

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

Band: 15=35 (1869)

Heft: 31

Buchbesprechung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

bewaffneten, oft halb zerlumpten, aber intelligenten französischen Revolutionstruppen besiegten unter ihren neugeborenen, jungen, aber talentvollen Generalen die kriegsgewohnten, aber maschinenmäßig gedrillten stehenden Armeen mit ihren kamassenzöpsischen alten Generalen. — Eine Regierung, die daher die taktische Ausbildung ihrer Armee vernachlässigt, verläßt gerade den allerwichtigsten Theil der militärischen Instruction; das hat auch Oesterreich im letzten Krieg bitter erfahren, und doch dürfte für diese Hauptsache in den meisten Armeen noch viel zu wenig gethan werden; auch bei uns, so glauben viele, mag dieß unsere schwache Seite, unsere Achillesferse sein, währenddem das Elementar-Exerciren und alle übrigen Reglementsächer, sowie die Bekleidung, Bewaffnung u. s. w. nichts zu wünschen übrig lassen.

Auch wird seit den Fortschritten in der Waffentechnik und den Erfolgen der preussischen Armee, der Bewaffnung gegenüber der viel wichtigeren Taktik und Führung eine viel zu große, übertriebene Wichtigkeit beigelegt; es dürfte dieß eine eigentliche militärische Verirrung sein, die der Maschine eine größere Bedeutung ertheilt, als dem Geist, der sie anwendet. Dieß wäre ein Rückschritt in der eigentlichen Kriegswissenschaft, und könnte der Behauptung eines bekannten Militärschriftstellers Gewicht geben, daß seit Napoleon dem I. zwar die Waffentechnik große Fortschritte, die Kriegskunst aber eher Rückschritte gemacht, und daß selbst die Siege der preussischen Armee mehr den Fehlern ihrer Gegner, als ihrer eigenen taktischen und strategischen Führung zugeschrieben werden müssen; daß Napoleon der I. und seine damaligen großen Gegner (noch jetzt) sämmtliche gegenwärtigen Generale besiegen würden. (Freilich wachsen solche Köpfe eben nicht alle Tage, oder gelangen oft nie an ihren rechten Platz, währenddem die Mittelmäßigkeit oder Unfähigkeit die wichtigsten Stellen einnimmt, was sich aber dann stets durch traurige Folgen gerächt hat, vide Oesterreich.) Sei dem nun wie ihm wolle, so steht jedenfalls die Thatsache fest, daß die taktische und strategische Ausbildung der Truppen und Offiziere der Hauptpunkt einer Armee ist, und daher auf diesen Theil des militärischen Unterrichts die größte Wichtigkeit gelegt werden sollte, welches auch die Fortschritte in der Bewaffnung sein mögen. — Schließlich unterliegt wohl auch die Ansicht kaum einem begründeten Zweifel, daß die neue Bewaffnung wohl auf die Elementar- und Waffentaktik, nicht aber auf die Manövrir- oder große Taktik Einfluß haben wird, da die Waffenwirkung stets nur der letzte Schachzug im Kriegsspiel ist; und endlich ergibt sich auch aus Vorhergehendem die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer radikalen Reform und Vereinfachung der Elementar-Taktik oder der Exercier-Reglemente, mit Hinweglassung aller veralteten und jetzt sogar gefährlichen Schnörkelen und Einführung der möglichst einfachen und biegsamen Formation, besonders bei der Infanterie.

Ein schweiz. Offizier.

Busammenstellung der Schießresultate von Luzern, Bülrich, Rapperschwil und Glarus.

Ort der Schießproben.	Schüsse.	Seit.	Treffer.	Zeit für 100 Schüsse.
	Martini-Gewehr.			
Glarus	136	720	85	529
Rapperschwil	270	1320	139	488
Bülrich	176	750	129	426
	582	2790	353	

Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse 480 Sek.
Trefferprozent 60.6
Nutzefekt 0.126.

Gamma- und Imfanger.

Rapperschwil	211	1080	109	511
Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse	511 Sek.			
Trefferprozent 51.				
Nutzefekt 0.100.				

Freuler.

Glarus	150	720	130	480
Rapperschwil	223	1320	132	592
	373	2040	262	

Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse 547 Sek.
Trefferprozent 702.
Nutzefekt 0.128.

Betterli, Repetir.

Luzern	235	1499	174	638
Glarus	119	720	76	605
Rapperschwil	228	1260	157	552
Bülrich	1632	8970	1095	549
	2214	12449	1502	

Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse 562 Sek.
Trefferprozent 67.8.
Nutzefekt 0.121.

Balser.

Glarus	87	720	72	827
Rapperschwil	228	1380	111	605
Bülrich	127	780	82	614
	442	2880	265	

Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse 651 Sek.
Trefferprozent 60.
Nutzefekt 0.092.

Bischoff.

Rapperschwil	142	780	55	549
Total: Mittlere Zeit für 100 Schüsse	549 Sek.			
Trefferprozent 38.7.				
Nutzefekt 0.070.				

Boller.

Rapperschwil	184	1200	93	652
Total:	Mittlere Zeit für 100 Schüsse 652 Sek.			
	Trefferprozent 50.6.			
	Nutzefekt 0.077.			

Trümpp, Schützenlieut.

Die Kriegsführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen.

Nach den Erfahrungen des letzten Jahrzehnts zusammengestellt von H. E. W., königlich preuss. Hauptmann und Kompagniechef. Mit einer lithographirten Tafel. Leipzig. F. A. Brockhaus, 1868. (Preis 6 Fr. 70 Cts.) (Fortsetzung.)

Das dritte Kapitel ist die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen betitelt. In dem-

selben wird weit mehr gebracht, als man nach der Ueberschrift vermuthen möchte. Dasselbe ist für den Strategen, den Eisenbahningenieur und Betriebsbeamten gleich interessant. Jeder findet darin Belehrendes. Die Anlage der Bahnen in strategischer Hinsicht, in baulicher Beziehung, das Betriebsmaterial, das Beamten=Personal, die Verwaltung u. s. w. werden hier abgehandelt. Zunächst wird nachgewiesen, daß die allgemeine und die militärische Leistungsfähigkeit der Bahnen zwei sehr verschiedene Dinge sind. Dann folgen Angaben über die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der verschiedenen Arten Züge (Schnell-, Personen-, gemischte und Güterzüge) in den verschiedenen Ländern.

„Die militärische Leistungsfähigkeit von Bahnen (worunter wir hier die Leistung sowohl in der raschen Ausführung der Transporte, als auch in der Sicherheit bestimmter Ankunft nach Zeit und Schonung des Materials verstehen) resultirt und wird andererseits bedingt im allgemeinen aus folgenden Hauptfaktoren:

1. Aus der Anlage der Bahnen in strategischer Beziehung.
2. Aus der Anlage der Bahnen in baulicher Beziehung:
 - a) Nach ihrer Trace,
 - b) ob dieselben doppelspurig sind oder nicht,
 - c) nach der Anlage und Größe ihrer Bahnhöfe.
3. Aus dem Betriebsmaterial der Bahnen.
4. Aus der Administration, dem Personal der Beamten und Angestellten der Bahn.
5. Bei den einzelnen Transporten:
 - a) Aus der Anordnung oder Einleitung derselben,
 - b) aus dem Embarquieren und dem Debarquieren,
 - c) aus der Leitung, resp. Durchführung des Transports.
6. Aus der möglichst einheitlichen Verwaltung sämtlicher bei einem Transport beteiligten Bahnen.
7. Wirkt hindernd auf Transporte der Einfluß der Elemente. Fassen wir diese Faktoren näher ins Auge.“

Diese einzelnen Punkte werden der Reihe nach ausführlich und gründlich abgehandelt. Zunächst folgt daher die Besprechung der Bahnanlage in strategischer Beziehung.

Es wird u. a. über die Bahnen Frankreichs gesagt: Begünstigt durch seine geographische Gestaltung, war Frankreich nicht nur in der Lage, vorzüglich viel für ein strategisch durchdachtes Eisenbahnnetz zu thun, sondern ihm gebührt auch der Ruhm und geniest es jetzt in militärischer Beziehung die größten Vortheile davon, frühzeitig und am durchgreifendsten derartig die Anlage des Eisenbahnnetzes durchdacht und ausgedehnt zu haben.

So entstanden in den Eisenbahnen Frankreichs lauter strategische Linien, die einerseits, an den Grenzen umherlaufend, auf Festungen gestützt, die Bewachung nach außen hin außerordentlich erleichtern, andererseits, strahlenförmig von dem Centrum aus-

gehend, eine schnelle Unterstützung nach irgendeinem bedrohten Punkte zu werfen gestatten.

Freilich sind in Frankreich in nicht zu überraschender Weise die nationalökonomischen und lokalen Rücksichten hinter den strategischen bedauerlich zurückgeblieben.

Was nun das letztere anbelangt, so ist bei uns gerade das Umgekehrte der Fall. Denn wenn auch bei uns, wenn eine Bahn protegirt werden soll, viel und mehr als in andern Ländern über ihre militärische Wichtigkeit gesprochen und geschrieben wird, so hat man doch auf diese selten Rücksicht genommen. Die strategisch so wichtige Bahn von Luzern durch das Entlebuch nach Bern ist noch nicht gebaut, und die über den St. Gotthardt steht noch in weiter Ferne. Letztere ist aber von entschiedener militärischer Wichtigkeit, wenn auch der Hr. Oberst Hoffstetter in der bekannten Brochüre „die Schweizerischen Alpenbahnen in militärischer Beziehung“, das Gegentheil behaupten mag.

Nicht mit Unrecht hebt Herr Hauptmann W. die Nachteile des deutschen Eisenbahnnetzes hervor, denn er ist nicht der Ansicht, daß die Strategie keine Stimme in einer Sache von solcher Wichtigkeit haben solle.

Bei der baulichen Anlage wird das Trace der Bahn, der Einfluß der Steigungen und Kurven, die eminente Bedeutung, ob die Bahnen doppelspurig sind oder nicht, die Entfernung der Kreuzungsstationen besprochen. Diesem folgen die Bahnhöfe. Es wird hervorgehoben, wie sehr durch die Größe derselben der Truppentransport erleichtert wird.

Nach diesem wendet der Herr Verfasser seine Aufmerksamkeit dem Betriebsmaterial der Bahnen zu. Es wird die Leistungsfähigkeit der Lokomotive und der Achsenbedarf für die verschiedenen Truppenträger angegeben.

Hr. Hoffmann hat in seinem Werkchen über den militärischen Eisenbahntransport es unterlassen, Angaben über das schweizerische Eisenbahnbetriebsmaterial zu machen — damit dieses dem Feind nicht verrathen werde. Der preussische Offizier, der begreiflicherweise durch diese Rücksicht nicht gebunden ist, gibt nach Hauchecorn's statistischer Uebersicht u. a. folgende Angabe:

	Lokomotiven.	Personenwagen.	Güterwagen.	Anzahl sammtl. Wagen.
Frankreich	3828	8442	88820	97262
Belgien:				
a) Privatbahnen	272	1039	8476	9915
b) Staatsbahnen	330	547	8854	9401
Schweiz	181	701	2293	2994
Preußen	1622	2474	34506	36980

Was der Herr Verfasser über die Administration und das Personal der Beamten und Angestellten der Bahn sagt, scheint alle Beachtung zu verdienen. Wir finden bei dieser Gelegenheit u. a. folgende Stelle: Zunächst von dem wichtigen Faktor der Administration zu reden, so sind die bisherigen Versuche, auch den administrativen Schematismus der Eisenbahnen einer kritischen Richtung, einer theoretischen Erörterung und Klarlegung zu unterziehen, ganz außerordentlich dürftig und kaum der Rede

wert. Weder das Gesamtgebiet des Eisenbahnverwaltungswesens, noch auch — bis auf wenige geringe Ausnahmen — einzelne Zweige desselben finden wir in der Eisenbahnliteratur erschöpfend dargestellt und behandelt.

Es wird dieser Mangel um so fühlbarer, als eine theoretische schulmäßige Vorbildung für den Administrationsdienst der Eisenbahnen überhaupt in keiner Weise stattfindet. Die Eisenbahnen rekrutieren ihr Verwaltungspersonal bis jetzt aus allen möglichen Berufszweigen. Die Neuestellten erlernen ihre Thätigkeit lediglich durch Routine, sie ahmen mechanisch nach, was ihnen vorgemacht wird. Es genügt den so vorgebildeten Beamten aber auch in der Regel, den Buchstaben des Reglements erfüllt und sich eben „den Rücken gebückt“ zu haben. Den nur und lediglich durch Routine für eine engebegrenzte Geschäftsthätigkeit vorgebildeten Beamten fehlt natürlich eine ausreichende Kenntniss von dem Zusammenhange ihres speziellen Thätigkeitsbereichs mit den übrigen Verwaltungsorganismen, während doch nur diese Kenntniss den Beamten in den Stand setzt, stets mit selbstständigem Urtheil zu verfahren. Ein Beamter, welcher nur den Buchstaben des Reglements im Auge hat, ist immer ein schlechter Beamter. Macq Guish, der Direktor des großen Eisenbahnkomplexes (London and North-Western-Railway) thut den Ausspruch:

„Die geschriebenen Gesetze erfüllt zu haben, wird zwar immer von Strafen frei halten, heißt aber in einem so reich bewegten Organismus, wie der des Eisenbahnwesens, sehr wenig geleistet zu haben. Ein Beamter, der allen Vorschriften nachkommt, kann doch ein sehr miserabler Beamter sein. — Der Eisenbahndienst braucht Männer, nicht Maschinen.“

Dann fährt der Herr Verfasser fort: Es gibt bekanntlich kein bunteres Völkchen als das Beamtenkorps einer Eisenbahn; eine wandernde Schaupielersuppe ist kaum greifbarer zusammengesetzt. Da wimmelt es von Juristen, Technikern, Kaufleuten, Advokatschreibern, ausgedienten Soldaten, Handwerkern und Vertretern aller sonstigen denkbaren Branchen. Nach Allem ist beim „zur Eisenbahn Gehen“ die Frage, nur nach Fachkenntniss nicht. Nicht ein Hunderttheil der in den Eisenbahndienst tretenden Leute ist für denselben vorgebildet, nicht ein Hunderttheil treibt die Liebe zur Sache ins Amt, sondern die Sorge um das tägliche Brot. Erfahrungsmäßig, in der Ausführung, wird die meist ohne Lust angetretene und betriebene Funktion erlernt und gerade nur das geleistet, was ohne Mühe nicht zu unterlassen ist. Disziplin und Strenge kann einen jeden in diesem bunten Völkchen dahin bringen, daß er seinen Dienst der Instruktion gemäß thue, damit hat man aber noch kein gutes Beamtenkorps, obwohl der Begriff elastisch ist und manche Verwaltung sich schon damit zufrieden zeigt. Wehe aber dem Eisenbahnorganismus, in welchem Wirken und Schaffen nur durch Altes und Eigen auf dem Rode geregelt ist! Es trägt vielmehr lange verborgen die innere Fäulniss in sich, die aber doch über kurz oder lang

in bösen Beulen hervorbricht. Ein gutes Beamtenkorps thut das Nothwendige, nicht bloß das Vorgeschriebene. Dieß kann nie ohne Verständniss der Sache, ohne Liebe zu ihr geschehen. Dieses Verständniss beibringen, diese Liebe erwecken und erhalten, heißt gute Beamte ziehen.

Verständniss zu gewähren, dafür gibt es nur ein einziges Mittel: Vorbildung und Dienen von unten auf, gleichviel ob der Mann zum Direktor oder zum Lokomotivführer bestimmt sei. Was Seneca von der Mathematik sagte, das gilt auch vom Eisenbahnwesen: „Es gibt keinen Weg für Könige zur Kenntniss desselben.“ Wer ihn nicht beschritt, wird sich nie unabhängig von den unter ihm stehenden Wissenden machen können. Die Liebe zum Dienst aber wird erzeugt und erhalten einmal und vor allem durch Gerechtigkeit, die nur Angelegenheiten, keine Personen kennt, dann durch Erwerbung lebhafter Ueberzeugung von der Wichtigkeit auch der kleinsten Leistung und des Werthes jeden Mannes für das Ganze, drittens durch Gewährenlassen im verständigen Wirken und endlich weise zugemessene, genau der Leistung proportionale Vortheile in Bezahlung und Avancement.

Der Herr Verfasser verlangt, und wie uns scheint nicht mit Unrecht, für gute und über das Mittelmaß hinausgehende Dienste Prämien, und sagt aber: Hier muß die schwerste Verantwortlichkeit für alle dem System entwachsene Schäden den gewährten Vortheilen gegenüberstehen. Gewiß indeß zeigt sich der Ingenieur, dem von Ersparnissen in seiner Branche ein Antheil zufällt, der Lokomotivführer, dem ein Theil des Werthes der Brennstoffe vergütet wird, die er unter einer gewissen Norm verbraucht, der für jede bewegte Achse, jede durchlaufende Meile einen kleinen Prämienatz erhält, der Chef einer Geschäftsbranche, eines Bureau, der eine Tantieme von erspartem Material, Arbeitskräften und Löhnen empfangt, als ein weit besser ausgenutzter Beamter als jener, der für gleichnamige Leistung fest, wenn auch gut bezahlt wird. Jener ist eben gleichsam Theilhaber am Geschäft; von jedem ersparten Pfennige fällt ein Theil in seine Tasche.

Weise nach unten und oben entwickelt macht das System die Gesamtheit des Personals am Nutzen des Ganzen theilhaft, für einen Schaden haftbar und jeden zum Kontrolleur der Thätigkeit des andern.

Sollten wir nun die Resultate aus dem vorstehend Gesagten in Gestalt von Regeln zusammenfassen, so würden wir sie formuliren wie folgt, wobei wir uns wohl bewußt sind, daß mehreren der Forderungen nur sehr allmählig gerecht zu werden ist und wir unter dem Begriffe der Sicherheit des Betriebes, wie schon oben erwähnt, nicht bloß die der Passagiere, sondern im weitern Sinne auch die der Beamten und des Eigenthums, der Bahnbenutzenden und der Bahneigenthümer verstehen. Wir wünschen:

- a) Trennung des Güter- und Personendienstes auf den Stationen, des Personen- und Gütertransports in den Zügen.
- b) Grösste, dafern nöthig, mit allen Opfern anzustrebende Pünktlichkeit des Betriebes.

- a) Reduktion des Rangdienstes auf den Stationen durch Beseitigung der langen Güterfuhrwerke und Umgestaltung der Güterbahnhöfe nach englischem und französischem Drehscheibensystem.
 - d) Konstante Absperrung der Stationen durch vom Vorstande der Station selbst kommandirte Absperrsignale, beziehentlich Knallsignale.
 - e) Gänzliche Abschaffung der optischen durchgehenden und größte, bis auf höchstens 2—3 Ausdrücke gehende Vereinfachung der elektrischen Signale. In allen Ausnahmefällen direkte Korrespondenz mit den nächstgelegenen Stationen durch fixe wie transportable elektrische Telegraphenapparate.
 - f) Durchgehende Einführung der Knallsignale für Bezeichnung von Ausnahmeständen.
 - g) Herstellung der Kommunikation zwischen Passagieren und Zugpersonal, und zwischen diesem und dem Maschinenpersonal.
 - h) Vereinfachung des Instruktions- und Reglementswesens, besonders soweit es die untern Beamtenkategorien betrifft.
 - i) Gründlichere, der freien Selbstbestimmung abgewonnene Ausbehnung der Arbeitskräfte der Beamten und Arbeiter und rationelle Ausbildung des Lantième-, Prämien- und Affordwesens.
 - k) Höhere fachliche und moralische Entwicklung der gesamten Beamtenwelt, besonders durch Abminderung des Schriftverkehrs und weise Einwirkung des Selbstgouvernements der Branchen.
- So sehr nun auch alle bisher genannten Faktoren die Leistungsfähigkeit von Bahnen erhöhen können, so bleibt doch selbst bei dem Vorhandensein derselben, im vorzüglichsten Grade, der Charakter des Eisenbahnwesens ein so vorherrschend praktischer, daß erst die gute Einleitung, Leitung und Durchführung des Transports selbst ihm ein gutes Resultat sichern kann.
- Gehen wir also aus diesem Gesichtspunkte zu den Transporten selbst über und analysiren dieselben, so bestehen sie im Allgemeinen:
- a) aus ihrer Anordnung und Einleitung,
 - b) aus dem Embarkieren und dem Debarquieren des Kriegsmaterials (im weiteren Sinne des Wortes) und
 - c) aus der Leitung, resp. Durchführung des Transports.

(Schluß folgt.)

Das eidg. Militärdepartement an die Regierungen der Kantone.

(Vom 19. Juli 1869.)

Die Militärdirektion des Kantons Argau hat bei dem unterzeichneten Militärdepartement die Frage angeregt, ob es nicht zweckmäßig wäre, die Kadettenkorps mit einem entsprechenden Hinterladungsgewehre zu bewaffnen.

Sie sieht in der Einführung solcher Gewehre bei den Kadettenkorps folgende Vorteile:

1. Uebereinstimmung der Kadetteninstruktion mit der Truppeninstruktion, wodurch allein sich die erstere zu einer Vorübung für die letztere gestaltet.

2. Verminderung des häufig vorkommenden Kadettschießens.

3. Vermeidung der einseitigen Ordonnanzmunition.

Die Militärdirektion von Argau hält dafür, daß nur eine geringe Zahl der vorhandenen Kadetten-Gewehre sich zur Umänderung in Hinterlader eigne, und zwar schon der Verschiedenheit des Kalibers wegen nicht, sie hält daher Neuanfassungen für notwendig und stellt an dieselben folgende Bedingungen:

1. Die neuen Gewehre müßten bei großen Lieferungen zu einem billigen Preise (Fr. 32—35) erhältlich sein;
2. sie müßten nach 2—3 verschiedenen Größen (Kaufslängen) konstruiert sein;
3. der Verschuß müßte möglichst einfach und sollte auch da leicht zu handhaben sein;
4. der Kaliber müßte mit demjenigen der Ordonnanzwaffen übereinstimmen;
5. der Lauf dürfte glatt, müßte aber so beschaffen sein, daß es dem Kaliber unbeschadet gezogen werden könnte.

Um eine gleichmäßige Bewaffnung bei allen Kadettenkorps zu erzielen, wünscht die argauische Militärdirektion, daß das schweizerische Militärdepartement ein zweckentsprechendes Modell aufstelle und für die Einführung die zweckentsprechenden Maßnahmen treffe.

So sehr nun das unterzeichnete Departement sich mit der Einführung von Hinterladungsgewehren bei allen Kadettenkorps einverstanden erklärt, so muß es doch von vornherein die Erklärung abgeben, daß es in dieser Beziehung keinen bestimmenden Einfluß ausüben will, und daß ihm auch keinerlei finanzielle Mittel zu Gebote stehen, um die Idee der argauischen Militärdirektion zu verwirklichen. Um jedoch den Wünschen dieser Behörde soweit möglich entgegenzukommen, erklärt sich das eidg. Militärdepartement zur Sammlung des nöthigen statistischen Materials und je nachdem die Antworten der kantonalen Behörden auf die nachstehenden Fragen ausfallen, auch zur Mitwirkung bei Aufstellung eines Modells bereit.

Wir ersuchen Sie demnach um die Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Wie groß ist die Zahl der in Ihrem Kanton vorhandenen Kadettengewehre?
 2. Welches ist deren Kaliber?
 3. Welches ist deren Beschaffenheit namentlich mit Bezug auf ihre allfällige Umänderung in Hinterlader?
 4. Wären die betreffenden Behörden geneigt, zur Aufstellung eines Modells für ein Hinterladungsgewehr nach den von Argau aufgestellten Requisitionen Sand zu liefern?
 5. Können für den Fall, daß ein zweckentsprechendes Modell aufgestellt würde, Bestellungen für Neuanfassungen schon jetzt zugesichert werden und allfällig in welchem Umfange?
- Die Beantwortung dieser Fragen gewärtigend, benutzen wir u.

Ausland.

Norddeutschland. (Einführung eines neuen Pioniergewehrs.) Nach der letzten Nummer des Armee-Berechnungsblattes ist ein neues Pioniergewehr, Modell 1869, genehmigt. Bis 1868 hatten die preussischen Pioniere ein gezogenes Vorderladungsgewehr; von da ab erhielten sie nach und nach ein Zündnadelgewehr, welches aus der früheren Jägerbüchse M/54 (der sogenannten Pilsenbüchse) umgearbeitet worden war und jetzt Zündnadelpioniergewehr U/M (umgeänderten Modells) genannt wird. Mit diesem sind auch die übrigen norddeutschen Pioniere bewaffnet worden. Es wurde die frühere Büchse verkürzt und somit erleichtert, der Entladestock fiel weg, sie wurde zum Aufpflanzen des Pionier-Sattengewehrs eingerichtet und erhielt nur eine Visiorkappe. Das um 1 1/2 Pfund leichter gewordene Gewehr bekam eine geringere Pulverladung (22 Cent), und somit dieselbe Patrone wie der Zündnadelkarabiner. Seine Tragweite geht bis 400 Schritt. Ueber das neueste Modell ist noch nichts Näheres bekannt.

Deutschland. (Waffenfabrikation 1868.) Von den Waffenfabrikanten Niederösterreichs wurden im Jahre 1868 nachstehend bezeichnete Mengen Handfeuer- und blanke Waffen, sowie Waffenbestandtheile für das Militär-Alexar erzeugt und an das k. k. Militär-Werkzeugamt in Wien abgeliefert: 434,900 Stück Infanterie-