattels vom Widerrist. Der Sattel verliert seinen seitlichen Halt; es stellen sich bei der Bewegung des Pferdes seitliche Schwankungen und Verlagerung des Sattels ein. Druckverletzungen verschiedener Art sind die Folgen hievon.

Uebermäßiges Gurten und namentlich auch ungleich starkes Anziehen der beiden Gurtstrippen führt zu Hemmungen der Blutzirkulation, zu Bildung von Hitzblasen oder bei abgemagerten Pferden zum Absterben der Haut an den Druckstellen.

**203.** Zur Beschirrung für das Fahren vom Sattel gehören je Pferdepaar:

- 1 kurze Peitsche,
- 2 Kopfsäcke mit Marken,
- 2 Fouragierstricke,
- 2 Pferdedecken,
- 2 Stallgurten,
- 1 Pferdeputzzeug,
- Tränkeimer nach besonderer Zuteilung.

Die Packung für das Fahren vom Sattel.

### **204. Die Packung des Sattelpferdes.**

Das Sattelpferd trägt einen Reitsattel mit zwei Packtaschen und zwei vorderen Packriemen.

Es werden verpackt:

*in die Packtasche links:*

eine Stallgurte, zwei passende Vorder-eisen mit Nägeln, das Kochgeschirr;

*in die Packtasche rechts:*

eine Stallgurte, ein Stollensack mit Stollenschlüssel, zwei passende Hinter-eisen mit Nägeln, das Pferdeputzzeug, Schwamm und Putzfadenschwamm oben.

Das Säbelbajonett und das Faschinenmesser werden am Leibgurt getragen.

### **205. Die Packung des Handpferdes.**

Das Handpferd ist mit dem gleichen Sattel ausgerüstet wie das Sattelpferd.

Es werden verpackt:

*in die Packtasche links:*

ein Fouragierstrick, ein Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  der Tagesration Hafer, zwei passende Vordereisen mit Nägeln.

*in die Packtasche rechts:*

ein Fouragierstrick, ein Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer, zwei passende Hintereisen mit Nägeln.

Tränkeimer, per Gespann ein Stück, werden beim Vorpferd auf die Packtasche rechts aufgeschnallt. Die Pferdedecken dienen als Sattelunterlagen.



## 206. Die Packung auf dem Fuhrwerk.

Ist das Fuhrwerk mit einem *Hafersack* ausgerüstet, so kommen in diesen  $\frac{2}{3}$  Rationen Hafer für jedes Zugpferd und zuteilte Reitpferd. Auf Fuhrwerken mit Tornisterrahmen werden die Tornister dort festgeschnallt. Sind keine Rahmen vorhanden, werden die Tornister auf das Fuhrwerk verladen.

Die Packung für Hilfsbastattsattel  
(siehe auch Ziff. 234).

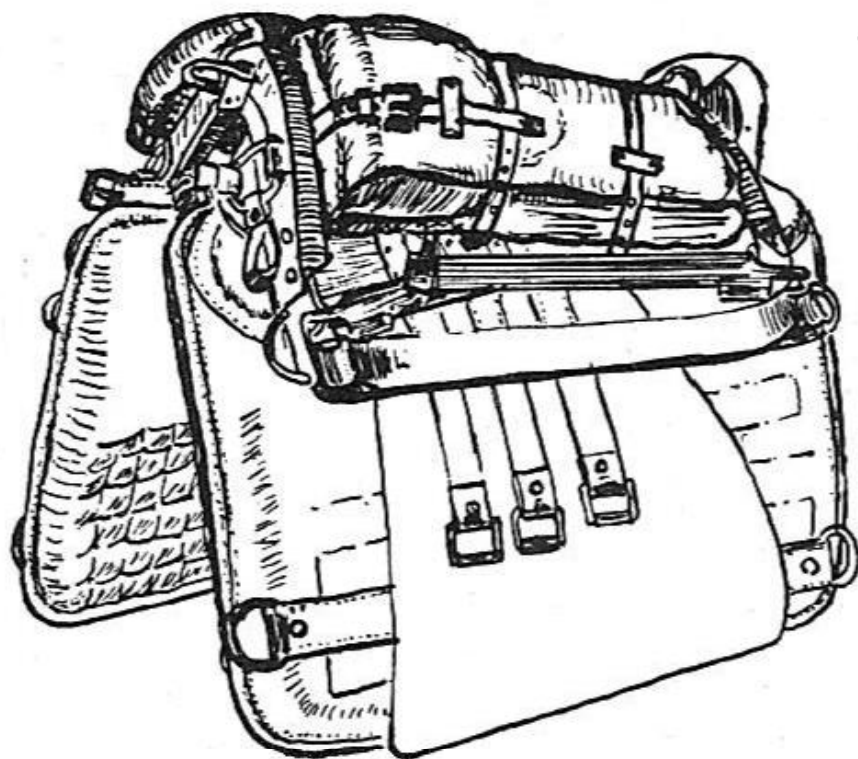


Fig. 29. Packung zum Fahren (vom Sattel und vom Bock).

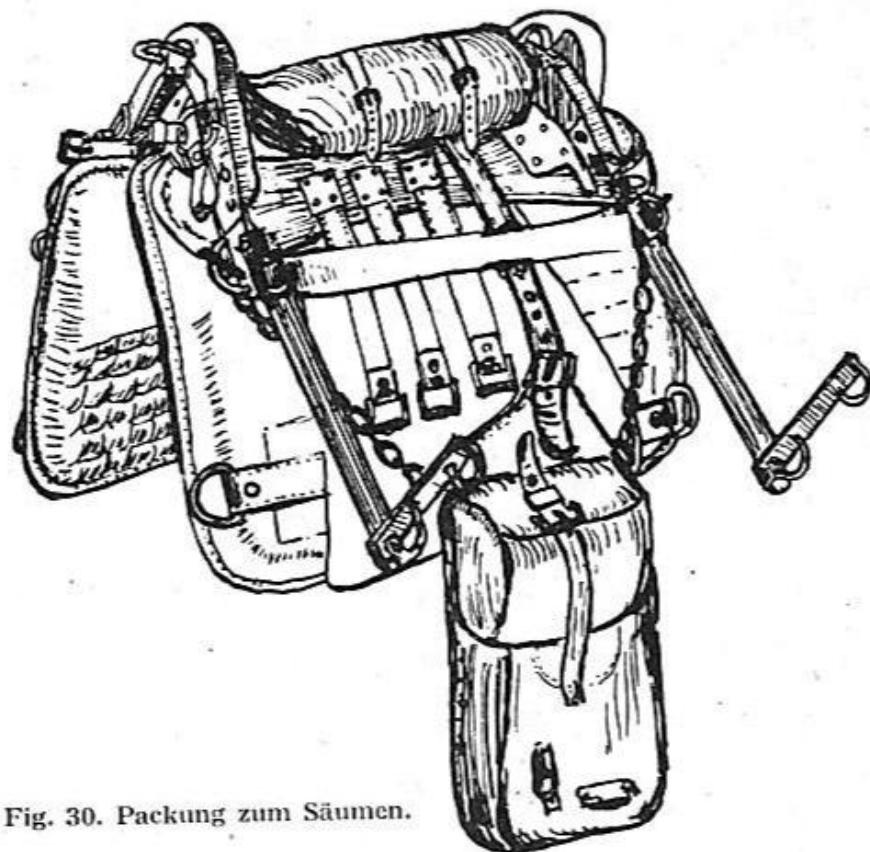


Fig. 30. Packung zum Säumen.

Ausrüstung für das Fahren vom Bock.

## 207. Die Halfter.

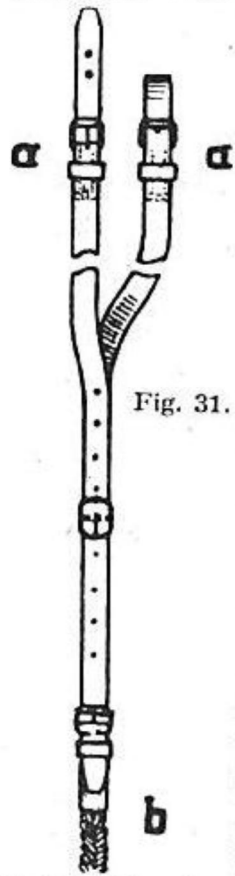
Sie ist genau gleich wie beim Geschirr für das Fahren vom Sattel und wird auch in gleicher Weise angepaßt (siehe Ziffern 177 und 178).

## 208. Die Zäumung.

Diese ist für Sattelpferd und Handpferd dieselbe und entspricht derjenigen des Sattelpferdes beim Geschirr für das Fahren vom Sattel (siehe Ziff. 179, 180). Die Anpassung der Zäumung wird ebenso in gleicher Weise vorgenommen wie bei der Beschirrung für das Fahren vom Sattel (siehe Ziffer 181).

## 209. Die Kreuzzügel und das Leitseil.

Die Kreuzzügel sind für beide Pferde gleich, am vorderen Ende mit



(a) je 2 Gebißschnallenstücken, die beiden innern mit Schnalle, die beiden äußern mit Strippe, die je 9 gleichweit auseinanderliegende Löcher aufweisen.

Das Leitseil (b) ist ein neunfaches Schnurgeflecht, an beiden Enden mit Schnallenstücken versehen.

## 210. Das Anpassen der Kreuzzügel.

Fig. 31. Da das richtige Verpassen der Kreuzzügel für das Fahren vom Bock eine höchst notwendige Vorbedingung bildet, ist demselben die allergrößte Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Kreuzzügel sind zum Verpassen so zu legen, daß diejenigen Zügel, welche gegen das Leitseil zu in Strippen auslaufen, auf die äußere Seite und diejenigen Zügel, welche in Schnallen endigen, auf die innere Seite der Pferdeköpfe zu liegen kommen. Zum Regulieren der Zügel werden die inneren auf den äußeren verschoben und je nach Bedarf in einem der 9 Löcher eingeschnallt. Werden die inneren Zügel im 5. Loch der äußeren eingeschnallt, so ergibt sich die „Normalstellung“, wobei die inneren Zügel 12–15 cm länger sind als die äußeren. Auf diese Art eingeschnallte Zügel passen in der Regel für Pferde mittlerer Größe mit annähernd gleich langen Hälsen.

Durch zu kurzes Verschnallen der inneren Kreuz-

zügel werden den Pferden die Köpfe nach innen gezogen; die Folge davon ist ein Abdrängen von der Deichsel. Umgekehrt zeitigt ein zu langes Verschnallen der inneren Kreuzzügel eine Kopfhaltung der Pferde nach außen und damit ein Drücken gegen die Deichsel.

Bei Pferden mit ungleichem Temperament kann ein verschiedenes Schnallen der Zügel geboten sein. Ein trägeres Pferd verlangt stets längere Zügel, damit es mit oder ohne Peitsche im ständigen Zug gehalten werden kann. Ist z. B. das Sattelpferd träger als das Handpferd, so verlängert man seine Zügel, indem man dessen inneren Zügel auf dem äußeren des Handpferdes um 1 oder mehrere Löcher nach vorwärts, gegen die Pferdeköpfe hin, verschnallt und den inneren Zügel des Handpferdes auf dem äußeren des Sattelpferdes um die gleiche Anzahl Löcher nach rückwärts, gegen das Fuhrwerk zu verschnallt.

Normalerweise ist gleichgültig, wie die inneren Kreuzzügel übereinander zu liegen kommen, d. h. ob derjenige des Sattelpferdes oben und jener des Handpferdes unten liege oder umgekehrt. Bei Pferden mit ungleicher Kopfhaltung oder gewissen Unarten beim Ziehen ist hingegen diesbezüglich Rechnung zu tragen. Der innere Kreuzzügel eines Pferdes, das den Kopf hoch trägt, das im Maul sehr empfindlich ist, oder das sogar mit dem Kopf schlägt, muß unbedingt *über* demjenigen des andern liegen. Umgekehrt ist der innere Kreuzzügel eines Pferdes mit tiefer Kopfstellung oder eines sich im Zuge verkappenden Pferdes *unter* demjenigen des andern durchzuziehen.

Das Leitseil ist mit seinen Schnallenstücken stets in die letzten, hintersten Löcher der Strippen der äußern Kreuzzügel zu schnallen. Es ist darauf zu achten, daß es niemals verdreht liegt.

**211. Die Zugvorrichtung** und deren Anpassung ist genau die gleiche wie bei der Beschirung für das

Fahren vom Sattel. Als Teile derselben kommen in Betracht:

1. *Der Kummet* (Ziffer 182—184) oder an dessen Stelle:
  - a) *der Stralsunder-Stellkummet* (Ziffer 185)
  - b) *der Stellkummet 1916* (Ziffer 186—187)
  - c) *das Brustblatt* (Ziffer 189—191).

2. *Die Zugstrangen und Strangenträger* (Ziff. 192—194).  
 Bezüglich Anpassen der Zugstrangen ist beizufügen, daß bei der Beschirrung zum Fahren vom Bock die Zugstrangen *beider* Pferde *gleich lang* gehalten und damit auch im äußern Ring eingehängt werden.

**212. Die Rückhaltvorrichtung** und deren Anpassung ist ebenso dieselbe wie bei der Beschirrung für das Fahren vom Sattel. Sie zerfällt somit in:

- a) das Hintergeschirr mit *langem* Hintergeschirrriemen (Ziffer 197—198);
- b) den Rückhaltriemen (Ziffer 199—200).

Beim Fahren mit Brustblatt ist der Rückhalttriemen durch den mit Leder eingefäßten Zugring des Brustblattes durchzuziehen.

### 213. Der Packgurt.

Er besteht aus starkem Hanfgewebe und endigt in Schnallenstücken und Strippen aus starkem Leder. Seine einzelnen Teile sind:

- a Lederbelag auf dem Rückenteil,
- b Ringkappe mit 2 Binderiemchen und 2 Ringen zum Einschnallen des Kummetriemens und des Hintergeschirrriemens.
- c 2 Rückhaltriemenhalter.

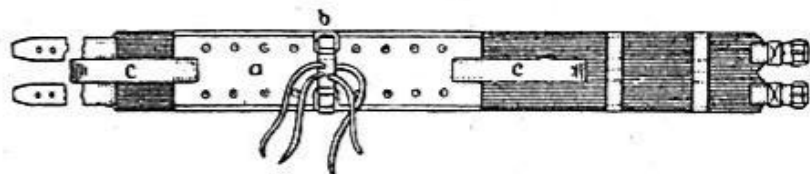


Fig. 32.

Der Rückenteil ist auf der untern Seite mit 2 keilförmigen Roßhaarkissen aus starkem Zwilch belegt, die in der Mitte eine kleine Kammer bilden.

### 214. Die Sellette.

Dieselbe besteht aus:

- a dem Sellettebaum aus Holz mit Eisenbeschlägen,
- b dem Ueberzug mit den 2 Sellettetaschen,
- c der Doppelringkappe mit 2 Ringen für Kummet- und Hintergeschirrriemen,
- d 2 Schlaufen für den Landen-Tragriemen,
- e 2 Strippen für den Bauchgurt,
- f dem Rückenteil, welcher durch 2 keilförmige, mit

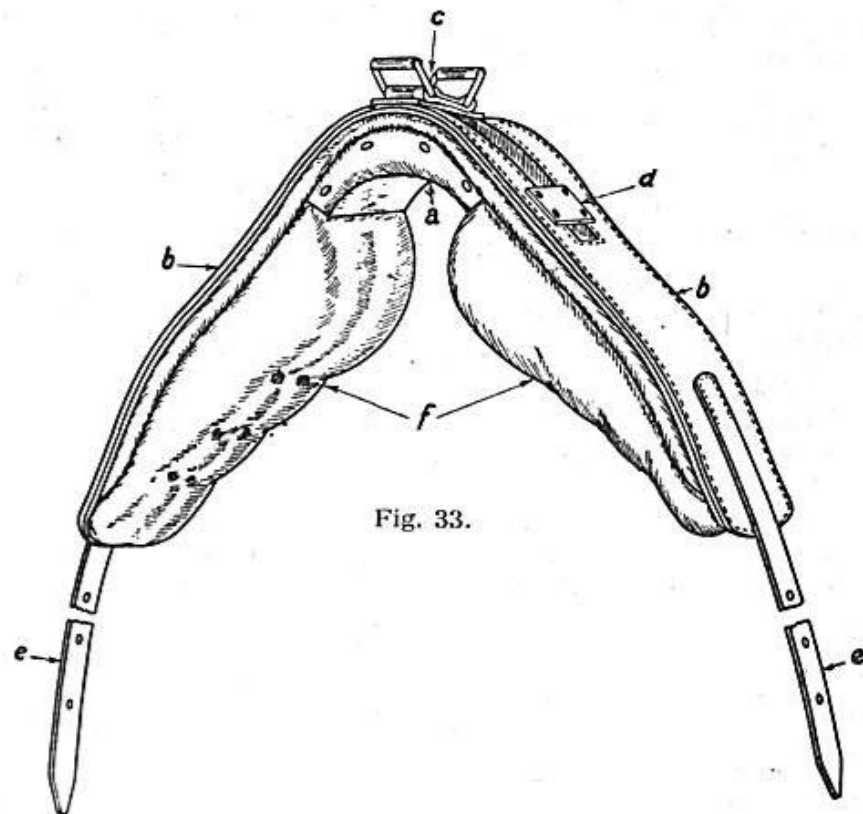


Fig. 33.



# Sellettegurte

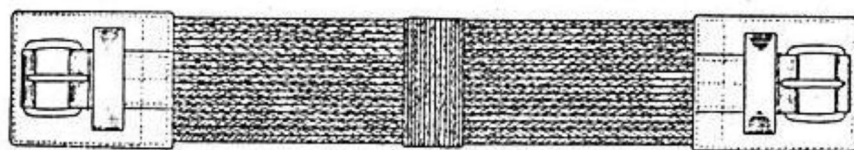


Fig. 34.

Roßhaar gefüllte und mit Zwilch belegte Kissen gebildet wird, und der Sellettegurt mit weiten Schlaufen für den Uebergurt.

Der Selletteriemen, bestehend aus Tragriemen, Tragaugen und Uebergurt gehört zur Karrenausrüstung (siehe Figur 47, Ziff. 243).

## 215. Das Anpassen von Packgurt und Sellette.

Packgurt oder Sellette werden so aufgelegt, daß die Gurte zwei Handbreiten hinter das Ellenbogengelenk zu liegen kommt. Wird weiter hinten gegurtet, so wird das Pferd an der Atmung gestört. Die Gurte gleitet zurück und das Pferd wird zum Schlagen veranlaßt.

Es wird bei allen Pferden zur Sicherung gegen Scheuerungen am Widerrist die Decke dem Packgurt oder der Sellette unterlegt.

Der Packgurt ist zum Auflegen aufs Pferd immer so zu drehen, daß er beim Sattelpferd links und beim Handpferd rechts eingeschnallt werden kann.

Bei der Sellette ist zu beachten, daß der höhere Teil nach vorne zu liegen kommt.

Die Packung für das Fahren vom Bock.

**216.** Die Pferdepackung für das Fahren vom Bock wird im *Pferdetornister* untergebracht. In den-

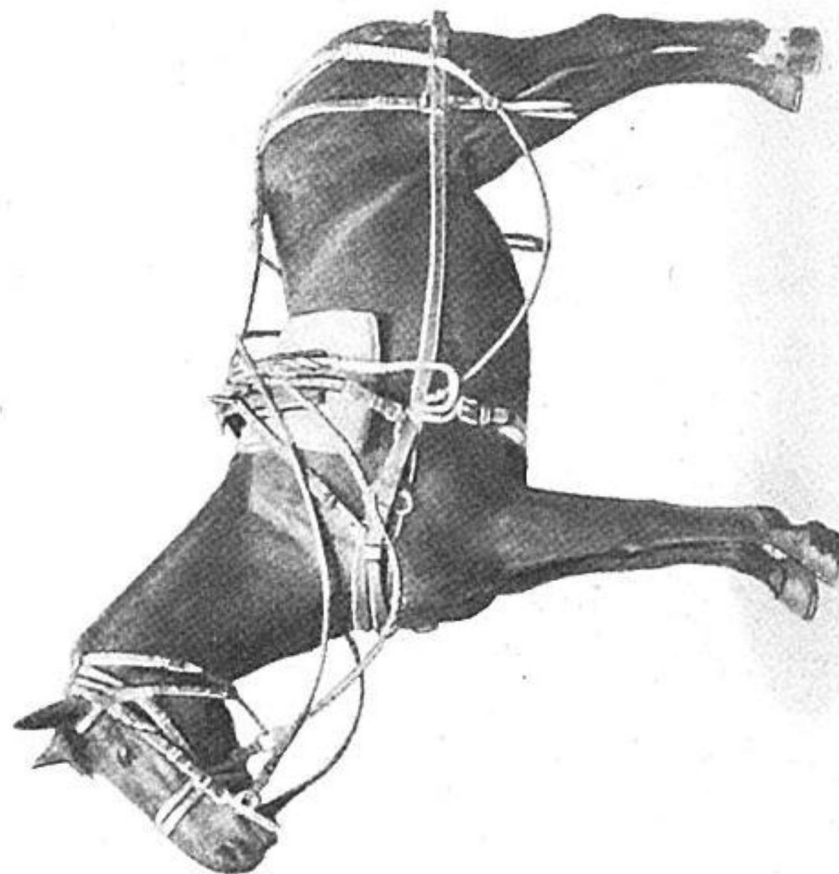


Fig. 35.

Von Drahtklatte und Sattelge beschriebenes Pferd zum Fahren vom Bock.

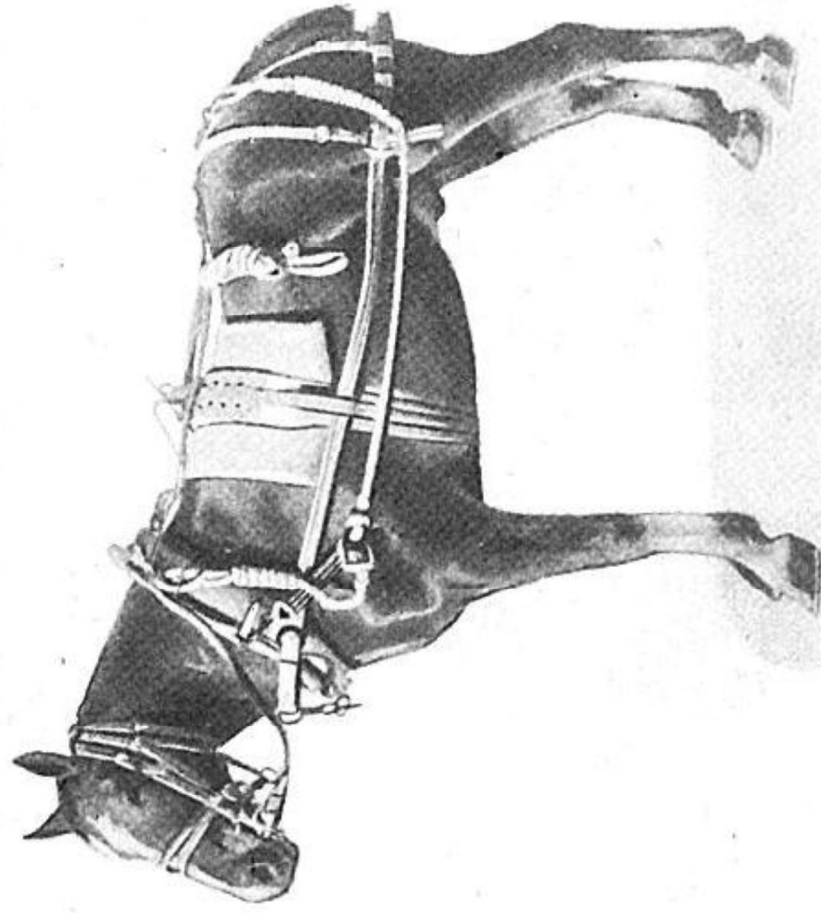


Fig. 36.

Mit Kummel und Packgurt beschirrtes Pferd zum Fahren vom Bock.



Fig. 37.

selben werden verpackt: Vier hintere und vier vordere verpaßte Eisen, sowie ein Stollensäcklein mit Schlüssel und Nägeln, das Pferdeputzzeug ohne Schwamm, die Stallgurten, darüber die beiden mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer gefüllten Kopfsäcke, die zusammengeschnallten Enden gegeneinander gewendet, die Fouragierstricke und zu oberst der Schwamm.

Wo ein Tränkeimer vorhanden ist, wird er unter den Tornisterdeckel geschnallt.

Die Pferdedecken werden als Unterlagen für Packgurten, Selletten oder Hilfsbastsättel verwendet.

### 217. Die Packung auf dem Fuhrwerk.

Ist auf dem Sitz des Fuhrwerkes ein Futtersack vorhanden, so kommen  $\frac{2}{3}$  Rationen Hafer je Pferd in denselben. Wo dieser fehlt, wird der Hafer in gewöhnlichen Säcken mitgeführt. Die Notration, d. h. eine Tagesration je Pferd wird in einem zweiten Schlitzsack, Futtersack oder gewöhnlichem Sack auf dem Fuhrwerk verladen.

Der Manns- und der Pferdetrornister werden auf den Tornisterrahmen, oder, je nach der Einrichtung des Fuhrwerkes, an den Seiten- oder Rückenlehnen des Sitzes angebracht. Bei Fuhrwerken, welche hierfür keine geeigneten Vorrichtungen besitzen, legt man die Tornister auf den Wagen.

### Die Ausrüstung der Saumtiere.

**218.** Die Saumtiere sind mit dem *Bastgeschirr* ausgerüstet. Die Hauptteile desselben sind:

die Halfter,  
der Zaum,  
der Bastsattel,  
das Vorderzeug,  
das Hinterzeug,  
die Packausrüstung.

Die einzelnen Geschirrtteile und das Anpassen derselben.

### 219. Die Halfter.

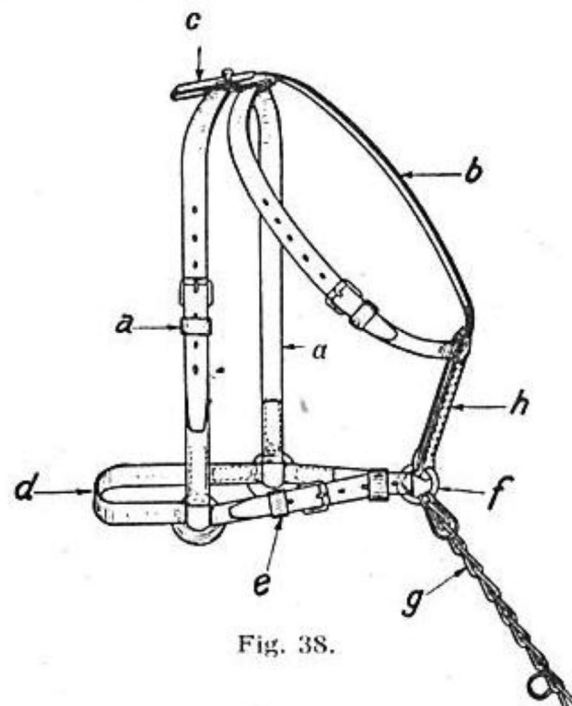


Fig. 38.

a zwei Backenstücke,  
b der Kehlriemen,  
c die Kopfstückschleife,  
d das Nasenband,  
e das Kinnstück,  
f der Kettenring,  
g die Halfterkette oder der Halfterstrick,  
h das Kehlstück.

### 220. Das Anpassen der Halfter.

Dasselbe geschieht gleich wie das Anpassen der Halfter bei den Zugpferden (Ziffer 177–178).



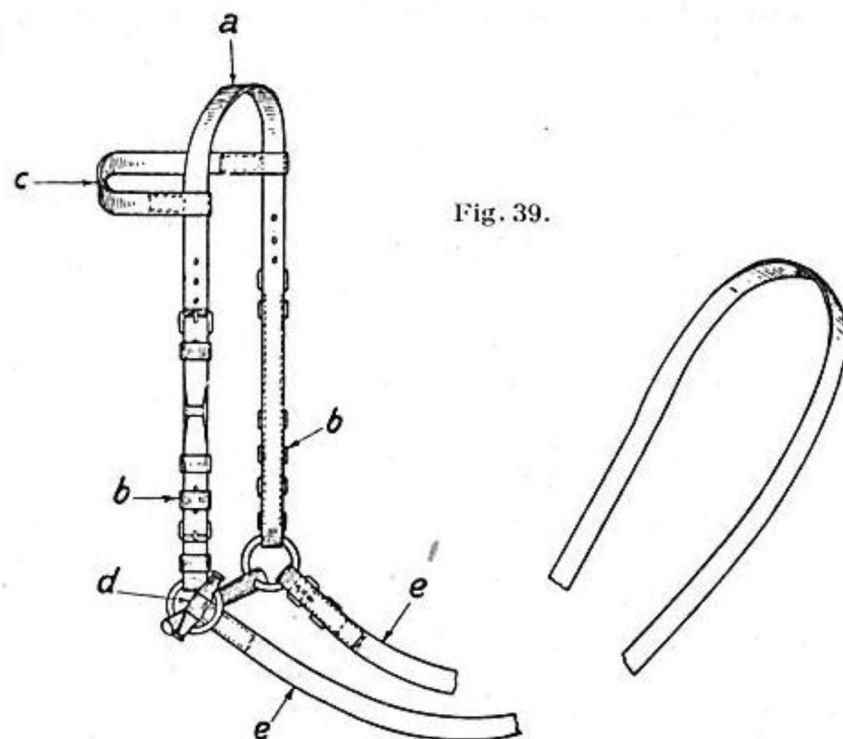


Fig. 39.

### 221. Der Zaum.

a das Kopfstück,  
b zwei Backenstücke mit Schnallenstücken,  
c das Stirnband,  
d das Gebiß mit 2 Zügelringen,  
e der Handzügel mit der Olive.

### 222. Das Anpassen der Zäumung.

Dasselbe geschieht wie das Anpassen der Zäumung bei den Zugpferden (Ziffer 179 und 181).

### 223. Das Vorderzeug.

Das Vorderzeug setzt sich zusammen aus:  
a dem Brustblatt, beidseitig mit Schnallenstück und Strippe,  
b den beiden Tragriemen.

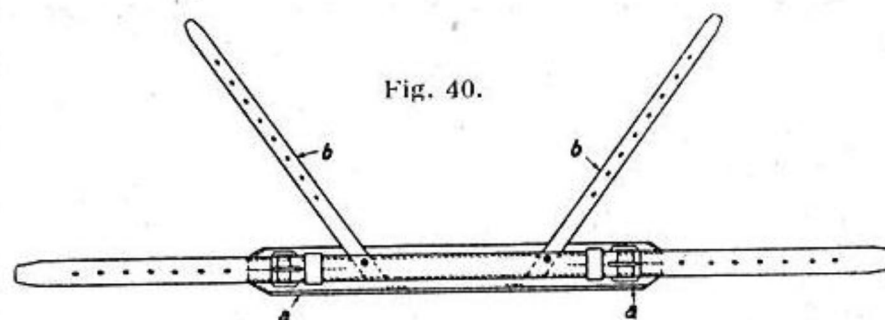


Fig. 40.

### 224. Das Hinterzeug.

Das Hinterzeug besteht aus:  
a dem Hinterblatt mit zwei Schnallen und  
b zwei festgenähten Kreuzriemen,  
c dem Hinterzeugriemen,  
d den zwei Backenriemen.

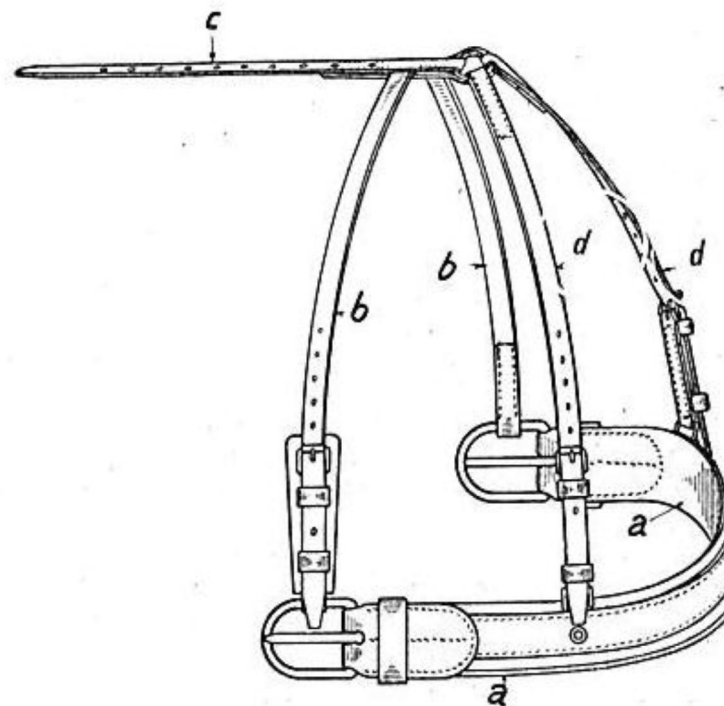


Fig. 41.

## 225. Das Anpassen des Vorder- und des Hinterzeuges.

Das *Vorderzeug* ist mittelst der Tragriemen so anzupassen, daß das Brustblatt möglichst hoch über den Buggelenken der Vorderbrust leicht anliegt. Das Einschnallen in der Weite hat so zu geschehen, daß beim Kürzerschnallen zum Bergaufgehen nicht infolge zu enger Normalschnallung ein Druck auf den vorspringenden Teil der Luftröhre und somit Behinderung des Saumtieres in seiner Arbeit entsteht.

Das *Hinterzeug* muß so verpaßt werden, daß das Hinterblatt normalerweise ungefähr 1—1½ Handbreiten unter das Sitzbein zu liegen kommt. Bezüglich Einschnallen in der Weite ist darauf zu sehen, daß das Saumtier in seiner Bewegung nicht gehindert wird; nur bei ungünstig gebautem Saumtier (Heubauch) ist es notwendig, das Hinterblatt auch auf der Ebene angestreckt einzuschnallen.

Zu tief geschnalltes Hinterblatt hat zur Folge, daß beim Gehen des Saumtieres der Sattel durch die abstoßenden Hintergliedmaßen ruckweise nach hinten gerissen wird.

## 226. Der Bastsattel.

Die Bastsättel sind für Pferde und für Maultiere im allgemeinen von gleicher Konstruktion, nur ist der Sattel für Pferde etwas breiter. Die Pferdebast-sättel sind grün, die Maultierbast-sättel braun gestrichen. Beide haben Sattelhogengelenke, um sie den Tieren besser anpassen zu können.

Der Sattel besteht aus dem Gestell von Holz, den Beschlägen, den Lederteilen, den Stegkissen und dem Bastgurt.

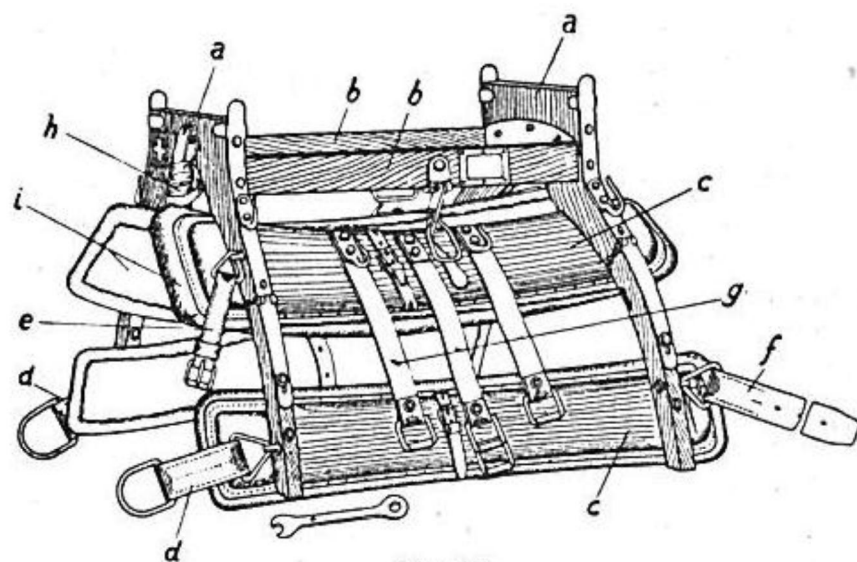


Fig. 42.

## 227. Das Gestell.

Seine Hauptteile sind:

- a die vorderen und hinteren Sattelhogengelenke,
- b die beiden Riegel,
- c die vier Stege.

Die Stege sind nach der Sattellage geschweift.

**228. Beschläge:** Ringe, Kniehebel und Krampen für die Packung und das Aufladen, sowie für das Schirren.

Schienen zur Verstärkung; die Sattelhogengelenke.

- 229. Lederteile:** Am Sattel sind festgemacht:
- d zwei Ringstücke für das Brustblatt,
  - e zwei Schnallenstücke für die Tragstrippen des Brustblattes,
  - f zwei Hinterzeugstrippen,
  - g sechs Ringstücke für die Gurten (auf jeder Seite 3),
  - h ein Binderiemchen für den Futtersack (am vordern Sattelhogengelenk).

Am Sattel sind lose angebracht, zum Abnehmen: ein Packriemen für die Oberlast, vier Riemen an den Sattelbogen (Radriemen), der Kniehebelriemen.

**230. Die Stegkissen** (*i*), an den Enden mit Lederkappen zur Befestigung an den Stegen versehen, sind oben mit Leder überzogen und inwendig mit einer Filzeinlage ausgefüllt. Sie sind konisch, zum Umkehren eingerichtet, so daß sie bei schlecht gebauten Tieren oder bei Wideristdrücken in beiden Lagen angepaßt werden können.

**231. Der Bastgurt**, mit Filzstreifenfüllung, hat an beiden Enden zwei Strippen, welche durch die Ringstücke des Sattels gezogen und in die am Gurt angebrachten Schnallen eingeschnallt werden.

Im ferneren ist am Bastgurt auf jeder Seite eine Schnalle ohne Dorn angenäht, in welche die Seitenlastriemen eingeschnallt werden.

### **232. Das Anpassen des Bastsattels.**

Der Bastsattel ist einzig bei Erfüllung der folgenden Bedingungen gut angepaßt:

1. wenn er von vorne und von der Seite gesehen, waagrecht liegt;
2. wenn er mit den obern Stegkissen auf möglichst großer Fläche dem Rücken von dicht hinter den Schultern bis vor die Lenden gleichmäßig aufliegt;
3. wenn er mit den untern Stegkissen beiderseits, ohne zu drücken, der Seitenbrust flach anliegt.  
Ferner müssen:
4. die untern Stegträger am vordern wie am hintern Sattelbogen auf beiden Seiten gleich stark zuge-drückt sein; ob das der Fall ist, kann an der Stellung der Stellschrauben zum Schlitz oder an den Griffplatten ersehen werden;

5. der Bastgurt ungefähr zwei Handbreiten hinter dem Ellenbogengelenk liegen und sich bei gleichmäßig angezogenen Gurtstrippen in der ganzen Breite gleichmäßig anlegen.

Das Anpassen des Bastsattels wird in folgender Weise vorgenommen:

Zuerst sind die *obern* Sattelstege, die vornehmlich zum Tragen der Last dienen, nachzuprüfen. Zu diesem Zwecke wird der vollständig abgepackte und in allen vier Sattelbogengelenken durch Aufdrehen der Schraubenbolzen gänzlich gelöste Sattel durch zwei Mann dem **gerade** gestellten Saumtier *ohne* Decke aufgelegt. Durch Besehen und Befühlen wird alsdann festgestellt, ob die obern Stegkissen von dicht hinter den Schultern bis vor die Lenden dem Rücken überall gleichmäßig aufliegen. Ergibt sich hierbei, daß die obere oder die untere Längspartie der Kissen in größerer Ausdehnung hohl liegt, so sind die Stegkissen umzukehren oder gegenseitig auszuwechseln.

Für Saumtiere mit schmalen Rücken werden die Stegkissen vorteilhaft mit der dickeren Kante nach unten angepaßt; umgekehrt legt man für Saumtiere mit breitem Rücken die Stegkissen besser mit der dünnern Kante nach unten.

In den Zeughäusern sind die Kissen wie folgt an den oberen Stegen angebracht:

- a) an den Bastsätteln für Pferde mit dem **dicken** Teil **oben** und
- b) an den Bastsätteln für Maultiere mit dem **dicken** Teil **unten**.

Müssen Kissen umgekehrt werden, so muß das linke am rechten Steg und das rechte am linken Steg angebracht werden, so daß sich die Schnallen immer hinten an den Stegen befinden.

Passen die obern Stegkissen nach Umkehren und Auswechseln noch nicht, so muß durch Anbringen



von entsprechend zugerichteten Filzunterlagen da nachgeholfen werden, wo die Kissen hohl aufliegen.

Hernach erfolgt das Anpassen der *untern* Stege, die dazu dienen, Verdrehen des Sattels und damit Wideristdrücke, dann aber auch seitliches Schwan-ken und Zusammendrücken des Saumtieres durch die Seitenlasten zu verhindern.

Hiezu wird der Sattel vorerst wieder abgenommen und erst nach *aufgelegter* Decke durch zwei Mann wieder in die vorige Lage gebracht. Die Gurte wird leicht angezogen, die beiden untern Stege leicht angepreßt und, nachdem man sich vergewissert hat, daß vordere wie hintere Stegträger gleichmäßig zuge-drückt sind, alle vier Stellscharniere der Sattelbogen durch festes Zudrehen der Schraubenbolzen festge-schraubt.

Durch unvorsichtiges Nach-links-Ziehen der Gurte wird der rechte untere Steg dem Saumtier stärker angepreßt als der linke, was zur Folge hat, daß die Sattelbogen rechts mehr zuge-drückt werden als die linken und so der Sattel von vorne gesehen in schiefe Lage kommt. Zu starkes Anziehen der Gurte führt zu Einklemmungen des Saumtieres durch die untern Stege und bei abgemagerten Tieren sogar zu schweren Verletzungen auf den Rippen.

Die drei Gurtringstücke ermöglichen ein Verschie-ben der Gurte nach vorn und nach rückwärts, je nach-dem die Gurtstrippen in die zwei vorderen oder die zwei hinteren Ringstücke eingeschnallt werden. Auf diese Weise kann dem Bau des Saumtieres Rechnung getragen werden. Normal werden die Gurtstrippen im vordern und im hintern Ringstück eingeschnallt.

Ist der Bastsattel auf obige Weise angepaßt, so wird unter einer schweren Oberlast untersucht, ob der Sattel keine starken Schwankungen zeigt, und sich nicht schief dreht; ferner ob in der Stellung

bergab der vordere Sattelbogen dem Widerist nicht zu nahe kommt. Weiter ist durch Fühlen zwischen oberen Stegen und Decke zu untersuchen, ob das Saumtier unter der Last den Rücken nicht so stark durchbiegt, daß der Sattel nur noch vorn und hinten aufliegt. Ist dies der Fall, so muß der Sattel durch stärkere Filzeinlage in der Mitte nochmals korrigiert werden.

*Im Verlaufe des Dienstes ist die Anpassung des Bastsattels immer wieder nachzuprüfen, besonders dann, wenn eine Abmagerung der Saumtiere bemerkbar wird.*

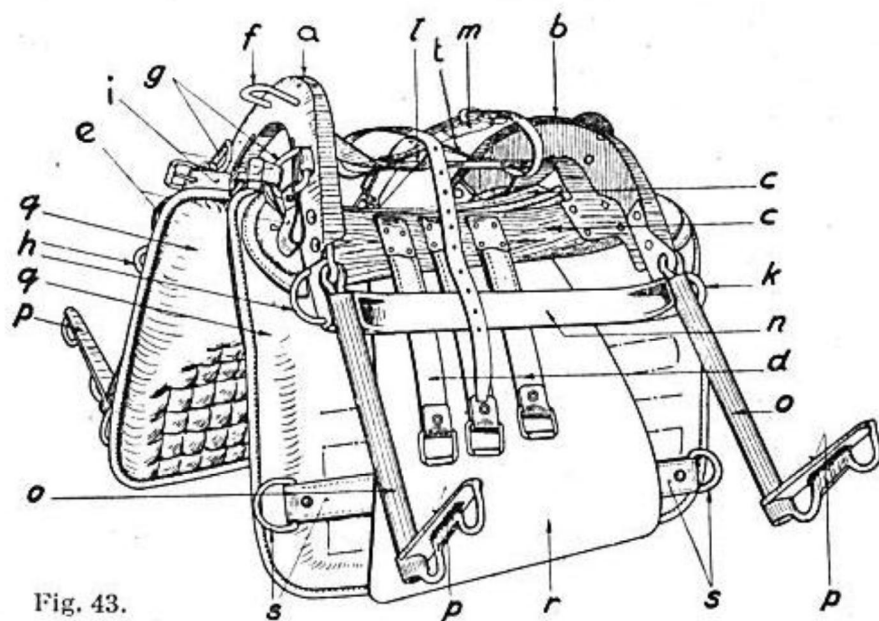
### **233.** Zubehörden zur Saumtierausrüstung:

- 1 Paar Bastpacktaschen,
- 1 Hufnagelbeutel,
- 1 Futtersack 1895,
- 2 Packriemen für Futtersack,
- 1 Kopfsack,
- 2 Fouragierstricke,
- 1 Bindestrick, 3 m lang,
- 1 Pferdedecke,
- 1 Stallgurt,
- 1 Pferdeputzzeug,
- Tränkeimer, nach besonderer Zuteilung,
- 1 Bastsattelschlüssel.

### **234.** Der Hilfsbastsattel besteht aus:

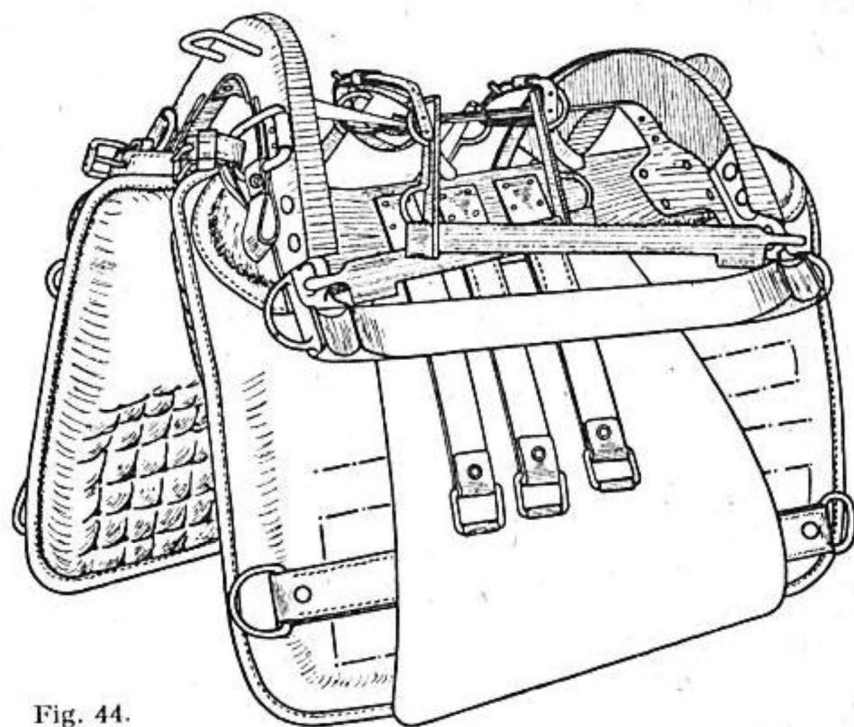
- dem vorderen Sattelbogen (a) mit dem Kummetriemen-bügel (f),
- 2 Zügelringen (g) für die Kreuzzügel;  
an diesen Ringen sind befestigt:
  - 2 Schnallenstücke (i) für die Aufsatzzügel,
  - 2 Lederschlaufen (e) für die Anstöße,
  - 2 Packkrampen (h) zum Befestigen der Lasten,  
dem hintern Sattelbogen (b),
  - 2 Packkrampen (k) zum Befestigen der Lasten,
  - 1 obere Verbindungsschiene (l) mit

### Der Hilfsbastattel.



- 1 Lederriemchen (*m*) zum Aufbinden der Tragarme,  
2 seitlichen Verbindungsschienen (*n*),  
4 umlegbaren Tragarmen (*o*) mit je  
1 Tragfläche (*p*), an welcher sich 2 Packkrampen zum  
Befestigen der Lasten befinden;  
2 Sattelstegen (*c*) mit 3 Gurtringstücken (*d*),  
1 obere Verbindungsschiene (*l*) mit 1 Lederschlaufe (*t*),  
den beiden Sattelkissen (*q*) mit je 1 Schutzleder (*r*);  
am untern Teil derselben ist je vorn und hinten  
1 Ringstück (*s*) zur Aufnahme der Rückhaltriemen  
angebracht.

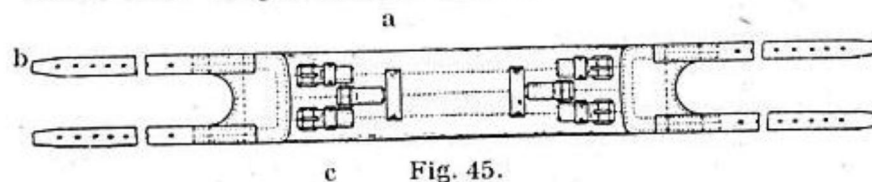
Beim Basten wird durch den in die Ringstücke (s) eingeschnallten Riemen vorne die Verbindung mit Brustblatt oder Kummet, hinten mit dem Hintergeschirr hergestellt.



**235.** Zum Hilfsbastsattel gehören ferner: 1 Bastgurt, 2 Seitenlastriemen und 2 hintere Verbindungsriemen.

**236. Der Bastgurt** mit Filzstreifenfüllung hat an beiden Enden zwei Strippen, welche durch die Ringstücke des Sattels gezogen und in die am Gurt angebrachten Schnallen eingeschnallt werden.

Im fernerem ist am Satteltgurt auf jeder Seite eine Schnalle ohne Dorn angenäht, in welche die Seitenlastriemen eingeschnallt werden.



- a Gurt mit Filzstreifenfüllung,
- b Strippen,
- c Schnallen.

### 237. Das Anpassen des Hilfsbastsattels.

Da der Hilfsbastsattel ein Kissensattel ist und sich seine weiche Polsterung jeder Form der Sattellage ohne weiteres anschmiegt, ist ein besonderes Verpassen nicht notwendig. Es kann somit jeder Hilfsbastsattel für jedes Pferd oder Saumtier ohne weiteres in Gebrauch genommen werden.

**238.** Zum Fahren sowohl, als auch zum Basten wird der Hilfsbastsattel in Verbindung mit dem Kummel oder dem Brustblatt verwendet.

**239.** Zur Beschirung für das Fahren vom Bock gehören je Pferdepaar:

- 2 Paar Packtaschen für die Hilfsbastsättel oder ein Traintornister, wenn die Pferde mit Packgurten ausgerüstet sind,
- 1 lange Peitsche
- 1 Futtersack (Schlitzsack 1874)
- 2 Futtersäcke 1895, wenn die Pferde mit Hilfsbastsattel ausgerüstet sind,
- 2 Kopfsäcke mit Marken
- 4 Fouragierstricke
- 2 Bindestricke
- 2 Pferdedecken
- 2 Stallgurten
- 1 Pferdeputzzeug
- Tränkeimer nach besonderer Zuteilung.

Die Packung der Saumtiere.

### 240. Ordonnanz-Bastsattel:

Zur Packung der Saumtiere gehören:  
 ein Paar Packtaschen,  
 eine Decke für Saumtier,  
 ein Futtersack mit  $\frac{2}{3}$  der Tagesration Hafer.

Die *Packtaschen* aus Leder werden zusammen-geschnallt und an den Packtaschenhaken des Bastsattels aufgehängt.

*In die Packtasche links wird verpackt:*

- der Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer,
- der Stallgurt,
- 2 Fouragierstricke,
- 2 passende Vordereisen und 34 Nägel,
- 24 Steckstollen und 1 Steckstollenschlüssel.

*In die Packtasche rechts:*

- das Pferdeputzzeug,
- der Bindestrick,
- 2 passende Hintereisen und 34 Nägel.

Die *Decke* für Saumtiere wird als Sattelunterlage verwendet.

Der *Futtersack* mit  $\frac{2}{3}$  Ration Hafer wird am vordern oder hintern Sattelbogen, je nach Art der Last, befestigt; ist er leer, wird er in die linke Packtasche verpackt.

*Tränkeimer* werden nach Anordnung des Kolonnenführers auf die Sättel verteilt.

### 241. Hilfsbastsattel:

*Sattelpferd:*

*Linke Packtasche:*

- mit Schnallenstück, enthaltend:
- 1 Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer,
- 2 Hufeisen (2 vordere)
- 1 Striegel mit Griff.

*Rechte Packtasche:*

- mit Strippe, enthaltend:
- 2 Hufeisen (2 hintere)
- 2 Fouragierstricke, kurz gerollt
- 1 Bindestrick (3 m)
- 1 Stallgurte
- 1 Pferdebürste



- 1 Putzfadenschwamm
- 1 Stollensäcklein mit Schlüssel und 64 Stollen.

*Handpferd:*

*Linke Packtasche:*

- mit Schnallenstück:
- 1 Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ration Hafer
- 2 Hufeisen (2 vordere).

*Rechte Packtasche:*

- mit Strippe:
- 2 Hufeisen (2 hintere)
- 2 Fouragierstricke, kurz gerollt

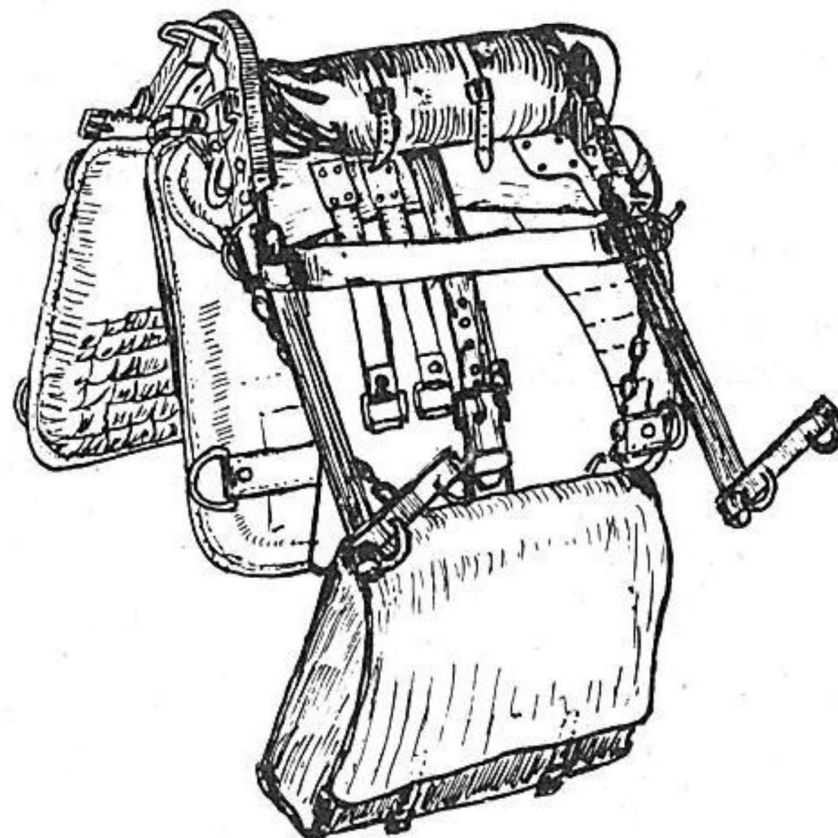


Fig. 46a. Packung zum Säumen.

- 1 Bindestrick (3 m)
- 1 Stallgurte
- 1 Staublappen
- 1 Reisbürste
- 1 Schwamm
- 1 Säcklein mit 34 Hufnägeln.



Fig. 46b. Packung beim Fahren.

Die beiden Schlitzsäcke Modell 1895 mit je  $\frac{2}{3}$  Tagesration Hafer werden als Oberlast mit den beiden Tragarmaufbindriemchen befestigt (vgl. Fig. 46a).

Während des Fahrens befindet sich die Packung auf dem Fuhrwerk. Die beiden Schlitzsäcke werden gemäß Fig. 46 b, so auf den Bock gelegt, daß sie dem Bockfahrer als Sitzgelegenheit dienen.

### Die Ausrüstung der Karrenpferde.

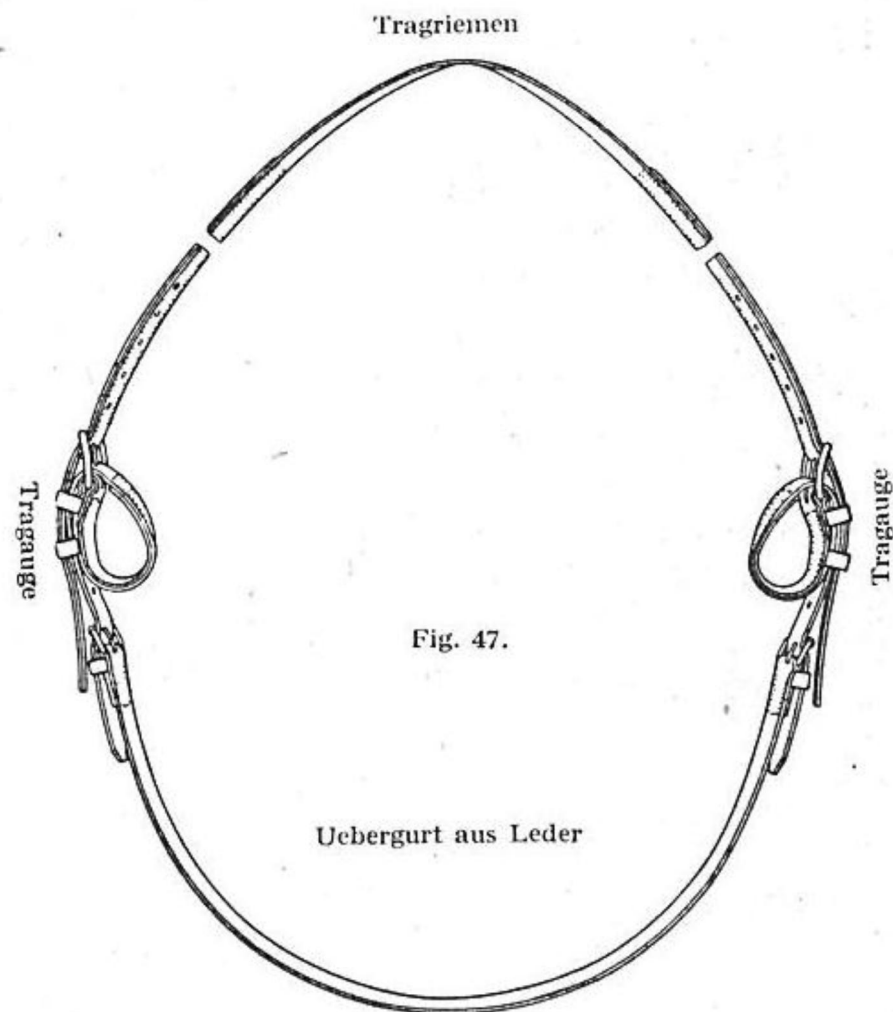
Die einzelnen Geschirrteile und das Anpassen derselben.

**242.** Die Karrenpferde sind mit dem Brustblattgeschirr und dem Bastsattel ausgerüstet. Die Hauptteile dieser Beschirung sind:

die Halfter,  
der Zaum,  
der Bastsattel,  
das Brustblatt,  
das Hintergeschirr mit den beiden Rückhaltriemen,  
die Zugstrangen,  
die Pferdepackung,  
die Landentragvorrichtung (diese soll nach dem Abspannen auf den Karren gelegt werden).

**243.** Die Landentragvorrichtung bestehend aus:  
dem Tragriemen,  
zwei Tragaugen für die Gabeldeichseln,  
dem Uebergurt aus Leder.

Der Tragriemen wird über die oberen Sattelstege (zwischen den beiden Traghaken für die Packtaschen) gelegt. Die Tragaugen müssen so hoch verschnallt werden, daß die Spitzen der Gabeldeichseln auf Höhe des Brustblattes gehalten werden. Der Uebergurt wird durch die an der Sattelturte angebrachten Leder-schlaufen durchgezogen. Er soll lose sein, aber ein Heraufschlagen der Gabeldeichseln über die Halsmitte verhindern.



### 244. Zubehörden zum Karrengeschirr:

- 1 Futtersack 1895,
- 1 Kopfsack mit Marke
- 1 Fouragierstrick,
- 1 Pferdedecke,
- 1 Stallgurte,

- 1 Pferdeputzzeug,
- 1 Segeltuchsack für das Pferdeputzzeug,  
Tränkeimer nach besonderer Zuteilung.

**245. Halfter, Zaum, Brustblatt, Bastsattel** sind gleich wie beim Saumtier. Das Anpassen dieser Teile wird genau gleich vorgenommen (Ziffer 218—232).

**246. Das Hintergeschirr.** Dasselbe entspricht dem Hintergeschirr für das Fahren vom Bock und zum Teil vom Sattel. Dazu sind beidseitig in die Rückhalttriemenschnalle eingezogen je: 1 Rückhalt-riemen für die Gabeldeichsel, 1 langer Strangenträger. Das Anpassen ist gleich wie beim Fahren vom Bock (Ziff. 197 und 198).

**247. Die Zugstrangen.** Dieselben sind gleich wie bei allen andern Beschirrungen (Ziffer 192 und 193), jedoch fallen Anstöße wie Zugriemen beim Karren-  
geschirr weg. Nach der Länge werden die Zugstrangen so verpaßt, daß die Spitzen der Gabeldeichseln eine Handbreite vor den Bug des Pferdes zu stehen kommen (Fig. 48).

Die Packung für die Karrenpferde  
(siehe auch Ziff. 240).

**248.** Das Pferdeputzzeug, mit einem Fouragier-  
strick und einer Stallgurte, ist in einem Segeltuch-  
sack verpackt, welcher mit dem Kopfsack mit  $\frac{1}{3}$  Ra-  
tion Hafer auf dem Karren untergebracht wird. Der  
Futtersack mit  $\frac{2}{3}$  der Tagesration Hafer wird am  
vordern Sattelbogen mit zwei Riemen befestigt.

Der Tränkeimer ist auf dem Bastsattel festzu-  
schnallen. Die Hafernotration wird in einem braunen  
Futtersack oder gewöhnlichen Hafersack auf dem  
Karren mitgenommen.

Mit Karren-  
geschirr „beschrirtes“ Pferd.

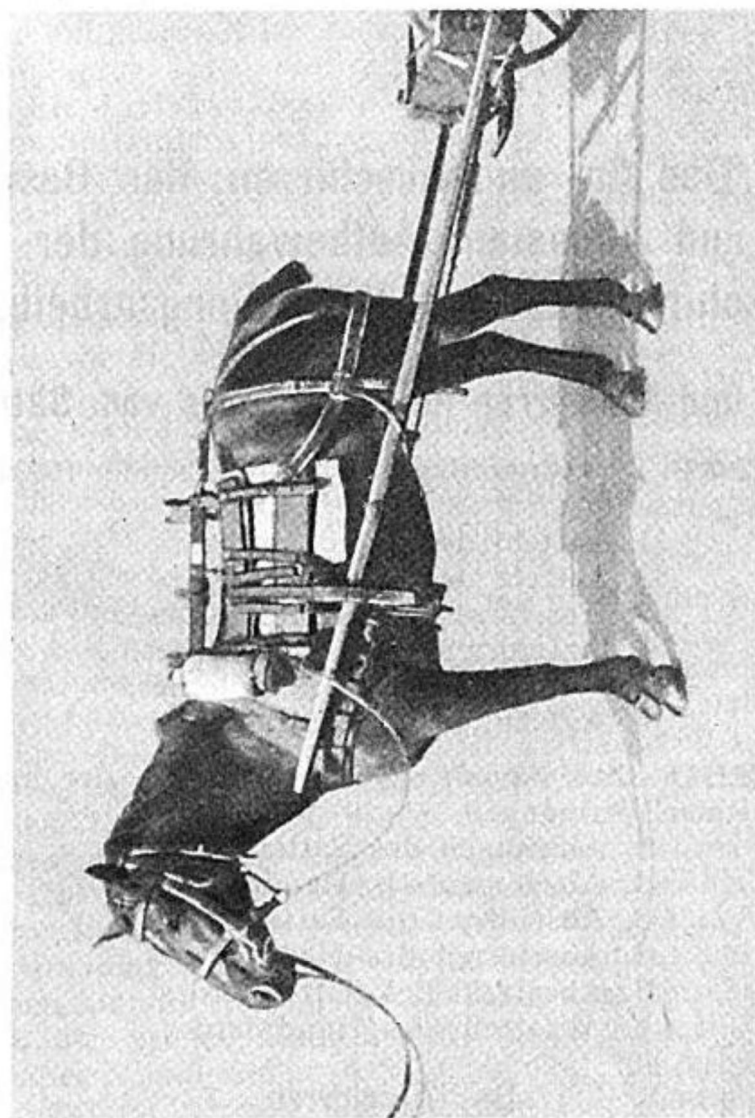


Fig. 48.



## VI. Das An- und Abschirren; das Basten und Abbasten; Aufbewahrung der Beschirrungen und Herstellungsarbeiten.

### An- und Abschirren für das Fahren vom Sattel.

**249. Das Anschirren** wird in folgender Reihenfolge ausgeführt:

1. Satteln des Handpferdes,
2. Satteln des Sattelpferdes,
3. Anschirren des Handpferdes,
4. Anschirren des Sattelpferdes,
5. Aufzäumen des Handpferdes,
6. Aufzäumen des Sattelpferdes.

**250. Das Abschirren** geschieht in der nachstehenden Ordnung:

1. Abzäumen des Sattelpferdes,
2. Abzäumen des Handpferdes,
3. Abschirren des Sattelpferdes,
4. Abschirren des Handpferdes,
5. Absatteln des Sattelpferdes,
6. Absatteln des Handpferdes.

### Das Anschirren.

#### 251. Das Satteln.

Der Mann nimmt die Decke des Handpferdes und legt sie vierfach zusammengefaltet auf die Sattellage

des Pferdes; hierauf nimmt er den Sattel des Handpferdes, geht links beim Handpferd vor, legt den Sattel auf, ordnet Decke und Gurte, geht dann unter dem Pferdekopf durch, ordnet die Decke und gurtet das Pferd. Hierauf legt er in gleicher Weise die Decke beim Sattelpferd auf, ergreift dann den Reitsattel, geht rechts beim Sattelpferd vor, legt den Sattel auf, ordnet Decke und Gurte, geht dann unter dem Pferdekopf durch und gurtet das Pferd.

Betreffend das Auflegen und Ordnen der Decke sind folgende Grundsätze zu beobachten:

Bevor die Decke aufgelegt wird, hat man sich zu überzeugen, ob dieselbe vollständig sauber ist und keine Fremdkörper (Strohhalme usw.) zwischen den Deckenteilen liegen. Ebenso ist darauf zu sehen, daß die Decke genau und ohne Faltenbildung zusammengelegt sei.

Die Decke soll — mit dem offenen Teil in der Regel vorne links — von vorne nach hinten so in die Sattellage geschoben werden, daß sie beidseitig auf gleicher Höhe und glatt auf dem Haarkleid des Pferdes liegt. Eine Lage des offenen Teiles nach hinten hätte zur Folge, daß sich beim nach Rückwärtsarbeiten der Decke bei einsetzender Arbeit des Pferdes die untern freien Deckenpartien unter die hintern Stegenden rollen und daselbst das Pferd drücken würden.

Das Pferd ist mit Widerristfreiheit zu satteln. Vor dem Gurten wird die Decke vorn auf beiden Seiten gleichmäßig derart in die Höhe genommen, daß zwischen ihr und dem Widerrist Platz zum Durchschieben der flachen Hand bleibt; hiedurch werden ein straffes Spannen der Decke über dem Widerrist und daraus resultierende Verletzungen zum vorneherein ausgeschaltet.

Allzu große Widerristfreiheit zu machen und die Decke bis in den Vorderzwiesel des Sattels hinaufzu-

stoßen, ist ein Fehler. Eine solche Widerristfreiheit hält nicht lange. Durch die Bewegungen des Sattels auf der Unterlage wird die Decke von oben nach unten und von vorn nach hinten massiert, die zurückgearbeiteten Teile der Decke lagern sich aber infolge der Gurtung *vor* der Gurte auf und begünstigen so durch Faltenbildung das Entstehen von Verletzungen.

Sobald bemerkt wird, daß der bei normaler Faltung direkt auf dem Pferd aufliegende Teil sich abzunützen beginnt, oder bei eventuell geflickten Decken, ist es geboten, die Decke anders gefaltet als Sattelunterlage zu benützen. Auf diese Weise kann sowohl einer vorzeitigen und ungleichen Abnützung der Decke, als auch möglichen Verletzungen in der Sattellage vorgebeugt werden.

### **252. Das Schirren mit Kummetsgeschirr.**

Der Mann ergreift den Kummets des Handpferdes am Rande, unterstützt ihn mit dem Kopfe, geht links beim Handpferd vor, bindet es los, zieht die Halfterkette (den Halfterstrick) durch den Kummets und hält sie (ihn) in der linken Hand, schiebt den Kummets mit dem Bruststück nach oben über den Kopf des Pferdes, und bindet das Pferd wieder an. Auf der linken Seite bleibend, dreht er den Kummets gegen sich, schnallt den Kummetsriemen los, legt das Geschirr auf das Kreuz des Pferdes, schnallt den Hintergeschirriemen ein, ordnet Rückhaltriemen und Zugstrangen und schnallt die Tragstrippe ein. Dann tritt er hinter das Pferd, zieht das Hinterblatt über die Hinterbacken und legt den Schweif über das Hinterblatt. Rechts vorgehend, ordnet er Rückhaltriemen und Zugstrangen und schnallt Tragstrippe, Bauchriemen und Kummetsriemen ein.

Das Geschirr des Sattelpferdes wird auf der rechten Seite zugetragen und in gleicher Weise wie beim

Handpferde aufgelegt. Die Steigbügel werden erst bei der Revision heruntergenommen.

Beim Anziehen des Kummets ist gut darauf zu achten, daß derselbe nicht zu hoch gehoben wird, und infolgedessen, statt mit der unmittelbar unter dem Bruststück gelegenen Schlupfpattie, mit dem engern Teil des Kummetsleibes über die Augenbogen des Pferdes gezwängt wird. Dieser Fehler kommt meistens dann vor, wenn beim Anziehen des Kummets Rückhaltriemen und Rückhaltkloben statt flach über dem Bruststück zu liegen, in die Lichtung der Schlupfpattie hineinhängen. Auf diese Art und Weise werden Pferde „kummetscheu“ gemacht und unter Umständen sogar an den Augenbogen verletzt.

### **253. Das Schirren mit Brustblattgeschirr.**

Der Mann ergreift das Geschirr des Handpferdes und geht links beim Handpferd vor. Hier legt er das Geschirr über den Sattel des Pferdes, und zwar zuerst die Pattie des Hintergeschirres und dann das Brustblatt so darüber, daß dessen geschlossener Teil nach rückwärts sieht. Hierauf bindet er das Pferd los, zieht ihm das Brustblatt über den Kopf, legt dasselbe auf seinen rechten Arm und bindet das Pferd wieder an. Dann schnallt er den Stoß des Gabeltragriemens in den vordern Tragring, den Stoß des eigentlichen Tragriemens in den mit Leder eingefassten Zugring ein und verschlaßt den Anstoß der Zugstränge im Packtaschenriemen. Dann geht er unter dem Pferdekopf durch. Auf der rechten Seite zurückgehend, schnallt er die Stöße des Gabel- und des eigentlichen Tragriemens ein und versorgt den Anstoß der Zugstränge im Packtaschenriemen. Darauf ergreift er das Hintergeschirr, legt es auf die Kruppe des Pferdes, schnallt den Hintergeschirriemen ein und ordnet Rückhaltriemen und Zugstränge. Das Hinterblatt über die

## Das Anschirren.

### 258. Das Schirren mit Kummetsgeschirr.

#### a) Bei Packgurt oder Sellette:

Der Mann legt die Decke achtfach gefaltet auf die Sattellage des Handpferdes. Die Decke wird erstmals so zusammengelegt, daß die roten Streifen gebrochen werden. Hierauf wird sie in der gleichen Länge nochmals zusammengefaltet und dann in der Mitte so zusammengelegt, daß sie achtfach wird und die roten Streifen zusammenliegen. Auf das Pferd wird die Decke derart gelegt, daß die roten Streifen nach innen, d. h. beim Sattelpferd rechts und beim Handpferd links zu liegen kommen.

Hierauf geht der Mann zum Geschirr des Handpferdes, nimmt den Packgurt oder die Sellette auf den rechten Arm, ergreift den Kummets am Rande, hebt das Geschirr weg, unterstützt den Kummets mit dem Kopf und geht links beim Handpferd vor. Dann bindet er das Pferd los, zieht die Halfterkette (den Halfterstrick) durch den Kummets und schiebt den Kummets mit dem Bruststück nach oben über den Kopf des Pferdes. Darauf bindet er das Pferd wieder an. Auf der linken Seite bleibend, dreht er den Kummets gegen sich, legt den Packgurt oder die Sellette auf die Decke, löst beim Packgurt die Binderiemchen, legt das Hintergeschirr hinter den Packgurt oder die Sellette und schnallt den Kummetsriemen ein. Dann ordnet er Rückhaltriemen und Zugstränge, geht unter dem Pferdekopf durch auf die rechte Seite, ordnet hier ebenfalls Rückhaltriemen und Zugstränge und gurtet das Pferd. Hierauf zieht er das Hinterblatt über die Hinterbacken und ordnet die Schweifhaare.

#### b) Bei Hilfsbastsattel:

Das *Satteln* wird gemäß Ziffer 251 vorgenommen, jedoch ist der Seitenlastriemen durch das hintere

Ringstück des Hilfsbastsattels zu ziehen und kurz zu schnallen.

Zum *Schirren* ergreift der Mann den Kummets des Handpferdes am Rande, unterstützt ihn mit dem Kopfe, geht links beim Handpferd vor, bindet es los, zieht die Halfterkette (den Halfterstrick) durch den Kummets und hält sie (ihn) in der linken Hand, schiebt den Kummets mit dem Bruststück nach oben über den Kopf des Pferdes, und bindet das Pferd wieder an. Auf der linken Seite bleibend, dreht er den Kummets gegen sich, schnallt den Kummetsriemen los, legt das Geschirr auf das Kreuz des Pferdes, schnallt den Hintergeschirrriemen ein, ordnet Rückhaltriemen und Zugsträngen und schnallt den Seitenlastriemen ein, so daß er außerhalb des Rückhaltriemens zu liegen kommt. Dann tritt er hinter das Pferd, zieht das Hinterblatt über die Hinterbacken und legt den Schweif über das Hinterblatt. Rechts vorgehend, ordnet er Rückhaltriemen und Zugsträngen und schnallt den Seitenlastriemen und den Kummetsriemen ein.

Das Geschirr des Sattelpferdes wird auf der rechten Seite zugetragen und in gleicher Weise wie beim Handpferde aufgelegt.

Beim Anziehen des Kummets ist gut darauf zu achten, daß derselbe nicht zu hoch gehoben wird, und infolgedessen, statt mit der unmittelbar unter dem Bruststück gelegenen Schlupfpartie, mit dem engeren Teil des Kummetsleibes über die Augenbogen des Pferdes gezwängt wird. Dieser Fehler kommt meistens dann vor, wenn beim Anziehen des Kummets Rückhaltriemen und Rückhaltkloben statt flach über dem Bruststück zu liegen, in die Lichtung der Schlupfpartie hineinhängen. Auf diese Art und Weise werden Pferde „kummetscheu“ gemacht und unter Umständen sogar an den Augenbogen verletzt.



## 259. Das Schirren mit Brustblattgeschirr.

a) Bei Packgurt oder Sellette:

Der Mann legt die Decke achtfach gefaltet (Ziff. 258) auf die Sattellage des Pferdes. Dann ergreift er das Geschirr des Handpferdes, geht links beim Handpferd vor, legt das Geschirr über die Decke, ordnet den Packgurt oder die Sellette und gurtet das Pferd. Hierauf bindet er das Pferd los, zieht ihm das Brustblatt über den Kopf, schnallt den Stoß des Gabeltragriemens in den vordern Tragring und den Stoß des eigentlichen Tragriemens in den mit Leder eingefassten Zugring ein. Unter dem Kopfe des Pferdes durchgehend, bindet er das Pferd wieder an und schnallt die Stöße des Gabel- und des eigentlichen Tragriemens auch auf der rechten Seite ein. Dann zieht er das Hinterblatt über die Hinterbacken und legt den Schweif über dasselbe. Zuletzt überzeugt er sich, ob Rückhalttriemen und Zugstrangen nicht verdreht sind. Das Schirren des Sattelpferdes geschieht wie dasjenige des Handpferdes mit der Ausnahme, daß hier das Geschirr von der rechten Seite her zugetragen wird.

b) Bei Hilfsbastattsattel:

Das *Satteln* wird gemäß Ziffer 251 vorgenommen.

Zum *Schirren* ergreift der Mann das Geschirr des Handpferdes und geht links beim Handpferd vor. Hier legt er das Geschirr über den Sattel des Pferdes, und zwar zuerst die Partie des Hintergeschirres und dann das Brustblatt so darüber, daß dessen geschlossener Teil nach rückwärts sieht. Hierauf bindet er das Pferd los, zieht ihm das Brustblatt über den Kopf, legt das Brustblatt auf den rechten Arm und bindet das Pferd wieder an. Dann schnallt er den Stoß des Gabelriemens in den vordern Tragring, den Stoß des eigentlichen Tragriemens in den mit Leder eingefassten Zugring ein, verschlauft den Anstoß der Zugstränge in der Lederschlaufe am Zügelring und schnallt den

Seitenlastriemen so ein, daß derselbe außerhalb des Rückhalttriemens zu liegen kommt. Hierauf geht er unter dem Pferdekopf durch und schnallt die Stöße des Gabel- und des eigentlichen Tragriemens ein, versorgt den Anstoß der Zugstränge in der Lederschlaufe am Zügelring und schnallt den Seitenlastriemen ein. Hernach ergreift er das Hintergeschirr, legt es auf die Kruppe des Pferdes, schnallt den Hintergeschirrriemen ein und ordnet Rückhalttriemen und Zugstränge. Das Hinterblatt über die Hinterbacken ziehend und den Schweif über das Hinterblatt legend, überzeugt er sich zuletzt, ob Rückhalttriemen und Zugstränge auch auf der linken Seite richtig liegen.

Das Schirren des Sattelpferdes geschieht wie dasjenige des Handpferdes mit der Ausnahme, daß hier das Geschirr von der rechten Seite her zugetragen wird.

## 260. Das Aufzäumen.

Der Mann ergreift den Zaum des Sattelpferdes, hängt ihn an den linken Arm, das Stirnband gegen den Ellenbogen gewendet, nimmt den Handzaum in die rechte Hand, geht rechts beim Handpferd vor, ergreift mit der linken Hand das Kopfstück, mit der rechten das Gebiß, geht mit dem linken Arm unter dem Kopf des Pferdes durch, zieht den Zaum aufwärts, öffnet mit dem rechten Daumen das Maul, legt das Gebiß in dasselbe, zieht das Kopfstück über die Ohren, ordnet Schopfhaare, Mähne und Kopfstückschlaufe, schnallt den Kehlriemen und den Nasenriemen ein, hängt die Halfterkette (rollt den Halfterstrick) am rechten Zügelring des Kummets auf und hängt nach Einschnallen des äußern Kreuzzügels die Kinnkette ein. Hierauf geht er unter dem Pferdekopf durch auf die linke Seite des Sattelpferdes, ergreift mit der rechten Hand das Kopfstück, mit der linken das Gebiß, geht mit dem rechten Arm

unter dem Pferdekopf durch, öffnet mit dem linken Daumen das Maul, legt das Gebiß in dasselbe, zieht das Kopfstück über die Ohren, ordnet Schopfhaare, Mähne und Kopfstückschlaufe, schnallt den Kehlrriemen ein, hängt die Halfterkette (rollt den Halfterstrick) am linken Zügelring des Kummets, hängt die Kinnkette ein und schnallt den äußeren Kreuzzügel ein.

Die inneren Kreuzzügel sind erst nach dem Herausführen der Pferde aus dem Stall einzuschnallen.

### Das Abschirren.

**261.** Die Ausführung der verschiedenen Arbeiten geschieht in umgekehrter Reihenfolge wie beim Satteln, Schirren und Aufzäumen.

## An- und Abschirren für das Karrenpferd.

### Das Anschirren.

**262. Das Basten** des Pferdes wird nach Ziffer 266 und 267 ausgeführt. Während sodann der auf der linken Seite stehende Säumer das Pferd gurtet, bindet derjenige auf der rechten Seite dasselbe los. Beide Säumer heben hierauf das Brustblatt über den Kopf des Pferdes und schnallen — jeder auf seiner Seite — die Gabel- und die Tragriemenstöße ein. Beim Zurückgehen ergreifen die Säumer das Hintergeschirr und ziehen es über die Kruppe des Pferdes. Der Säumer links legt darauf den Schweif des Pferdes über das Hinterblatt.

**263. Das Aufzäumen** (siehe Ziffer 268).

### Das Abschirren.

**264. Das Abzäumen** (siehe Ziffer 269).

**265. Das Abschirren.** Die Ausführung der verschiedenen Arbeiten geschieht in umgekehrter Reihenfolge wie das Anschirren (Ziffer 262, 266 und 267).

## Basten und Abbasten der Saumtiere.

### Das Basten.

**266.** Das Basten wird, wenn es die Witterung erlaubt, im Freien ausgeführt. Die Säumer sind zur gegenseitigen Hilfe beim Basten in Gruppen von zwei Mann ein für allemal eingeteilt. Jeder Säumer entnimmt der linken Packtasche die Haarbürste und reinigt kurz Sattellage und alle Stellen, auf denen das Geschirr aufliegt, dabei die Haare glattstreichend.

**267.** Gebastet wird von den zwei Säumern ein Tier nach dem andern. Die Decke wird tüchtig ausgeschüttelt und dann vierfach so zusammengelegt, daß zuerst die langen und dann die kurzen Seiten gefaltet werden.

Unter Anruf des Tieres legen die beiden Säumer die Decke auf den Rücken desselben und zwar weiter vorn als die nachherige richtige Lage und so, daß der ganz geschlossene Teil hinten, der ganz offene Teil vorn und in der Regel links sich befindet. Vor das Tier tretend überzeugt sich der für dasselbe verantwortliche Mann, daß die Decke auf beiden Seiten gleichweit herunterhängt. Sodann ergreifen beide Säumer den Sattel jeder auf einer Seite, stemmen ihn hoch und legen ihn unter Anruf des Tieres von hinten her so auf die Decke, daß dieselbe keine Falten bildet und hinten 2—3 cm hinter den obern Sattelstegen herausragt. Dann faßt jeder Säumer mit einer Hand Decke und hinteres Stegende zugleich an, mit der andern Hand das vordere Stegende, und Sattel und Decke werden zusammen nach hinten geschoben, bis die obern Stege dicht hinter den Schultern aufliegen.

Vorn drücken beide Säumer gleichzeitig die Decke leicht in die Widerristfreiheit hinauf. Der Säumer rechts läßt die Bastgurte herunter, sieht nach, ob

keine Riemen unter die Stege gekommen sind, gibt die Gurte unter dem Bauch des Tieres durch dem Säumer links, der sie einschnallt. Der Säumer links ergreift unterdessen das Vorderzeug und reicht es unter dem Kopf des Tieres durch dem Säumer auf der rechten Seite, der es einschnallt. Beide Säumer ergreifen hierauf das Hinterzeug und ziehen es, nach rückwärts tretend, über die Hinterbacken des Tieres herunter. Der Schweif des Tieres wird über das Hinterblatt gelegt.

Betreffend Auflegen und Ordnen der Decke siehe auch Ziffer 251.

**268. Das Aufzäumen.** Gezäumt wird jedes Saumtier durch seinen Säumer. Der Mann nimmt den Zaum vom Sattel, ergreift mit der linken Hand das Kopfstück, das Stirnband gegen den Ellenbogen gekehrt, hängt den Handzügel an den linken Arm, geht links vom Tiere vor, bindet dasselbe los, hängt die Halfterkette am Packhaken links ein, greift mit der rechten Hand unter dem Kopf durch, faßt mit ihr das Kopfstück, mit der linken Hand das Gebiß, schiebt letzteres dem Tier ins Maul, während die rechte Hand das Kopfstück anstreckt und zuerst über das rechte, dann das linke Ohr zieht, ordnet die Schopfhaare und verbindet zuletzt den Zaum mittelst der Kopfstückschlaufe mit der Halfter. Der Handzügel wird doppelt gefaßt, Zeigefinger zwischen die Zügel. Die Olive soll am linken Zügelring anstehen.

### Das Abbasten.

**269. Das Abzäumen.** Der Mann erfaßt mit der rechten Hand den Handzügel beim Kinn des Tieres und zieht denselben soweit heraus, bis die Olive am Zügelring anstößt, macht dann die Kopfstückschlaufe los, zieht den Zaum herunter, legt ihn

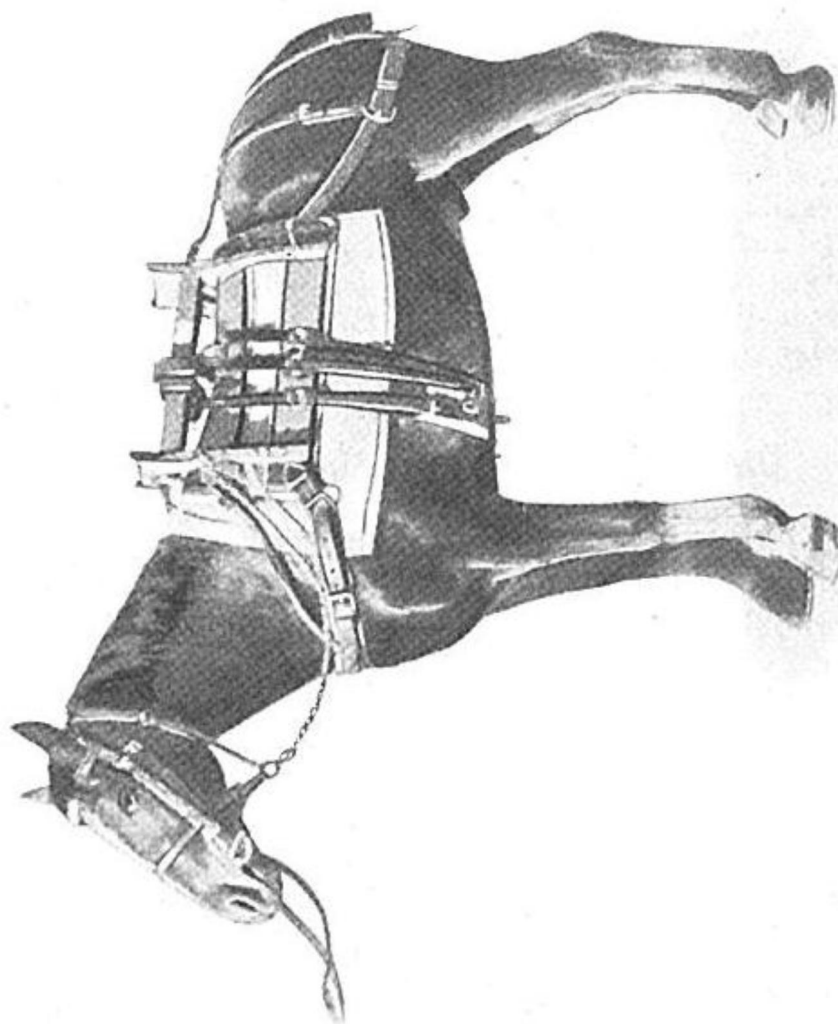


Fig. 49. Gebastetes Pferd.



auf den linken Arm (Handzügel auf das Kopfstück), macht die Halfterkette los, bindet das Tier an, geht zurück und legt den Zaum auf den Sattel.

**270. Das Abbasten.** Die Arbeiten werden in umgekehrter Reihenfolge wie das Basten ausgeführt, und zwar: Die beiden Säumer ergreifen das Hinterzeug und legen dasselbe mit der glatten Fläche nach unten über die Riegel. Der Säumer rechts schnallt das Vorderzeug aus und reicht es unter dem Kopf des Tieres durch dem Säumer links, der es mit der glatten Fläche nach unten über die Riegel legt. Unterdessen löst der Säumer links den Bastgurt und übergibt ihn dem Säumer rechts, der denselben ebenfalls auf den Sattel legt. Mit beiden Händen fassen darauf die Säumer den Bastsattel (wie beim Basten), heben ihn hoch und tragen ihn über die Kruppe hinter das Tier und versorgen ihn.

## Die Aufbewahrung der Beschirrungen.

### Das Aufhängen der Beschirrungen in den Stallungen.

**271.** Alle *Zäume* sind so aufzuhängen, daß das Stirnband nach dem Stallgang gekehrt ist und die Zügel unter das Kopfstück zu hängen kommen; dabei sind Kehl- und Nasenriemen losgeschnallt, die Kinnketten ausgehängt.

Die *Kummete* werden mit dem Geschirr derart aufgehängt, daß der Kummotleib gegen den Stallgang gewendet ist und die Kummetspitze nach unten sieht. Die Zugstrangen sind dabei immer derart zu ordnen, daß die Pferde beim Schlagen sich nicht in denselben verfangen können. Um dies zu vermeiden, ist es am zweckmäßigsten, die Zugstrangen an einen Nagel aufzuhängen, der genügend hoch ist.

Auch die *Stellkummete* werden immer mit der Spitze nach unten aufgehängt.

*Brustblätter* sind über die Sättel, Packgurten oder Selletten stets so zu legen oder zu falten, daß deren glatte Fläche nach unten zu liegen kommt.

### Das Bilden der Geschirrhaufen.

**272.** Wenn immer möglich werden die Geschirrhaufen nicht auf den bloßen Boden, sondern auf Unterlagen, Bretter, Leitern usw. gelegt, welche so hoch über dem Boden angebracht sind, daß Feuchtigkeit und Schmutz nicht in das Geschirr dringen können.

Die *Zäume* werden, mit den Kopfstücken nach den Pferden und den Stirnbändern nach aufwärts gerichtet, hinter den Pferden so weit auseinander gelegt, daß das Geschirr zwischen ihnen noch Raum findet.

Das *Geschirr des Sattelpferdes* wird, mit dem Kummotleib nach aufwärts und dem Bruststück gegen die Pferde, zwischen die beiden Zäume gelegt.

Das *Geschirr des Handpferdes* kommt auf dasjenige des Sattelpferdes zu liegen, der Kummotleib nach aufwärts, die Kummetspitze gegen die Pferde.

Der *Sattel des Sattelpferdes* wird, mit dem vorderen Teil gegen die Pferde, auf das Geschirr des Handpferdes gelegt; darüber kommt der *Sattel des Handpferdes* mit dem hintern Teil gegen die Pferde gewendet.

Die beiden *Decken* werden über die Sättel gebreitet. Wenn Decken und Sättel durchgeschwitzt sind, so ist es bei schönem Wetter zweckmäßig, sie derart zu legen, daß sie trocknen können. Man legt die Sättel mit den Kissen nach aufwärts und breitet die Decken aus.

Sind die Pferde mit Kummergeschirren und Hilfsbastsätteln ausgerüstet, so werden die Geschirre mit Ausnahme der Sättel in gleicher Weise geordnet.

Die Hilfsbastsättel dürfen niemals mit den Kissen auf das Geschirr oder auf den Boden gelegt werden. Sie sind neben den Geschirrhäufen auf Unterlagen so auf die Vorderzwiesel zu stellen, daß die beiden Sattelkissen von den Pferden abgewendet sind.

Sind die Pferde mit Brustblatt und Hilfsbastsattel ausgerüstet, so werden die Geschirrhäufen wie folgt gebildet:

Die Hilfsbastsättel werden auf Unterlagen so auf die Vorderzwiesel gestellt, daß die Sattelkissen von den Pferden abgewendet sind. Die Geschirre werden hierauf so auf die Hinterzwiesel gelegt, daß zuerst das Hinterblatt und hernach das Brustblatt — beide mit dem innern Teile nach unten — darauf zu liegen kommen.

Finden sich in Kantonnementen geeignete Vorrichtungen (Geschirrböcke, Stangen usw.), so wird vorteilhaft von Geschirrhäufen abgesehen. Die Hilfsbastsättel werden in diesem Falle auf die Vorrichtungen aufgelegt und die Geschirre werden — mit den glatten Flächen von Brustblatt und Hintergeschirr nach unten — über die Sättel gebreitet.

## Die Herstellungsarbeiten am Geschirr.

**273.** Herstellungsarbeiten an der Beschirrung werden nur behelfsweise und vorübergehend vorgenommen. Nur da sind sie am Platze, wo für den Augenblick ein Ersatz von Geschirrteilen aus der Reserve nicht erhältlich ist, oder wo man über Ordonnanzmaterial nicht verfügt, das der augenblicklichen Lage entspricht. Sobald Gelegenheit und Zeit zur Verfügung

stehen, ist darauf zu sehen, daß die Veränderung der Geschirre wieder aufgehoben und Ersatz für fehlende oder nicht zweckdienliche Beschirrungsteile beschafft wird.

**274.** Für vorübergehende Herstellungsarbeiten am Geschirr kommen hauptsächlich folgende Geschirrteile in Betracht: Die Aufsatzzügel, die Nasen- und Kummerriemen, die Strangenträger und die Hintergeschirre und Rückhaltriemen der Vor- und Mittelpferde. Auch die Fouragierstricke können verwendet werden.

Das Gebiß des Handpferdes wird im Bedarfsfalle dem Sattelpferd eingelegt und durch einen Riemen ersetzt.

Die Zügel können ersetzt werden durch die Aufsatzzügel, Nasen- oder Kummerriemen; zu Leitseilen verwendet man Fouragierstricke.

Sattel und Sattelturte der Handpferde sind für die Sattelpferde zu verwenden; hierbei sind, wenn nur der Gurt gebraucht wird, Sattel und Packung des Handpferdes auf dem Fuhrwerk zu verladen.

Sehr oft reißen die Zugstrangen der Deichselpferde; man ersetzt sie durch Zugstrangen der Vorpferde und verwendet dann bei diesen Fouragierstricke.

Hintergeschirr, Rückhaltriemen und Rückhaltkloben von Vor- und Mittelpferden können für die Deichselpferde gebraucht werden.

**275.** Auch Verletzungen und Verwundungen der Pferde können sehr oft Änderungen an der Beschirrung nötig machen. Wird zum Beispiel ein Pferd vom Sattel gedrückt, so muß der Sattel entfernt und auf dem Fuhrwerk mitgenommen werden. In diesem Fall wird der Kummerriemen mit dem Hintergeschirrriemen verschnallt, die Strangenscheiden werden mit dem innern Aufsatzzügel befestigt; die Decke muß

auf dem Pferd belassen werden, indem man sie mit einem Stallgurt festschnallt.

Drückt der *Kummet*, und ist weder ein passender Kummet noch ein Stellkummet, noch ein Ordonnanz-Brustblatt vorhanden, und genügt auch die Verwendung eines Unterkummets nicht, so muß der nichtpassende Kummet durch ein künstliches Brustblattgeschirr ersetzt werden, das man aus einem Hintergeschirr herstellt. Zu diesem Zwecke wird ähnlich verfahren, wie mit dem Ordonnanz-Brustblatt (Ziffer 189—191). Deichselpferde werden gegen Vor- oder Mittelpferde umgewechselt.

Wird ein Pferd durch das Hinterblatt verletzt, so wird das Hinterblatt vorerst höher oder tiefer geschnallt; eventuell Schutz durch Reh- oder Schaffelle.

Genügt dies nicht, so wird das Hintergeschirr weggenommen. Auch in diesem Falle sind Deichselpferde durch Vor- oder Mittelpferde zu ersetzen.

Bei kleinern Verletzungen, wie Kinnkettendrücken, Schürfungen usw. behilft man sich mit Unterlegen von Reh- oder Schaffellen.

## VII. Die Erstellung der Marschbereitschaft und das Einrücken.

---

### Bei den Zugpferden.

#### Das Bereitstellen der Zugpferde.

##### Die Revision.

**276.** Je nach den Verhältnissen werden die Pferde *in* oder *vor* den Stallungen geschirrt. Die geschirrten Pferde werden dann in einer dem verfügbaren Platze entsprechenden Formation vor den Stallungen aufgestellt, worauf durch die Unteroffiziere eine Inspektion der Beschirrung — die Revision — ihrer Abteilung vorzunehmen ist. Bei den Besspannungen zum Fahren vom Sattel werden hier die Handzügel eingeschnallt und die Bügel heruntergenommen. Bei den Besspannungen zum Fahren vom Bock werden die innern Kreuzzügel eingeschnallt. Alle Pferde werden nachgegurtet. Während dieser Zeit sind durch Ueberzählige die Stallungen in Ordnung zu bringen. Die Unteroffiziere sind dafür verantwortlich, daß die Beschirrungen in ihrer Abteilung richtig angepaßt und daß sämtliche Pferde ohne Fehler angeschirrt sind, sowie daß die Stallungen vor dem Abmarsche in Ordnung gebracht werden.



### Der Marsch zu den Fuhrwerken.

**277.** Nach beendeter Revision führen die Unteroffiziere ihre Abteilungen zum Anspannen zu den bereitgestellten Fuhrwerken.

Sie lassen hierzu bei größeren Entfernungen die Sattelfahrer aufsitzen; bei kleinen Entfernungen dagegen lassen sie alle Pferde führen, Reitpferde an der Spitze.

Zugeteilte Ueberzählige, Arbeiter usw., marschieren in geschlossener Ordnung hinter der Pferdekolonne.

**278.** Bei den Fuhrwerken angekommen, kommandiert der Unteroffizier: **Zum Anspannen — Marsch!** worauf die Bespannungen in der Regel hinter den Fuhrwerken durchmarschieren und dann rechts neben dem zugehörigen Fuhrwerk so weit vorgehen, daß die Deichselpferde vor die Deichselspitze zu stehen kommen; bei Vier- und Sechsspännern stellen sich die beiden andern Pferdepaaire gerade vor die Deichselpferde. Der Bockfahrer steckt im Vorbeigehen die Peitsche in den Peitschenhalter des Fuhrwerks.

Sind die Fuhrwerke so aufgestellt, daß die Bespannungen nicht auf die angegebene Weise an ihre Plätze geführt werden können, so sucht der Unteroffizier die Pferdepaaire auf die einfachste Art vor ihren Fuhrwerken aufzustellen. In diesem Falle behält der Bockfahrer die Peitsche in der Hand bis er die Rückhaltketten eingehängt hat und steckt sie dann in den Peitschenhalter.

Sobald die Bespannungen aufgestellt sind, läßt der Unteroffizier die Trainsoldaten absitzen, sofern sie nicht abgesessen zu den Fuhrwerken marschieren sind, und ohne weiteres anspannen.

### Das Anspannen.

**279.** Auf das Kommando: **Anspannen!** treten die Fahrer zwischen ihre Pferde, Front gegen dieselben, und drängen sie zurück, bis sie auf der richtigen Höhe zum Anspannen stehen.

Der Deichselreiter, bzw. beim Bockfuhrwerk der Trainsoldat, hängt zunächst bei beiden Pferden die Rückhaltketten ein, schnallt bei beiden Pferden den Deichselträger so kurz als möglich ein, geht links zurück und spannt zuerst das Handpferd, dann das Sattelpferd an.

Vor dem Anspannen versorgen die Sattelfahrer ihre Peitschen in der linken Strangenscheide des Sattelpferdes und schieben die Zügelschleife des Sattelpferdes auf die Kummetspitze (beim Brustblattgeschirr wird die Schleife hinter die Packtasche des Sattels gelegt).

Das Leitseil wird am Hintergeschirriemen des Sattelpferdes festgemacht (dieses darf nie am Fuhrwerk befestigt werden). Die Kreuzzügel des Sattelpferdes bleiben stets am Leitseil angeschnallt.

Beim Sechsspänner gehen Vor- und Mittelreiter bei ihren Pferden zurück und hängen die Zugstrangen ein; sie beginnen vorteilhafterweise beim Handpferd.

Die innern Zugstrangen der Mittelpferde (beim Vierspänner Vorpferde) sind über den Rückhaltketten einzuhängen.

Es ist zweckmäßig, während des Anspannens die Vorpferde durch einen Ueberzähligen halten zu lassen.

Die Marschbereitschaft wird vom Vorreiter an den Korporal gemeldet.

Bei jedem Fuhrwerk, das vom Sattel gefahren wird, soll wenigstens ein Mann als Bremser zugeteilt sein.

Beim Karren drängt der Mann das Pferd zurück, ergreift die linke Gabeldeichsel, schiebt zuerst das linke, nachher das rechte Tragauge über die Gabeldeichsel zurück und hängt die Zugstrangen ein. Endlich befestigt er die Rückhaltriemen an der Gabeldeichsel.

**280. Das Anspannen mit der direkten Zugvorrichtung:**

Um die Zugkraft aller Pferde gut auszunützen, wird im direkten Zug gefahren. Vor- und Mittelpferde sind durch Hilfszugstrangen direkt am Wagscheit angespannt. Innerhalb des Gespanns kann dadurch ohne Rücksichtnahme auf die Größe der Pferde ein Wechsel vorgenommen werden.

Die Zugstrangen der Deichselpferde und die Hilfszugstrangen der Mittelpferde werden durch einen Achterring miteinander verbunden. Dieser Achterring wird am Zughaken des Wagscheits eingehängt.

Damit der Zug nicht gebrochen und das Uebertreten über die Strangen vermieden werde, werden bei Mittel- und Deichselpferden sowohl in den Rückhaltriemenringen der Kummerte als auch in den Schnallen der Hinterblätter lange Strangenträger eingezogen (beim Brustblatt in den Tragringen). Alle Vorpferde haben kurze Strangenträger.

**281. Das Anspannen am Karren.**

Der Säumer oder Führer drängt das Pferd zurück, ergreift die linke Gabeldeichsel, schiebt zuerst das linke, nachher das rechte Tragauge über die Gabeldeichsel zurück und hängt die Zugstrangen ein. Endlich befestigt er die Rückhaltriemen an der Gabeldeichsel. Die Rückhaltriemen werden durch den Bügel

Fig. 50



an den Deichseln durchgezogen und so lang verschnallt, daß sie, wenn das Pferd zieht, nicht angespannt werden und beim Zurückhalten der Karren dem Pferd oder Maultier nicht in die Hinterbeine fahren kann.

**282.** Vor jedem Aufsitzen und nach einem Revisionshalt wird befohlen:

**An die Pferde!**

Auf das Kommando: **An die Pferde!** tritt jedermann an seinen Platz. Die Reitpferde werden an den Platz, wo sie in der Kolonne marschieren, gestellt. Die vom Unteroffizier bezeichneten Wagenwachen ziehen die Deichselstützen hoch (wenn Wagenwachen fehlen, besorgt dies der Deichselreiter). Die Trainsoldaten schieben die Zügelschlaufe zurück, ordnen die Zügel zum Aufsitzen und ergreifen die Peitsche. (Beim Fahren vom Bock bleibt die Peitsche im Peitschenhalter.) Alle Berittenen und Trainsoldaten halten ihre Pferde gemäß Ziffer 14. Gewehrtragende Wagenwachen ergreifen die Gewehre (Karabiner). Alles bleibt in Ruhestellung und wendet die volle Aufmerksamkeit auf den Führer.

**Das Aufsitzen.**

1. Auf den Sattel:

**283.** Auf das Kommando: **Aufsitzen!** oder: **Trainsoldaten aufsitzen!** (Zeichen: Hieb mit der geschlossenen Faust schräg nach oben) ergreifen die Trainsoldaten die Zügel des Sattelpferdes, wie beim Reitunterricht, und nehmen den Handzügel durch die ganze linke Hand. Hierauf sitzen sie nach den Vorschriften des Reitunterrichtes auf, ordnen die Zügel in der linken Hand und nehmen den Handzügel kurz gefaßt in die rechte Hand, zwischen dem vierten und fünften Finger durch. Die Peitsche, aufrecht getragen, kommt ebenfalls in die rechte Hand.

## 2. Auf den Bock:

Auf das Kommando: **Aufsitzen!** stellt sich der Trainsoldat auf die Höhe der Kruppe des Sattelpferdes, löst das Leitseil vom Hintergeschirriemen, indem er das Ende des Handstückes an den kleinen Finger der linken Hand hängt und das Leitseil herunterzieht. Hierauf ergreift er die beiden Zügel mit der linken Hand so, daß der linke Zügel auf den Zeigfinger, der rechte Zügel zwischen Mittel- und Ringfinger zu liegen kommt.

Er läßt das Leitseil durch die Hand gleiten, geht zurück bis auf die Höhe des Bockes, steigt ruhig auf den Bock, den Blick auf die Pferde gerichtet.

Die rechte Hand faßt das Leitseilende und schiebt es unter das Gesäß; hierauf erfaßt sie die Peitsche, übergibt diese der linken Hand. Die Peitsche, zwischen Daumen und Zeigfinger der linken Hand eingelegt, wird schräg gehalten, so daß die Schlinge links hinunterhängt. Die rechte Hand ist frei zur Bedienung der Bremse.

Bei unruhigen und heftigen Pferden bleibt die Peitsche im Peitschenhalter versorgt.

Die Zügel bleiben nun in der linken, senkrecht gestellten, geschlossenen Hand bei leicht abgerundetem Handgelenk eine Handbreite vor der Mitte des Leibes. Die Arme sind in den Ellbogen leicht gekrümmt und am Oberkörper leicht angelegt.

## Das Absitzen.

### 1. Vom Sattel:

**284.** Auf das Kommando: **Absitzen!** oder: **Trainsoldaten absitzen!** (Zeichen: Hieb mit der hochgehaltenen Faust schräg nach unten) fassen Berittene und Trainsoldaten die Zügel wie beim Aufsitzen, lassen die Bügel los, springen vom Pferd ab,

stellen sich rasch neben die Pferde und halten diese gemäß Ziffer 14.

Die bezeichneten Wagenwachen (wenn solche fehlen die Deichselreiter selbst) lassen die Deichselstützen herunter.

### 2. Vom Bock:

**285.** Auf das Kommando: **Absitzen!** oder: **Trainsoldaten absitzen!** versorgt der Trainsoldat die Peitsche im Peitschenhalter. Das Zügelende hängt er wieder an den kleinen Finger der linken Hand — gleich wie beim Aufsitzen. Dann steigt er, die Zügel in der linken Hand behaltend, rückwärts vom Bock, den Blick auf die Pferdeköpfe gerichtet, verschlauft das Leitseil am Hintergeschirriemen und stellt sich in Ruhestellung neben das Sattelpferd.

Begleitmannschaften springen vom Fuhrwerk ab und stellen sich hinter dasselbe. Alles verbleibt in Ruhestellung.

Will der Vorgesetzte seine Truppe sofort nach dem Absitzen in Achtungstellung haben, so läßt er dem Kommando oder Zeichen **Absitzen!** unmittelbar das Kommando **Achtung - Steht!** folgen. Die abgessene Mannschaft verharret sofort nach dem Absitzen in Achtungstellung gemäß Ziffer 11 und 14.

**286. Revision** (siehe Ziffer 418).

## Das Abspannen.

**287.** Auf das Kommando: **Abspannen!** versorgen die Sattelfahrer die Peitsche in der linken Strangenscheide des Sattelpferdes. Hierauf spannt jeder Trainsoldat zuerst das Sattel-, dann das Handpferd ab. Der Deichselreiter geht, nachdem er die Zugstrangen aufgebunden hat, vor, schnallt den Deichsel-



träger los und hängt die Rückhaltketten aus. Der Deichselträger bleibt an den Fuhrwerken.

Die Achterringe mit den in ihnen vereinigten Strangen werden in den Strangenaufbinderiemchen festgeschnallt. Die T-Stücke der hintern Hilfszugstrangen hängt man in die Zügelringe des Kummets. Bei den Mittelpferden wird gleich verfahren.

Die vom Unteroffizier bezeichneten Wagenwachen lassen die Deichselstützen herunter.

Der Bockfahrer spannt das Sattelpferd ab, drängt es von der Deichsel weg, schnallt die Kreuzzügel des Handpferdes vom Leitseil ab und befestigt das Ende derselben am Hintergeschirriemen dieses Pferdes. Anschließend spannt er das Handpferd ab, geht dann auf die äußere Seite des Sattelpferdes und befestigt das Leitseil am Hintergeschirriemen dieses Pferdes, holt Packung und Peitsche, hängt die Rückhaltketten beider Pferde aus.

Sind die Pferde mit Hilfsbastsattel ausgerüstet, wird das Leitseil am hintern linken Tragarm des Sattels befestigt.

Sobald ein Gespann abgespannt ist, schließt es nach vorne auf.

**288.** Beim Karren löst der Trainsoldat oder Säumer die Zugstrangen und bindet sie mit dem Strangenaufbinderiemchen fest. Dann löst er die Rückhaltriemen — zuerst links und hernach rechts. Die Gabeldeichsel wird darauf durch die Tragaugen zurückgeschoben, und das Pferd um eine Pferdelänge vorgeführt.

Wenn abgespannt ist, wird die Landentragvorrichtung vom Sattel weggenommen und auf den Karren gelegt; dadurch bleibt der Karren für alle mit Ordonnanz- oder Hilfsbastsattel ausgerüsteten Tiere verwendbar.

## Der Marsch zu den Stallungen.

**289.** Auf den Befehl zum Einrücken sammeln die Unteroffiziere ihre Bespannungen sofort nach dem Abspannen zur geschlossenen Kolonne. Ist ein Park formiert, so schließen vor dem Abmarsch aus demselben die Bespannungen der hintern Linien auf diejenigen der vordersten auf. Die Unteroffiziere führen hernach ihre Abteilungen ebenfalls geschlossen zu den ihnen angewiesenen Stallungen. Bei größeren Entfernungen wird mit Sattelfahrern aufgesessen marschiert, bei kleineren Entfernungen bleiben alle Trainsoldaten zu Fuß. Zugeteilte Ueberzählige marschieren in geschlossener Ordnung hinter der Pferdekolonne.

**290.** Vor den Stallungen läßt der Unteroffizier anhalten, wenn aufgesessen, absitzen. Die Handzügel bei den Bespannungen zum Fahren vom Sattel und die inneren Kreuzzügel bei denjenigen zum Fahren vom Bock werden ausgeschnallt; die Pferde werden in der Regel vor den Stallungen angebunden.

## Die Einrückungsarbeiten.

**291.** a) *Anbindvorrichtung* suchen oder erstellen. Halfterkette auspacken, Pferde anbinden. Losgurten. Heu vorlegen.

b) Tornister und je nach Witterung Bluse ablegen, Helm ab- und Mütze anziehen, Gamaschen und Sporen ab, alle Gegenstände *geordnet* an einem trockenen, vom Kantonnementchef bezeichneten Orte *hinlegen* (evtl. aufhängen).

c) *Abzäumen*. Gebisse waschen und Zäume reinigen und *ablegen* (evtl. aufhängen). Augen, Nase, Maul, Geschlechtsteile reinigen. Steigbügel reinigen und hochschieben. Hufe auswaschen. Beschläge kontrollieren.

d) *Abschirren*. Beginn mit Sattelpferd. Geschirr vollständig geöffnet (Kummetriemen losgeschnallt) an einem geeigneten Orte *hinlegen* (evtl. aufhängen) und *sofort* Kummetleib (Brustblatt und Hinterblatt) auswaschen. Dann Handpferd abschirren und gleich verfahren.

e) *Absatteln*. Sattelpferd, Handpferd und Sättel an einem geeigneten Orte, mit den Sattelkissen gegen Sonne aufstellen.

Decken vollständig ausgebreitet an sonnigem Orte *hinlegen* oder aufhängen.

f) *Revision* des Pferdes (Kopf-, Widerrist-, Sattelverletzungen oder -Drücke). *Erste Hilfe*.

g) *Tränken und Füttern*.

h) *Dann vollständige Geschirreinigung*. Nur ausnahmsweise wird diese erst später (im Verlaufe der Retablierungsarbeiten) ausgeführt. *Immer aber* werden die Arbeiten gemäß lit. a) bis g) in der für die Einrückungsarbeiten angesetzten Zeit ausgeführt.

i) *Bei schlechter Witterung* werden alle diese Arbeiten unter Dach ausgeführt.

Einrückungsrapport nach Ziff. 110.

## Bei den Saumtieren.

### Das Bereitstellen der Saumtiere.

#### Die Revision.

**292.** Vor dem Stall werden die Abteilungen in einer dem zur Verfügung stehenden Raume angepaßten Formation so aufgestellt, daß von Tier zu Tier (zwischen den Tieren) zirka 2 Meter Abstand (Zwischenraum) besteht. Die Unteroffiziere, die dafür verantwortlich sind, daß die Bastgeschirre richtig verpaßt und sämtliche Saumtiere ohne Fehler geschirrt sind, nehmen hier eine Inspektion der Beschirrung ihrer Abteilungen — die Revision — vor. Ueber-

zählige bringen unterdessen die Stallungen in Ordnung.

### Der Marsch zum Park.

**293.** Nach beendeter Revision führen die Unteroffiziere ihre Abteilungen zum Aufladen in den Park, bzw. zu den bereitgestellten Lasten.

Zugeteilte Ueberzählige marschieren in geschlossener Ordnung hinter der Kolonne.

**294.** Das Einrücken in den Park geschieht in der Regel von hinten in der Weise, daß das für die vorderste Last bestimmte Tier zuerst an seinen Platz geführt wird und so die Tiere nicht aneinander vorbeigehen müssen.

**295.** Beim Park, bzw. bei den bereitgestellten Lasten, angekommen, bereitet jeder Säumer sein Tier zum Aufladen vor. Er legt die Halfterkette auf den Hals des Tieres, gurtet nach, schnallt entsprechend der Last die betreffenden Riemen los, bereitet Stricke vor, hängt, je nach der Last, die Packtaschen höher oder tiefer. Sind diese Vorbereitungen getroffen, melden die Säumer von hinten nach vorne ihrem Unteroffizier bereit. Der Unteroffizier meldet diese Bereitschaft seinem Vorgesetzten weiter.

### Das Aufladen.

**296.** Das Auf- und Abladen ist tunlichst auf einem ebenen, geräumigen und trockenen Platze vorzunehmen. Das Zurechtmachen und Bereitstellen der Traglasten auf dem Parkplatze sowie das Auf- und Abladen ist Sache der Begleitmannschaft, bzw. der hiefür kommandierten Infanteriemannschaft.

Die Seitenlasten sind entsprechend der Reihenfolge der Saumtiere mit zwei Schritt Zwischenraum, die Oberlasten gleichmäßig je auf oder neben der linken Seitenlast niederzulegen.

**297.** Auf den Befehl *Aufladen!* lädt der Säumer die Oberlast auf und befestigt sie. Die Tornister der Unteroffiziere werden als Oberlast aufgeladen. Zum Aufladen der Seitenlasten stellt sich der Säumer vor das Tier und hält ihm durch Ergreifen der Backenstücke den Kopf hoch.

Soll nur ein Teil der Tiere beladen werden, so werden diese besonders bezeichnet (Inspektionen usw.).

**298.** Tiere, welche sich aufgereggt oder widerspenstig zeigen, sind vor allem mit Ruhe und Geduld zu behandeln. Sie werden zweckmäßig durch zwei Mann gehalten, und zwar auf der linken Seite mit dem Handzügel, auf der rechten mittelst eines am Zügelring befestigten Riemens. Durch das Hochheben des Kopfes oder eines Vorderfußes wird das Aufladen ermöglicht.

**299.** Die Seitenlasten sind von den Begleitmannschaften auf Befehl des Säumers ruhig auf das Tier zu bringen.

Da es wichtig ist, daß die Seitenlasten gleichzeitig an- und abgehängt werden, *soll das Aufladen grundsätzlich auf jeder Seite durch zwei Mann erfolgen.*

**300.** Zum Aufladen der Seitenlasten befiehlt der Säumer:

***Bereit!***

Die Leute stellen sich an den Enden der Lasten bereit und fassen die Lasten an.

Die Lasten werden gleichzeitig gehoben, die Ringe in die Traghaken eingesetzt, die Lasten aber noch gehalten. Sobald der Säumer sich überzeugt hat, daß die Ringe eingehängt sind, befiehlt er:

***Achtung — Fest!***

worauf die Lasten ohne Ruck losgelassen und durch den Säumer nachher festgeschnallt werden.

Sobald das Tier beladen ist, hängt der Säumer die

Halfterkette wieder an den linken vordern Packhaken, ergreift den Handzügel und stellt sich neben sein Tier.

**301.** Tiere, die sich vor den Lasten fürchten, sind mit aller Ruhe zu behandeln. Man soll sie diese ansehen lassen. Meistens ist es bloß das Geräusch, das beim Aufladen namentlich durch die Anhängketten verursacht wird, das die Aufregung hervorruft. In diesem Fall ist es zweckmäßig, das Tier vor dem Aufladen an das Geräusch zu gewöhnen.

Des Tragens ungewohnte Tiere werden anfangs oft ungeduldig, versuchen abzuliegen oder die Last abzuwerfen. Es empfiehlt sich, solche Tiere nicht stehen zu lassen, sondern sie etwas herumzuführen.

**302.** Die Lasten müssen möglichst nahe und gut am Bastsattel festgemacht werden und dürfen das Tier weder verletzen, noch in seiner Bewegung hindern. Die Seitenlasten sind mit den Seitenlastriemen festzuschnallen. Die Seitenlasten sollen gleich schwer sein und gleich hoch hängen. Werden denselben Gegenstände entnommen, so muß das Gleichgewicht von neuem hergestellt werden.

Es ist darauf zu achten, daß die Lasten nach keiner Richtung stark vorstehen, weshalb die Packtaschen bei breiten und weit herunterhängenden Lasten über diese gelegt werden sollen. Man vermeidet dadurch auch das Drücken der Packtaschen auf die untern Stege, da der ganze Druck der Lasten von den Sattelhöfen aufgenommen wird.

Ferner ist zu vermeiden, daß Teile der Lasten, Riemen oder Stricke unter den Sattel zu liegen kommen oder die Widerrist- oder Rückenfreiheit beeinträchtigen.

Fehlt es an Mannschaften zum Aufladen, so ist in der Weise zu verfahren, daß z. B. vier Saum-



tiere so aufgestellt werden, daß sie ein Kreuz bilden, Köpfe gegeneinander gerichtet. Die Lasten werden in der gleichen Weise bereitgestellt. In der Mitte werden die Tiere durch einen überzähligen Säumer gehalten, während vier Säumer von Tier zu Tier das Aufladen besorgen; nachher übernimmt jeder Säumer sein Tier.

**303.** Wenn das Aufladen beendet ist, begibt sich die Begleitmannschaft an ihre Plätze. Die Begleiter stellen sich in Ruhestellung links neben die Kruppe der Tiere, Front nach vorn. Die Tornister legen sie vor sich (Kochgeschirr unten, Rückenteil oben).

Die Säumer stellen sich in Ruhestellung links neben ihre Tiere, Tornister vor sich auf dem Boden. Der Handzügel wird in der rechten Hand, 10 cm vom Gebiß entfernt gehalten.

Der Zügel der Pferde wird doppelt durchgezogen, die Olive am Gebiß. Der Säumer steckt den Zeigfinger zwischen die beiden Zügelriemen und ergreift das Zügelende mit der ganzen rechten Hand.

Bei Maultieren ist der Handzügel nur einfach durchgezogen und bildet so eine Kinnkette. Der Säumer hält ihn mit der ganzen rechten Hand und zieht ihn zwischen Daumen und Zeigfinger hindurch, die Olive an diese Finger angelegt.

Von hinten beginnend, meldet nun jeder Säumer seinem Vordermann mit leiser Stimme: **Aufgeladen!**

Der Gruppenführer gibt diese Meldung seinem Vorgesetzten weiter.

### Das Abladen.

**304.** Das Abladen wird auf den Befehl: **Abladen!** ausgeführt. Es geschieht nach den gleichen Grundsätzen wie das Aufladen. Die Arbeiten werden im all-

gemeinen in umgekehrter Reihenfolge vorgenommen. Nachdem die Seitenlasten losgebunden sind, stellt sich der Säumer vor sein Tier, hält dieses an den Backenstücken und befiehlt:

**Bereit!**

worauf die Lasten an beiden Enden erfaßt, auf den weitem Befehl:

**Achtung — Fest!**

gehoben, weggenommen und neben dem Saumtier niedergelegt werden.

Alsdann wird die Oberlast durch den Säumer abgeladen.

Als Zeichen der Bereitschaft zum Abmarsch aus dem Park stellt sich der Säumer neben den Kopf seines Tieres.

Bei Dunkelheit wird beim hintersten beginnend von Säumer zu Säumer gemeldet: **Abgeladen.**

Jeder Gruppenführer gibt diese Meldung seinem Vorgesetzten weiter.

### Das Einrücken der Saumtiere.

**305.** Auf den Befehl zum Einrücken wird zum Ausmarsch aus dem Park vom rechten oder linken Flügel abmarschiert. Der Unteroffizier hält seine Abteilung in geschlossener Kolonne zusammen und führt sie mit dem Kommando:

**Aus dem Park — Marsch!**

zu der ihr angewiesenen Stallung. Reitpferde marschieren an der Spitze ihrer Abteilung.

Zugeteilte Ueberzählige marschieren in geschlossener Ordnung hinter der Kolonne.

Vor den Stallungen läßt der Unteroffizier anhalten, losgurten, die Saumtiere anbinden und abzäumen.

### Die Einrückungsarbeiten.

**306.** Es erfolgt nun die Pferdepflege (gemäß Ziffer 291). Alsdann werden grundsätzlich die Bastsättel abgenommen. Nasse Pferde werden mit Stroh, mit dürrer Gras, mit einer Bürste oder dem Putzlappen abgerieben. Eventuell wird eine Lage Stroh auf dem Rücken ausgebreitet und das Pferd mit der Decke gedeckt.

Können die Pferde nicht sofort, wie oben erwähnt, gewartet werden, so wird nur der Bastsattel abgenommen. Die Satteldecke bleibt auf dem Saumtier, bis der Mann sich wieder mit seinem Tier befassen kann. Nach jedem Abreiben mit Stroh müssen die Haare glatt gebürstet werden.

Einrückungsrapport nach Ziff. 110.

## VIII. Die Fahrausbildung.

### Allgemeines.

**307.** Für die Ausbildung und nachherige taktische Verwendbarkeit der Traintruppe ist von besonderer Wichtigkeit ein genaues Kennen der Grundregeln der Fahrschule und ein sicheres Führen ihrer Fuhrwerke, nicht bloß auf dem ebenen Gelände des Exerzierplatzes und auf guten Straßen, sondern auch auf schwierigen Wegen.

**308.** Die Fahrausbildung hat zur Aufgabe, die Trainsoldaten zur Sicherheit und Gewandtheit im Bewegen der verschiedenen Kriegsfuhrwerke heranzubilden. Als Grundlage geht jeder Fahrschule stets ein hinlänglicher Reitunterricht voraus, der für die Sattelfahrer unerlässlich ist, *allen* Trainsoldaten aber das Pferdeverständnis, sowie das Begreifen des Fahrens wesentlich erleichtert.

**309.** Erstes Ziel der Fahrausbildung ist, daß die Trainsoldaten lernen, die ihnen zugeteilten bespannten Fuhrwerke richtig und sicher zu führen unter guter und gleichmäßiger Ausnützung der Zugleistung ihrer Pferde. Demgemäß werden die ersten Uebungen gruppenweise mit einzelnen Fuhrwerken durchgeführt.

Nachher werden mehrere Fuhrwerke zu Fahrabteilungen zusammengenommen und beim Kolonnenfahren oder zum Erstellen und Wechseln der im Reglement vorgesehenen Formationen unter *ein* Kommando vereinigt.

**310.** Die Uebungen der Fahrschule erfolgen mit Kriegsfuhrwerken aller Art.

Je nach der Anzahl der vorgespannten Pferdepaare unterscheidet man: *sechsspännige*, *vierspännige*, *zweispännige* oder *einspännige* Fuhrwerke.

Je nach der Art des Fahrens unterscheidet man: *Vom Sattel oder vom Bock gefahrene* und *vom Mann geführte Fuhrwerke* (Karren).

**311.** Bei einem bespannten Fuhrwerke heißen die linksseitigen Pferde *Sattelpferde*, die rechtsseitigen *Handpferde*. Ferner die Pferde an der Deichsel: *Deichselpferde*, die vordersten Pferde: *Vor-* und bei sechsspännigen Fuhrwerken die mittleren: *Mittelpferde*. Die Trainsoldaten, welche die Pferde vom Sattel fahren, heißen nach dem Pferdepaar, das der einzelne leitet, *Deichsel-*, *Mittel-* und *Vorreiter*.

Je zwei nebeneinanderstehende Pferde bilden ein Paar; zu jedem Pferdepaar gehört zur Pferdewartung und zur Führung am Fuhrwerk ein Trainsoldat.

Jedes Pferd wird nach seiner Einteilung und seiner Nummer benannt, z. B. Caisson Nr. 3, H. 266/33; Fourgon S. 186/33.

**312.** Die nachstehend gegebenen Fahrvorschriften beziehen sich in erster Linie auf das Fahren mit vierspännigen Fuhrwerken und auf das Fahren vom Bock; für das Fahren mit sechsspännigen Fuhrwerken gelten die gleichen Bestimmungen, wie für das Fahren mit dem Vierspanner mit den sich von selbst ergebenden Veränderungen.

### Die Einteilung der Trainsoldaten.

**313.** Die Ausbildung im Fahren erfolgt für die der Infanterie und den Sanitätstruppen zugeteilten Trainsoldaten vom Bock; bei den übrigen Trainsoldaten vom Sattel und vom Bock.

Der Ausbildungsgang ist derart vorzunehmen, daß möglichst jedem Trainsoldaten ein Pferdepaar zur Pflege zugeteilt wird. Sind mehr Trainsoldaten als Pferdepaare vorhanden, so hat für die Besorgung der Pferde ein zweckentsprechender Wechsel stattzufinden. Für Sattelfahrer ist während der Ausbildungszeit jedem Trainsoldaten Gelegenheit zu geben, sowohl als Vor- und Mittel-, wie auch als Deichselreiter zu fahren. Nur auf diese Weise kann ein Sattelfahrer im Fahren vollständig ausgebildet werden. In der Periode des Felddienstes der Rekrutenschulen und in Diensten mit den Einheiten werden die Trainsoldaten nach ihrer Eignung und nach ihren Fähigkeiten verwendet. Die gewandtesten Sattelfahrer werden als Vorreiter, die körperlich kräftigsten als Deichselreiter und die schwächern als Mittelreiter eingeteilt. Daneben werden meistens noch Ueberzählige verbleiben, denen die Pflege der Reitpferde zu übertragen ist. Es ist aber darauf zu sehen, daß diese Ueberzähligen öfters zum Fahren kommen und so in der Uebung bleiben.

Die Bockfahrer der Infanterie-Bataillone sind entsprechend ihren Fähigkeiten derart auf die Trainstaffeln zu verteilen, daß die aufgeweckteren und selbständigeren Leute den Fuhrwerken „bei der Truppe“, dem Munitions- und Gefechtstrain und die übrigen dem Fassungs- und Bagagetrain zugewiesen werden.

### Die Einteilung der Pferde.

**314.** Vor dem Zusammenstellen der zugeteilten Pferde zu Pferdepaaren und vor der Organisation der Bespannungen findet die Auswahl der Reitpferde statt, sofern dies nicht bereits schon durch die Pferdestellung erfolgt ist, wie z. B. bei der Mobilmachung.



## Einteilung der Zugpferde zum Fahren vom Sattel.

**315.** Die vom Sattel gefahrenen Fuhrwerke sind entweder mit vier oder sechs Pferden bespannt. Die Pferde sind zunächst in Vor-, Mittel- und Deichselpferde einzuteilen. Hierbei ist darauf zu achten, daß man die größeren, leichteren und lebhafteren Pferde als *Vorpferde*, die kräftigeren, gedrunen gebauten und mit starker Hinterhand versehenen als *Deichselpferde* auswählt. Die übrigen werden zu *Mittelpferden* bestimmt.

**316.** Darauf werden die Pferde paarweise zusammengestellt. Die *Paarung* hat so zu erfolgen, daß die beiden Pferde nach Schlag, Zugvermögen, Temperament und Gangart zueinander passen. Ebenso ist auf annähernd gleiche Größe zu sehen. Das Handpferd soll nicht kleiner sein als das Sattelpferd. Zu Sattelpferden wählt man mit Vorteil ruhigere und womöglich bereits etwas gerittene Pferde, die an ihren Sattelflecken leicht zu erkennen sind.

**317.** Nach der Paarung erfolgt die *Organisation der Bespannungen*. Beim Zusammenstellen der Gespanne (Vier- oder Sechsspänner) ist in erster Linie darauf zu sehen, daß die einzelnen Pferdepaaire nach Größe, Temperament und Gangart zueinander passen. Bei mehreren Fuhrwerken gleicher Art ist auch darauf zu achten, daß die Gesamtzugkraft der Gespanne für alle Fuhrwerke ungefähr gleich sei.

Kann man die Gespanne aus Pferden gleicher Farbe zusammenstellen, so trägt das zum einheitlicheren und schöneren Aussehen der Bespannung bei. Eine Zusammenstellung nach diesem Gesichtspunkt ist aber erst in letzter Linie zu berücksichtigen.

## Einteilung der Zugpferde zum Fahren vom Bock und mit Karren.

**318.** Bei den Stäben und Einheiten, denen Zug- und Tragtiere zugeteilt sind, müssen vorerst aus dem zugewiesenen Bestand diejenigen Tiere ausgeschieden werden, welche mit dem Ordonnanz-Bastsattel auszurüsten sind (Tragtiere und Karrenpferde).

Die übrigen Pferde werden zu Paaren zusammengestellt.

Bezüglich Zusammenstellung der Pferde zu Paaren gelten die Vorschriften der Ziffer 316.

Ein Hauptpunkt für die Einreihung der zugeteilten Zugpferde bildet beim Fahren vom Bock die Zuweisung der Pferdepaaire auf die verschiedenen Fuhrwerke und in die verschiedenen Trainstaffeln.

Bewegliche und lebhafte Pferde mit viel Gang sind den Fuhrwerken der vorderen Trainstaffeln zuzuteilen.

Pferde von schwerem Körperbau werden, weil weniger beweglich und für den schweren Zug besser geeignet, den hinteren Trainstaffeln (Bagagetrain) zugeteilt.

Pferde mittlerer Bauart sind demnach in den mittleren Trainstaffeln zu verwenden.

## Kommandos und Zeichen.

**319. Kommandos:** Die Kommandos bestehen aus drei Teilen, welche gut auseinander zu halten sind; nämlich dem *Anruf*, dem *Vorbereitungskommando* und dem *Ausführungskommando*.

Der Anruf: 1. Zug! (Kompagnie!) wird meistens durch den Pfiff mit der Signalfleife ersetzt. Alles wendet Kopf und Blick gegen den kommandierenden Führer.

Das Vorbereitungskommando ist als Zeichen so lange zu geben, daß es sicher von allen Leuten erfaßt werden kann.

Das Ausführungskommando: Marsch! ist kurz und energisch zu geben.

In der Marschkolonne werden die Vorbereitungskommandos von allen Berittenen nacheinander wiederholt, dabei hat sich jeder zu überzeugen, daß es richtig abgenommen wird; das Zeichen für das Vollziehungskommando ist dagegen von allen Berittenen möglichst gleichzeitig abzunehmen. Der Pfiff wird nicht wiederholt.

**320.** Der Kommandierende hält sich da auf, wo er seine Abteilung am besten übersehen und sich am leichtesten verständlich machen kann. Er stellt sein Pferd stets so, daß durch dessen Stellung die einzunehmende Richtung ersichtlich wird.

An Stelle von *Vorbereitungs-* und *Ausführungskommando* treten je ein **Zeichen mit Hand oder Arm**. Die entsprechenden Zeichen sind bei den verschiedenen Bewegungen der Fahrschule genannt.

Die Trainoffiziere ziehen den Säbel beim Fahren nicht. Einzig beim Defilieren zieht ihn der Höchstkommmandierende und gibt mit demselben die Zeichen, die sonst mit Hand oder Arm zu geben sind.

## Das Fahren mit dem einzelnen Fuhrwerk.

### Das Fahren vom Sattel.

#### Führung und Hilfen.

**321.** Das Sattelpferd wird geführt nach den Grundsätzen des Reitunterrichtes. Die linke Hand wird über dem Kummel getragen, Zügel- und Schenkelhilfen werden wie beim Reiten gegeben.

**322.** Das Handpferd ist mit den Aufsatzzügeln beigezäumt und wird durch den Handzügel geführt. An Stelle der Schenkelhilfen tritt die Peitsche. Insbesondere gelten für das Handpferd folgende Hilfen:

*Vortreiben:* Vorführen mit dem Handzügel, nötigenfalls Erheben der Peitsche, Schlag auf rechte Schulter.

*Parieren und Rückwärtstreten:* Ausstrecken der rechten Faust rechts seitwärts, Anziehen des Handzügels in der Richtung des Sattels des Handpferdes und Wiederholung dieser Hilfe, bis der Zweck erreicht ist.

*Linkswenden:* Vortreiben und Herannehmen mit dem Handzügel.

*Rechtswenden:* Anreiten mit dem Sattelpferd gegen die Schulter des Handpferdes und Abstoßen des letztern mit dem Handzügel.

**323.** Bei den Zügelhilfen muß sowohl beim Sattelpferd als beim Handpferd ein ruckweises Ziehen im Maul vermieden werden. Um zum tüchtigen Vortreiben des Handpferdes die Peitsche besser gebrauchen zu können, wird der Handzügel in die linke Hand genommen. Schlagen mit der Peitsche auf Kopf, Hals oder Kruppe des Pferdes ist verboten.

Ausschlagen des Handpferdes wird durch kräftige Anzüge des Handzügels nach oben begegnet.

### Das Fahren.

#### Allgemeines.

**324.** Das Fahren mit dem einzelnen Fuhrwerk ist der erste Teil der Fahrausbildung. In ihm liegen die Regeln zu jedem richtigen und sichern Fahren begründet. Sobald der Trainsoldat in seiner Ausbil-

dung soweit fortgeschritten ist, daß er beim Fahren vom Sattel zusammen mit den zwei andern zugeteilten Fahrern das Fuhrwerk unter guter und gleichmäßiger Ausnützung der Zugkraft der Pferde auf Kommando richtig und sicher bewegt, dann wird ihm die Fahrschule in der Abteilung sowie das Fahren in der Kolonne keine großen Schwierigkeiten bereiten.

**325.** Die notwendige Festigung der Anfangsgründe ist erstes Ziel der Fahrausbildung. Dieses wird allein durch sachgemäße, peinlich genaue Instruktion und stete Uebung der Rekruten während eines längeren Zeitabschnittes erreicht.

Zum Lernen des Fahrens mit dem einzelnen Fuhrwerk werden pro Ausbildungsgruppe so viele Fuhrwerke bespannt als derselben Pferde zur Verfügung stehen. Das Fahren findet auf einem möglichst groß angelegten Viereck statt. Während ein Vorgesetzter die an die Fuhrwerke eingeteilten Trainsoldaten im Fahren instruiert und deren Arbeit korrigiert, hält ein anderer Vorgesetzter sämtliche Ueberzählige in der Mitte des Viereckes zusammen, verfolgt mit ihnen des genauesten sämtliche kommandierten Bewegungen, sowie deren Ausführung und bespricht die sich zeigenden Fehler. Es ist verboten, Ueberzählige während der Fahrausbildung am einzelnen Fuhrwerk hinter demselben marschieren zu lassen.

Auf leeren Fuhrwerken, die vom Sattel gefahren werden, befindet sich auch in der Fahrausbildung stets ein Mann als Bremser.

**326.** Zielbewußtes Zusammenarbeiten der Trainsoldaten eines Fuhrwerkes bildet die Vorbedingung für gleichmäßige Inanspruchnahme der Pferde des Gespannes und damit für die Erreichung der größten Leistung bei möglichster Schonung des Pferdebestandes.

Hiebei ist folgendes zu beachten:

Blick und Aufmerksamkeit der Trainsoldaten sind in der Regel nach vorne gerichtet.

Der Vorreiter ist der Führer des Fuhrwerkes. Er bestimmt Gangart und Weg, Mittel- und Deichselreiter haben sich genau nach ihm zu richten und ihm nachzureiten. Nur so können die gleichmäßige Beanspruchung der verschiedenen Pferdepaaire und die richtige Ausnützung ihrer Zugkraft erreicht, sowie Ueber-die-Stränge-treten der Pferde und Drücke vermieden werden. Alle Trainsoldaten des Gespanns haben außerdem darauf zu achten, daß ihre beiden Pferde gleichmäßig arbeiten.

**327.** Der Uebergang von einer Gangart zur andern soll immer allmählich erfolgen. Es soll demgemäß für den Uebergang in den Trab immer zuerst im Schritt gefahren werden und ebenso für das Parieren aus dem Trab zuerst in den Schritt übergegangen und dann erst angehalten werden.

Dies wird ohne Schaden für die Pferde verhältnismäßig schnell durchgeführt werden können, wenn beim Verstärken der Gangart die Trainsoldaten desselben Gespanns möglichst gleichzeitig in die Gangart übergehen, beim Verkürzen dagegen Vor- und Mittelreiter die Pferde leicht aus dem Zuge nehmen und, je nach Gangart und Bodenverhältnissen, durch mehr oder weniger weites Vorgehen dem Deichselreiter die Möglichkeit geben, die gewünschte Verkürzung der Gangart auszuführen, ohne daß die Pferdepaaire ineinander hineinfahren oder aufprellen.

**328.** Muß die Zugkraft der Pferde bis aufs äußerste ausgenützt werden, wie z. B. bei starken Steigungen, in sehr weichem Boden usw., so haben die Trainsoldaten ihre Hilfen möglichst ruhig und gleichmäßig zu geben. Die Sporen sollen hier nicht ge-



braucht werden, da sie die Pferde zu plötzlichen, regellosen Sprüngen veranlassen. Die Pferde sollen durch gleichmäßiges Antreiben mit der Peitsche und durch Anfeuern mit ruhiger Stimme zur Arbeit gehalten und zugleich zur größten Kraftentfaltung angetrieben werden.

**329.** Nach dem Anhalten, sowie stehenden Fußes überhaupt, stellt der Deichselreiter das Fuhrwerk gerade und deckt Mittel- und Vorreiter durch Zurufe ein, so daß alle drei Paare gerade vor das Fuhrwerk zu stehen kommen.

Der Deichselreiter ist in allen denjenigen Fällen der Führer des Fuhrwerkes, in welchem er durch stärkeres Nachfahren Vor- und Mittelreiter aus dem Zuge stellt, so bei sehr engen Wendungen usw. In diesen Fällen führt der Deichselreiter allein das Fuhrwerk auf dem gewünschten Weg, während Vor- und Mittelreiter mit losen Strängen vor ihm herreiten.

#### Anfahren und Anhalten.

### 330. Anfahren.

	Anruf:	Vorbereitung:	Ausführung:
Kommando:	Abteilung	— Vorwärts	— Marsch!
Zeichen:	Pfiff	— Angabe der Marschrichtung mit aus-gestreckter Hand.	Senken der hochgehaltenen flachen Hand vorwärts.

(Die Ausführung „Marsch“ hat der Vorbereitung „Vorwärts“ unmittelbar zu folgen.) Befehl (Ziffer 380) „*Marschieren*“.

Die Pferde, welche beim Halt immer leicht in den Strängen stehen, werden gleichzeitig ruhig angetrieben. Jedes Prellen und stoßweise Anfahren ist zu vermeiden. Unruhige Pferde sind zum Anfahren außer

dem Zuge zu behalten. Bei gutem Boden soll stets geradeaus angefahren und eine im Anschlusse kommandierte Richtungsänderung erst ausgeführt werden, nachdem das Fuhrwerk in Bewegung ist. In tiefem Boden ist es oft günstig, etwas nach der Seite anzufahren. Sobald sich beim Anfahren infolge des ungünstigen Bodens oder widerwilliger Pferde Schwierigkeiten ergeben, soll durch Ueberzählige oder Wagenwachen am Fuhrwerk nachgeholfen werden.

### 331. Anhalten.

	Anruf:	Vorbereitung:	Ausführung:
Kommando:	Abteilung	— Halt	— Marsch!
Zeichen:	Pfiff	— die flache Hand senkrecht hoch halten.	Senken der hochgehaltenen flachen Hand vorwärts.

Befehl (Ziff. 380) „*Anhalten*“.

Auf „Marsch“ pariert der Deichselreiter seine Pferde, Vor- und Mittelreiter nehmen ihre Pferde aus dem Zuge und gehen, je nach Bodenbeschaffenheit und Gangart, mit losen Strängen noch so weit vor, um dem Deichselreiter zum Parieren Raum zu lassen.

Nachdem das Fuhrwerk angehalten ist, stellt der Deichselreiter Fuhrwerk und Bespannung gerade. Ist dies erreicht, so stellen alle Trainsoldaten ihre Pferde leicht in die Stränge gerade vor das Fuhrwerk. Die Trainsoldaten setzen sich gerade in den Sattel mit dem Blick geradeaus. Abgesessene Begleitmannschaften verbleiben in Ruhestellung hinter den Fuhrwerken.

#### Fahren auf der geraden Linie.

**332.** Beim Fahren auf der geraden Linie ist es Aufgabe des Vorreiters, die vorgezeichnete oder befohlene Richtung genau innezuhalten. Zu diesem

Zwecke nimmt er sich zwischen angegebenem Richtungspunkt und sich selbst verschiedene in gleicher Richtung liegende Zwischenpunkte, die er einen nach dem andern zu erreichen hat. Mittel- und Deichselreiter decken sich genau auf den Vorreiter ein. Die Trainsoldaten sind dafür verantwortlich, daß ihre Pferde die befohlene Gangart genau innehalten, daß dieselben im Zug stehen und daß dieser Zug im Gespann regelmäßig und ausgeglichen ist.

Die Handpferde sind, bis sie sich von selbst am Zuge beteiligen, durch Vorführen am Handzügel oder durch sachte, regelmäßige Peitschenhilfen vorzutreiben.

Die Gewöhnung der Trainsoldaten und der Pferde an gleichmäßige Arbeit erfolgt am besten durch einen ruhigen Trab auf gerader Linie oder auf einem großen Viereck.

### **Antraben und Uebergang in den Schritt.**

#### **333. Antraben.**

	<i>Anruf:</i>	<i>Vorbereitung:</i>	<i>Ausführung:</i>
Kommando:	Abteilung	— Trab —	Marsch!
Zeichen:	Pfiff	— Wiederholter Hieb mit der hoch- gehaltenen flachen Hand nach vorwärts.	Senken der hoch- gehaltenen flachen Hand nach vorwärts.

Die Pferde werden auf das Vorbereitungskommando oder -zeichen entsprechend den Vorschriften des Reitunterrichtes und der Ziffer 330 versammelt, so daß sie auf das Ausführungskommando oder -zeichen den Trab ruhig aufnehmen. Bei der Ausbildung im Traben ist es von größter Wichtigkeit, Trainsoldaten und Pferde an die Innhaltung eines regel-

mäßigen Tempos zu gewöhnen. Nur bei gleichmäßigem Vorwärtsrollen des einzelnen Fuhrwerks ist später ein korrektes Kolonnenfahren möglich. Aus diesem Grunde ist der ruhige Trab auf der geraden Linie oder auf dem großen Viereck bei der Fahrausbildung häufig und in langen Reprisen zu üben.

#### **334. Uebergang in den Schritt.**

	<i>Anruf:</i>	<i>Vorbereitung:</i>	<i>Ausführung:</i>
Kommando:	Abteilung	— Schritt —	Marsch!
Zeichen:	Pfiff	— Wiederholtes Heben und Senken der geschlossenen Faust.	Senken der hoch- gehaltenen flachen Hand nach vorwärts.

Die Trainsoldaten parieren nach den Vorschriften des Reitunterrichtes und nach Ziffer 321—323 ihre Pferdepaaire so zum Schritt durch, daß die Bewegung des Fuhrwerkes nicht ruckartig, sondern allmählich verlangsamt wird. Gewaltsames und heftiges Zurückziehen namentlich der Deichselpferde zeitigt die in Ziffer 323 bereits erwähnten Folgen.

### **Die Wendung.**

#### **335. Anruf: Vorbereitung: Ausführung:**

	<i>Anruf:</i>	<i>Vorbereitung:</i>	<i>Ausführung:</i>
Kommando:	Abteilung	— (rechts) um —	Marsch!
Zeichen:	Pfiff	— Hieb mit der senkrecht hoch- gehaltenen flachen Hand nach links (rechts).	Senken der hoch- gehaltenen flachen Hand nach vorwärts.

Die *Wendung* geschieht in der Weise, daß der Vorreiter seine Pferde in einem Kreisbogen von nicht mehr als 9 Meter Durchmesser für das innere Pferd gehen läßt; Mittel- und Deichselreiter führen ihre Pferde innerhalb desselben Kreisbogens auf gleichem Wege nach.

Auf das Ausführungskommando zu einer Wendung bleiben Mittel- und Deichselreiter gradaus bis dahin, wo der Vorreiter die Wendung begonnen hat und gehen nacheinander an derselben Stelle wie der Vorreiter in die Wendung über.

Bei dem Uebergange in die Wendung behalten Vor- und Mittelreiter die Gangart bei; *der Deichselreiter dagegen treibt seine Pferde vor und verstärkt die Gangart, so daß dadurch Vor- und Mittelpferde nach und nach ganz außer Zug gesetzt werden, und das Fuhrwerk von den Deichselferden allein gewendet wird.* Alle Trainsoldaten des Gespanns treiben während der Wendung hauptsächlich die inneren Pferde vor. Zum besseren Vortreiben des inneren Pferdes nimmt der Deichselreiter bei der Wendung rechts den Handzügel in die linke Hand und treibt das Handpferd mit der Peitsche vor.

**336.** Auf das Kommando: *Gradaus!* geht der Vorreiter sofort in der gleichen Gangart nach der neuen Richtung weiter; Mittel- und Deichselreiter setzen die Wendung fort, bis einer nach dem andern in die neue Richtung gelangt und sich auf den Vorreiter eindecken kann. Beim Uebergange auf die gerade Linie verkürzt der Deichselreiter allmählich das Tempo; Vor- und Mittelreiter lassen ihre Pferde wieder in den Zug treten.

**337.** Es ist daran zu denken, daß die Wendungen namentlich die Deichselferde stark beanspruchen. So wichtig daher diese Uebungen auch sind, so sind

sie doch zur Schonung der Pferde häufig durch andere Uebungen (Fahren auf gerader Linie) zu unterbrechen.

Bei schmalen Wegen, beim Umfahren von Hindernissen und ganz scharfen Ecken wird es sehr häufig notwendig werden, die Wendung noch enger ausführen zu müssen, als oben angegeben. Die Grenze für die engste Wendung ist durch den Lenkungswinkel des Fuhrwerkes gezogen.

Unter Umständen wird das Ausspannen der Vor- und Mittelpferde nötig.

Da im Gelände Trainkolonnen oft in die Notwendigkeit versetzt werden, solche Wendungen auszuführen, ist ihnen bei der Fahrausbildung entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken.

## Das Fahren vom Bock.

### Führung und Hilfen.

**338.** Beide Pferde werden mittelst des Leitseiles geführt, die Zügelhilfen werden durch die Peitsche unterstützt.

Die linke Hand hält die Zügel gemäß Ziffer 283, 2., d. h. den linken Zügel über den Zeigfinger (beim hintersten Fingergelenk) und den rechten Zügel zwischen Mittel- und Ringfinger, wobei Mittel-, Ring- und kleiner Finger zu schließen sind. Auf diese Weise liegen die Zügel dem Fahrer fest in der Hand.

Die rechte Hand nimmt die in der linken Hand liegende Peitsche ungefähr 10 cm oberhalb des Peitschenstockendes und greift zirka 5 cm von der linken Hand entfernt derart vor, daß die Mittelhand bei senkrechter Handstellung mit ihrem untern Rand auf den rechten Zügel zu liegen kommt. Mittel-, Ring- und kleiner Finger fassen den rechten Zügel, während Daumen und Zeigfinger leicht gekrümmt nach links gehalten werden.



Durch das Schließen der 3 Finger wird die Peitsche nicht mehr von Daumen und Zeigfinger gehalten, sondern sie erhält jetzt ihre feste Lage durch die 3 geschlossenen Finger und findet an der untern Muskulatur des Mittelhandknochens des kleinen Fingers einen festen Stützpunkt.

**Anfahren.** Vor jedem Anfahren muß die Bremse gelöst werden, wobei sich die Peitsche in der linken Hand befindet (siehe Ziffer 283, 2.).

Bei fleißigen Pferden genügt zum Anfahren ein leichtes Nachlassen der Zügel, faulere Pferde hingegen müssen durch Peitschenhilfen an die Zügel gestellt und zum Anfahren angetrieben werden.

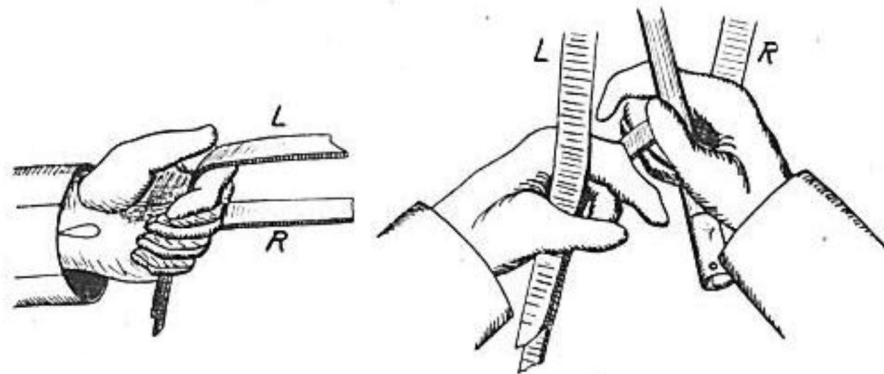


Fig. 51.

Der Bockfahrer soll in kurzer Zeit selbst herausfinden, wie stark bei seinen Pferden die Zügel nachzulassen sind und in welchem Maße mit der Peitsche nachgeholfen werden muß.

Unruhe, welche die Pferde vor oder während des Anfahrens zeigen, weist auf großen Willen zum Ziehen hin. Es ist deshalb falsch, in solchen Fällen zu strafen oder mit den Zügeln im Maul zu reißen. Man versuche vielmehr, temperamentvolle Pferde zu beruhigen.

Lebhaftere Pferde sind am verkürzten Zügel leicht zu verhalten, bei fauleren Pferden sind die Zügel länger zu schnallen; nur so kann die Peitsche wirklich vortreibend wirken, am kurzgeschnallten Zügel wirkt sie bloß versammelnd.

Peitschenhilfen dürfen nur mit der Peitsche in der *freien*, rechten Hand gegeben werden.

Bei Anwendung der Peitsche ist jedoch darauf zu achten, daß bei ungleichen Pferden das temperamentvollere nie unnütz aufgeregt wird.

Hilfen und Strafen mit der Peitsche dürfen nur auf Schulter und Rippen, niemals auf Kopf oder Beine gegeben werden.

**Verkürzen der Zügel.** Müssen die Zügel um ein geringes Maß verkürzt werden, so gleitet die rechte Hand entsprechend vor, Daumen und Zeigfinger über dem linken Zügel. Die linke Hand wird nachher auf 5 cm hinter die rechte nachgeschoben.

Um die Zügel vorübergehend zu verkürzen, genügt bei gut eingefahrenen Pferden ein Einschrauben der rechten Hand nach abwärts (Handrücken nach unten) und ein solches der linken Hand nach aufwärts (Handrücken nach oben).

**Parieren.** In gleicher Weise wie beim Verkürzen der Zügel geht die rechte Hand zirka 20 cm nach vorwärts. Die linke Hand greift unmittelbar vor der rechten mit der gewohnten Zügelfassung ein. Soll dabei gebremst werden, so übergibt die rechte Hand der linken die Peitsche, wodurch die rechte zum Bremsen frei wird. Nach ausgeführter Parade wird die Peitsche in die rechte Hand genommen. Dieselbe ergreift vor der linken Hand die Zügel. Die linke Hand gleitet darauf wieder an ihren ursprünglichen Platz zurück, und die rechte Hand folgt hernach der linken.

**Wenden.** Durch Nachgeben des äußern Zügels wird die Wendung eingeleitet; unter leichter Anlehnung am innern Zügel wird sie hierauf gefahren. Zu starkes Annehmen des innern Zügels hat ein Zurückhängen des innern Pferdes, oder ein Herumreißen der Deichsel an der Rückhaltkette und damit unter Umständen einen Sturz des innern Pferdes zur Folge.

**Rechtswendung:** Vor jeder Rechtswendung sind die Zügel allgemein etwas zu verkürzen, indem in der Wendung die Pferde dem Fahrer näher kommen, die Zügel infolgedessen zu lang würden.

Zur Rechtswendung geht die rechte Hand auf dem rechten Zügel zirka 10 cm nach vorwärts. Dann werden beide Handrücken nach vorwärts, abwärts gedreht (Daumen gegen die Pferde). Dadurch wird der äußere (linke) Zügel verlängert und der innere (rechte) verkürzt.

Nach beendeter Wendung geht die rechte Hand wieder um 10 cm zurück. Beide Hände werden wieder senkrecht gestellt.

**Rechtsumkehrtwendung:** Bei derselben wird ähnlich verfahren wie bei der Wendung rechts, nur geht die rechte Hand auf dem rechten Zügel vermehrt vor (zirka 20 cm statt nur 10 cm).

**Linkswendung:** Vor jeder Linkswendung sind die Zügel allgemein etwas zu verlängern, indem in der Wendung die Pferde sich vom Fahrer entfernen, und die Zügel infolgedessen zu kurz würden.

Zur Linkswendung werden beide Handrücken nach rückwärts, aufwärts gedreht (Daumen gegen den Leib des Bockfahrers). Dadurch wird der äußere (rechte) Zügel etwas verlängert und der innere (linke) dagegen etwas verkürzt.

Zeigt sich diese Hilfe als nicht ausreichend, so kann die rechte Hand den rechten (äußern) Zügel um

zirka 5 cm aus der linken Hand herausziehen, geht aber nachher sofort wieder an ihren ursprünglichen Platz zurück. Nach gefahrener Wendung wird dann der rechte Zügel um die vorgenommene Verlängerung wieder verkürzt. Dies wird dadurch erreicht, daß die rechte Hand diesen Zügel ganz aus der linken herausnimmt und ihn wieder zwischen den linken Mittel- und Ringfinger legt. Die rechte Hand geht zu diesem Zweck hinter die linke zurück.

**Linksumkehrtwendung:** Dieselbe wird in gleicher Weise wie die Linkswendung vorgenommen. Hierbei muß aber der äußere (rechte) Zügel in vermehrtem Maße verlängert werden.

## Das Fahren.

### Allgemeines.

**339.** Bei der ersten Fahrausbildung mit leeren Bockfuhrwerken sitzt neben — oder steht hinter dem fahrenden Trainsoldaten mit Vorteil ein zweiter. Die allgemeinen Gesichtspunkte gemäß Ziffer 324 gelten auch für das Fahren vom Bock.

Vorbedingung für richtiges und gutes Fahren vom Bock ist die volle Aufmerksamkeit des Trainsoldaten sowohl auf sein Pferdepaar als auch auf die Auswirkung der angewandten Zügel- und Peitschenhilfen. In erster Linie ist auf die gleichmäßige Inanspruchnahme der beiden Pferde des Gespannes zu sehen und diese, wenn nicht vorhanden, durch entsprechende Hilfen herbeizuführen (siehe Führung und Hilfen Ziffer 338).

Blick und Aufmerksamkeit des Trainsoldaten sind deshalb in der Regel nach vorne gerichtet. Die Haltung auf dem Bock ist natürlich und mit gerade gehaltenem Oberkörper. Die Ellbogen liegen leicht am Leib; die Füße sind einmal zur Sicherung gegen

unvorhergesehene starke Bewegungen des Fuhrwerkes, dann aber auch zur Möglichkeit richtiger Auswirkung der Zügelanzüge am Trittbrett verstemmt. Der Sitz ist in der Mitte des Bockes, so daß die Fahrbremse leicht erreichbar ist. Mit einem Nebenmann sitzt der fahrende Trainsoldat rechts.

**340.** Betreffend Uebergang von einer Gangart zur andern, siehe Ziffer 327.

**341.** Die Ausnutzung der Zugkraft bis aufs äußerste geschieht wie in Ziffer 328. (Siehe auch Ziffer 371.)

#### **Anfahren und Anhalten.**

**342. Anfahren.** Kommando oder Zeichen wie in Ziffer 330. Zum Anfahren werden die in Ziffer 338 angegebenen Hilfen angewandt; dieselben können durch Zuruf oder durch Zungenschlag unterstützt werden. Im übrigen gelten auch für das Anfahren der vom Bock gefahrenen Fuhrwerke die gleichen Bestimmungen wie für die vom Sattel gefahrenen Fuhrwerke.

**343. Anhalten.** Kommando oder Zeichen wie in Ziffer 331. Das Anhalten des Fuhrwerkes ist eine Parade nach den Vorschriften der Ziffer 338. Auf *Marsch!* pariert der Trainsoldat seine Pferde durch, stellt sie hierauf gerade vor das Fuhrwerk und leicht in die Stränge. Er selbst setzt sich gerade auf den Bock mit dem Blick nach vorn über die Pferde.

#### **Fahren auf der geraden Linie.**

**344.** Neben der Hauptaufgabe des genauen Innehaltens der befohlenen Gangart und des ständigen, gleichmäßigen Zuges des Pferdepaares liegt dem Trainsoldaten beim Fahren auf gerader Linie ob, eine vorgezeichnete oder befohlene Richtung

genau innezuhalten. Zu diesem Zwecke nimmt er sich zwischen dem angegebenen Richtungspunkt und sich selbst verschiedene, in gleicher Richtung liegende Zwischenpunkte, die er einen nach dem andern überfährt.

Durch ruhigen Trab auf gerader Linie werden Trainsoldaten wie Pferde am besten an gleichmäßiges und ausgeglichenes Tempo gewöhnt.

#### **Antraben und Uebergang in den Schritt.**

**345. Antraben.** Kommando oder Zeichen wie in Ziffer 333. Auf das Vorbereitungskommando oder Vorbereitungszeichen werden die Pferde nach den Vorschriften der Ziffer 338 versammelt, so daß sie auf das Ausführungskommando oder -zeichen den ruhigen Trab aufnehmen. Im übrigen gelten die Bestimmungen der Ziffer 333.

**346. Uebergang in den Schritt.** Kommando oder Zeichen wie in Ziffer 334.

Die Parade zum Schritt geschieht nach den Vorschriften der Ziffer 338 derart, daß die Bewegung des Fuhrwerkes nicht ruckartig, sondern nach und nach verlangsamt wird. Wird unter heftigem und gewaltsamem Zurückreißen der Pferde in den Schritt übergegangen, so sind nachteilige Folgen unvermeidlich.

#### **Die Wendung.**

**347.** Kommando oder Zeichen wie in Ziffer 335.

Die Wendung wird gemäß Bestimmungen der Ziffer 338 gefahren. Bei der Fahrausbildung sollen die Wendungen auf einem Kreisbogen von 9 Meter Durchmesser ausgeführt werden; bei schmalen Wegen, beim Umfahren von Hindernissen und ganz scharfen Ecken wird es hingegen sehr häufig notwendig werden, die Wendung noch enger ausführen zu müssen, als oben angegeben. Die Grenze für die engste Wen-



dung ist durch den Lenkungswinkel des Fuhrwerkes gezogen.

Da im Gelände Trainkolonnen, namentlich vordere Trainstaffeln, oft vor der Notwendigkeit stehen, enge Wendungen ausführen zu müssen, ist denselben bei der Fahrausbildung die entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken.

### Verhalten bei Uebertreten und Stürzen von Pferden.

**348.** Tritt ein Pferd über die Strangen, so hat das betreffende Fuhrwerk den nachfolgenden Fuhrwerken zuerst Platz zu machen, und sobald als möglich anzuhalten; dann wird von dem betreffenden Trainsoldaten selbst oder von einem Manne der Begleitmannschaft das Pferd in lose Strangen gestellt und entweder der übergetretene Fuß desselben über die Strange zurückgehoben oder die Strange ausgehängt, vorsichtig frei gemacht und wieder eingehängt. Vorsichtshalber muß dabei Pferden, welche schlagen, ein Vorderfuß aufgehoben werden. Springt ein Pferd über die Deichsel, so müssen beide Deichselpferde abgespannt und das Fuhrwerk zurückgedrängt werden.

**349.** Wenn ein Pferd stürzt, so wird das Fuhrwerk so bald als möglich 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.

**350.** Wenn ein Pferd übertritt und stürzt im Augenblick, wo das Fuhrwerk sich beim Ueberwinden eines Hindernisses oder sonst in schwieriger Lage befindet, sollen die Trainsoldaten mit allen Mitteln zuerst darnach trachten, das Pferd aufzurichten und

das Fuhrwerk in gesicherte Lage, sowie den allenfalls nachfolgenden Fuhrwerken aus dem Wege zu bringen; erst nachher soll angehalten werden.

## Das Fahren der Abteilung.

### Allgemeine Grundsätze.

**351.** In den Fahrübungen mit dem einzelnen Fuhrwerke werden die Trainsoldaten in den Grundelementen des Fahrens ausgebildet. Sind diese begriffen, so kann zu dem Fahren mit mehreren Fuhrwerken übergegangen werden, welches keine besonderen Schwierigkeiten mehr bieten soll.

Zu diesen Uebungen werden Fahrabteilungen von mehreren Fuhrwerken unter dem Kommando eines Offiziers oder Unteroffiziers vereinigt. Den Spitzenuhrwerken sind für die ersten Uebungen nach Möglichkeit Unteroffiziere zuzuteilen, welche ihnen den Weg und das Tempo vorreiten. Später soll auch ohne solche geübt werden.

Beim Fahrunterrichte ist womöglich auf jeden Zug ein Zugführer einzuteilen. Eine Fahrschul-Abteilung wird vorteilhaft aus 6—8 Fuhrwerken gebildet.

### Die verschiedenen Formationen.

**352.** Es werden drei Formationen unterschieden:  
die Sammelformation,  
die Marschformation,  
die Linie.

#### Die Sammelformation.

**353.** Die Sammelformation für den Train ist der *Park*. Im Park stehen die Fuhrwerke mit 5 m Zwischenraum von Deichselspitze zu Deichselspitze nebenein-

ander und mit 3 m Abstand vom hintern Teil des Fuhrwerkes zu den nachfolgenden Vorpferden hintereinander. Im bespannten Park stehen somit bei ungleicher Bespannung der verschiedenen Fuhrwerke die Deichselpferde auf gleicher Höhe.

Der Führer der Abteilung steht in der Regel vor der Mitte des Parkes. In Ausübung seiner Obliegenheiten ist er aber an diesen Platz nicht gebunden. Die Unterführer — Zugführer und Unteroffiziere — stehen entweder Bügel an Bügel mit dem Vorreiter — oder bei vom Bock gefahrenen Fuhrwerken auf Höhe der Pferde — des ersten Fuhrwerkes ihrer Abteilung.

Die Richtung wird nach demjenigen Flügel genommen, welcher zuerst an seinem Platz im Park angelangt ist.

Wieviele Fuhrwerke nebeneinander zu stehen kommen und wieviele Linien hintereinander gebildet werden, hängt von der Zahl der aufzustellenden Fuhrwerke und dem vorhandenen Platz ab. Abstände und Zwischenräume können je nach dem verfügbaren Platz auch durch besonderen Befehl geregelt werden. Unter Umständen müssen die Fuhrwerke auch in Kolonne hintereinander aufgestellt werden; oft auch werden sie, so namentlich in Feldverhältnissen, nach vorhandenen Deckungsmöglichkeiten gegen Fliegersicht verteilt.

#### Die Marschformation.

#### Die Marschkolonne.

**354.** Die normale Marschformation der Trainstaffeln ist die **Marschkolonne**. Die Fuhrwerke fahren einzeln hintereinander; der Abstand vom Ende des voranfahrenden Fuhrwerkes bis zu den Köpfen der Vorpferde des nachfolgenden beträgt 3 m.

Der Führer in der Marschkolonne ist ohne besonderen Befehl stets der an der Spitze reitende Kom-

mandierende der Abteilung oder dessen Stellvertreter (ein Zugführer). Das Spitzenfuhrwerk und mit demselben die nachfolgende Marschkolonne folgt demselben ohne weiteres.

Die Zugführer (Unteroffiziere) reiten neben den Sattelpferden ihrer vordersten (hintersten) Fuhrwerke und verlassen ihre Plätze nur vorübergehend zur Ueberwachung ihrer Züge (Unterabteilungen).

Beim bespannten Exerzieren bilden die an ihre Plätze gebundenen Zugführer und Unteroffiziere das Gerippe der fahrenden Abteilung. Sie sind daher dafür verantwortlich, daß in gleichmäßigem Tempo und eingedeckt gefahren wird.

Müssen sie für Kontrollen oder zur Befehlsübermittlung ihre Plätze zeitweise verlassen, so dürfen sie die freizulassende Straßenseite nicht versperren.

Zugführer, Unteroffiziere, Vorreiter und Bockfahrer nehmen alle von der Spitze der Kolonne herkommenden Kommandos, Befehle und Zeichen ab. Offiziere und berittene Unteroffiziere sind für deren richtigen und raschen Durchgang, sowie auch für entsprechende Meldungen verantwortlich.

**355.** Korrektes Fahren in Marschkolonne bildet die wichtigste, zugleich aber auch die schwierigste Aufgabe in der Ausbildung einer Train-Abteilung. Auf die Ausbildung im Fahren in der Marschkolonne ist daher die allergrößte Sorgfalt zu verwenden. Eine Train-Abteilung, welche das Kolonnenfahren richtig ausführen kann, wird auch allen anderen Anforderungen entsprechen.

**356.** Beim Fahren in der Marschkolonne müssen folgende Grundregeln beachtet werden:

1. Jedes Fuhrwerk soll genau Tempo fahren. Aus der regelmäßigen Gangart jedes einzelnen Fuhrwerkes

ergeben sich allein die regelmäßigen Abstände, die 3 m betragen sollen.

2. Geht der vorgeschriebene Abstand aus irgendeinem Grunde verloren, so soll nicht plötzlich nachgefahren oder zurückgehalten, sondern im bisherigen regelmäßigen Tempo verblieben werden. Zu große oder zu kleine Abstände werden sich in kurzer Zeit von selbst ausgleichen. Bleibt ein Abstand während längerer Dauer zu groß oder zu klein, so ist er nur nach und nach auszugleichen.
3. Es ist genau eingedeckt und im Geleise des voranfahrenden Fuhrwerkes zu fahren.
4. Muß ein Fuhrwerk aus irgendeinem Grunde anhalten, so hat es durch Ausbrechen aus der Kolonne Raum zu geben, so daß der flüssige Weitermarsch der Kolonne nicht gehindert wird.
5. Kann das betreffende Fuhrwerk nicht mehr seitwärts Raum geben, so fahren die hintern Fuhrwerke ohne Stocken sofort seitwärts (in der Regel links) an demselben vorbei.
6. Der Platz für ein zurückgebliebenes Fuhrwerk bleibt offen. Das Einreihen in die Kolonne erfolgt in der Regel beim nächsten Halt. Bis dahin schließt das betreffende Fuhrwerk nach wiederhergestellter Marschbereitschaft auf die Kolonne auf.
7. Jedes Fuhrwerk richtet sich in bezug auf Marschrichtung nach dem voranfahrenden. Jede Aenderung der Marschrichtung wird von sämtlichen Fuhrwerken an derselben Stelle vorgenommen, wo das Spitzenfuhrwerk gewendet hat. Die Aenderung der Marschrichtung wird daher auch nur diesem befohlen.

**357.** Die Fahrübungen in Marschkolonne sind nach den ersten Uebungen auf dem Exerzierplatz hauptsächlich auf Straßen und Wege zu verlegen,

um so die Trainsoldaten an die für den Marsch am häufigsten in Betracht fallenden Umstände zu gewöhnen.

Anschließend ist das Fahren in Marschkolonne in schwierigeres Gelände zu verlegen, und auch das Durchfahren von Hindernissen mit der Kolonne zu üben. Hierbei soll auf die Bewahrung einer nach Möglichkeit aufgeschlossenen Kolonne in allen Fällen besonderes Gewicht gelegt werden.

### Die Zugskolonne.

**358.** Die **Zugskolonne** dient ausnahmsweise als Marschformation, wenn es auf einer sehr breiten Straße möglich ist, mit zwei Fuhrwerken nebeneinander zu fahren. Sie bietet dann den großen Vorteil, daß die Länge der Kolonne um die Hälfte verkürzt wird.

Die Zugskolonne kann auch als Sammelformation angewandt werden, wenn der zur Verfügung stehende Raum nicht erlaubt, mehr als zwei Fuhrwerke nebeneinander zu stellen.

In dieser Formation stehen oder fahren je zwei Fuhrwerke nebeneinander mit 5 m Zwischenraum. Die hintern Fuhrwerke sind auf 3 m Abstand aufgeschlossen.

### Die Linie.

**359.** Die Linie dient hauptsächlich als Sammelformation; die Fuhrwerke stehen in Linie gleich wie im Park.

### Die Bewegungen der Fahrschule.

**360.** Die Bewegungen in der Fahrausbildung dienen vornehmlich dazu, aus einer Formation in eine andere überzugehen. Daher ist die Großzahl der vor-



geschriebenen Bewegungen zur Ausbildung für den Felddienst unbedingt notwendig. Daneben sieht das Reglement einige wenige Fahrbewegungen vor, die im Feld zwar nur ganz ausnahmsweise vorkommen, für die eigentliche Fahrausbildung aber deshalb von Wert und Nutzen sind, weil sie dazu dienen, die Aufmerksamkeit der Trainsoldaten anzuregen, sie an genaues Fahren zu gewöhnen und bei ihnen die Freude am Fahren zu wecken.

#### Das Erstellen der Parkformation.

**361.** Der Park wird stets aus der Marschkolonne gebildet:

Befehl: „Einmarsch in den Park!“

Zeichen: Hochhalten des ausgestreckten Unterarmes über dem Kopf.

Die Marschkolonne wird durch den vordersten Zugführer in den Park hineingeführt; die einzelnen Unterabteilungen vollziehen darauf den Einmarsch nach vorher erhaltenen Weisungen.

Zur Erleichterung des Einfahrens in den Park können Ueberzählige als Jalons aufgestellt werden.

#### Das Erstellen der Marschkolonne und die Bewegungen in derselben.

##### Erstellen der Marschkolonne.

**362.** Die Marschkolonne kann aus der Parkformation, aus der Zugskolonne oder aus der Linie gebildet werden.

Anruf: Vorbereitung: Ausführung:  
Kommando: Abteilung — rechts  
(links) ab-  
gebrochen — Marsch!

Zeichen:	Pfiff —	Bezeichnung des Fuhr- werkes, auf welches ab- gebrochen werden soll, mit aus- gestreckter Hand; dann Angabe der Marschrich- tung mit aus- gestreckter Hand.	Senken der hoch- gehaltenen flachen Hand.
----------	---------	---	---

Das Fuhrwerk am bezeichneten Flügel fährt geradeaus, die anderen setzen sich zunächst geradeaus in Bewegung und ziehen sich nachher im Schrägmarsch in die Kolonne hinein. Jedes Fuhrwerk beginnt die Bewegung so rechtzeitig, daß es ohne Stocken oder Nacheilen auf richtigen Abstand in die Kolonne kommt.

Sobald das vorderste Fuhrwerk als Spitze der Kolonne den Park, die Zugskolonne oder die Linie verlassen hat, gibt ihm der Führer der Abteilung die einzuschlagende Richtung an, zum Beispiel: **Richtung Straße!**

##### Richtungsänderung der Marschkolonne.

**363.** Um die Marschrüchtung der Abteilung in der Marschkolonne zu ändern, wird in der Regel direkt der neue Richtungspunkt angegeben, z. B. **Richtung Kirchturm von N.!**

Auf diesen Befehl nimmt das Spitzenuhrwerk ohne weiteres Richtung auf den angegebenen Richtungspunkt. Die nachfolgenden Fuhrwerke wenden an derselben Stelle und halten genau das Geleise des voranfahrenden Fuhrwerkes.

**364.** Statt der Angabe des neuen Richtungspunktes kann zunächst auch nur die Richtung bezeichnet werden, die durch die Kolonne eingeschlagen werden soll, durch den Befehl:

***Richtung rechts (links)!***

Sobald das vorderste Fuhrwerk in der Wendung die gewollte neue Richtung erlangt hat, erfolgt dann der Befehl:

***Gradaus - Richtung - Turm!***

**Kehrtwendung in der Marschkolonne.**

**365.** Anruf: Vorbereitung: Ausführung:  
Kommando: Abteilung — rechts - (links)

Zeichen: Pfiff — umkehrt — Marsch!  
Kreishieb Senken der  
über dem Kopf hoch-  
nach rechts gehaltenen  
oder links mit flachen  
der flachen Hand.  
Hand.

Die Kehrtwendung wird von jedem Fuhrwerk für sich ausgeführt. Sobald die Wendung in gewolltem Maße vollzogen ist, erfolgt:

Kommando: Gradaus Marsch!  
Zeichen: Angabe der Marsch- Senken der hoch-  
richtung mit aus- gehaltenen flachen  
gestreckter Hand. Hand.

Die Zugführer und Unteroffiziere begeben sich auf **Gradaus!** in rascher Gangart zu den Spitzenfuhrwerken ihrer Züge oder Unterabteilungen.

**366.** Soll auf der Straße kehrt gemacht werden, so läßt der Führer scharf nach derjenigen Straßenseite anhalten, auf deren entgegengesetzten Seite er genügend Platz zum kehren hat (also rechts anhalten bei linksumkehrt, links anhalten bei rechtsumkehrt).

Auf das Kommando:

***Auf der Straße kehrt!***

geschieht folgendes:

1. Die auf dem Fuhrwerk sitzende Begleitmannschaft sitzt ab, hängt bei zweiteiligen Fuhrwerken die Hinterwagen von den Protzen ab.
2. Die Protze rückt zuerst ungefähr 2 m vor und macht rechts- bzw. linksumkehrt (auf schmalen Wegen müssen vor dem Umkehren zuerst Vor- und Mittelpferde, unter Umständen auch die Deichselpferde abgespannt werden).
3. Die Protze geht dann ungefähr 5 m hinter den Hinterwagen (es muß gewartet werden bis die Protze des Fuhrwerkes, welches voraus fährt, auch kehrt gemacht hat).
4. Die Hinterwagen werden umgedreht und wieder mit ihren Protzen zusammengehängt. Die Begleitmannschaften sitzen sofort wieder auf.
5. Auf das Kommando (Zeichen):

***Vorwärts — Marsch!***

fahren die Fuhrwerke in der befohlenen Reihenfolge vor.

6. Bockfuhrwerke werden sinngemäß gewendet (evtl. begibt sich die Wagenwache auf die Seite des Handpferdes und führt dieses am Zügel, entsprechend den Weisungen des Trainsoldaten).

**367.** Muß eine Kolonne auf der Straße einer entgegenkommenden Kolonne (Auto, Fuhrwerk usw.) Platz machen, so befiehlt der Kommandierende:

***Rechts (links) Anhalten!***

Zeichen: Wiederholter Stoß mit der Faust nach rechts (links), worauf jedes Fuhrwerk für sich nach rechts (links) seitwärts fährt.

Können entgegenkommende Fahrzeuge nicht ohne weiteres vorbeifahren, wird „*Straße frei!*“ befohlen, worauf die Fuhrwerke einzeln ganz rechts (links) hinausfahren und nach der Vorbeifahrt sich wieder eindecken.

Nachdem die entgegenkommende Kolonne oder das Auto usw. beim einzelnen Fuhrwerk vorbei ist, geht jedes Fuhrwerk wieder auf die Straßenmitte zurück.

#### Das Erstellen der Zugskolonne.

**368.** Die Zugskolonne wird aus der Marschkolonne gebildet. *Befehl: In Zügen rechts (links) aufmarschieren!*

Die Fuhrwerke fahren mit 5 Meter oder dem befohlenen Zwischenraum zu zweien nach der befohlenen Seite nebeneinander.

Die hinteren Fuhrwerke schließen auf 3 Meter Abstand auf. Der Aufmarsch und das Aufschließen erfolgen im Schritt.

Auf den Befehl: *Spitze anhalten!* hält das Spitzenuhrwerk an, die hinteren vollenden den Aufmarsch und das Aufschließen.

Aus der Zugskolonne wird die Marschkolonne in gleicher Weise gebildet, wie aus dem Park.

#### Das Fahren über Hindernisse.

**369.** Durch das Fahren über Hindernisse sollen, außer dem Endzweck des Fahrens selbst, Geschicklichkeit und Energie der Trainsoldaten und der Bepannungen gefördert werden. Das Nehmen von Hindernissen ist daher, nachdem die Trainsoldaten einige Übung im Fahren erlangt haben, wiederholt durchzunehmen, wobei mit leichten Hindernissen begonnen, nach und nach aber Schwierigeres verlangt werden soll.

Es können dabei nicht für jeden einzelnen Fall besondere Fahrregeln aufgestellt werden, sondern es muß dem praktischen Geschick der Führer überlassen werden, jeweilen entsprechende Anordnungen zu treffen.

Doch können allgemeine Anhaltspunkte für die häufiger vorkommenden Hindernisse gegeben werden.

**370.** Im allgemeinen ist es notwendig, die Abstände zwischen den Fuhrwerken zu vergrößern.

Je nach Umständen müssen die Nachhilfe der Begleitmannschaften an den Fuhrwerken, das Nehmen von Vorspann, Aenderungen in der Art des Anspannens usw. angeordnet werden.

**371.** Steile, kurze Böschungen werden in verstärkter Gangart, möglichst senkrecht genommen.

Starke, lange Steigungen müssen dagegen immer in ruhigem Schritt überwunden werden. Die Aufsatzzügel sind ganz lang einzuschnallen, bzw. überhaupt auszuschnallen. Wenn es das Gelände erlaubt, wird im Zick-Zack gefahren. Bei steilen Wegen muß von Zeit zu Zeit angehalten werden. Eine rasche Rekognoszierung des Weges ermöglicht, diese Halte an diejenigen Punkte zu verlegen, welche für das Wiederanfahren am günstigsten sind. Es kann auch zweckmäßig sein, die ganze zurückzulegende Strecke in bestimmte Abschnitte einzuteilen und für jeden Abschnitt einen Offizier oder Unteroffizier zu bestimmen, welcher die Leitung in diesem Abschnitt übernimmt. Dieser Führer sorgt dann dafür, daß die Fuhrwerke am richtigen Ort anhalten, zur richtigen Zeit wieder anfahren, bis zum nächsten Abschnitt den richtigen Weg einhalten usw. Man erreicht so ein ruhigeres und bestimmteres Arbeiten, da an jeder Stelle nur einer befiehlt.

Zur Zurücklegung größerer Steigungen, wie auch



von Gefälle, läßt man stets die Begleitmannschaften, oft auch die Trainsoldaten absitzen. Wenn die Höhe gewonnen ist, wird das Spitzenfuhrwerk vor dem Anhalten noch so weit vorgezogen, bis das hinterste Fuhrwerk die Höhe ebenfalls gewonnen hat.

**372.** Beim Bergabfahren halten Begleitmannschaften die Fuhrwerke zurück. Der Deichselreiter führt das Fuhrwerk allein. Es ist dabei oft von Vorteil, Vor- und Mittelpferde auszuspannen. Es sind besondere Leute zu den Fahrbremsen zu kommandieren, welche deren vollständige Ausnützung sichern.

**373.** Graben sind womöglich mit angestreckten Zugstrangen zu durchfahren, um das Schlagen der Deichsel und Stockungen zu vermeiden.

Sie sind womöglich senkrecht zu nehmen; steile Ränder werden vorher abgestochen.

**374.** Bei dem Durchfahren von Furten, die vorher genau zu rekognoszieren sind, hat sich der Vorreiter genau den Weg auszusuchen, so daß die Trainsoldaten während des Durchfahrens eingedeckt fahren können. Der Vorreiter nimmt einen Richtungspunkt am jenseitigen Ufer, den er fest im Auge behält. Das Fuhrwerk soll in lebhaftem Schritt, ohne anzuhalten, das Wasser durchqueren.

**375.** Beim Durchfahren von lichten Waldungen ist es zweckmäßig, den Weg vorher aussuchen und durch Begleitmannschaften bezeichnen zu lassen. Da ausschließlich enge Wendungen nötig werden, werden Vor- und Mittelpferde entweder ausgespannt oder doch mit ganz losen Strangen geführt, so daß dem Deichselreiter die Führung des Fuhrwerks ganz überlassen bleibt.

## IX. Die Ausbildung im Führen der Saumtiere.

### Auswahl und Einteilung der Saumtiere.

**376.** Sind aus einer Zahl zum Dienste gestellter Tiere Saumtiere auszuwählen, so hat deren Auswahl nach den zum Säumen notwendigen Eigenschaften zu geschehen. Diese Eigenschaften sind:

Gute Hufe, kräftige Gliedmaßen, gerader, starker Rücken, geschlossene Lenden, mäßig erhabener Widerist und ruhiges Temperament. Hochbeinige, engbrüstige und überbaute Tiere, sowie solche mit Senkrücken, schwankendem Gang, Atmungsbeschwerden oder Augenfehlern eignen sich zum Säumen nicht. Die Höhe der Saumtiere soll sich zwischen 1,40 und 1,54 m halten. Zu kleine Tiere sind zum Saumdienst meist zu schwach und vermögen nur schwer zu folgen. Zu große Tiere bieten beim Aufladen der Oberlasten Schwierigkeiten und sind im Gebirge meistens zu unbeweglich.

**377.** Als am besten geeignet erweisen sich die an das Säumen gewöhnten *Maultiere*. Daneben sollen in erster Linie berggewöhnte Pferde zum Saumdienst ausgewählt werden. Andere *Pferde* lassen sich jedoch bei zweckmäßigem und folgerichtigem Vorgehen ebenfalls als brauchbare Saumtiere verwenden, sofern sie die oben erwähnten körperlichen Eigenschaften besitzen.

Zur Eingewöhnung der Tiere an den Saumdienst sind häufige Uebungen im Auf- und Abladen vorzunehmen, denen dann Marschübungen mit allmählicher Steigerung der Anforderungen folgen.

**378.** Die ausgewählten oder gefaßten Saumtiere sind auf die verschiedenen Lasten zu verteilen. Die Einteilung findet einerseits nach der Bauart und dem mutmaßlichen Leistungsvermögen der Tiere, anderseits nach der Form und dem Gewicht der Lasten statt. Je verschiedenartiger die Qualität der Saumtiere ist, um so schwieriger, aber auch um so wichtiger ist es, die Verwendung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Tiere anzupassen.

Die *erste* Einteilung der Saumtiere kann somit nie endgültig sein.

Das Verhalten der Saumtiere beim Aufladen der zugeteilten Lasten und auf dem Marsch mit denselben vermögen erst volle Sicherheit zu geben, ob die getroffene Einteilung richtig und gut ist, oder ob Umstellungen unter den Tieren geboten scheinen.

Ist die endgültige Einteilung einmal vorgenommen, so soll darauf geachtet werden, daß trotzdem die schweren Lasten (Feldschmiede, Werkzeug usw.) von Zeit zu Zeit unter den Tieren — zu deren Schonung — gewechselt werden.

**379.** Soll eine Saumkolonne leistungsfähig bleiben, so müssen ihr einige Reservetiere zugewiesen werden. Bleibt die Truppe zeitweise am gleichen Orte, so trägt es zur Erhaltung des Saumtierbestandes wesentlich bei, wenn, unbeschadet ihrer Einteilung, auch die sonst unbeschäftigten Munitions- und Küchentiere usw. zur Ausführung der vorkommenden Transporte herangezogen werden.

## Befehle, Kommandos und Zeichen.

**380.** *Befehle:* Das unübersichtliche Gelände, in welchem die Saumkolonne gewöhnlich manövriert, gestattet keine einheitlichen Bewegungen in derselben. Daher wird die Saumkolonne auch am Tage meistens durch Befehle oder Zeichen — selten durch Kommandos geführt.

*Die Raschheit der Ausführung soll darunter nicht leiden.*

Bei Nachtzeit und beim Marsch mit großen Abständen ist der Befehl das einzige Mittel zur Führung einer Saumkolonne.

Zur Abgabe von Befehlen, Kommandos und Zeichen stellt sich der Kommandant immer da auf, wo er seine Truppe übersehen und beherrschen kann.

In der geschlossenen Linie, in der Zugkolonne und in der aufgeschlossenen Marschkolonne wird die Kolonne bei Tag mit Vorzug durch Zeichen geführt.

Bei Dunkelheit und bei Marsch mit vergrößerten Abständen sind weder Kommandos noch Zeichen, sondern ausschließlich Befehle anzuwenden.

Jedem Kommando hat das Vorbereitungs-kommando „Abteilung“ voranzugehen, das bei Anwendung der *Zeichen* durch Hochhalten der Hand ersetzt wird.

*Hochhalten des Arms* (Bergstock) ist das Vorbereitungszeichen für jedes andere. Wer das Zeichen erblickt, wendet bis zum Ausführungszeichen den Blick vom Arm seines Vorgesetzten nicht mehr weg, so daß die Ausführung in der ganzen Abteilung oder Gruppe gleichzeitig erfolgt. Das Vorbereitungszeichen ist den Umständen entsprechend kürzer oder länger zu geben. In den Sammeldformationen begeben sich alle Kader und Mannschaften an ihre vorschrittmäßigen Plätze. Bei beladener Kolonne werden auf das Vorbereitungszeichen die Säcke aufgenommen. Eine auf einer

Straße marschierende Kolonne hält auf dieses Zeichen scharf rechts oder links (bergwärts) an.

*Senken des hochgehaltenen Armes* (des Bergstockes) bedeutet:

für die im Halt befindliche Truppe:

**Vorwärts — Marsch!**

für die Truppe im Marsch:

**Abteilung — Halt — Marsch!**

*Hin- und Herschwenken des hochgehaltenen Arms* (des Bergstockes) bedeutet:

**Ruhen!**

## Das Führen.

### Allgemeines.

**381.** Genaue Kenntnis der Grundregeln zum Führen der Saumtiere auch auf schwierigen Wegen ist für die Ausbildung und die nachherige taktische Verwendbarkeit der Säumertruppe absolutes Erfordernis. Es ist demnach Ausbildungsziel in den Rekrutenschulen, den Säumer die Grundregeln des Führens zu lehren und ihn im gewandten, sichern Führen des Saumtieres in jedem Gelände auszubilden. Dies kann allein durch sachgemäße, peinlich genaue, langsam vorwärtsschreitende Instruktion und stetige Uebung der Rekruten während eines längeren Zeitabschnittes erreicht werden.

Aufgabe der Einheiten ist es sodann, in Wiederholungskursen das Gelernte wieder aufzufrischen und zu festigen.

**382.** In den Rekrutenschulen ist das Führen zunächst mit unbepackten Säumern auf guten Wegen mit beladenen Saumtieren zu instruieren. Die Kolonne wird hiezu nicht allzu lange gehalten, so daß es dem

Führer gut möglich ist, dieselbe zu überwachen und bei jedem einzelnen Säumer die Anfangsgründe im Führen durch Anleitung und Korrektur zu festigen. Nach und nach werden die Marschzeiten vergrößert, die Tornister bepackt und die Kolonnen durch Zusammennehmen mehrerer Gruppen verlängert. Endlich werden die Uebungen in schwieriges Gelände verlegt.

Im Gebirge sind die Saumtiere *stets* mit 4 Steckstollen in jedem Eisen zu versehen.

## Grundregeln zum Führen des einzelnen Tieres.

### Die Stellung des Säumers bei seinem Tier.

**383.** Auf den Befehl: *An die Tiere!* begibt sich der Säumer links auf die Höhe des Kopfes des Saumtieres und hält letztern mit der rechten Hand zirka 10 cm vom Gebiß entfernt in der natürlichen Lage. Hierbei wird der Zügel mit der rechten Hand doppelt angefaßt, der Zeigfinger ist zwischen die Zügelteile gelegt, und der Knebel (Olive) steht am linken Zügelring an.

Das Zügelende wird am kleinen Finger der rechten Hand eingehängt. Ist ein Begleiter vorhanden, so steht derselbe auf Kruppenhöhe links des Tieres; bei Vorhandensein eines zweiten befindet sich derselbe auf gleicher Höhe, aber rechts.

### Das Führen.

<b>384.</b>	<i>Anruf:</i>	<i>Vorbereitung:</i>	<i>Ausführung:</i>
Kommando:	Abteilung —	Vorwärts —	Marsch!
Zeichen:	Hoch-	Angabe der	Senken der
	gehaltene	Marsch-	hoch-
	ausgestreckte	richtung	gehaltenen
	linke Hand.	mit aus-	flachen Hand
		gestreckter	nach
		Hand.	vorwärts.



Befehl: „Marschieren“ (Ziffer 380).

Grundsätzlich soll jedes Tier durch einen Säumer geführt werden.

**385.** Auf den Anruf steht der Säumer links auf der Höhe des Tierkopfes; er hebt diesen mit der rechten Hand 10 cm vom Gebiß auf Schulterhöhe und hält das Zügelende in der rechten Hand. Der Begleiter steht links neben dem Tier auf Höhe der Kruppe. Auf das Kommando (Zeichen) *Vorwärts — Marsch*, und wenn nach „Freimarschieren“ im Marsch „Achtung“ kommandiert wird (z. B. zum Defilieren, vor dem Einmarsch in den Park usw.), faßt der Säumer den Zügel so lang, daß er den rechten Arm hängend frei bewegen kann, und legt das Zügelende in die rechte Hand. Der Begleiter marschiert links neben dem Tier auf Höhe der Kruppe.

Im Freimarschieren werden die Tiere mit langem Zügel geführt, so daß sie in ihren Bewegungen nicht gehemmt sind. Der Säumer geht entweder dem Tier voran oder an seiner Seite, und zwar auf der Talseite; es ist notwendig, daß sich die Tiere auch an das Gehen *hinter* dem Säumer gewöhnen. Die Pferde werden zweckmäßig so geführt, daß die Olive des Zügels am Gebiß ansteht, die Maultiere jedoch stets am durchgezogenen Zügel.

Die Begleiter marschieren auf Kruppenhöhe zu beiden Seiten des Tieres. Bei längs Abhängen verlaufenden Wegen begeben sie sich auf die Talseite; bei engen oder stark abfallenden Wegen hinter das Saumtier zum Zurückhalten.

**386.** Alle Wendungen sind in geräumigen Bogen von zirka 2 Meter Halbmesser auszuführen. Bei sich begegnenden Kolonnen weicht die unbeladene Kolonne nach der Talseite aus.

Das Aufsitzen auf unbeladene Tiere ist streng verboten.

**387.** *Bergauf* schnallt der Begleiter, in Ermangelung eines solchen der Säumer selber, das Hinterzeug länger und das Vorderzeug kürzer; *bergab* ist das Vorderzeug lang zu schnallen und das Hinterzeug je nach der Steilheit des Abstieges so zu verkürzen, daß der Bastsattel nicht nach vorn rutschen kann.

Beim *Hinaufklettern* über kurze, steile Halden muß dem Tier mit langem Zügel volle Freiheit gelassen werden; erst auf ebenem Platz darf es zum Verschnaufen angehalten werden.

Im *steilen Abstieg* halten die Begleitmannschaften vermittelt des Fouragierstrickes — zur Erleichterung der Tiere und zur Vermeidung des Rutschens des Bastsattels — zurück. Das Zurückhalten erfolgt in gerader Richtung und parallel zum Saumtier. Durch das Zurückhalten soll das Tier in seiner Bewegungsfreiheit jedoch nicht gehindert werden. Der Fouragierstrick wird am vorteilhaftesten an den Schnallen des Hinterblattes befestigt.

Bäche und Gräben sollen von den Tieren durchwatet, nicht übersprungen werden; der Säumer muß deshalb ruhig und ohne das Tier anzusehen hineintreten.

Stürzt ein Saumtier, so muß es am Kopfe auf dem Boden festgehalten werden, bis der Bastsattel und die Packung gelöst und von ihm weggezogen sind, weil es sich sonst beim Versuche aufzuspringen durch gewaltsame Bewegungen verletzen kann.

#### Das Anhalten.

<b>388.</b>	Anruf:	Vorbereitung:	Ausführung:
Kommando:	Abteilung	— Halt —	Marsch!
Zeichen:	Pfiff	Hochhalten der linken Hand.	Senken der hochgehaltenen flachen Hand.

Befehl: „*Anhalten*“ (Ziffer 380).

Der Säumer tritt links neben sein Tier, nimmt den Zügel gemäß Ziffer 14 und 385 und hält sein Tier durch langsames Anziehen des Zügels nach rückwärts an.

Darauf bleibt er in Ruhestellung links neben seinem Tier stehen. Die Begleiter stellen sich auf Krupphöhe des Tieres und bleiben ebenfalls in Ruhestellung.

Auf den Befehl **Revision!** werden die Tornister an geeignetem Platz abgelegt (Kochgeschirr nach unten, Rückenteil nach oben) und dann macht jeder Säumer an seinem Tier Revision gemäß Ziffer 418.

### Das Führen in der Kolonne.

**389.** Zu allen Uebungen im Führen werden die Saumtiere zu kürzeren oder längeren Kolonnen zusammengestellt. Haupterfordernis zur Bewegung jeder Saumkolonne ist ein regelmäßiges Tempo. Ein solches bietet allein Gewähr für ein fließendes Vorwärtskommen im gebirgigen Gelände ohne allzugroße Uebermüdung von Mann und Tier. Unregelmäßiges Tempo an der Spitze gibt Anlaß zu häufigen Stockungen in der Kolonne und damit wiederum zum Entstehen von viel zu großen Abständen zwischen den Tieren. Es ist vorteilhaft, mit einer Saumkolonne ein Tempo einzuüben, das den zu säumenden Lasten sowohl, als auch den schwächeren Tieren der Kolonne angepaßt ist. (Tempo 60 Schritt pro Minute im Gebirg.) Von diesem eingeübten Tempo ist hernach so wenig wie möglich abzuweichen. Mit Vorteil stellt man deshalb Leute und Tiere an die Spitze der Kolonne, welche von Natur aus Sinn und Gefühl für Regelmäßigkeit im Tempo in sich tragen. Zulegen oder Kürzerwerden darf niemals zu plötzlich und zu scharf vorgenommen werden, indem die Kolonne sonst vollständig auseinanderfällt oder sich zu sehr zusammenschiebt.

**390.** Entstehen in einer Saumkolonne ohne Befehl große Abstände, so dürfen dieselben von den einzelnen Säumern durch rascheres Gehen nicht *plötzlich* verkleinert werden. Es müssen sich vorübergehend unregelmäßige Abstände bei regelmäßigem Tempo stets wiederum von selbst ausgleichen. Bleibt ein Abstand dauernd zu groß, so wird er vom Säumer allmählich auf 2 Meter verringert.

In der Saumkolonne wird nicht getrabt, namentlich nicht mit beladenen Tieren. Wird ein Tier angehalten, was ohne wichtigen Anlaß grundsätzlich nicht geschehen darf, so soll es womöglich auf die Seite gestellt werden, damit der Weg freibleibt. Erweist sich ein Tier zum Tragen unfähig, so ist es zu entlasten und Meldung zu erstatten.

**391.** Jede *willkürliche* Beladung der Saumtiere ist streng verboten. Es ist auch nicht zu dulden, daß sich Leute beim Marsch bergauf an das Tier hängen.

**392.** Auf *schwierigen Wegen* müssen die Abstände vergrößert werden; es geschieht dies durch den Befehl:

***Abstände 10 (30) Schritt, Spitze marschieren!***

Die Säumer dürfen die Abstände nicht verringern. Zeichen und Kommandos zum Anhalten und Marschieren werden keine gegeben, sondern die Säumer passen nach vorn auf, und wenn sie sehen, daß dort angehalten wird, suchen sie für ihr Tier einen günstigen Platz zum Verschnaufen und setzen den Weg fort, wenn das vordere Tier den befohlenen Vorsprung wieder erreicht hat. Um nach Zurücklegung des schwierigen Weges die Kolonne aufschließen zu lassen, wird befohlen:

***Normale Abstände, Spitze anhalten!***

Abgeladen wird in solchem Fall gruppenweise.

Züge, die Unteroffiziere immer beim ersten Tier ihrer Abteilungen.

In der Parkformation werden die *Zeichen*, nicht aber die Kommandos und die Befehle wiederholt.

Wieviele Saumtiere nebeneinander zu stehen kommen, und wieviele Linien hintereinander gebildet werden, hängt von der Zahl der Tiere und dem zur Verfügung stehenden Platz ab.

Je nach dem verfügbaren Raum kann es geboten sein, die Unterabteilungen getrennt voneinander auf verschiedenen Plätzen aufzustellen. Es ist daher Sache des Kommandanten, den Platz rechtzeitig zu erkunden und darnach seine Anordnungen zu treffen.

In Feldverhältnissen wird nicht selten der Fall eintreten, daß — zum Schutze gegen Fliegersicht — die Kolonne aufgelöst und jedes Saumtier einzeln gedeckt wird. (Ziff. 407, Abs. 4, und 419, Abs. 1).

#### Die Marschformation.

#### Die Marschkolonne.

**400.** Die normale Marschformation der Saumkolonne ist die *Marschkolonne*. Die Saumtiere marschieren hierbei einzeln hintereinander; der Abstand zwischen den Tieren beträgt 2 Meter.

Der Führer einer Saumkolonne marschiert in der Regel an der Spitze, um allfällige Befehle und Meldungen ohne Verzug zu erhalten und in der Lage zu sein, notwendig werdende Maßnahmen rechtzeitig zu treffen. Bei Uebungs- oder Reismärschen führt er von Zeit zu Zeit eine Kontrolle über Marschordnung und Marschdisziplin durch, übergibt aber, sobald er die Spitze der Kolonne verläßt, die Führung einem der zugeteilten Offiziere oder Unteroffiziere (Stellvertreter).

Die Marschkolonne folgt stets, auch ohne Angabe der Richtung, dem an der Spitze marschierenden Führer.

Die Unterführer sind in der Marschkolonne an keine bestimmten Plätze gebunden, sondern halten sich stets da auf, wo sie ihre Unterabteilungen am besten überblicken. Löst sich auf schwierigen Wegen die Kolonne in Gruppen auf, so übernehmen sie ohne weiteres Befehl und Leitung bis zur Wiedervereinigung der Kolonne.

Alle in der Marschkolonne gegebenen Zeichen, Befehle und Meldungen werden von Säumer zu Säumer wiederholt. Jeder Säumer hat aufzupassen, daß Zeichen, Befehl oder Meldung vom folgenden richtig abgenommen wird. Der Durchgang von Befehlen und Meldungen ist vom Ende der Kolonne nach vorwärts zu melden.

Der Zusammenhang von rückwärtigen Abteilungen mit vorderen wird durch Verbindungsleute hergestellt.

**401.** Hinsichtlich aller weiteren Vorschriften für die Marschkolonne siehe Ziffer 389—397.

#### Die Zugskolonne.

**402.** Die *Zugskolonne* wird dann ausnahmsweise als Marschformation angewandt, wenn es auf einer breiten Straße möglich ist, mit zwei Saumtieren nebeneinander zu marschieren. Sie hat den Vorzug, daß die Kolonne um die Hälfte verkürzt wird.

Die Zugskolonne kann auch als Parkformation angewandt werden, wenn der zur Verfügung stehende Raum nicht gestattet, mehr als zwei Saumtiere nebeneinander zu stellen.

In der Zugskolonne stehen je zwei Saumtiere neben-



einander mit 5 m Zwischenraum. Die nachfolgenden Tiere sind auf 2 m aufgeschlossen.

### Die Bewegungen der Saumkolonne.

**403.** Die Bewegungen der Saumkolonne dienen dazu, sie aus der Sammel- in die Marschformation überzuführen oder umgekehrt. Die Kenntnis der Bewegungen ist deshalb für den Felddienst unbedingtes Erfordernis.

#### Das Erstellen des Parkes.

#### **404.** Befehl: *Einmarsch in den Park!*

Die Marschkolonne wird durch den vordersten Zugführer in den Park hineingeführt. Durch Zeichen wird angehalten, sobald das erste Saumtier seinen Platz erreicht hat; die folgenden Unterabteilungen vollziehen darauf den Einmarsch gemäß vorher erhaltenen Weisungen.

#### Das Erstellen der Marschkolonne.

**405.** Die Marschkolonne kann aus der Parkformation oder aus der Zugskolonne gebildet werden.

Anruf: Vorbereitung: Ausführung:

Kommando: Abteilung — rechts (links)

abgebrochen Marsch!

Zeichen: Bezeichnung des Flügel- Senken der  
tieres, auf welches abge- hoch-  
brochen werden soll, mit gehaltenen  
ausgestreckter Hand; dann flachen  
Angabe der Marschrichtung Hand  
mit ausgestreckter Hand. (Stock).

#### Das Erstellen der Zugskolonne.

**406.** Befehl: *in Zügen rechts (links) aufmarschieren!*

Die Saumtiere werden mit 5 m Zwischenraum zu zweien nach der befohlenen Seite nebeneinander geführt. Die hintern Tiere schließen auf 2 m auf.

Auf den Befehl: *Spitze anhalten!* hält das vorderste Saumtierpaar an, die hintern vollenden den Aufmarsch und das Aufschließen.

## X. Marsch und Unterkunft.

### Der Marsch.

**407.** Der Marschbefehl eines Kolonnenkommandanten gibt die Marschrichtung oder das erste Ziel, die Abmarschzeit oder die Passierzeiten der einzelnen Teile beim Fixpunkt und die Art der Kolonnenbildung an.

Der Kolonnenkommandant bestimmt die Marschsicherung. Er schreibt die Marschordnung vor. Marschieren Train- oder Saumkolonnen mit einer Truppenabteilung (Infanterie usw.), so sind sie an die Anordnungen des Kolonnenführers der Truppenabteilung gebunden.

Selbständige Train- oder Saumkolonnen marschieren entsprechend dem vom verantwortlichen Trainoffizier (Unteroffizier) erlassenen Marschbefehl. Im Reisemarsch bleiben solche Kolonnen vorteilhaft nach ihrer Beweglichkeit staffelweise getrennt, marschieren auf verschiedenen Straßen und zu günstiger Tageszeit.

Da auch hinter den Kampffronten immer mit Fliegerangriffen gerechnet werden muß, ist eine starke Auflockerung der Kolonnen notwendig (Bildung von Marschgruppen). Einzelne Fuhrwerke, Karren oder Saumtiere, die direkt bei der Truppe marschieren, werden auf die Marschkolonne verteilt. Bei Truppen mit vielen Fahrzeugen oder Saumtieren marschieren diese in Gruppen von 2—3 Fuhrwerken oder Karren

und von 4—6 Saumtieren mit Abständen von etwa 100 m zwischen den Marschgruppen. Nur wo Straßen und Wege durch natürliche oder künstliche Masken gegen Fliegersicht geschützt sind, oder wo deren Verlauf im Gelände Fliegerangriffe ausschließt, dürfen bei Tage Kolonnen geschlossen marschieren. Im übrigen wird man Märsche größerer Train- und Saumkolonnen tunlichst in die Nacht verlegen.

### Der Nachtmarsch.

**408.** Der Nachtmarsch ist dort, wo der Feind die Vorherrschaft in der Luft besitzt, das einzige Mittel, die Bewegungen größerer Train- oder Saumkolonnen feindlicher Fliegerbeobachtung zu entziehen. Train- und Saumkolonnen werden daher oft in der Nacht marschieren und bei Tag ruhen müssen. Nachtmärsche erfordern besonders genaue Vorbereitungen und Anordnungen und deren zuverlässige Ausführung. Wegweiser und Verbindungsorgane wahren den Zusammenhang der Kolonne. In hellen Nächten ist eine geschlossene Kolonne auf der Straße nicht sicher vor Entdeckung durch Flieger. Ebenso kann bei dunkler Nacht ein Flieger mit Scheinwerfer oder Leuchtraketen eine Kolonne auf breiter, offener Straße sehen. In derartigen Fällen hält die Kolonne beim Erscheinen des Fliegers an (mit den Fuhrwerken und Tieren am Straßenrand).

Zeichen und Pfeifensignale werden keine gegeben. Durch Befehle, die von Fuhrwerk zu Fuhrwerk weitergegeben werden, wird die Kolonne geführt. Nachtmärsche fordern äußerste Aufmerksamkeit aller Offiziere, Unteroffiziere und Trainsoldaten. Rauchen und Aufleuchtenlassen von Taschenlampen oder Streichhölzern sind, wenn nötig, zu verbieten.

Vor einem Halt wird befohlen: „es wird angehalten“, worauf *sofort* rechts (links) gefahren wird.

Dann hält das vorderste Fuhrwerk nach ca.  $\frac{1}{2}$  Minute an, die folgenden sobald sie bemerken, daß vor ihnen angehalten wird.

Zum Abmarschieren wird befohlen: „es wird abmarschiert“, worauf nach ca.  $\frac{1}{2}$  Minute das vorderste Fuhrwerk anfährt; die andern folgen sobald sie bemerken, daß vor ihnen abmarschiert wird.

In Friedenszeiten werden entweder an allen Fuhrwerken oder am vordersten und hintersten Laternen angebracht, wenn nicht Uebungsrücksichten diese Anordnung verbieten.

### Die Erkundung.

**409.** Vorherige Erkundung ist bei guten Straßen nicht notwendig. Wenn aber Schwierigkeiten, z. B. Zerstörungen durch den Feind, Schnee, Glatteis zu erwarten sind, muß rechtzeitig erkundet werden. Schlechte Straßen und Wege müssen immer erkundet werden.

Die Gangbarkeit der Wege und Saumpfade im Gebirge ist in hohem Maße von der Jahreszeit, von der Witterung und mancherlei Zufälligkeiten abhängig und deshalb einem raschen und starken Wechsel unterworfen. Es ist deshalb notwendig, den Zustand der Wege, und zwar kurze Zeit vor einem Marsche, zu erkunden. Zum mindesten ist der Kolonne eine Erkundungspatrouille einige Stunden vorzuschicken. Landeskundige Führer werden gute Dienste leisten.

Trainoffiziere bzw. -Unteroffiziere werden in den meisten Fällen, vor Beginn des Marsches diese Wegerkundung aus eigener Initiative vornehmen.

Das Ergebnis der Erkundung dient als Grundlage für die Anordnungen des Marsches. Die Erkundungsorgane melden nach durchgeführter Erkundung kurz

mündlich, auf Verlangen später schriftlich an den Vorgesetzten.

Erkundungen erstrecken sich hauptsächlich auf folgende Punkte:

- a) Unter welchen Verhältnissen können sich Truppen mit ihren Trains im betreffenden Abschnitt bewegen.
- b) Angabe der Stellen, die mit der Karte nicht übereinstimmen.
- c) Angabe über Fahrbarkeit der Straßen für Motorlastwagen-Kolonnen, Fuhrwerk-Kolonnen, schwere Fuhrwerke, leichte Fuhrwerke, Gebirgsfuhrwerke, Karren (Saumtiere). Schmale Stellen, Kreuzungsmöglichkeiten, Vorspannstrecken, Radhemmstrecken und Wegverbesserungen.
- d) Angabe, ob bei Nacht, bei Nebel oder in unbekanntem Gebiet es vorteilhaft ist, den erkundeten Weg mit Wegweisern, Papierschnitzeln usw. genau zu bezeichnen.
- e) Angabe über den Zustand der Brücken, schwierige und gefährliche Stellen, Steinschlaggefahr, Lawinengefahr.
- f) Angabe über Halte, Ablade- und Tränkemöglichkeiten, ferner eventuell Unterkunft für Mann und Pferd.
- g) Angabe über Zeitbedarf für die erkundete Wegstrecke, eventuell in Teilstrecken zerlegt.

### Marschvorbereitungen.

**410.** Durch eingehende Inspektionen überzeugen sich Train-Offiziere und -Unteroffiziere über Zustand von Mann, Pferd und Material. Die Räder der Fuhrwerke, und beim Bockfuhrwerk auch der Drehkranz der Vorderachse, werden geschmiert. Das Beladen der Fuhrwerke muß überwacht werden. Der



Trainoffizier verteilt die Unterführer, Begleitmannschaften und Wagenwachen auf die Kolonne. Der Train-Offizier bzw. -Unteroffizier bezeichnet die Leute, welche während des Marsches auf die Fuhrwerke aufsitzen dürfen (Hufschmiede usw.). Er überzeugt sich, daß die Verpflegung von Mann und Pferd für den Marsch sichergestellt ist.

Der Umstand, daß der Marsch im Gebirge leicht auf unvorherzusehende Hindernisse stößt, weist darauf hin, den Aufbruch so früh anzuordnen, als dies ohne schädliche Kürzung der Nachtruhe geschehen kann.

Empfindliche Lasten (Munition, Lebensmittel, Fourage) müssen gegen Nässe geschützt werden. Jedem Tragtier ist eine Blache zugeteilt; diese kann über die Last gelegt werden. Im Gebirge wird normalerweise je Tier ein Mann als Begleiter zugeteilt. Ist die Begleitmannschaft wenig zahlreich im Verhältnis zur Zahl der Saumtiere, so empfiehlt es sich, außerdem Mannschaften zum Aufladen auf den Parkplatz zu kommandieren. Auf Gebirgswegen soll jeder Saumstaffel ein Schanzzeugtier zugeteilt werden, oder es sind jeder Kolonne entsprechende Werkzeuge (Schaufeln, Pickel, Aexte) abzugeben.

Wichtig ist auch die richtige Zuteilung der Hufschmiede und des Sanitäts-Personals.

### Verhalten auf dem Marsch.

**411.** Scharfe Marschdisziplin erhält die Truppe frisch und leistungsfähig. Je fester eine Truppe in der Hand ihres Führers ist, um so größere Freiheiten können ihr daneben gewährt werden.

Der Kolonnenführer reitet (marschiert) da, wo er seine Kolonne am besten überwachen kann. Am Ende jeder Kolonne verhindert ein Offizier oder Unteroffizier das Austreten (Zurückbleiben) noch marschfähiger Leute (Tiere) und läßt Marschunfähige

dem nächsten Truppenarzt (-pferdearzt) übergeben (bei fahrenden Kolonnen eventuell Aufsitzenlassen marschunfähiger Leute). Aufladen der Tornister oder Aufsitzen von Marschunfähigen dürfen nur der Arzt und der für die Fuhrwerke verantwortliche Kommandant erlauben.

Kurz nach dem Abmarsch befiehlt der Kolonnen-Kommandant **Freimarschieren!** Jetzt können die Leute ungezwungen marschieren und sprechen. Rauchen und Singen sind gestattet, sofern vom Kolonnen-Kommandant nicht ausdrücklich verboten. *Marscherleichterungen*, Öffnen der Kragen (Haken und 2 Knöpfe), zurückstülpen der Ärmel, Helm abnehmen, werden vom Kolonnen-Kommandant befohlen. Auf den Befehl *Helm ab!*, hängt der Mann den Helm rechts an den Leibgurt.

Sollen Rauchen, Sprechen, Singen verboten und die Marscherleichterungen aufgehoben werden, befiehlt der Kolonnen-Kommandant **Freimarsch aufgehoben!**

Essen, Trinken, Austreten, Verlassen der Kolonne, Absitzen vom Pferd oder Fuhrwerk ohne Erlaubnis des Kolonnen-Kommandanten oder dessen Stellvertreters sind verboten.

Der Kolonnen-Kommandant sorgt dafür, daß bei großer Kälte, Ohren, Nase, Hände, Füße gegen Erfrieren geschützt werden. Bei heißem Wetter ordnet er das Wasserfassen an.

**412.** Auf Straßen und breiten Wegen muß während des Marsches die eine Seite, in der Regel die linke, so weit frei bleiben, daß einzelne Reiter und Meldefahrer (Motorfahrzeuge) störungsfrei vorbei können. Es wird grundsätzlich auf dem besten Teil der Straße marschiert. Im allgemeinen wird rechts gehalten (bergwärts im Gebirge) und links vorgefahren.

Muß ein Fuhrwerk aus irgendeinem Grunde zu

rückbleiben, so erteilt der dem Fuhrwerk zunächst reitende Offizier oder Unteroffizier die nötigen Befehle betreffend Aufschließen auf die Kolonne. Beim Fahren vom Bock ist es oft zweckmäßig, ein zweites Fuhrwerk zurückzulassen, damit sich die Pferde nicht aufregen (gilt besonders auch für Saumtiere). Zurückgebliebene Fuhrwerke (Saumtiere) schließen sobald als möglich in ruhigem Tempo auf die Kolonne auf und fahren (marschieren) beim nächsten Halt auf ihren in der Kolonne freigebliebenen Platz vor.

**413.** Marschirt eine Train- oder Saumkolonne allein, so sendet der Kolonnen-Kommandant eine **Kolonnenwache** von zwei bis drei Berittenen (Mann) voraus. Diese hat Hindernisse aus dem Wege zu räumen und den richtigen Weg zu bezeichnen. Sie hält Verbindung, wenn möglich Augenverbindung, mit dem an der Spitze reitenden (marschierenden) Offizier.

Im Gebirge schickt der Kolonnen-Kommandant, wenn notwendig, zum Verbessern des Weges ein Schanzzeugdetachment voraus. In weglosem, unbekanntem Gelände geht er am besten selbst der Kolonne voraus und läßt den Weg durch mitgenommene Ordonnanzen bezeichnen.

Dem Offizier (U. Of.) am Ende der Kolonne (Ziff. 411) ist die **Schlußwache** (1—2 Berittene, bzw. Mann) unterstellt zur Ausführung seiner Anordnungen bei Zurückbleiben von Leuten, Tieren oder Fuhrwerken, worüber dem Kolonnenkommandanten zu melden ist. Die Schlußwache regelt den Verkehr hinter der Kolonne und meldet für von hinten kommende Fahrzeuge nach Ziff. 367: „*Straße frei!*“

Im Gebirge sind Kolonnen- und Schlußwache mit Werkzeugen (Schaufeln, Pickeln usw.) ausgerüstet, z. B. für Wegverbesserungen, bzw. -wiederinstandstellungen.

### Vorspann.

**414.** Vorspann bedingt zirka dreifache Zeitberechnung und kann innerhalb einer Kolonne organisiert werden, oder die verschiedenen Trainstaffeln können sich gegenseitig aushelfen. Frühzeitige Anordnungen und gegen Fliegerbeobachtung gedeckte Organisationsplätze sind notwendig, wenn die Durchführung störungsfrei verlaufen soll. Beim Vier- und Sechsspänner werden die Vorspannpferde an den Anstößen der Vorpferde angespannt; alle Trainsoldaten sitzen ab und marschieren links neben ihren Pferden, ohne die Zügel anzufassen. Ein Mann der Begleitmannschaft marschirt auf der Seite der Handpferde und treibt diese, wenn nötig, mit der Peitsche an.

Die Vorpferde werden nötigenfalls mit der Halfterkette zusammengebunden. Pro Fuhrwerk muß ein Keil oder geeigneter Stein zum Unterlegen mitgeführt werden. Die Reitpferde werden *in* der Kolonne geführt.

Beim Abwärtsfahren werden die Pferde durch die Fahrer an den Zügeln geführt, der Vorreiter darf aber nicht zwischen die Pferde treten.

Beim Bockfuhrwerk werden die Vorspannpferde an den Anstößen der Deichselpferde angespannt. Der Bockfahrer bleibt grundsätzlich aufgesessen. Er sitzt jedoch ab bei sumpfigem Fahrgelände und auf ganz schlecht unterhaltenen, steilen Straßen, sowohl im Auf- wie im Abstieg, im letzteren Falle um nicht Gefahr zu laufen, vom Bocké heruntergeworfen zu werden.

Der Trainsoldat der Vorspannpferde marschirt links neben der Kruppe seines Sattelpferdes und hält das Leitseil mit der linken, die Peitsche mit der rechten Hand. Ist der Bockfahrer auch abgesessen, marschirt er in gleicher Weise neben seinem Sattelpferd.



Mit Gebirgsfourgon wird auf schmalen Wegen oft das *Tandemfahren* angewandt. Die Deichsel wird durch die Gabeldeichseln ersetzt. Das Handpferd wird gemäß der an den Gebirgsfuhrwerken an der Innenseite des Bockkastens angebrachten Abbildung vor das Sattelpferd gespannt. Beim Tandemfahren mit Karren wird ein zweites Pferd (Tier) vorgespannt. Fehlende Anstöße müssen durch Fouragierstricke ersetzt werden. (Vorstehende Absätze gelten sinngemäß).

#### Radhemmen.

**415.** Sehr steile Abstiegstrecken werden in der Regel mit aufgeschlossenen Kolonnen passiert. Je nach den Straßenverhältnissen (Schnee, Eis, sehr weicher Boden) wird der Radschuh, eventuell auch der Kretzring unter die Räder gelegt. Bei Fuhrwerken, die mit zwei Radschuhen ausgerüstet sind, werden beide unter die Hinterräder gelegt.

Zu Beginn der Abstiegstrecke wird von der Wagenwache der *Radschuh* aufgehängt und vor das, gegen die Bergseite zugekehrte Rad gelegt. Die Wagenwache meldet „bereit!“; der Trainsoldat fährt mit dem Fuhrwerk auf den Radschuh vor. Sobald das Wagenrad auf dem Radschuh liegt, meldet die Wagenwache „gut!“, sichert den Radschuh mit der Kette (evtl. Draht, Stricken usw.), und der Trainsoldat zieht die Bremse an.

Der *Kretzring* wird, bei vereisten Straßen oder sonst besonders glatter Fahrbahn, mit seinem vorderen Steg von vorn über den aufgebogenen Teil des Radschuhes geschoben.

Nachdem die steile Strecke zurückgelegt ist, fährt der Trainsoldat noch zirka 100 m weiter und hält das Fuhrwerk an. Die Wagenwache löst die Sicherungskette und meldet „bereit!“. Der Trainsoldat bewegt mit den Pferden das Fuhrwerk rückwärts (Wagen-

wachen und Begleitmannschaft treten an die Räder und helfen mit) bis der Radschuh freiliegt. Durch die Wagenwache wird der Radschuh wieder am Fuhrwerk aufgehängt (Verbrennungen verhüten). Jeder Führer muß wissen, daß Radschuh und Kretzring Straßen und Wege aufreißen.

#### Marschleistungen.

**416.** Auf guten Straßen, Wegen und Saumpfaden, die keine wesentlichen Steigungen aufweisen, und bei Einrechnen von 10 Minuten Halt, legen Train- und Saumkolonnen 3,5—5 km in der Stunde zurück. Die Tagesleistung beträgt 25—30 km, oder 6—7 Stunden einschließlich Versammlung. Für Reisemärsche, die für mehrere Tage im voraus anzuordnen sind, wird meistens eine Marschübersicht erstellt. Sie weist der Kolonne für jeden Tag Marschstraße, Marschziel und Unterkunftsraum zu. Nach je zirka 4 Marschtagen ist es notwendig, einen Ruhetag einzuschalten. Um die Leistungsfähigkeit bei Nachtmärschen zu erhalten, muß die Truppe zirka jede dritte Nacht ruhen können. Ermüdete Truppen leisten bedeutend weniger; auch können große Hitze, Schnee, Glatteis oder starke Regenfälle die Marschgeschwindigkeit stark herabsetzen.

Im Gebirge und allgemein bei langen Steigungen wird für den Aufstieg ein Zuschlag berechnet. Er beträgt:

für Straßen mit nicht mehr als etwa 10% Steigung, 10 Minuten je 100 m,

für Sträßchen, Wege und Saumpfade mit über etwa 10% Steigung 1 Stunde je 300 m Höhenunterschied. Bei Aufstiegen von mehr als 1000 m geht die Leistung zurück, nach 5 Stunden ganz wesentlich.

Die Aufbruchzeit, die Marscheinteilung, reichliche



Verpflegung, Gepäck erleichtern, gute Unterkunft, tragen viel dazu bei, die Marschfähigkeit zu erhalten.

Diese Angaben können nur als allgemeine Anhaltspunkte dienen, da die Marschzeiten je nach Beschaffenheit des Weges und Zustand von Mann und Pferd erheblich wechseln. Eine beträchtliche Verlängerung der Marschzeit tritt ein, wenn schwierige Stellen einzeln zurückgelegt werden müssen, größere Wegstrecken auszubessern sind, oder das Material (Lasten) stellenweise durch die Mannschaft getragen werden muß.

### Marschhalte.

**417.** Grundsätzlich soll jeder Stundenhalt dazu benützt werden, Revision zu machen und Mann und Pferd ausruhen zu lassen. Eine Straßenseite wird freigelassen, die Kolonne hält rechts (oder bergwärts) an. Der Kolonnen-Kommandant erteilt die nötigen Befehle für die Regelung des Verkehrs und die Sicherung der ruhenden Kolonne während des Haltes.

Für allein marschierende, nicht zu lange Train- und Saumkolonnen brauchen die Halte nicht schematisch befohlen zu werden. Sie können daher und sollen dann auch den Straßen- und Geländeverhältnissen, sowie dem Zustande von Mann und Pferd und der Dauer des Marsches möglichst angepaßt werden. Es ist auch stets an die Möglichkeiten genügender Maskierung gegen Flieger zu denken.

Bald nach Antritt des Marsches wird der erste Halt befohlen, um bei Mann und Pferd noch vorhandene Mängel in Ordnung zu bringen. Berittene und Trainsoldaten sitzen ab. Bei warmer Witterung werden Tränkehalte eingeschaltet. Begleitmannschaften mit Tränkeimern marschieren der Kolonne voraus und stellen Wasser bereit. Bei gleicher Gelegenheit kann

der Trainsoldat (Säumer) seinen Pferden (seinem Tier) die Augen und die Nase auswaschen.

Im Gebirge ordnet der Kolonnen-Kommandant alle 2—4 Stunden Abladehalte an. Die Lasten werden abgeladen. Bei starken Steigungen, besonders wenn große Hitze herrscht, wird oft aber nur kurze Zeit angehalten.

Bei diesen kurzen Rasten bleibt die Kolonne auf dem Weg (Saumpfad). Jeder Säumer stellt sein Pferd an einem günstigen, wenn möglich ebenen Platze auf. Bei schlechter Witterung werden die Halte verkürzt oder teilweise ausgeschaltet, damit Mann und Pferd möglichst rasch in die Unterkunft kommen.

Lange Märsche (von mehr als 6 Stunden Dauer) erfordern in der Regel eine 1—2 stündige Rast, die an geeignetem Ort zur Verpflegung, Fütterung, Fußpflege und Erholung dient.

### Revision.

**418.** Soll beim Stundenhalt oder bei sonstigem Anhalten von voraussichtlich genügender Dauer Revision gemacht werden, so wird gleich nach dem Absitzen (Anhalten im Gebirge)

### Revision!

kommandiert.

Auf dieses Kommando versorgen die Fahrer die Peitsche in der linken Strangenscheide und schieben die Zügelschlaufe des Sattelpferdes auf die Kummerspitze. Beim Brustblattgeschirr legen sie die Zügel hinter die linke Packtasche des Sattels. Die Säumer legen den Tornister ab, Kochgeschirr nach unten, Rückenteil nach oben.

Die Deichselstützen werden von den durch den Unteroffizier bezeichneten Wagenwachen heruntergelassen (fehlen letztere, besorgt es der Trainsoldat selbst). Die Reitpferde werden in die Fuhrwerkab-

stände quer zur Kolonne mit Kopf gegen die offene Straßenseite gestellt.

Dann erst beginnt die Revision. Zuerst wird das Beschläge nachgesehen, wenn notwendig, wird nachgesattelt (nachgebastet). Die Beschirrung, insbesondere die Kummertage und die Packungen, werden nachgesehen. Der Säumer überprüft den Bastsattel und die Lasten.

Die Wagenwachen und Begleitmannschaften legen die Gewehre geordnet neben der Straße nieder oder stellen sie zusammen, und sehen nach, ob eventuell Material (Lasten) auf den Fuhrwerken umgeladen werden muß.

Nach durchgeführter Revision wird innerhalb der Züge (Staffeln) von hinten nach vorn: **Bereit!** gemeldet. Die Bereitschaft der Züge (Staffeln) wird in gleicher Weise dem Kolonnen-Kommandanten gemeldet. Vorkommnisse, welche einen längeren Aufenthalt verursachen können, sind sofort in gleicher Weise an den Kolonnen-Kommandanten zu melden.

Will der Führer nach durchgeführter Revision die Mannschaft austreten und ausruhen lassen, so befiehlt er:

***Austreten nach rechts (links)!***

Bei jedem Gespann muß jedoch mindestens ein Trainsoldat oder Ueberzähliger bei den Pferden bleiben.

Die Meldung der Marschbereitschaft wird vom Führer an den Kolonnen-Kommandanten erst weitergegeben, wenn abmarschiert werden kann, also das Austreten usw. erledigt ist.

Wird *nicht* unmittelbar nach dem Anhalten „Revision“ befohlen, so wird die sonst verlangte Aufmerksamkeit in der Ruhestellung aufgehoben, ohne daß jedoch von Pferden oder Fuhrwerken weggetreten werden darf. Die Reitpferde werden nicht in die Kolonne gestellt, die Peitschen nicht versorgt,

die Deichselstützen nicht heruntergelassen und die Karabiner nicht zusammengestellt.

Wird nach dem Kommando:

***10 (15) Minuten Halt! oder Langer Halt!***

aus irgend welchen Gründen keine Revision befohlen, so ist das Verhalten gleich, wie vor und nach Ausführung der Revision. Bei zeitlich befristetem Halt ist nach Ablauf der anbefohlenen Zeit jedermann an seinem Platze zum Abmarsch bereit.

**Fütterungshalte.**

**419.** Zur Einübung des Betriebes anlässlich der ersten Marschübungen mit Rekruten dürfen *Saumkolonnen* für einen längeren Fütterungshalt in Parkformation aufmarschieren oder doch die Kolonnenlänge dem Platze entsprechend verkürzen. Sobald der Ausbildungsstand es gestattet, sind jedoch die Fütterungshalte feldmäßig durchzuführen. Dabei sind die Tiere je nach den verfügbaren Fliegerdeckungen gruppenweise aufzustellen. Ist man genötigt, in völlig deckungslosem Gelände (Alpterrasse, Paßsattel usw.) zu rasten, so bleibt nichts anderes übrig, als die Tiere in kleinen Gruppen von 4—6 Tieren mit so großen Zwischenräumen, bzw. Abständen aufzustellen, daß selbst Abwurf von Bomben nur beschränkten Schaden anrichten kann. Auch im Friedensmarsch sind diese kriegsmäßigen Halte immer zu üben. Die Kampierpfähle und -Seile werden für derart durchgeführte Halte nicht ausreichen. Findige Säumer werden behelfsmäßige Anbindvorrichtungen schon aufzutreiben wissen. Nötigenfalls halten abwechselungsweise z. B. 2 Säumer die 4—6 Tiere, währenddem ihre Kameraden ruhen.

Der Rastplatz soll trocken, eben und windgeschützt sein. In der Nähe muß Wasser vorhanden sein.

Es wird abgeladen, die Gurte gelockert, jedoch in den meisten Fällen nicht abgebastet. Alle andern Anordnungen sind in Ziffer 420 befohlen und werden für Saumkolonnen sinngemäß angewandt.

### Das Abfüttern auf der Straße.

**420.** Das Abfüttern auf der Straße wird folgendermaßen durchgeführt:

1. Die Bremsen werden vollständig angezogen. Die Trainsoldaten versorgen die Peitsche (Bockfahrer haben diese schon im Peitschenhalter versorgt). Die vom Unteroffizier bezeichneten Wagenwachen oder Begleitmannschaften lassen die Deichselstützen herunter. Gewehrtragende Begleitmannschaften legen die Gewehre geordnet neben die Straße oder stellen sie zusammen.
2. Sofern das Ablegen des Helmes angeordnet wird, werden die Helme von den Trainsoldaten (Säumer) und zugeteilten Wagenwachen oder Begleitmannschaften gespannsweise geordnet am Straßenrand abgelegt.
3. Die Begleitmannschaften verteilen das Heu und holen Wasser.
4. Die Trainsoldaten zäumen ab und lockern die Sattelgurten (jede Strippe 2 Loch). Die Zäume werden an den äußern Packtaschen aufgehängt, der Packtaschenriemen durch das Kopfstück gezogen; die Zügel sollen nicht herunterhängen und nicht auf den Boden kommen. Der Säumer legt den Zaum auf den Bastsattel. Bei der Beschirung mit Packgurte oder Sellette werden die Zäume an den Packgurten oder Selletten, mit dem Packriemchen festgebunden. Beim Hilfsbastsattel werden die Zäume mit dem Riemen festgeschnallt, mit dem die Tragarme zusammengebunden sind. Nun erfolgt Revision nach Ziff. 418.

5. Zusammenbinden der Vorpferde auf ungefähr 1 m Länge mit der Halfterkette (Strick).
6. Die Kummetriemen werden ausgeschnallt und geknüpft, so daß der Kummert das Pferd beim Fressen nicht stört. Die Deichselträger werden ausgeschnallt.
7. Reihenfolge für das Füttern:
  - a) Heu füttern (wenn kein Heu vorhanden, etwa ein Viertel Hafer),
  - b) Tränken,
  - c) Hafern (wenn kein Heu vorhanden, drei Viertel des Hafers).

Soll nur Hafer gefüttert werden, wird es besonders befohlen.
8. Alle Trainsoldaten (Säumer) bleiben bei den Pferden, während diese fressen. Die Kopfsäcke werden von Zeit zu Zeit abgenommen, um den Pferden Luft zu geben.
9. Sofort nach dem Abfüttern, werden die Kopfsäcke wieder mit Hafer aus den Protzsäcken (braunen Futtersäcken, Schlitzsack) nachgefüllt und verpackt. Die Trainsoldaten erstellen die Marschbereitschaft.
10. Nachdem die Begleitmannschaften Wasser geholt und Heu verteilt haben, gibt man ihnen Befehl zum Essen. In der Regel marschieren die Begleitmannschaften fuhrwerks- oder gruppenweise zum Fassen. Sie können auch für die Trainsoldaten (Säumer) ihres Gespannes fassen. Wenn die Trainsoldaten (Säumer) ihre Arbeit beendet haben, werden sie durch Wagenwachen oder Begleitmannschaften abgelöst.
11. Reitpferde werden zugs-, bzw. staffelweise an einem günstigen Orte zusammengenommen und dort miteinander getränkt und gehafert.



12. Abfütterungsplätze werden sauber verlassen; übrig gebliebenes Heu wird zusammengenommen; Konservenbüchsen werden vergraben, Papier wird verbrannt.

### Wegverbesserungen.

**421.** Aus den Erkundungsberichten ist ersichtlich, auf welchen Teilstücken der Marschstraße (Saumpfad) Wegverbesserungen ausgeführt werden müssen.

Als Führer der Wegverbesserungspatrouille werden Leute bestimmt, die in ihrem zivilen Berufe solche Arbeiten verrichten.

Die Wegverbesserungen für Saumkolonnen können betreffen:

- a) Die Herstellung einer haltbaren Saumbahn von zirka 60 cm Breite.
- b) Verstärkung kleiner Holzbrücken (Stege).
- c) Anschneiden der Böschungen, wenn die Seitenlasten anstoßen würden (die breitesten Seitenlasten zirka 1,60 m).
- d) Das Auebnen des Weges durch Beseitigung von großen Steinen und Stufen und Ausfüllen von Löchern.
- e) Sumpfige Stellen mit Steinen oder Baumästen gangbar machen.
- f) Abgraben von zu starken Steigungen und engen Kehren. Steigungen sollten 30% nicht überschreiten. Der Radius von Kehren sollte zirka 1,50 m betragen.
- g) Erstellen von Brücken und Stegen von zirka 1 m Breite. Bei jeder Brücke sollte ein Geländer konstruiert werden, da die Tiere nachher ruhiger und sicherer über die Brücke marschieren. Brückengeländer zirka 70 cm über der Brückenbahn.
- h) Aufsuchen und bezeichnen von Furten.

Vor Beginn der Verbesserungsarbeiten ist stets zu erkunden, ob nicht durch Umgehung der betreffenden Stellen zeitraubende Arbeit erspart werden kann.

### Unterkunft.

**422.** Durch gute Unterkunft ihre Truppe stets verwendungsbereit zu erhalten, ist Pflicht aller Führer. Dazu helfen mit, ein gewissenhafter innerer Dienst, insbesondere Pferdepflege und Instandhaltung der Ausrüstung.

Ortsunterkunft oder doch Ortsbiwak erleichtern das; Biwak nahe dem Gefechtsfeld oder im Gebirge erschweren es.

### Die Kantonnements-Patrouille.

**423.** Zur Erkundung der Unterkunft entsendet ein jeder Kolonnen-Kommandant eine Kantonnements-Patrouille. Diese setzt sich zusammen aus einem oder mehreren Offizieren, einem Unteroffizier je Zug oder Staffel, dem Feldweibel und Fourier und den Pferdehaltern. Im Gebirge wird die Kantonnements- oder Biwakpatrouille sinngemäß zusammengesetzt. Der Kolonnen-Kommandant befiehlt Anzug, Packung, Verpflegung und Stärke der Patrouille.

Der Chef der Kantonnements-Patrouille reitet (marschiert) mit der Patrouille auf dem vorgeschriebenen Weg in den Unterkunftsort und erteilt, dort angekommen, die nötigen Weisungen für die Pferdepflege.

Er sucht alsdann den Gemeindevertreter oder Ortskommandanten auf und läßt sich über Unterkunft für Mann und Pferd orientieren. Nach beendeter Orientierung teilt er die Kantonnements-Patrouillen in verschiedene Gruppen ein und läßt durch diese im Detail erkunden: Unterkunft für Mann und Pferd,

Parkplätze, Schmiede, Küche, Krankenzimmer, Arrestlokal, Trockenräume, Büro, Fouragemagazine, Appellplätze und Lieferanten für Heu und Stroh, die nicht, wie die Verpflegung und der Hafer, in der Regel nachgeschoben werden.

Die erkundenden Organe haben zu berücksichtigen, daß Trainsoldaten und Säumer grundsätzlich in den Stallungen ihrer Pferde untergebracht werden. Sammelkantonnements sollen die Ausnahme sein.

Reitpferde sollen im gleichen Stall untergebracht werden, wie die Zugpferde, in deren Protzensack (Futtersack, Schlitzsack) der Hafer für die Reitpferde vorhanden ist.

Die Kantonnements-Patrouille schreibt alle Kantonnements provisorisch an, legt Latierbäume bereit und verteilt eventuell Heu und Stroh. Rechtzeitig werden Reiter oder Radfahrer der Kantonnements-Patrouille dem Kolonnen-Kommandanten entgegengeschickt, so daß die Kolonne nicht vor dem Kantonnementsort angehalten werden muß.

Die Kantonnementsmacher stehen am Dorfeingang bereit, wenn die Kolonne ankommt.

### **Befehlsgebung und Arbeit im Kantonnement.**

**424.** Im Kantonnementsort angekommen, versammelt der Kolonnen-Kommandant alle ihm direkt unterstellten Unterführer (Arzt, Pferdarzt, Zugführer, Feldweibel und Fourier) und erteilt die Befehle für die Verpflegung, Fütterung, Nachmittagsarbeit; die Zeit des Rappports, der Arzt- und Pferdarztvisite wird festgesetzt.

### **Kantonnementsbezug.**

**425.** Wesentlich ist, daß Mann und Pferd sofort von der Straße verschwinden, und bei schlechter Witterung die Pferde unter Dach kommen.

Der Vorreiter (Bockfahrer) sorgt im Park, daß der Protzensack (brauner Futtersack oder Schlitzsack) mit Hafer mitgenommen wird. Die Unteroffiziere verteilen die Begleitmannschaften gleichmäßig auf die Kantonnements. Vor den Kantonnements angekommen, läßt der Kantonnementschef die Begleitmannschaften Gepäck und persönliche Ausrüstung an einem günstigen, trockenen Ort geordnet ablegen. Nachher übernehmen die Begleitmannschaften die Pferde, und die Trainsoldaten legen Gepäck und persönliche Ausrüstung in gleicher Weise ab. Es werden sofort die Anbindevorrichtungen unter den Masken gegen Flieger erstellt. Unter größeren, zusammenhängenden Masken sind die Kampierpfähle mit 5—6 m Zwischenraum einzuschlagen und, wenn nötig, durch gewöhnliche Pfähle zu ergänzen. Sind die Pfähle eingeschlagen, werden Stricke oder Ketten gespannt und die Pferde angebunden. Stehen nur kleine, verzettelte Fliegerdeckungen zur Verfügung, so wird sinngemäß nach Ziffer 419, 3. Satz ff., verfahren.

Es ist verboten, Pferde oder Maultiere an Brunnen, Bäumen, Gartenhecken, landwirtschaftliche Maschinen, Wagen, Telegraphenstangen, Draht- oder Stacheldrahtzäunen anzubinden.

Es folgen nun die Einrückungsarbeiten gemäß Ziffer 291, bzw. 306. Bei sonnigem Wetter werden Satteldecken, Sättel, Unterkummete, Kammkissen und die persönliche Ausrüstung möglichst lange an der Sonne ausgebreitet.

Sind diese Anordnungen getroffen, besichtigt der Kantonnementschef die Stallungen in bezug auf Zugang, Bauart und Reinlichkeit. Er läßt gefährliche Zugänge, schwache Böden verstärken und ausbessern. Vorstehende Nägel, Drähte oder Holzstücke werden entfernt und tiefe Abzugsgraben mit Mist oder Holz ausgefüllt. Für jedes Pferd muß ein Stand von

mindestens 3 m Länge und 1,50 m Breite vorhanden sein.

Besonders in Gebirgsgegenden sind die Stallungen oft sehr niedrig; es ist daher angezeigt, die Tiere mit aller Ruhe in die Stallung hineinzuführen. Aengstlichen Pferden wird eventuell die Decke über den Kopf gedeckt, wenn sie nicht zur Stalltüre hineingehen wollen.

Wo Krippen fehlen, wird das Heu vor die Tiere auf den Boden geworfen und der Hafer im Kopfsack verfüttert. Sobald die Tiere den Hafer gefressen haben, muß der Kopfsack abgenommen werden. Grundsätzlich sollen immer Latierbäume angebracht werden.

Zur Vermeidung von Durchzug sind Löcher und Spalten in den Wänden, namentlich nahe über dem Boden, gut zu verstopfen, z. B. mit Stroh, Säcken usw. Bei Kälte sind die Pferde zu decken. Den Mannschaften ist es verboten, Pferdedecken für sich zu benutzen.

Im Tagesbefehl muß für Pferdepflege reichlich Zeit eingeräumt werden. Die Trainoffiziere oder -Unteroffiziere machen zu Beginn des Stalldienstes Pferdeinspektion, treffen die nötigen Anordnungen für Umstellungen und die Behandlung verletzter oder kranker Tiere und melden diesbezüglich an den Vorgesetzten und Pferdarzt. Während des Stalldienstes wird die Stallwache für die Nacht organisiert und die Ablöserliste an einer günstigen Stelle an der Stalltüre angeschlagen. Außer der Stallwachtlite läßt der Train- (Säumer) Offizier oder -Unteroffizier am gleichen Platze eine Liste anschlagen über die zu behandelnden Pferde und die Art der Behandlung, so daß in der Nacht jeder Stallwächter ohne weiteres die Behandlung vornehmen kann. Die Pferde werden dabei nicht mit Nummer aufgeschrieben, sondern es wird genau angegeben, wo das Pferd im Stall steht. Die Latierbäume müssen eine Länge von 3 m aufweisen

und zirka 70 cm über dem Stallboden (d. h. zirka 20 cm über dem Sprunggelenk) aufgehängt werden. Es empfiehlt sich, am hintern Teil jedes Latierbaumes einen mit Stroh gefüllten Sack zu befestigen, damit Verletzung und Schlagwunden vermieden werden. Wo Latierbäume oder ähnliche Vorrichtungen nicht eingerichtet werden können, sind die Tiere zur Vermeidung von Schlägereien eng aneinander zu stellen. Dabei ist zu beachten, daß die Leistungsfähigkeit der Tiere sehr rasch abnimmt, wenn sie auf die Dauer keine Gelegenheit zum Abliegen haben.

Für die Beschirrungen ist in den meisten Fällen in den Stallungen kein Platz vorhanden. Sie müssen deshalb in andern Räumen oder unter Vordächern untergebracht werden. Dabei sollen sie vor Nässe und Verunreinigung geschützt und derart geordnet abgelegt werden, daß jeder Trainsoldat (Säumer) die Ausrüstung seiner Pferde (seines Tieres) auch bei Dunkelheit leicht finden kann. Stollen können Verletzungen verursachen und beschädigen den Stallboden; sie werden daher meistens entfernt.

Die Trainsoldaten (Stallwachen) sollen im Stall so untergebracht werden, daß sie nicht von Pferden geschlagen oder getreten werden können. Es empfiehlt sich, durch Holzabsperungen Unfällen vorzubeugen. Heudielen sollten nicht als Lagerstätten benutzt werden.

Der Stallwachdienst wird nach Ziffer 113 und 116 organisiert.

Je enger und ungünstiger das Kantonement, desto unerläßlicher ist es, auf die Feuersgefahr aufmerksam zu machen. Der Kantonementschef beschafft frühzeitig Laternen und orientiert die Mannschaft eingehend über das Verhalten bei Brandausbruch. Unter Sturm- oder Kerzenlaternen werden gefüllte Gefäße mit Wasser aufgestellt.



Die Fourageverteilung muß von den Train-(Säumer-) Unteroffizieren genau überwacht werden. Der Train-offizier ordnet Unteroffiziersronden an und führt aus eigener Initiative persönlich Ronden in den Kantonnements seiner Truppen aus. Der Kantonnementschef oder in seiner Abwesenheit der Mann, der einen eintretenden Höheren zuerst sieht, meldet sich und die Kantonnementsmannschaft und was sie tut. Die Stalungen werden gemäß Ziff. 116 gemeldet.

Für jedes Kantonnement wird eine Kantonnementsliste erstellt wie folgt:

Füs. Bat. 30

Muntr.

#### Kantonnements-Liste.

Kantonnement Meyer

**Bestand:** .... Mann .... Pferde

Wohnung des:

Trainoffiziers: ..... Bureau: .....

Pferdarztes: ..... Küche: .....

Arztes: ..... Krankenzimmer: ...

Der Kantonnementschef:  
(Unterschrift :)

#### Biwak.

**426.** Biwak verlangt einen trockenen, windgeschützten Lagerplatz und eine Wasserstelle in der Nähe. Zeltausrüstung ist vor allem im Gebirge notwendig. Hütten werden gebaut, wenn die Lagerung voraussichtlich längere Zeit dauert. Der Biwak-Kommandant hat ähnliche Aufgaben wie der Ortskommandant (vgl. F. D., Ziff. 152—156).

Die Einheiten, Kolonnen oder Staffeln erhalten getrennte Lagerplätze. Biwak in einem Tannenwalde

bietet die beste Fliegerdeckung zu jeder Jahreszeit. In offenem Gelände lagert die Truppe verteilt in kleinen, dem Gelände angepaßten Gruppen, in den Bergen am Fuße von Felswänden und zwischen großen Steinen. Die Deckung gegen Flieger ist in den Bergen nur stellenweise und für kleine Abteilungen möglich. Wenn es sich darum handelt, die Truppe in hohem Maße gefechtsbereit zu halten, so biwakiert sie meist dort versammelt, wo die Lage es erfordert. Bei schlechter Witterung, namentlich bei nassem, kaltem, windigem Wetter leiden aber die Pferde sehr. Aus diesem Grunde sind Biwaks bei solchem Wetter zu vermeiden. Dagegen ist das Biwak bei gutem, warmem Wetter dem Kantonnement entschieden dann vorzuziehen, wenn die Unterkunftsräume eng und schlecht sind, oder wenn zur Erreichung derselben noch weite Märsche zurückzulegen wären.

Im Biwak sollen die Pferde bei kalter Witterung gedeckt werden. Fahrende Truppen haben für diesen Zweck die Satteldecke zur Verfügung. Gebirgstruppen verfügen nebst der Satteldecke auch noch über die jedem Tier zugeteilte Blache.

Schläger werden abgesondert angebunden. Der Biwakbezug wird im gleichen Sinne durchgeführt, wie der Kantonnementsbezug. Die Begleitmannschaften errichten während des Stalldienstes die Zelte und ordnen den Park. Empfindliche Lasten werden trocken gelagert und mit Blachen zugedeckt.

Der Boden der Zelte ist mit Stroh, Gras, Zweigen usw., sowie überzähligen Decken oder Zelttüchern zu belegen. Durch Herstellung von Abflußgräben ist dafür zu sorgen, daß bei Regenwetter kein Wasser in die Zelte hineinläuft.

Bei starken Gewittern, Sturm und Hagelwetter ist die Mannschaft zu den Tieren zu kommandieren. Es ist zweckmäßig, diese satteln und zäumen zu lassen

und eng beieinander zu behalten. Vorteilhaft wird der Kopf des Pferdes (Maultiers) bei starkem Regen oder Hagel mit einer Decke oder Blache gedeckt. Bei Blitzgefahr sind alle Gegenstände mit metallenen Spitzen, z. B. Bergstöcke, Gletscherpickel und dergleichen, weit weg zu legen. Unwetter können im Hochgebirge zu Katastrophen führen. Es ist daher Pflicht der Stallwachen, das Herannahen eines Gewitters frühzeitig zu melden.

#### Winterbiwak.

**427.** Der Biwakplatz muß an einem möglichst windgeschützten Ort und in der Nähe eines Baches gewählt werden. Die Beschaffenheit des Schnees spielt eine wichtige Rolle, da mit Schnee, der sich leicht in Blöcke schneiden läßt, das Biwak viel rascher erstellt werden kann als mit pulverigem, körnigem Schnee. Nach der Wahl und Einteilung des Platzes werden mit den Tieren die notwendigen Wege gebahnt. Ein Teil der Mannschaft erstellt die Wälle für das Tierbiwak. Diese Wälle müssen zirka 2 Meter hoch sein und seitwärts eingebogen gebaut werden, damit die Tiere gegen den Wind geschützt sind. Die übrige Mannschaft schaufelt 2 bis 2,5 Meter breite Gräben bis ca. 5 cm auf den Boden, zum Aufstellen der Zelte, erstellt die Küche usw. Bei sehr hohem Schnee werden Galerien mit Nischen in denselben eingegraben. Die Führer bewegen die Tiere bis das Tierbiwak fertig erstellt ist. Die Stallwachen müssen nach jeder halben Stunde abgelöst werden.

Zur Verhütung von Erkältungen, und um das Erfrieren einzelner Körperteile zu vermeiden, sind beim Bezug der Zelte folgende Regeln zu beobachten:

Unter jede Zelteinheit kommen 3 Mann mit 3 Decken. Die erste Decke wird auf das Bodentuch ausgebreitet. Darauf legen sich die 3 Mann; von der

zweiten Decke kommt die eine Hälfte auf den Boden unter die Füße zu liegen, während die andere über die Beine heraufgeschlagen wird. Die 3. Decke wird über die 3 Mann ausgebreitet. Die Mannschaft soll Linsener, Leibbinde, Mantel und Ohrenkappe anziehen; die Knöpfe der Bluse und der Hose sind zu öffnen; die Schuhe sind auszuziehen und die Füße in die Wadenbinden einzuwickeln. Papier bildet einen guten Schutz gegen die Kälte.

#### Verlassen von Kantonnement und Biwak.

**428.** Es ist streng darauf zu halten, daß beim Verlassen der Kantonnements und Biwaks, alle Räume, Plätze und Gegenstände in gereinigtem und geordnetem Zustande zurückgelassen werden. In den Räumen und auf den Plätzen wird nachgesehen, ob keine Gegenstände liegen geblieben sind. Jeder Kantonnementschef erstellt eine Kantonnementsquittung und läßt diese vom Kantonnementsgeber unterzeichnen. Ist in einem Kantonnement Schaden entstanden, wird mit dem Kantonnementgeber abgerechnet oder dem Vorgesetzten gemeldet. Kochstellen und Biwakfeuer müssen vollständig gelöscht werden. Konservenbüchsen werden vergraben, Papier verbrannt.

#### Grundsätze zur Erstellung rascher Marschbereitschaft (Alarm.)

**429.** Der Trainoffizier erteilt mündlich oder schriftlich den Befehl zur Erstellung der Marschbereitschaft (F. D. Ziffer 154). Die Unterführer orientieren die Truppe und begeben sich dann zum Vorgesetzten. Jeder Trainsoldat arbeitet möglichst rasch, aber ruhig. Im Interesse des ganzen Zuges (Staffel, Kolonne) hilft einer dem andern: Packungen erstellen, Kantonnements aufräumen und eventuell Zelte abbauen.

Die Trainsoldaten (Säumer) marschieren gruppen- oder kantonnementsweise in den Stall, bürsten die Pferde ab und schirren (basten). Sobald die Pferde angeschirrt sind, wird noch im Stall bei guter Beleuchtung eine gründliche Revision gemacht. Nach dem Verlassen der Stallungen wird getränkt. Die Aufsatzzügel werden ausgeschnallt und die Kinnkette ausgehängt. Während des Tränkens bringen die Begleitmannschaften die Stallungen in Ordnung. Sobald getränkt ist, wird gruppen- oder kantonnementsweise in den Park marschiert. Offiziere oder Unteroffiziere prüfen im Park, ob richtig angespannt ist, und ob alle Leute anwesend sind.

Durch einfache und klare Anordnungen erzieht jeder Führer seine Untergebenen zu rascher, gründlicher und ruhiger Arbeit.

## Verbindung zwischen Kampftruppe und Trains.

**430.** Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit mit den Kampftruppen, sollen alle Führer von Trainstaffeln fortlaufend über die Lage an der Front orientiert bleiben. Die Führer der Kampftruppen sind durch ihre taktischen Aufgaben derart in Anspruch genommen, daß sie sich nicht in allen Fällen um ihre Trains bekümmern können. Aufgabe aller Staffelführer ist es daher, jederzeit aus eigener Initiative die Verbindung mit dem vorgesetzten Kommandanten der Kampftruppe aufzunehmen.

Die Trainmannschaften sollen so viel von der taktischen Lage kennen und verstehen, daß sie ihr Verhalten danach richten können.

## Anhang.

### Die normalen Ladungen.

#### Saumtiere für Munition (z. B. bei Inf. Sm. Kolonne).

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack inkl. Bastblache . . .	48,0 kg
2 Seitenlasten mit je 3 Inf. Munitionsschachteln zu 480 Patronen à 15,5 kg	46,5 kg
ev. 1 Tragbrett für Munition . . .	3,0 » 99,0 »
Total	147,0 kg

Dazu kämen noch, verteilt auf die 100 Saumtiere der Inf. Sm. Kol.

Für Oberlasten:

20 Heuseile, 44 Paar Packschienen, 17 Proviantkörbe.

Für Seitenlasten:

10 Fleischkörbe, 10 Proviantkörbe, 12 Provianttaschen, 14 Hafertaschen, 100 Munitionskörbe.

#### Saumtiere für San. Material.

5 pro Geb. Bat., zur ev. Abgabe an die Einheiten:



Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache . .	48,0 kg
Oberlast:	
6 Krankendecken à 2,2 kg	
2 Schnyderschienen in 1 Sack, 2 kg . . .	15,2 "
Seitenlasten:	
Rechts: 1 Sanitätstornister A: 7,5 kg	
Links: 1 Sanitätstornister B: 7,0 " . .	14,5 "
Total	77,7 kg

### Saumtiere für Kochkisten

der Geb. Füs. Kp., Geb. Mitr. Kp., des Stabes der Geb. Bat., der Ftr. der Geb. Bat., der Inf. Sm. Kol., der Geb. Bttr., Art. Sm. Kol., Stab Geb. Art. Abt., Geb. Sap. Kp., Geb.-San. Kp.

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack inkl. Bastblache . .	48,0 kg
Oberlast:	
1 Packbrett . . . . .	11,2 "
Seitenlasten:	
2 Kochkisten zu 25 l, gefüllt à 55 kg . .	110,0 "
Total	169,2 kg

### Saumtiere für Proviant

der Geb. Füs. Kp., Geb. Mitr. Kp., des Stabes Geb. Füs. Bat., der Inf. Sm. Kol.

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache .	48,0 kg
Oberlast:	
1 Einheitsküchenkorb . . . . .	21,0 "
Seitenlasten:	
2 Provianttaschen für Verpflegungsartikel für den laufenden Tag und kleine Reserve an Trockengemüse, leer . . . . .	14,0 "
Freie Nutzlast 45-65 kg	65,0 "
Total	148,0 kg

### Saumtiere für Proviant u. Fourage des Geb. Bat.

25 Saumtiere, wovon eines für die Verpflegung der Mannschaft des Ftr., das wie alle anderen Saumtiere für Kochkisten ausgerüstet ist.

Beladung der übrigen 24 Saumtiere:

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache	48,0 kg
---	---------

Als Oberlasten verteilt:

15 Proviantkörbe	à 7 kg leer
5 Fleischkörbe	à 7 " "
1 Faß zu 10 l	à 5 " "

Als Seitenlasten verteilt:

20 Provianttaschen	à 7 kg leer
16 Hafertaschen	à 3 " "
2 Faß zu 25 l	à 9 " "

Freie Nutzlast maximal 80 kg pro Saumtier.

(Volle Hafertaschen ca. 43 kg)

(Volles Faß à 10 l " 15 " )

(Volles Faß à 25 l " 34 " )

### Saumtiere für Proviant u. Fourage der Geb. Inf.-Rgt. (3 Saumtiere).

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache .	48,0 kg
---	---------

Als Seitenlasten verteilt:

4 Provianttaschen	à 7 kg leer
2 Hafertaschen	à 3 " "

Freie Nutzlast maximal 80 kg pro Saumtier.

### Saumtiere für Proviant u. Fourage der Geb. Sm.-Kol. (11 Saumtiere).

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache .	48,0 kg
---	---------

Als Oberlast verteilt:

3 Proviantkörbe à 7 kg leer

Als Seitenlast verteilt:

6 Provianttaschen à 7 » »

16 Hafertaschen à 3 » »

Die 11 Saumtiere genügen für den ca. 1400 kg betragenden täglichen Nachschub (ohne Heu) nicht; wenn gesäumt wird, muß auch auf die Saumtiere für Munitions- und Verpflegungstransport gegriffen werden oder auf sämtliche Fourgonpferde mit Hilfsbastsattel.

#### Saumtier für Schanzzeug der Geb. Mitr. Kp.

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache 48,0 kg

Oberlast:

1 Tragbrett m. 6 Wurfschaufeln  
2 Kampierseilen (à 12,5 m) 18,5 »

Seitenlasten rechts:

1 Tragbrett mit 4 Pickelhauen  
1 Eisenschlegel 22,0 »

links:

1 Tragbrett mit 4 Pickelhauen  
1 Axt  
1 Waldsäge mit Futteral 22,0 »

Total 110,5 kg

#### Saumtier für Schanzzeug der Inf. Sm. Kol.

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache 48,0 kg

Oberlast:

1 Tragbrett mit 6 Wurfschaufeln . . . . 15,0 »

Übertrag 63,0 kg

Seitenlasten rechts:

Übertrag 63,0 kg

1 Tragbrett mit 3 Pickeln  
3 Hauen  
1 Eisenschlegel . . . . 30,0 »

links:

1 Tragbrett mit 3 Pickeln  
3 Hauen  
1 Axt  
1 Waldsäge mit Futteral 31,0 »

Total 124,0 kg

#### Saumtier für Kampiermaterial der Geb. Mitr. Kp.

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache 48,0 kg

Oberlast:

1 Laternenkorb mit 4 Sturmlaternen . . 17,0 »

Seitenlasten:

Je 1 Tragbrett mit 2 Aexten  
4 Kampierpfählen  
2 Kampierseilen  
(à 12,5 m) . . . . 50,0 »

Total 115,0 kg

#### Saumtier für Kampiermaterial der Inf. Sm. Kol.

(2 Saumtiere).

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache 48,0 kg

Oberlast:

9 Kampierseile (à 12,5 m) . . . . . 21,0 »

Seitenlasten:

je 8 Kampierpfähle . . . . . 50,0 »

Total 119,0 kg

#### Saumtier für Kampiermaterial der Geb. Bttr.

24 Kampierpfähle, 14 Kampierseile

Total ca. 150,0 kg

**Saumtiere für Schanzzeug u. Kampiermaterial der Geb. Bat.** [3 Saumtiere, wovon je 1 Saumtier bei der Truppe (Kst.), beim Geftr. (Deckenstaffel) und beim Ftr.].

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache	48,0 kg
Oberlast:	
1 Tragbrett mit 4 Wurfschaufeln	
2 Kampierseilen (12,5 m)	15,0 »
Seitenlasten rechts:	
1 Tragbrett mit 2 Pickeln	
2 Hauen	
1 Eisenschlegel	
2 Aexten	
3 Kampierpfählen . . .	38,0 »
links:	
1 Tragbrett mit 2 Pickeln	
2 Hauen	
1 Waldsäge	
1 Hebeisen	
3 Kampierpfählen . . .	38,0 »
Total	139,0 kg

**Saumtier für Feldschmiede.**

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache	48,0 kg
Oberlast:	
Amboßstock, Kühleimer . . . . .	27,0 »
Seitenlasten rechts:	
Werkzeugtasche und Amboß . . . . .	38,0 »
links:	
Esse mit Schraubstock . . . . .	40,0 »
Total	153,0 kg

**Saumtiere für Veterinärmaterial** (2 Saumtiere beim Stab Geb. Inf. Rgt., 1 Saumtier bei Inf. Sm. Kol., 1 Saumtier bei Geb. Art.\*).

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache	48,0 kg
Oberlast:	
Bleibt frei für Gepäck des Pferdarztes . . ev.	20,0 »
Seitenlasten:	
Je eine Pferdartzkiste A u. B (27 kg) . .	54,0 »
Total	122,0 kg

\* Saumtier für Geb. Art.: Oberlast: 6 Drahtschienen, zusammen 6 kg.

**Saumtiere für Hafer.**

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache . .	48,0 kg
Oberlast:	
Bleibt frei	
Seitenlasten:	
je 1 Hafertasche mit 40 kg Hafer = 43 kg	86,0 »
Total	134,0 kg

**Verschiedene Beladungen.**

Untenstehende Beladungen können ebenfalls auf dem Hilfsbastsattel gebastet werden; etwa vorgesehene Oberlasten müssen jedoch auf die Seitenlasten verteilt werden, da es ausgeschlossen ist, auf dem Hilfsbastsattel eine Oberlast aufzuladen. Wie die Lasten am besten gebastet werden sollen, muß dem praktischen Geschick der Säumerkader überlassen werden.



Zu den Beladungsgewichten ist noch hinzuzuzählen das Gewicht der vollständigen Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. einer Bastblache zu . . . . . 48,0 kg  
oder des Hilfsbastsattels, ohne Brustblatt, mit gefülltem Schlitzsack, inkl. einer Bastblache zu . . . . . 56,5 »

### Munition:

#### Infanterie.

Inf. Patronen:

Seitenlasten: je 3 Mun. Schachteln à 480 Patr. à 15,5 kg . . . . . ca. 93 kg

D. Handgranaten 17:

Oberlast: 2 Kistchen zu 18 Stück à 12 kg  
Seitenlasten: je 3 Kistchen zu 18 Stück » 96 »

O. Handgranaten 17/25:

Oberlast: 4 Kistchen zu 18 Stück à 8,5 kg  
Seitenlasten: je 4 Kistchen zu 18 Stück » 102 »

O. Handgranaten 19:

Oberlast: —  
Seitenlasten: je 1 Kiste zu 28 Stück:  
35 kg . . . . . 70 »  
4,7 Jk. Pz. G.

Oberlast: 1 Blechkoffer zu 5 St.: 15 kg  
Seitenlasten: je 2 Blechkoffer zu 5 Stück » 75 »  
4,7 Jk. L. G.

Oberlast: 1 Blechkoffer zu 4 St.: 15,5 kg  
Seitenlasten: je 2 Blechkoffer zu 4 Stück » 77,5 »  
8,1 Mw. W. G.

Oberlast: 1 Blechkoffer zu 3 St.: 14 kg  
Seitenlasten: je 2 Blechkoffer zu 3 Stück » 70 »  
8,1 Mw. W. M.

Oberlast: 1 Blechkoffer zu 2 St.: 18 kg  
Seitenlasten: je 2 Blechkoffer zu 2 Stück » 90 »

### Artillerie Feld. Art.

7,5 St-G.

Oberlast: 1 Korb zu 4 Stück: 35 kg  
Seitenlasten: je 1 Korb zu 4 Stück . . . . . ca. 105 kg

7,5 Sp-G. Geschoße:

Oberlast: —  
Seitenlasten: je 1 Blechkiste zu 6 Geschoßen: 44 kg . . . . . » 88 »

Ladungen:

Oberlast: 1 Blechkiste zu 8 Ladungen: 24 kg  
Seitenlasten: je 1 Blechkiste zu 8 Ladungen . . . . . » 72 »

Geb. Art.

7,5 St-G.

Oberlast: —  
Seitenlasten: je 1 Korb zu 5 Patr. 50 kg » 100 »

### Proviant.

Es können mit Benützung der Provianttaschen, Körbe, Säcke und Packschienen auf ein Saumtier verladen werden:

### Gewichte zur Verpflegung einer Geb. Füs. Kp.

#### Frischer Proviant:

200 Portionen Brot zu 500 g . . . . .	100 kg
200 » frisches Fleisch zu 250 g . . . . .	50 »
200 » Käse zu 70 g . . . . .	14 »
200 » Trockengemüse usw. zu 300 g . . . . .	60 »

#### Konserven:

Bruttogewicht

200 Portionen Zwieback  
zu netto 200 g . . . . . 60 kg (2 Kisten)

200 Portionen Fleischkonserven zu netto 200 g . . . . .	66 kg (2 Kisten)
400 Portionen Suppenkonserven zu netto 60 g . . . . .	29 » (1 Kiste)
200 Portionen Frühstückskonserven zu netto 65 g . . . . .	20 » (1 Kiste)

### Beladung der Saumtiere.

#### Frischer Proviant.

	Maximallast ohne Pack- ausrüstung	
Brot: 160 Portionen in 2 Seitenlasten zu ca. 40 kg . . . . . (1 Brottasche enthält 40 Einzelpor- tionen zu 500 g)	ca. 80	kg
Frisches Fleisch: 320 Portionen in 2 Seitenlasten zu ca. 40 kg . . . . .	» 80	»
Käse: 1200 Portionen in 2 Seitenlasten zu ca. 42 kg . . . . . (in ganzen oder geteilten Laiben)	» 80	»
Trockengemüse, inkl. Fett, Salz, Zuk- ker, Kaffee, Tee: 300 Portionen in 2 Seitenlasten zu ca. 45 kg . . . . .	» 90	»

#### Konserven.

Zwieback: 300 Portionen: Oberlast u. 2 Seitenlasten je 1 Kiste zu 30 kg . . . . .	ca. 90	kg
Fleischkonserven: 300 Portionen: Oberlast und 2 Seitenlasten je 1 Kiste zu 33 kg . . . . .	» 99	»
Suppenkonserven: 1200 Portionen: Oberlast und 2 Seitenlasten je 1 Kiste zu 29 kg . . . . .	» 87	»
Frühstückskonserven: 600 Portionen: Oberlast und 2 Seitenlasten je 1 Kiste zu 20 kg . . . . .	» 60	»

#### Fourage.

Hafer: 16 Rationen zu 5 kg in 2 Sei- tenlasten, je 1 Hafertasche zu 43 kg	ca. 86	kg
Heu: (in Ballen) 15 Rationen zu 6 kg in 2 Seitenlasten zu je 45 kg . . . . . (offen in Heuseilen) 8–10 Rationen zu 6 kg in 2 Seitenlasten zu je 30 kg	» 90	»
Stroh: (in Ballen) ca. 25 Rationen zu 3,5 kg in 2 Seitenlasten zu ca. 44 kg .	» 60	»
	» 88	»

#### Gepäck.

Offiziers-Gebirgskoffern:		
Oberlast: 1 Of. Geb. Koffer, leer 4,5 kg; gefüllt maximal 20 kg.		
Seitenlasten:		
Je 2 Of. Geb. Koffer . . . . .	ca. 40 kg	
1 Paar Packschienen . . . . .	4 kg	ca. 108 kg
Biwakdecken, total 40 Stück:		
Oberlast: 10 Stück à 2–2,2 kg		
Seitenlasten: je 15 Stück à 2–2,2 kg	» 80	»
Tornister: 5 Stück		
Oberlast: 1 Tornister . . . . .	ca. 20 kg	
Seitenlasten: je 2 Tornister . . . . .	» 100	»

#### Werkzeug: Siehe Saumtiere für Schanzzeug.

Je 6 Schaufeln, Pickel, dazu Wald- sägen mit Futteral, Aexte und Heb- eisen mit Stricken zu Ober- und Sei- tenlasten vereinigt. . . . .	ca. 80	kg
Einzelgewichte:		
1 Schaufel . . . . .	» 2	»
1 Pickel . . . . .	» 3	»
1 Haue . . . . .	» 3	»
1 Pickelhaue . . . . .	» 2,5	»
1 Axt . . . . .	» 2,5	»
1 Waldsäge mit Futteral . . . . .	» 4–5	»
1 Eisenschlegel . . . . .	» 5	»

	Maximallast ohne Pack- ausrüstung
<b>Holz.</b>	
1/3 Ster in Scheiten . . . . .	ca. 100 kg

**Sägemehl.**

Oberlast: 2 Säcke zu je 15 kg	
Seitenlasten: je 2 Säcke zu je 15 kg	ca. 90 kg

**Gewichtsangaben über die Gebirgsausrüstung.**

Vollständige Saumtierausrüstung mit gefülltem Schlitzsack, inkl. Bastblache . . . . .	ca.	48 kg
Hilfsbastsattel mit Beschirung, Zaum und Halfter, mit gefülltem Schlitzsack (Kummet) . . . . .	„	56,5 „
Hilfsbastsattel mit Beschirung, Zaum und Halfter, mit gefülltem Schlitzsack (Brustblatt) . . . . .	„	51,5 „
1 Paar Packtaschen . . . . .	4,0 kg	
1 Kopfsack mit 1/3 Hafer- ration . . . . .	2,5 „	
1 Pferdeputzzeug . . . . .	1,5 „	
1 Futtersack mit 1 Ration zu 5 kg Hafer . . . . .	5,5 „	18 „
1 Fouragierstrick . . . . .	0,5 „	
1 Bindestrick (3 m) . . . . .	0,5 „	
1 Stallgurt . . . . .	0,5 „	
4 Hufeisen, Steckstollen, Nä- gel, Steckstollenschlüssel . . . . .	3,0 „	
1 Bastblache, neues Modell . . . . .	3 „	
1 Pferdedecke . . . . .	2 „	
1 Paar Packschienen mit Riemen und Tragketten . . . . .	4 „	
1 Fäßchen zu 25 l leer . . . . .	9 „	

1 Fäßchen zu 25 l gefüllt . . . . .	ca.	34 kg
1 Fäßchen zu 10 l leer . . . . .	„	5 „
1 Fäßchen zu 10 l gefüllt . . . . .	„	15 „

**Gepäck.**

1 Geb. Offizierskoffer, leer . . . . .	ca.	4,5 kg
1 Geb. Offizierskoffer, gefüllt . . . . .	„	20 „
1 Bureaukiste, Modell Gebirg, leer . . . . .	„	10 „
1 Bureaukiste, Mod. Gebirg, gefüllt . . . . .	„	20-25 „

**Sanitäts- und Veterinärmaterial.**

1 Sanitätstornister A . . . . .	ca.	7,5- 9 kg
1 Sanitätstornister B . . . . .	„	7,0- 7,5 „
1 Krankenzimmertornister . . . . .	„	8,5 „
1 halbe Weberbahre . . . . .	„	8,5 „
1 Leinwandsack mit Schnyderschie- nen . . . . .	„	2 „
1 Krankendecke oder Biwakdecke . . . . .	„	2 - 2,2 „
1 Rädergestell . . . . .		15 „
1 Schwarmofen . . . . .		24,5 „
1 Zelteinheit . . . . .		2 „
1 Veterinärkiste, Modell A, Gebirg . . . . .		27,5-32 „
1 Veterinärkiste, Modell B, Gebirg . . . . .		27,5-32 „
1 Gebirgs-Veterinärkiste (Modell Geb. Mitr. Kp.) . . . . .		8 „

**Kampiermaterial.**

1 Laternenkorb mit 4 Kerzenlater- nen . . . . .	ca.	16,5 „
1 Laternenkorb mit 4 Sturmlater- nen mit Petroleum . . . . .	„	20 „
1 Kampierpfahl . . . . .	„	2,2 „
1 Kampierseil (12,5 m) . . . . .	„	2,5 „
1 Munitionskorb, leer . . . . .	„	4,8 „
1 Munitionskorb, gefüllt mit 3×480 Inf. Patr. . . . .	„	51,5 „



### Küchenmaterial.

1 Kochkiste zu 25 l, leer . . . . .	ca.	30	kg
1 Kochkiste zu 25 l, gefüllt . . . . .	»	55	»
1 Einheitsküchenkorb, gefüllt . . . . .	20	-22	»
1 Oberlast-Proviantkorb, leer . . . . .	7	- 7,5	»
1 Fleischkorb (Oberlast) . . . . .	ca.	7	»
1 Packbrett mit Küchenausrüstung . . . . .	»	11,2	»
1 Hafertasche, leer . . . . .	»	3	»
1 Hafertasche, gefüllt . . . . .	»	43	»

### Handwerkermaterial.

1 Feldschmiede :			
Esse mit Schraubstock . . . . .	40 kg	}	106 »
Amboß m. Werkzeugtasche . . . . .	38 »		
Amboßstock . . . . .	25,5 »		
Kühleimer . . . . .	2,5 »		
1 Beschlagsack, gefüllt . . . . .	ca.	10	»
1 Metzgerkorb, gefüllt . . . . .	26	-30	»
1 Sattlerkorb . . . . .	»	28	»
1 Sack mit Trainvorräten (Bat. Stab) . . . . .	»	8	»
1 Sack mit Trainvorräten (Mitr. Kp.) . . . . .	»	14	»
1 Sattlertasche, gefüllt . . . . .	4	- 5	»
1 Sack mit Rehfellen für Bat. Stab . . . . .	»	6	»
1 Sack mit Rehfellen für Mitr. Kp. . . . .	2	- 3	»
1 Schuhmachertasche, gefüllt . . . . .	»	5	»
1 Schneidertasche, gefüllt . . . . .	»	1	»
1 Putzzeug für Of. Ord., gefüllt . . . . .	»	3,6	»

### Scheibenmaterial.

Kartonscheiben	Oberlast	Seitenlast
E (steh. Mannfiguren) . . . . .	5 (18 kg)	6 (22 kg)
F (kniende Mannfiguren) : . . . . .	10 (20 kg)	8 (16 kg)
H (Kopfscheiben) . . . . .	12 (18 kg)	12 (18 kg)

### Angaben über den Gebirgs-Kastenfourgon.

Spurweite . . . . .	1,10 m
Geleisweite . . . . .	1,15 »
Breite der Brücke . . . . .	1,00 »
Größte Breite . . . . .	1,30 »
Länge ohne Deichsel . . . . .	3,00 »
Länge bespannt . . . . .	5,50 »
Notwendige Wegbreite zum Wenden . . . . .	5,10 »
Gewicht des Fourgons mit Ausrüstung . . . . .	410 kg
Normalbelastung . . . . .	500 »
Maximalbelastung ohne Mannschaft . . . . .	500 »

### Angaben über den Karren

(z. B. Munitionskarren).

Spurweite . . . . .	0,90 m
Geleisebreite . . . . .	0,95 »
Breite der Brücke . . . . .	0,65 »
Größte Breite . . . . .	1,08 »
Länge ohne Deichsel . . . . .	1,73 »
Länge mit Gabeldeichseln . . . . .	3,70 »
Länge bespannt . . . . .	4,00 »
Notwendige Wegbreite zum Wenden mit Bespannung . . . . .	3,50 »
Notwendige Wegbreite zum Wenden ohne Bespannung . . . . .	1,50 »
Gewicht des Karrens mit Ausrüstung . . . . .	130 kg
Normalbelastung . . . . .	170 »
Maximalbelastung . . . . .	180 »