

Kavallerieformationen für das Feuergefecht.

Kürzlich wurde im Einvernehmen mit dem Armees-Oberkommando verfügt, daß die im Felde stehenden unberittenen Formationen der Kavallerie die Bezeichnung „Kavallerie-Schützen-division der xten Kavallerie-Truppen-division“ zu führen haben. Auch die unberittene Mannschaft dieser Formationen wird je nach ihrer Zugehörigkeit als „Dragoner“, „Husaren“ oder „Ulanen“ bezeichnet.

Vor der Einführung der Feuerwaffen war im Mittelalter in den meisten Heeren die Reiterei den Fußtruppen an Zahl überlegen. Mit der Vervollkommnung der Feuerwaffen gewann dann die Infanterie an Bedeutung und die Kavallerie nahm dann an Zahl relativ ab, da die Fußtruppen zur Hauptwaffe in der Schlacht wurden. So verhielt sich beispielsweise die Stärke der Kavallerie zu jener der Fußtruppen schon im dreißigjährigen Kriege wie 1 zu 2 bis 1 zu 3; im siebenjährigen Kriege wie 1 zu 4 bis 1 zu 5; in den Kriegen zu Beginn des 19. Jahrhunderts wie 1 zu 6 bis 1 zu 8, im Jahre 1866 bei der österreichischen Nordarmee wie 1 zu 9, bei der Südararmee gar wie 1 zu 24; im deutsch-französischen Kriege 1870/71 bei den Deutschen wie 1 zu 8, bei den Franzosen wie 1 zu 6.

Es dürfte interessant sein, darauf hinzuweisen, welche Schritte zur Zeit der Vervollkommnung der Feuerwaffen nach und nach unternommen wurden, um die Reiterei, die natürlich schon wegen ihrer Schnelligkeit als eine wichtige Waffengattung galt, auch für den Feuerkampf verwendbar zu gestalten. Schon unter Kaiser Maximilian I., der neben der Institution der Landsknechte auch die Reiterei der „Kürassier“ (gepanzerten Kürassiere) schuf, wurde jedem Kürassier ein „leichter Büchsenbüchse zu Pferd“ beigegeben. Bei der zunehmenden Bedeutung der Feuerwaffen wurde im dreißigjährigen Kriege die Zahl der Büchsenbüchsen erheblich vermehrt. Schon 1572 wurden aber in der kaiserlichen Armee neben den Kürassieren auch die berittenen, doch auch mit Feuerbüchsen bewaffneten „Arquebusiere“ aufgestellt. Vom Jahre 1623 traten als neue Reitergattung auch die Dragoner (auch „Draconen“ genannt) auf. Diese Truppe wurde früher in Frankreich als „berittene Infanterie“ errichtet und auch die kaiserlichen Dragoner waren ursprünglich nur als berittene Infanterie mit der Musketen bewaffnet und hauptsächlich zur Führung der Feuergefechte zu Fuß bestimmt. Später wurden sie aber, gleich den Kürassieren, auch als Reiterei zum Kampfe zu Pferd verwendet. Im Jahre 1715 wurde bei jedem kaiserlichen Kürassier-Regiment eine „Karabinierkompagnie“ aufgestellt, die zum Feuergefecht zu Pferd bestimmt war, bei jedem Dragoner-Regiment aber eine „Grenadierkompagnie“, welche sowohl für das Feuergefecht zu Pferd wie zu Fuß ausgebildet wurde. Im Jahre 1768 wurden diese Abteilungen von den Kürassier- und Dragoner-Regimenten abgetrennt und aus ihnen zwei selbständige „Karabinier-Regimenter“ formiert. Sie wurden indessen schon 1798 in Kürassier-Regimenter umgewandelt.

In der neueren Zeit wurde in den meisten Heeren die Reiterei auch mit Feuerwaffen, in der Jetztzeit durchwegs auch mit Repeatingkarabinern ausgerüstet und den Kavallerieformationen wurden jetzt auch überall Maschinengewehrabteilungen zugeteilt.

Hinter den Kulissen des amerikanischen Lazaretts in Paris.

In Paris befindet sich ein amerikanisches Lazarett, welches dank der reichen Spenden der dortigen amerikanischen Kolonie das am besten ausgestattete aller Lazaretts der französischen Hauptstadt ist. Allein so glänzend der äußere Eindruck dieses Lazaretts ist, so wenig erfreulich ist das Bild, das neuere Berichte von dem inneren Betriebe und dem ganzen Geiste der Anstalt entrollen. An der Spitze der Lazaretts stand bisher einer der bekanntesten amerikanischen Chirurgen, Dr. Josef A. Blake, der jetzt aber von diesem Posten zurückgetreten ist, und an diesem seinem Entschlusse festgehalten hat, obgleich die größten Anstrengungen gemacht wurden, ihn zu halten.

Bei dieser Gelegenheit sind nun über die Geschichte und über den Betrieb des amerikanischen

Lazaretts in Paris recht überraschende Mitteilungen aus Sicht der Öffentlichkeit getreten. Die amerikanische Kolonie in Paris besteht bekanntlich, da die Studenten und die unbemittelten Elemente nach Ausbruch des Krieges möglichst schnell in ihre Heimat zurückgekehrt sind, ausschließlich aus sehr reichen Mächtigern, die zumeist schon längst dauernd in Frankreich ihren Wohnsitz genommen haben und nun darauf brannten, ihrer zweiten Heimat ihre Ergebenheit zu beweisen. Es wurde also ein amerikanisches Lazarett ins Leben gerufen, für das mit der größten Wichtigkeit Hunderttausende von Dollars flüssig gemacht wurden. Es genügte aber nicht, ein Musterlazarett zu haben. Man brauchte auch den passenden Arzt dazu, und der mußte nach dem Herzen der Amerikaner und vor allem der Amerikanerinnen in Paris (die bei der ganzen Sache das führende Element waren) vor allem ein „interessanter“ Mann sein. Einen solchen fand man in dem erwähnten Dr. Blake, der nicht nur als Arzt Ruf genöß, sondern auch ein hübscher Mann war, und sogar eine Scheidung aufzuweisen hatte! Lazarett, Arzt, Personal — alles war nun zur Stelle: es fehlten nur die Patienten. Die französische Heeresleitung wünschte nämlich aus sehr naheliegenden Gründen so wenig Verwundete wie nur möglich nach Paris geschafft zu sehen und nur mit großer Mühe gelang es dem amerikanischen Lazarett, eine bescheidene Anzahl von Patienten zu erhalten. Auf diese stürzten sich nun die zahlreichen „Schwestern“, die in dem Lazarett tätig waren — natürlich alles reiche Mächtigergewinnen der amerikanischen Kolonie, die es „surchtbar interessant“ fanden, eine Zeitlang die Krankenschwestern zu spielen.

So sind Verwundete vielleicht noch nie und nirgends behandelt worden, wie in diesem Lazarett. Ein Assistent des Dr. Blake hat geradezu ausgesprochen, es sei Buzus mit ihnen getrieben worden, und sie seien der Gegenstand der konzentrierten Hysterie der amerikanischen Kolonie geworden. Nebenbei benahmen sich diese hysterischen Krankenschwestern ihrem neuen Berufe sehr wenig angemessen: in den Gängen des Lazaretts rauchten sie ihre Zigaretten, und wenn die Glocke vier Uhr schlug, dann ließen sie samt Ärzten und sonstigem Personal die Kranken Kranken sein und versammelten sich zu dem unvermeidlichen Nachmittagsstee. Darüber kam es schließlich zu Skandalen, bis Dr. Blake, wie erwähnt, seine Entlassung einreichte. Die ganze Geschichte erinnert lebhaft an die schweren Anklagen, die Lady Weywick gegen die vornehmen Damen Englands erhoben hat, die es gegenwärtig lieben, die Krankenschwestern zu spielen. Wie die amerikanischen, so machen auch schon die englischen Blätter sich über diese Art von Schwesternpflege lustig. Ein englisches Blatt zeigte jüngst im Bilde einen Verwundeten, der zu einem ihm behilflichen Kameraden sagt: „Du, tu mir einen Gefallen. Sage Ihrer Ladyschaft, ich bin heute zu krank, um mich pflegen zu lassen.“

Nus Stadt und Land.

(Der Kathrein-Dingeltag in Jm st.) Aus Jmst wird uns unter dem 25. November geschrieben: In alter Zeit, als das Haller Salz per Achse in großen Mengen über den Arlberg hinaus in die Schweiz, über den Fern und den Gaichtpaß durchs Tannheimertal nach Sonthofen und den süddeutschen Handelsplatz Augsburg geliefert wurde, gab es in Hall, Innsbruck, Zirl, Flauring, Telfs, Tannrain, Mös, Jmst, Rastereith und Landed große Salzdepots, Etappenlager, von denen aus das Salz durch eigene Fuhrleute weitergeführt wurde. Dieses Salzfahren war ein ertragreiches Geschäft, denn die Haller Saline zahlte zum Beispiel für die Beförderung des auf sogenannten Rippswägen in Fässern verführten Salzes, das sie vertragsmäßig an die Schweiz zu liefern hatte, per Faß für die Strecke Jmst-Landed 1 Gulden und 1 Groschen. Infolgedessen war das Salzfahren eine vielbegehrte Arbeit, die, um Streitigkeiten zu vermeiden, von der Jmster Marktgemeinde im Turnus unter die Fuhrwerksbesitzer vergeben wurde. Das gegenwärtige Jmster Rathaus war damals in seinem rückwärtigen Teile als Salzdepot eingerichtet und vom sogenannten Eisplatz führte eine mächtige gewölbte Stadtbrücke in den „Salzstadl“, so daß man mit den Salzfuhrn direkt von der ebenen Erde in das erste Stockwerk desselben einfahren

konnte. Bei der guten Bezahlung, welche die Saline für die Beförderung ihres Salzes leistete, konnte dieselbe natürlich auch fordern, daß diese Beförderung einwandfrei vor sich gehe und so wurde jeder Fuhrmann ganz empfindlich gestraft, der eines oder das andere der ihm anvertrauten Salzfüßer in beschädigtem Zustande abgelieferte. Schon für einen abgesprengten Reifen mußten 2 Kreuzer „Pön“, für eine eingedrückte Faßdaube 1 Groschen und für einen eingedrückten Faßboden noch mehr an Entschädigung gezahlt werden. Nun waren die alten Fuhrleute aber ziemlich bequem, schliefen auf ihren Rippswägen und wußten sich vor dem Hineinfahren ihrer Deichsel in das vielleicht vor ihnen gehende Salzfußer nur dadurch zu schützen, daß sie ihre Deichseln aus einem krummen, nach aufwärts ragenden Holz fertigten, welches sich beim Ausstoßen auf das Fuhrwerk vorn selbsttätig in die Höhe schob. Der letzte aktive Salzfuhrmann, den man in Jmst kannte, ist der vor einigen Monaten hier verstorbene Sebastian Dönig, vulgo „Liesler Woscht“ gewesen. Die Salzfuhrleute besaßen ihre eigene Bruderschaft und errichteten sich Anfang des vorigen Jahrhunderts einen eigenen Salzstadl, der von jenem der Gemeinde unabhängig war. Derselbe stand neben dem Gasthof „zur Krone“. Der Gastwirt „zur Krone“, ein Herr v. Plawen, war auch der Gründer der heute als pietätvoll gehütetes Ueberbleibsel bestehenden Fuhrleutenoffenschaft, die im Jahre 1835 ihr Statut erhielt, das gegenwärtig noch in Geltung steht. Daß die Fuhrleutenoffenschaft schon früher existierte, geht daraus hervor, daß das Statut ein Kapital aufzählt, zu dem schon viel früher der Grundstock gelegt worden sein muß. Dieses Statut bestimmt auch, daß die Fuhrleute-Bruderschaft alljährlich am Katharinatag in der Jmster Pfarrkirche einen feierlichen Gottesdienst mit darauffolgendem Dingeltag abzuhalten habe. Die heilige Katharina ist bekanntlich zu Tode gerädert worden und deshalb haben die Fuhrleute sie zu ihrer Schutzheiligen erkoren und begehen den Katharinatag als ihren Feiertag.

„Kathrein Sält Spindeln und Räder ein“ heißt der Fuhrleutenpruch. — Neuer wurde der Fuhrleute-Dingeltag im Gasthof „zum Hirschen“ abgehalten. Bei demselben hielt der Bruderschaftsmeister, Herr Alois Wolsch, Obmann der landwirtschaftlichen Bezirksgenossenschaft Jmst, einen interessanten, die Vergangenheit des Salzfuhrleutenwesens streifenden Vortrag und ein kleines Mahl beschloß den Erinnerungstag.

(Aus Kuffstein) schreibt man uns: Die hiesigen Lazaretts sind fast ganz befeht, doch dürfte es nicht mehr lange dauern, daß auch das städtische Pensionat für diese Zwecke bald herangezogen wird. — Trotzdem es vor kurzem so viel Schnee machte, daß die Sportplätze befehtbar geworden sind, rührt sich fast gar nichts mit dem Winterport. Man spürt es ganz ordentlich, daß eine Skirequisition stattgefunden hat. Da der Grenzübertritt große Unannehmlichkeiten mit sich bringt, dürfte auch im heurigen Winter kaum zu hoffen sein, daß vom nahen Bayern Sportfreunde zu uns kommen.

(Ein unverlässliches Beförderungsmittel.) Aus Mollten schreibt man: In der vorigen Woche wollte man durch den Drahtauszug einen Sack Mehl von Bispian herausbefördern. Der Sack blieb aber mitten auf der Strecke stecken; man kann ihn weder vorwärts noch rückwärts bringen. Er hängt zwischen Himmel und Erde und harret auf einen Erlöser und wir harren aufs Mehl! Wenn dieser Auszug verlässlich hergestellt wäre, so daß er behörblich dem Verkehr übergeben werden könnte, dann würde es auch ein Leichtes sein, statt des bisherigen wöchentlichen dreimaligen Postverkehrs eine tägliche Postverbindung zu erreichen.

(Unfälle auf der Straße.) Aus Drogenz berichtet man vom 25. d. M.: Der langjährige Kutscher der Guterschen Mühle kam gestern Nachmittag, als er mit zwei Pferden Mehl zur Stadt fuhr, beim Anziehen der vorderen Bremse auf der vereisten abschüssigen Römerstraße zu Fall und geriet unter das Fuhrwerk, wobei er einen Bruch des rechten Beines erlitt. Der Verunglückte wurde mittels Droschke in das Haus seines Dienstherrn und von da mittels Tragbahre ins Stadthospital verbracht. An der gleichen Stelle sollen sich vor- und nachher Wagenunfälle Leichterem Grades ereignet haben.