

Militär-Wochenblatt

Unabhängige Zeitschrift für die deutsche Wehrmacht

Haupt- und Schriftleitung: Generalleutnant a. D. Konstantin v. Altröd,
 Charlottenburg 2, Berliner Straße 25. Fernruf: Göttinger 10110 +
 Alle für die Schriftleitung bestimmten Zuschriften sind nur an die
 nachstehende Adresse + Nachdruck und Überlieferung der Aufsätze
 Bestellungen nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und der Verlag an

erscheint nur mit Genehmigung der Schriftleitung gesteuert + Das
 "Militär-Wochenblatt" erscheint am 4., 11., 18. und 25. jedes Monats +
 Der Bezugspreis beträgt vierteljährlich M. 3,50, bei
 unmittelbarer Zustellung unter Kreuzband M. 4,25

Verlag C. W. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68 / Fernspr.: Zentr. 10736-10739, 8032 / Postfachkonto: Berlin Nr. 540

Inhaltsübersicht: Personal-Veränderungen (Marine). — Deutsche Raumnot und Landgewinnung. Zu den letzten Sturmfluten im Kanal und an der Nordsee. Mit 4 Skizzen. Genlt. a. D. v. Altröd. — Zur „Raumnot und Landgewinnung“. Oberst a. D. v. Roy. — B. Sapocinkow: Die Heeresstallerie im Kriege. — Über Handelsflotten und ihre Bestimmung für den Krieg. Oberst a. D. Blümmner. — Punktbestimmung bei der Artillerie durch Scheinwerfer. Maj. a. D. Kaiser, München. — Der Offizier- und Unteroffiziermangel in Frankreich. Gen. v. Tapsen. — Schiffsuniform und Gepäcdeentlastung. Triarier. — Späterer Zapfenstreich. — Der Bau der alten Römerstraßen. Oberstlt. a. D. Heubes. — Polnische Aufgabe 2. — Lösung der scheidlichen Aufgabe 3. — Todesfälle von Offizieren usw. der ehem. Königl. Preuß. Armee (Dezember 1927). — Heere und Flotten. — Aus der militärischen Fachpresse. — Verschiedenes. — Offizier- und Truppenereignungen. — Familiennachrichten. — Anzeigen.

Deutsche Raumnot und Landgewinnung.*)

Zu den letzten Sturmfluten im Kanal und an der Nordsee.
 Von Genlt. a. D. v. Altröd.

In diesen Zeiten, da wir Deutsche uns als „Voll ohne Raum“ durch Feindesgewalt überall eingekengt fühlen, richtet sich der Blick auf glücklichere Striche unserer Erde, wo ungezählte Menschenmengen untergebracht werden könnten. So leben z. B. um den Äquator einige 100 000 000 Menschen, während dort gut 30 Millionen ihren Unterhalt finden können.

Am schreiensten aber ist der Gegenfall in Australien. Von den 5 bis 6 Millionen Bewohnern des australischen Kontinents häufen sich die meisten in Großstädten, während das flache Land fast unbesiedelt und ohne Kultur brach liegt. Im nördlichen Teile von Australien könnten wohl 60 Millionen Menschen ihren Unterhalt finden. Niemand aber geht dort auf das Land. Der Engländer scheut die Mühen des Landbaues. Es zeugt vom rücksichtslosen angelsächsischen Verwertungsprinzip gegen andere Völker, daß man unter diesen Umständen uns Deutschen noch Neu-Guinea entrisfen hat. Die Verwertung wird unerlässlich kommen. Bereits hat die gelbe Rasse in ihrem unermesslichen Ausdehnungsbedürfnis ihre Augen auf die australische Inselwelt gerichtet. Bald wird es sich entscheiden, ob der weißen Rasse je wunderbaren Siedlungsmöglichkeiten Australiens ver-
 ren gehen und den Gelben zugute kommen sollen. Es dürfte der Tag kommen, da England uns bitten wird, unsen Bevölkerungüberschuß nach Australien zu entsenden. Noch aber scheint die Erkenntnis dieser Lage in England und Australien gering zu sein. Deshalb müssen wir Putsche versuchen, auch ohne Feinberlaubnis Land zu gewinnen. Da richtet sich der Blick auf unsere deutschen Nordseeküsten. Was dort im Laufe der Jahrhunderte verloren giht, muß wiedergewonnen werden. Die Möglichkeiten dazu sind weit mehr gegeben, als man in Deutschland annimmt.

Noch im Oktober 1926 haben Stürme und Sturmfluten den deutschen Nordseeeineln und -küsten erheblich zugeleht. Viele Menschen und viel Vieh kamen um. Das hat sich seit Jahrtausenden ununterbrochen wiederholt. Wenn früher geologische Sentungen der deutschen Küsten den Meeres- einbrüchen Vorshub leisteten, so scheint jetzt hierin ein Stillstand eingetreten zu sein. Noch in geschichtlicher Zeit läßt sich hier ein unebener Verlust an fruchtbarer Lande, an Menschen, Vieh und Werten aller Art nachweisen. Aus alten Zeiten berichten Sage und Überlieferung ziemlich zuverlässig von ungeheuren Meereseinbrüchen.

Bewiß sind dankenswerte Bemühungen am Werke, dem Meere Land abzugewinnen, wie dies die kürzliche Gewinnung des Sönte-Nissen-Krooges an der schleswigschen Westküste mit 1200 Hektar Neulände beweist. Solche Erfolge werden in Schrift, Wort und Lichtbildern verkündet. Im Vergleich zum Landverlust der Jahrhunderte aber ist solcher Landgewinn nur gering. Das Gesamtergebnis bleibt leider der Untergang weiter Strecken deutschen Bodens mit allem, was darauf lebte. Das kann sich heute und in Zukunft jederzeit wiederholen, wenn wir den Kampf mit der Nordsee nicht zielbewußter aufnehmen als bisher.

Schon um 356 v. Chr. berichten alte Klassiker des griechischen und römischen Kulturkreises von verheerenden Sturmfluten an den deutschen Küsten. Nach Strabo (20 v. Chr.)

Millionenfach bewährt!
 Wasserdichte Schuhe
 durch Lederöl

Collonil

ESSEN & CO. GMBH. CHEMISCHE FABRIK MÜHLENBECK BEI BELLIN

*) Bgl. den einleitenden Aufsatz in Nr. 4 des Blattes vom 25. 7. 1927: „Deutsche Raumnot und Raumergung“ von Genlt. a. D. v. Altröd.

wurden die Cimbern durch eine ungeheure Sturmflut um 113 v. Chr. zur Auswanderung und zum Marische Südwärts in freundlichere Gegenden veranlaßt. Ihr und der mitwandernden Teutonen Schicksal vollzog sich bekanntlich bei Aquae Sextiae, wo sie durch Marius vernichtet wurden. Auch später sind solche durch Sturmfluten veranlaßte Auswanderungen zuverlässig bezeugt. Immer wieder zerstörte das Meer deutsche Wohnstätten.

An Sturmfluten entfallen: auf die Jahre 1500—1600: 54, auf 1600—1700: 51, auf 1700—1800: 53. Nach Carl Woebeden* entfallen durchschnittlich auf die verschiedenen



©Tafel 1.

Monate der Jahre 1843—1867 auf den Januar 42 Sturmfluten, Februar 35, März 15, April 5, Mai 1, Juni 1, Juli 1, August 10, September 7, Oktober 28, November 24 und Dezember 51 Sturmfluten.

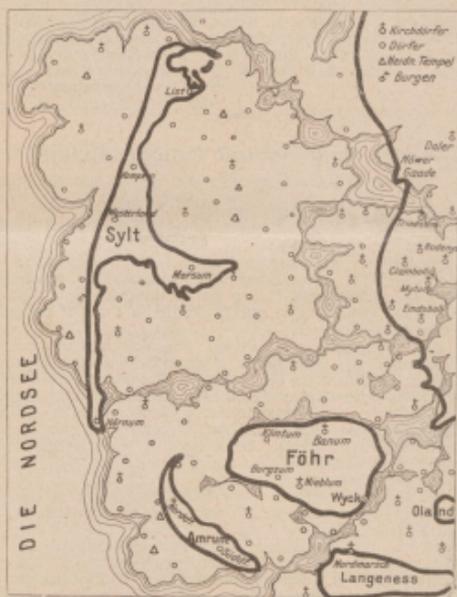
Besonders furchtbar war die Marcellusflut vom 16. Januar 1219, die Tausenden das Leben kostete und weithin Land und Eigentum vernichtete; die Flut vom 14. Dezember 1287, der nach obengenannter Quelle zwischen Stavorn und Lauwerssee 30 000 Menschen, zwischen Lauwerssee und Ems 20 000 Menschen zum Opfer fielen (dabei seien z. B. auf einem Balken ein Renisch, Wolf, Hund und Gale zusammen angeknüppelt); die Marcellusflut vom 16. Januar 1362: „Am Ritternacht, da ging die größte Rannstränke, da erkrank das meiste Volk in den Utländen“; ein Ablassbrief des Papstes Konigs (1440) bestätigt, daß zu jener Zeit 60 Kirchen ausgebeißt werden mußten. 1428 verschwand Wlbesen, eine Stadt mit Münze, Senfbische usm., und scheid von da ab aus der Geschichte; 1570 forderte eine Flut von Galais bis Norwegen mehrere tausend Menschen; Schiffe von acht Fuß Tiefgang segelten über die Narisch, von den Kirchspielen Ewarden und Tossens kamen 325 Menschen um; die furchtbare Springflut vom 11. Oktober 1634 brachte den Untergang der großen Insel Nordstrand (vgl. Tafel 1) mit Menschenverlusten auf Nordstrand: 6408, in Eiderflett: 2107, Dithmarschen: 383, Büdingharde: 402, Bidingharde: 143 (nach Woebeden); in Husum strandeten größere Schiffe in den Straßen der Stadt und auf den Deichen; in der furchtbaren Weihnachtsflut von 1717 trieben große Stücke Heide mit aufreichtstehenden Eichen, wie ganze Roggenäcker auf dem Wasser, und an Menschen kamen um in Ostfriesland, Zevenland, Oldenburg, Land Wurten, Hadeln, Kehdingen, Dithmarschen und Emsflett zusammen über 8½ Tausend Menschen. 1817 erkrankten 189 Menschen, 45 000 Stück Vieh, wurden zerstört 2400 Gebäude, beschädigt 8700, und in Dänemark brach die Flut bis zum Limfjord durch und machte den nördlichen Teil von Jütland zur Insel. Am 3. und 4. Februar 1825 überstieg die Sturmflut alle bisherigen Wasserhöhen, durchbrach die mäuselndmühten Deiche und forderte in Ostfriesland, Zevenland, am Jadebusen, in der Wehlermarsch, Elmarsch, wie auf den Halligen zusammen 321 Menschenopfer.

* „Deiche und Sturmfluten an den deutschen Küsten“, 1924, Friejensverlag, Bremen-Wilhelmshaven.

Nachweislich haben nach Woebeden im Laufe der Zeit die Sturmfluten an Höhe ständig zugenommen, und ist diese Steigerung wohl auch für die Zukunft zu erwarten. Deshalb muß in der ständigen Vermehrung, Verstärkung und Erhöhung der Deiche fortgeschritten werden, um künftig zu erwartenden Fluten mit Sicherheit begegnen zu können.

Wer die dürftigen Überreste des einst weiten Friejenreides: die Insel Egt und die südlich davon gelegenen Inseln, betrachtet, muß um das künftige Schicksal, besonders von Egt besorgt sein. Egt ist die wichtigste Barre, die heute noch die Fluten der Nordsee von den Wattengebilden und vom Festlande abhält, aber Egt ist gefährdet. Von Norden nach Süden erstreckt sich die 36 km lange, im Laufe der Jahrhunderte, besonders von der Wattenseite her, immer mehr ausgewasene Insel, zum Teil kaum einen Kilometer breit. Zwischen Westerland und Hörnum sind verschiedene gefährdete Stellen. Dort hat ja auch die Sturmflut im Oktober 1926: 500 m Gleisstrecke der Spler Südbahn weggerissen. Dicht nördlich von Westerland ist kaum noch Dünenschutz vorhanden, ebensomenig dicht nördlich des Kampener Rotes Kliffs.

An fast allen Stellen unserer Nordseeinseletwelt gilt es, das Land zu stützen und der durch allmähliche Anspülung land-



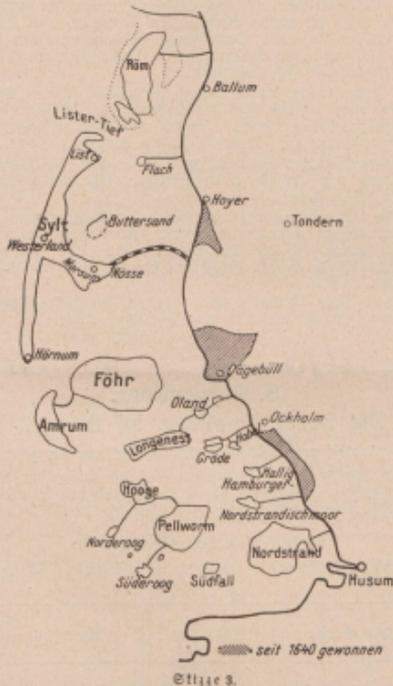
©Tafel 2.

bildenden Meerestraß mittels Deichen, Bahnen und Dämmen Anhaltspunkte für seine segensreiche Tätigkeit zu geben.

Was im Laufe der Jahrhunderte durch das Meer verloren ging, und was wiedergewonnen werden kann, zeigt Tafel 2. Sie ist der von dänischen Geographen und Kartographen J. Meyer, 1640, entworfenen Karte nachgegeben und von Richard Stöpel („Beschieder kommen und gehen“, Inselverlag Karl Meyer, Westerland Egt, April 1925) veröffentlicht. Sie zeigt den Zustand der Inseln um 1240. Kann man auch an diese Karte die strengen Anforderungen heutiger geschichtlicher und kartographischer Texte nicht stellen, so

bleibt sie doch eine wichtige Quelle der alten Zeit, und mancher einsame Wattenkrieger hat bei Ebbe die Überreste der in dieser Karte verzeichneten, untergegangenen Dörfer und Kirchspiele gesehen, wie auch die fürliche Auffindung von Flugholz, dem Bineta der Nordsee, beständig. Die Sturmfluten haben im Laufe der Jahrhunderte diese einst dicht-bevölkerten fruchtbaren Landstrichen weggewaschen.

Im Buche „Vom Dünenland der Nordsee und vom Wattenmeer“ hat Christian Jensen (Verlag Johannes Abbenen, Schleswig) die durch Dammbauten geplanten Küsten- und Inselbefestigungen aufgezeichnet, wie sie Etzige 3 wiedergibt. Der Eisenbahndamm vom Ostende der Insel Sylt (Nösse) nach dem Festlande ist heute Talsache geworden und wird sich landbildend auswirken, sind doch bereits nördlich Mörjum auf Sylt erhebliche Anspülungen besten Bodens be-



merkbar. Es wäre interessant zu erfahren, welche Pläne der Staat in bezug auf die Befestigung und Wiedergewinnung unserer Inselwelt hat, und was bereits hierin geleistet wurde. Zeitungsnachrichten zufolge soll noch in diesem Jahre ein zweiter Damm fertiggestellt werden, der Dand mit dem Festland verbindet. Diesem soll dann im Jahre 1928 ein

Damm Dand—Langeneß folgen, und es sind Unterjudgen über weitere Dammbauten im Gange, die die Halligen mit dem Festlande und die Inseln Amrum und Föhr verbinden sollen. Alle diese geplanten Dämme sollen nicht als Eisenbahndämme ausgeführt werden, sondern als Schuttdämme mit dem ausgesprochenen Zweck der Landgewinnung im Wattenmeer. Man scheint also bei den zuständigen preußischen Ministerien die Notwendigkeit einer Befestigung



der deutschen Nordseeküste erkannt und sich zu einem aktiven Vorgehen entschlossen zu haben. Da alles neugebildete Land dem Staate gehört und von ihm verpachtet wird, so wäre dieser Landgewinn auf die Dauer ein lohnendes Geschäft für den Staat und ein Segen für das deutsche Volk.

Das Bild unserer Nordseeküste würde ohne ein kurzes Eingehen auf Helgoland unvollständig sein. Etzige 4 veranschaulicht die Zerstörung der Insel von 800—1649 nach dem Bericht von Colpar Danwert (von etwa 1649), herausgegeben durch Rag Harwitz 1891, Berlin. Wenn man sich den heutigen geringen Umfang Helgolands einzelndet, so erhält man die trostlose heutige Wirklichkeit im Vergleich zur glücklicheren Vorzeit. Durch die auf Englands Geheiß gesprengten Hafenschuttbauten ist Helgoland auf das schwerste gefährdet. Bereits hat die Oktoberflut von 1926 die Helgoländer Düne zum größten Teil weggewaschen und schweren Schaden an der Insel selbst verursacht. Wohl kann man stützen, was noch steht, aber in absehbarer Zeit werden die Fluten der Nordsee über die Flächen hinweggehen, wo einst blühendes deutsches Land war.

Es ist dringlich, das Schicksal Helgolands von der übrigen deutschen Inselwelt fernzuhalten und aus eigener Kraft Land zu schaffen ohne Behinderung durch Feindesgewalt und äußeren Zwang, zum Segen unseres Volkes, wie Goethe es im 11. Teil des Faust prophetisch ausspricht:

„Am Innern hier ein paradiesisch Land,
Da rauf draußen Flut bis auf zum Rand.
Grün das Gefilde, fruchtbar, Mench und Herde
Sogleich behaglich auf der neusten Erde . . .
Solch ein Gewimmel möcht ich sehn,
Auf freiem Grund mit freiem Volke stehn.“

Dresden Hotel Bellevue

Generaldirektor R. Ronnefeld

Weltbekannt als eines der vornehmsten Hotels Deutschlands, mit allen zeitgemäßen Einrichtungen, in unvergleichlicher Lage an der Elbe mit großem Garten und Terrassen, gegenüber dem Opernhaus, Hofkirche, Schloß, Zwinger mit Gemäldegalerie und Museen

Festräume, Konferenzzimmer und Sitzungssäle

Einzel abgeschlossene Auto-Böden

Zur „Raumnot und Landgewinnung“.

In Nr. 4 des „Militär-Wochenblattes“ vom 25. Juli 1927 und der vorliegenden Nummer hat Genlt. v. Altröck ernste Mahnrufe erschallen lassen. Einmal wies er darauf hin, wie sich inmitten Deutschlands weite Strecken unseres Heimatbodens weit besser als bisher ausnutzen lassen. Das andere Mal wurde ebenso anschaulich wie überzeugend dargelegt, wie einerseits die Nordsee, der von unseren tapferen Kriegen ebenso gefürchtete wie geliebte „blau-weiße Haas“, im Laufe geschichtlicher Zeit umgeborene Stücker Kulturland raubgierig verschlungen hat, und wie andererseits in neuerer Zeit das Bestreben erwacht ist, aber noch lange nicht genügend betätigt wird, dem Meere seinen Raub mäßigend wieder abzugewinnen.

„Raumvergeudung“ und „Landgewinnung“ schlagen in das für uns so dringliche Fragegebiet der inneren Kolonisation. Es sei hier gestattet, aus diesem nur einiges Wenige herauszugreifen, um die Dringlichkeit der Maßnahmen zu unterstreichen.

Milliardenwerte liegen heute noch unbenutzt brach; Milliardenwerte können aus dem Nichts, dem Chaos, geschaffen werden, die wir uns heute noch Milliardenwerte alljährlich infolge unserer Überbevölkerung durch Einfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen ins Ausland geben. Tene beiden ersteren gilt es zu erschließen, letztere zu erparieren.

Wehr aber wie das Gold wegt das Blut. Schon zu lange ist das Deutschtum im Auslande der Kulturdünger der Menschheit. Der Kolonienraub hat die Gefahr vermehrt. Die Auswandererzahlen warnen. Millionen tatkräftiger deutscher Männer lassen sich noch innerhalb der deutschen Grenzpfähle und an unseren Küsten auf ungenutztem Boden anpflanzlich machen und dadurch dem Vaterlande erhalten. Ebenso vielen Familien würde dann dadurch das Glück bodenständigen Wohlstandes geboten werden.

In erster Linie sieht da die Schaffung von Siedlungsland durch Kultivierung der umfangreichen Moore und Südländerien.

Im Journal für Landwirtschaft (herausgegeben von Geh. Reg. Rat Prof. Dr. v. Seelhorst bei Porey, Berlin) schrieb Dr. Hille-Geisdorf „Zur Förderung der Südländkultur“: „Die noch vorhandenen Südländflächen, Heide und Moore, nehmen ... einen Raum von ungefähr 4,2 Mill. Hektar ein, von denen 3,5 Mill. Hektar, das ist mehr wie ein Zehntel der landwirtschaftlich genutzten Fläche des Reiches, infolge der hohen Produktionskraft dieser Bodenarten anbauunfähig sind.“ Württemberg und Baden umfassen 1,95 und 1,5 Millionen Hektar. 7 Millionen Hektar hat uns der Gewaltfriede genommen.

Prof. Dr. v. Seelhorst schätzt die Zahl der durch Bewirtschaftung der Moore anzuflehdenden Familien auf 500 000. Jede Familie zu 5 Köpfen gerechnet gibt 2,5 Millionen Menschen mehr. Die Befriedelung der übrigen Südländerien würde rund eine Million erfordern. Zu diesen 3,5 Millionen Menschen würde noch etwa die gleiche Menge kommen, die in der übrigen Wirtschaft tätig wäre, welche sich an der Hand der Landwirtschaft entwickeln muß.

An anderer Stelle wird errechnet, und zwar sehr vorsichtig, daß auf den zu kultivierenden Moorgebieten schätzungsweise jährlich bis zu 1,6 Millionen Tonnen Lebensmittel an Schlachtvieh, das ist die Fleischversorgung für 30 Millionen Menschen, sowie täglich 10 Millionen Liter Milch, das reicht für 20 Millionen Menschen, gewonnen werden könnten. Man vergleiche hiermit die Tatsache, daß in Deutschland die Ernährungsgrundlage für 20 Millionen Menschen bisher fehlt. Wer denkt dabei nicht auch an Clemenceaus furchtbares Wort?

Zu den landwirtschaftlichen Wertes treten noch die der nebenher zu erschließenden riesigen Forstlager.

Gleichermäßen kommt in Betracht die Einbeziehung von Marschland an der Nordseeküste und Landgewinnung an den deutschen Strommündungen. 80 000 ha Land sind hier noch zu gewinnen, und durch sie wiederum Heim, Arbeit, Erwerb und Lebensunterhalt für eine zahlreiche Bevölkerung. Wohl ist schon manches getan, dieses wunderbare Land, das uns das Meer im wahren Sinne des Wortes schenkt, zu gewinnen. Wir gedenken u. a. der Einbeziehungen, die der Bahndam nach Solt zur Folge haben wird. Es ist aber noch Arbeit im Großen zu leisten. Das kleine Holland gibt uns am Zaiderec ein Muster und Vorbild.

Die Raumnot ist untrennbar verbunden mit der Arbeitsnot. Aus dem weiten Gebiete der Vorschläge hierfür seien nur zwei angedeutet, deren Bedeutung groß ist, und die mit dem Besagten mittelbar in Zusammenhang stehen:

1. Talsperrenbau, Stauwerkanlagen, welche die schwarze Kohle durch die weiße erlegen, den Wasser- und -luft regeln, der Ent- und Bewässerung der angrenzenden Wärdereien dienen, die Wasserwege in niederschlagsarmer Zeit speisen und die Fischzucht heben.

2. Erweiterung, Verbesserung, Vertiefung unseres Kanalnetzes und weitere Schiffbarmachung der Flüsse, sowie Hochwasser-Schutzanlagen. Handel und Wandel folgen den Verkehrsadern; dem Volkswohl wird dadurch gesiegt.

Solche Anlagen würden dann aber auch die Schiffbarmachung von Anfließern in größerer Zahl zur unmittelbaren Folge haben.

Alle diese Kulturwerke, großzügig angelegt, werden natürlich riesige Kosten verursachen. Aber darf Geld eine Rolle spielen, wo die Not so groß ist? Und welche ungeheure Werte werden geschaffen, die sich glänzend bezahlt machen müssen!

„Volk ohne Raum!“ Das ist der dringliche Mahnruf unserer Zeit, der alle Bedenken überlängen sollte.

Oberst a. D. v. R o j.

B. Sapocnikow:

Die Heeresavallerie im Kriege.*)

I. Die gegnerischen Reiterereien vor dem Kriege.

Der Ausspruch von Clausewitz, daß die numerische Überlegenheit den Sieg sichert, führte die europäischen Staaten zu fortwährender Vermehrung ihrer Streitkräfte.

Es hatten an Heeresavallerie**):

Deutsches Reich: 11 Kav. Divn. = 264 Esk., 132 Gesch., 66 RKG.

Kav.-Korps	Divisionen	Unterstellung
II. v. der Marwitz	2., 4. u. 9. K. D.	Bis 18. Aug. D. S. L., bis 24. Aug. 2. Armee, dann 1. Armee
I. v. Richtshofen	Garde u. 5. K. D.	Bis 20. Aug. D. S. L., dann 2. Armee
IV. v. Hohen	3. u. 6. K. D.	5. Armee
III. v. Frommel . .	7., 8. u. 8. K. D.	6. Armee

Die 1. K. D. war in Ostpreußen

*) „Kriegstätigkeit der Heeresavallerie auf dem englisch-französischen Kriegsschauplatz 1914 — vom Beginn des Weltkrieges bis zu den Kämpfen an der Marne.“ Aus dem Russischen überlezt von Major W. Ziatsouff v. Sofia 1927. (Nr. 40 der bulg. Militärbibliothek.)

**) Die Verteilung der beiderseitigen Kavallerien ist nach den deutschen Reichsriegsregeln (vom Revallerer etwas abweichend) dargestellt, um keine Irrtümer auszugleichen.

Verbreitet das Militär-Wochenblatt im Freundeskreise!

Frankreich: 10 Kav. Div. = 240 Est., 80 Gesch., 240 WÖ.

Kav.-Korps	Divisionen	Unterstellung
K. K. Conneau vom 14.—22. Aug.	6. u. 8. R. D. 2. u. 10. R. D.	1. Armee 2. Armee
	6., 2. u. 10. R. D. 7. R. D.	1. Armee 3. Armee
K. K. Abonneau vom 17.—22. Aug.	9. R. D. 4. R. D.	4. Armee 5. Armee, vom 15. bis 26. Aug. bei 4. Armee
	1., 3. u. 5. R. D.	Bis 15. Aug. D. S. S., dann 5. Armee
England: 1 Kav. Div. = 36 Est., 24 Gesch., 24 WÖ. bei der Armee (Frensch).		

Belgien: 1 Kav. Div. = 16 Est., 8 Gesch., ? WÖ.

Folgende Tabelle zeigt die Kav.-Kräfte zu Kriegsbeginn:

Kriegsführende Mächte	Feld- und Ref. Rgtr.	Feld- und Ref. Estbr.	Erst- und Estbr. (2 Einl.)	Estbr. der Heeres-Kav.	Estbr. der Div. Kav.	Gesamt der Kav.-Kräfte auf die Gesamtzahl
Deutschland	144	552	278	264	288	48 vÖ.
Frankreich	131	550	232	240	310	43 vÖ.
England (Mutterland) . .	31	124	39	48	8	39 vÖ.
Belgien	7	28	—	16	12	58 vÖ.
Summe der Ententekräfte .	169	702	271	304	330	43 vÖ.

Im Westen finden wir fast gleichstarke Kav.-Kräfte auf beiden Seiten; immerhin war die Entente im Westen der deutschen Kavallerie um 2 Kav. Div. überlegen, d. h. nach vorstehender Tabelle um 25 Feld- und Ref.-Rgtr., also um 150 Feld- und Ref.-Estn., um 40 Estn. der Heeres-Kav. und um 42 Estn. der Div.-Kav. — Im Osten standen zu Kriegsbeginn den 12 Kav. Div. der Mittelmächte (1 deutsche, 11 österr.) 37 Kav. Div. (36 russ. und 1 serb.) gegenüber.

Stand einer Kav. Div.	Deutschland	Frankreich	England	Belgien
Brigaden	3	3	4	2
Regimenter	6	6	12	4
Escadronen	24	24	36	16
Säbel	3600	3600	4800	2400
Geschütze	12	8	24	8
Masch. Gew.	6	24	24	?
Techn. Abt.	Kav. Sapp. Abt.	—	Kav. Pion. Zug	?
Berb. Abt.	Kav. Tel. Abt.	?	Tel. Abt.	?

Mit der Lanze bewaffnet: Dtsch. Kav., französ. Dragoner- und engl. Mannen-Rgtr. Die besten Pferde hatte Dtschld., nicht viel dahinter stand Frankr. Nur ein sehr kleiner Teil der engl. Kav. hatte Vollblutpferde.

Im Dtschld. sah man die Hauptaufgabe der Heereskav. in ihrer operativen Tätigkeit, in Engld. und Frankr. dagegen im Kampfe Schulter an Schulter mit der Inf., d. h. in der Attacke auf dem Schlachtfelde. — Dem entsprechen auch die Kav.-Kämpfe der dtsch. Mäander und die Förderung des Angriffsgewinnes der dtsch. Kav., die, auf vorzüglichen Pferden und mit der Lanze ausgerüstet, im Bewußtsein ihrer über-

legenheit kühn und in ideal richtiger Verteilung den ersten Kämpfen entgegenzogen.

Von den 11 dtsch. Kav. Div. sieht nur eine an der Ostfront, und von den 10 Kav. Div. an der Westfront nehmen 8 an dem Vormarsch in Belgien teil. (Weider sind nur 5 dtsch. Kav. Div. durch Belgien vorgegangen. Schriftl.)

General Joffre verwendet von seinen 10 Kav. Div. 5 im Raume zwischen Lüttich und Diebenhofen den dtsch. Hauptkräften gegenüber, die belg. Kav. Div. sammelt sich hinter Lüttich, die engl. bei Maubeuge.

Der Angriff des General Lehmann auf Lüttich und das Vorgehen des Kav. Korps v. d. Marwitz nördlich der Festung wird nur kurz erwähnt.

Die Kämpfe bei Antwerpen, Haelen und Dinant werden vom Standpunkt der Aufklärung gewürdigt.

Mit den Verlusten bei Haelen erkaufte die dtsch. Kav. die genaue Kenntnis der Lage, die von General Klud ausgenutzt wird und den vollen Rückzug der belg. Armee zur Folge hat. Die dtsch. Kav. verkleinert aber gleichzeitig auch das Vorgehen der dtsch. Armeen durch Belgien, so daß die Ententeinheiten unbemerkt von Norden her umfaßt und aus der ihnen ungünstigsten Richtung überraschend angegriffen werden können.

Über die Kämpfe des 11. französ. Kav.-Korps kann der Verfasser nicht viel Gutes sagen. Am 22. 8. wird die Kav. infolge Erschöpfung des Pferdmaterials aus der Front gezogen und die Lücke durch Teile der 1. Armee ausgefüllt.

Die in Südbelgien vorgehenden französ. Armeen (3. u. 4.) lassen durch ihre zum Teil sehr ermüdeten Kavallerien nur in nördlicher Richtung, d. i. in der Richtung ihres Vormarsches, aufklären und werden von der 4. und 5. dtsch. Armee überraschend und zum Teil in der Flanke angegriffen und in einer Reihe von anzunehmenden Teilgefechten geschlagen.

Der Verfasser vergleicht das energische Vorgehen des dtsch. 1. Kav.-Korps bei Dinant, wodurch wichtige Nachrichten erlangt werden, mit dem kampflosen Verhalten des französ. 1. Kav.-Korps und seines Kommandanten, dieses modernen Murat, der, auf die Kämpfe bei Dinant nicht achtend, ruhig seine Beschäftigung zur 5. Armee fortsetzt.

Das bei der 5. französ. Armee befindliche 1. französ. Kav.-Korps wird am 21. 8. von dtsch. Truppen heftig angegriffen und muß zurückgeben. Es wird von einer auf Automobilen herbeigeschickten Inf. Brig. abgelöst und geht mit seiner Kav. weiter zurück.

Am linken Flügel hat General Frensch keine Kenntnis von der Nähe starker dtsch. Kräfte. Am 23. 8. erhält er von General Joffre unerwartet ein Telegramm mit der Mitteilung, daß die Engländer von drei dtsch. Korps in der Front angegriffen und in der linken Flanke von einem Korps umgangen seien.

Die Attacke der 2. engl. Kav. Brig. auf eine dtsch. Batterie endet mit dem Verluste von zwei Dritteln ihres Standes.

Die Umgehung des englischen Flügels zwingt Joffre, das 1. franz. Kav.-Korps noch weiter an den äußersten linken Flügel zu verschieben.

Der Verlust der Armee und die Schuld der ersten Niederlagen sind die Folgen der mangelhaften Aufklärungs-tätigkeit der französ., engl. und belg. Kavallerien.

Im Weltkriege leben wir keine großen Attacken zu Pferde, die entscheidenden Einfluß auf die Kämpfe im großen hätten ausüben können. Nur gegen kleinere Kampfeinheiten bis zur verstärkten Inf. Brig. werden Attacken geritten, so am 29. 8. bei La Garde, wo bayer. Mannen mit ihrer Attacke das Schicksal des französ. Angriffes besiegeln, aber große Verluste erleiden.

Die französ. Kav. hat wenig Lust sich zu schlagen und zeigt absichtlich eine gewisse flüchtige Zurückhaltung im Sinne des Rezeptes des Oberkommandierenden, General Joffre.

Am 15. 8., als General v. Richthofen Dinant kühn angegriffen überläßt der Kommandant des französ. 1. Kav.-Korps die ihm unterstellte 8. Inf. Brig. ihrem Schicksal und kehrt

feinen zwecklosen Marsch gegen Wesfen fort. Dieses Vorgehen erinnert an manche Epizode an der russ. Front, und nicht nur ein russ. General wird sich an ähnliche Unterlassungen erinnern.

Im Angriffsgeist erzogen, geht die dtsch. Kav. überall mit großer Energie auch in kleinen Einheiten vor, wie bei der Gefangennahme des Kommandanten von Lütich. (Dieser Versuch ist leider nicht gelungen. Schriftl.) Die Kav.-Korps v. d. Marwitz und v. Rüdthofen vollführen ihre Aufgaben ohne Rücksicht auf die Überlegenheit des Gegners.

Auch die engl. Kav. attackiert mit großem Schwung. Der Sportgeist verleiht ihr Flügel. Die französ. und belg. Kav. dagegen verhält sich passiv und sucht Stütze bei der Infanterie. Die dtsch. Kav. beherrscht das Gelände. Die moderne Waffenwirkung schließt die direkte Verfolgung des Gegners durch Kav. aus. „Die Feuerverfolgung ist wirksamer als die beste Attacke“, sagt General v. Bernhardt. Die beiden dtsch. Kav.-Korps am rechten Flügel der 1. dtsch. Armee stürzen in weiterer Folge in der Flanke der rasch zurückgehenden Engländer auf, denen die Inf. des Gen. v. Klud in Märschen bis zu 47 km folgte. Die dtsch. Kav. hätte hier Großes leisten können, doch konnte sie sich nicht zur äußersten Anspannung ihrer Kräfte entschließen, und so konnten die Engländer bis zum 27. 8. aus ihrer gefährlichen Lage entweichen.

Der leere Raum zwischen den beiderseitigen Armeen wird mit den gegnerischen Kavallerien ausgefüllt. Die deutsche Kavallerie erhebt aber nicht im Rücken der Verbündeten, was vielleicht die ersten Erfolge zur Entscheidung verstärkt hätte.

Der Vorwurf am Schluß entspricht nicht den Tatsachen. Das Kav.-Korps v. d. Marwitz war infolge wechselnder Unterstellung — erst D. S. L., dann L., dann 1. Armee — am 18. 8. von Brye Wagnellee erst nach Süden östlich von Charleroi vorbei angelegt und schon am 21. plötzlich nach Nordwesten auf Courtrai bis zur Scheide in Marsch gesetzt worden. Hier traf am 23. der Befehl der 1. Armee ein, das Kav.-Korps solle nach Süden abbrechen und über Denain in den Rücken der Engländer vorgehen. Leider war als Folge dieser verschiedenen Unterstellungen und des Vormarsches zur Scheide viel wertvolle Zeit verlorengegangen.

Trotzdem zeigte General v. d. Marwitz in Erledigung seiner Aufgabe eine ungewöhnliche Energie*. Das Kav.-Korps erreichte bei größter Hitze nach Gefechten bei Tournai in Märschen von 65–70 km am 24. abds. Marchiennes, brach am 25. um 2 Uhr morgens wieder auf und bestand während des Weitermarches befähigt, aber erfolgreiche Gefechte bei St. Hilaire, Mesnes und Les Aubert gegen Teile der französ. Armee d'Amabé.

Am 26. morgens griff das Kav.-Korps bei Cattenières, Caubry und Bethencourt den zurückgehenden Westflügel der engl. Armee — 4. I. D. — überrollend an und drang tiefer in die Hauptstellung des Gegners ein, der bis zum Eintritten des IV. Korps und IV. Res.-Korps festgehalten wurde. „Im der völligen Vernichtung zu entgehen“, wie french in seinem Bericht schrieb, brach General Smith-Dorrien unter allerhöchsteren Verlusten gegen nachm. 4 Uhr den Kampf ab.

Man sieht also, daß der hier gegen die deutsche Kavallerie erhobene Vorwurf nicht berechtigt ist. Mann und Pferd waren am 26. abds. am Ende ihrer Kräfte. Das kann jeder bezeugen, der diese Zeit beim Kav.-Korps v. d. Marwitz miterlebt hat.

Schriftl.

*) Vgl. „Militär-Wochenblatt“ Nr. 44 (1925) sowie M. v. Pöfeler: „Die deutsche Kav. 1914 in Belgien und Frankreich“, S. 37, 51 ff., und General v. Kuhl: „Der Warnfeldzug 1914“, S. 71 ff.

Über Handelsflotten und ihre Bestimmung für den Krieg.

Von Oberst a. D. Blümner.

Frankreich, die Vereinigten Staaten, Portugal, Kanada und Australien haben sich nach dem Weltkriege aus den noch vorhandenen Kriegstransportflotten, beschlagnahmten deutschen Schiffen und Neubauten **Staatshandelsflotten** geschaffen, zum Teil um sich damit eine Einnahmequelle zu sichern, z. T. aber auch um bei der Mobilisierung sofort über eine genügende Zahl von Kriegshilfsschiffen nebst Personal zu verfügen und sie schon im Frieden diesem Zwecke entsprechend ausrüsten zu können. Doch statt der erhofften Einnahmen haben alle diese Staaten für ihre Staatsmarine ungeheure Beträge zusetzen müssen, Frankreich allein 2,6 Milliarden Franken. Kurzherab haben daher Frankreich und Portugal nach einigen Jahren ihre Staatsflotten veräußert, und auch andere Länder führen nach und nach ihre staatlichen Handelsschiffe in private Hand über.

Das ganze Verfahren hat auf die schon schwierige Wirtschaftlage der Privatbetreiber und -werften in allen Staaten auf das ungünstigste eingewirkt, so daß fast in allen Ländern die Reeder auf Staatsunterstützung angewiesen sind, um den Wettbewerb mit den Handelsflotten der anderen Völker aufnehmen zu können.

In Frankreich ging der Kammer vor einigen Monaten ein Gesetzentwurf über die „Vorbereitung der Handelschiffahrt für den Kriegsfall“ zu, nach dem die Handelsschiffe für eine Verwendung in der Kriegshandelsflotte (flotte commerciale de guerre), oder in der Hilfsflotte (flotte auxiliaire) vorgemerkt werden sollen. Es werden auch Verteidigungseinrichtungen der Handelsschiffe gefordert, die die Schiffseigentümer nur wenig belasten würden. Auf jedem Schiff soll ein bestimmter freier Raum für die Aufstellung und Unterbringung von Kriegsergerät zur Verfügung gestellt werden. Natürlich wird dem Marineminister schon im Frieden ein Vorschubrecht über diese Mobilisierungsarbeiten zugestanden. Als Entgelt für diese Ansprüche des Staates erhalten die Reeder jährliche Staatsbeiträge und geben verzinsliche Darlehen von der Regierung, gelegentlich auch besondere Zulagen; so wurde z. B. 1925 eine staatliche Unterstützung für den Bau zweier Schnelldampfer für die Südamerikafahrt gefordert.

Nach dem Präsidenten der Republik im vorigen Jahre eingereichten Bericht ist der Gesamtstichtsaum der französischen Handelsflotte, der von 2 550 000 t 1913 auf 3 870 000 t nach dem Kriege gefallen war, wieder auf fast 3 500 000 t gestiegen; hierdurch blieben jährlich 400 bis 500 Millionen Franken an Frachtkosten dem eigenen Land erhalten. 1926 nahm Frankreich mit 58 000 km Schiffahrtslinien noch die zweite Stelle im Weltverkehr ein. Die Havre soll zum größten Festlandshafen für überatlantischen Verkehr ausgebaut werden; kürzlich wurde bereits ein 315 m langes Dock eingeweiht, das die größten Dampfer aufnehmen kann. Um die Tätigkeit der Schiffswerken zu heben, wird empfohlen, ihnen nach englischem Verfahren geringverzinsliche Staatsdarlehen zu geben. Die Zahl der eingeschriebenen Seeleute gab der Handelsminister bei den Haushaltsverhandlungen 1926 auf rund 200 000 an.

In diesem Jahr hat der Marineminister einen Gesetzentwurf vorgelegt, auf Grund dessen der fernnautische Ertrag gestärkt werden soll, der nach seiner Entlassung größtenteils auf Handelsflotten Dienst tut und daher eine gute Reserve für den Kriegsfall bildet. Ausbildungsergänge werden für Offiziere und Unteroffiziere der Reserve eingerichtet. Reserveoffiziere können auch zu einem, ihrem Berufe entsprechenden Dienst bei der Marine herangezogen werden. Offiziere der großen Fahrt und technische Offiziere der Handelsflotte, die 24 Monate gefahren sind, erhalten die Vergünstigung, daß ihre aktive Dienstzeit auf 3 Jahre verürzt wird, während die einge-

Anfragen können nur gegen Einsendung von Rückporto beantwortet werden. Schriftleitung.

schriebenen Seeleute 5 Jahre dienen müssen. Auf dem Verdienstwege soll eine kurzfristige Einstellung für bestimmte Flottenunternehmungen ermöglicht werden.

Die englische Handelsflotte wird, um sie auf ihrem überlegenen Stand auch in Hinsicht für den Kriegsfall zu erhalten, durch Gesetz (Trade Facilities Act.) in außerordentlicher Weise vom Staat unterstützt; sowohl Reedereien wie Werften erhalten von der Regierung große Darlehen zu dem Zinsfuß von 2 v. H. auf die Dauer von 1 bis 20 Jahren. Die Größe der Handelsmarine wird zur Zeit auf 19 179 900 t angegeben. Im Kriege wird ihre Leistung durch eine Zusammenarbeit mit den Handelsflotten der Kronländer Kanada und Australien noch wesentlich erhöht. Australiens Bundesregierung kauft 2 700 000 RM. zum Bau des 15 000 t-Schwimmdocks bei, das Neufundlands in England bestellt; behält sich jedoch das Recht vor, es im Kriegsfall zu übernehmen; es wird etwa März 1930 fertiggestellt.

Italien, das vor dem Weltkriege nur eine unbedeutende Handelsflotte hatte, mit Abschluß des Friedensvertrages aber 864 000 t öfter. Handelsschiffe geschenkt erhielt, hat seine Handelsflotte in der Nachkriegszeit in planmäßiger Weise durch ständige Staatsbestellungen für Neubauten und Einrichtung immer neuer Schiffabfertigungslinien auf eine ungeahnte Höhe gebracht. 1925 hatte diese beispielsweise 21 große Schiffe neuester Art, auch Motorschiffe, mit einer Gesamtverdrängung von rund 266 000 t im Bau. 1926 überflügelte sie bereits die deutsche Handelsflotte, und jetzt hat sie mit 3 396 000 t auch die französische überholt und steht bezüglich ihrer Größe an zweiter Stelle in Europa. Das wurde gerade in letzter Zeit durch Fertigstellung der drei 45 000 t-Dampfer des Mond-Sabaudo, der zwei 33 000 t-Dampfer der Navigazione Gen. Ital., des Zwißdampfers „Roma“ und dreier Motorschiffe*) erreicht.

Da die Schifffahrtslinien vom Staat unterstützt werden, wird auch die Einrichtung ihrer Schiffe für Kriegszwecke nicht außer acht gelassen. So sind z. B. die zwei auf der Falcone-Werft gebauten Riesenmotorschiffe der Colalida-Linie (Mittelmeer—New York), um auf hoher See einen Vertehr mit dem Lande zu ermöglichen, sind Aufnahme von Flugzeugen eingerichtet — in Übereinstimmung mit dem Grundgesetz, daß Flugzeuge heutzutage zur Kriegsschiffausrüstung gehören.

Die Vereinigten Staaten hatten sich in der Nachkriegszeit eine gewaltige Handelsmarine (shipping-board-Flotte) zugelegt. Sie bestand am 1. 4. 1925 aus 1230 Schiffen mit einem Gesamttonneninhalt von fast 6 Millionen. Davon lagen 900 Schiffe still. Die Privathandelsflotte hatte dagegen nur 1081 Schiffe (über 1000 t) mit insgesamt rund 5 000 000 t, von denen 965 nicht beschäftigt werden konnten. Dieses für die Friedensschiffahrt verderbliche, zum Teil auf den Kriegsfall berechnete Verfahren kostete damals dem Staate jährlich an 40 000 000 \$. Nach und nach sollen die Schiffe in Private Hände übergeführt werden.

Präsident Coolidge hielt 1925 eine staatliche Unterstützung der Handelsflotte für dringend erforderlich, da sie mit zur Verteidigung des Landes dienen müsse. Auf dem Bundesstad in Washington tritt man auch heute noch eifrig für Erhaltung der Handelsflotte ein — in Rücksicht auf die von den Marinefachverständigen bei den Genfer Abrüstungsverhandlungen betonte Verwendung von Hilfschiffen im Kriege — und dementsprechend forderte das Schiffsamt von neuem eine staatliche Unterstützung von 300 000 000 \$. Der Präsident steht jetzt aber der Sache weniger wohlwollend gegenüber, da er den Mißerfolg der Handelschiffahrt hauptsächlich der Gleichgültigkeit der amerikanischen Kaufleute gegenüber der Heruntergang der Schiffe zuschreibt, auf dem sie ihre Ware ver-

frachten. Drei Milliarden Dollar hat die Regierung seit ihrer Beteiligung an der Handelschiffahrt bereits an Zuschüssen gezahlt. — Industrielle forderten ferner ein Darlehen vom Schiffsamt zum Bau von 10 Dampfern zu 20 000 t, die den Atlantischen Ozean in 96 Stunden überqueren sollen (tägliche Abfahrt von Long Island oder Neu-London nach Southampton und Le Havre). Nach Berichten rechnet man mit halber Fahrzeit und einem Drittel der Beladung gegenüber bisherigen Dampfern („Times“). — Die Vereinigten Staaten begannen ebenfalls ihre großen Reiseverkehrsflotte mit Flugzeugen auszurüsten, was fernerlich bei unferm alten „Waterland“ („Leviathan“) erprobt wurde.

Aus den Schiffsoffizieren der Handelsflotte wird neuerdings, laut Verordnung des Marineamts, eine Marinereserve gebildet.

Seit 1925 regt sich auch in Rußland der Wiederaufbau der Handelsflotte. Umfangreiche Schiffbauten wurden in Aussicht genommen, um den Außenhandel unabhängig von ausländischen Reedereien zu machen, und man mußte hierzu bei voller Beschäftigung der russischen Werften auch Aufträge an das Ausland geben. Die ersten zwei Dampfer, die auf der Petersburger Werft hergestellt wurden, und vornehmlich der Holzgahfuhre dienen, wurden Ende Oktober 1925 zum Stapel gelassen (insgesamt 6200 t). Für das Wirtschaftsjahr 1926/27 war der Bau von 10 Handelsdampfern mit einem Kostenaufschlag von 30% Millionen Rubel vorgelesen. — Nach Haushalt 1927/28 sind neue Häfen in Suckum, Bersanski, Krasnowobsk und Loganorog geplant; Tsaple wird für Naphthausfuhre, der Petersburger Hafen für Holzgahfuhre und Kriegshafen, Wurmansk für Baumwollausfuhre aus Amerika eingerichtet.

Polen, das sich mit seiner Kriegsmarine „ein überaus reiches Spielzeug“ für seine „70 km lange, sandige Küste“ hält, lacht nun, auch im Hinblick auf einen Krieg, mit Staatsmitteln eine Handelsmarine aufzuziehen. Für das Wirtschaftsjahr 1926 hatte die Regierung ganze 350 000 Flotz (160 000 M.) für die Handelsflotte ausgeschrieben. Nach dem „Tempo“ hat der Verkehrsminister im vorigen Jahre den Danziger Werften den Auftrag zum Bau von zwei größeren Dampfern für den Nordseeverkehr gegeben; sie sollten 1927 fertiggestellt sein. Herbst 1926 wurden vom Handelsministerium fünf Frachtdampfer zu insgesamt 15 000 t bei einer französischen Werft angekauft; sie sollen den Kern einer staatlichen Schiffsahrtsgesellschaft bilden und sofort den Vertehr mit England und den skandinavischen Staaten aufnehmen. Der Minister für Handel und Industrie hat nun im Januar d. J. einen vorläufigen Verwaltungsrat zur Aussicht über die Organisation und Verwaltung dieser Staatshandelsflotte eingesetzt.

Von ganz besonderer Bedeutung ist, daß Japan die Offiziere der Handelsmarine, die militärisch ausgebildet werden, zu einem Kriegstransportkorps zusammenfaßt. Größere Kriegstransportübungen fanden 1925 in der Bucht von Sagami, der Bucht von Tokio und dem Eingang zur Bucht von Tokio statt, um taktische Fragen bezüglich der Geleitzüge zu klären. Zerstörer hatten Handelschiffe, die von Madamotof kamen, gegen Angriffe von U-Booten zu sichern. — Admiral Saito erklärte in Genf, England besäße 30—40 Handelschiffe, die sich bewaffnen ließen, Japan und Verein. Staaten dagegen nur einige; bewaffnete Handels-

F. KERNIEN
MÖBEL-TISCHLEREI

BERLIN NO 43
NEUE KONIGSTRASSE 19b
Tel.: Amt Alexander 4207

Gegründet 1894

MÖBEL MÖBEL
MODERNE WOHNUNGSEINRICHTUNGEN

Weitgehendste Zahlungsvereicherung

*) Darunter der durch Dieselmotore getriebene „Augustus“ der Ran. Gen. Ital. mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Kn.

Schiffe seien keine unbeachtliche Waffen. Er stimmte Englands Vorschlag zu, veraltete Schiffe der Kriegsflotte zu Polizeidienst zu behalten. Japan und Verein. Staaten hätten 3. Jt. weniger alte Schiffe als England, könnten sich aber mit der Zeit eine ähnliche Reserve anhäufen.

Punktbestimmung bei der Artillerie durch Scheinwerfer.

Von Major a. D. Kaiser, München.

In den „Mitteilungen des Reichsamtes für Landesaufnahme“ 1927/28 finden wir unter den „Besprechungen“ die Mitteilung, daß die Amerikaner schon in den Jahren 1921/23 im Staate Ohio die ersten Versuche zur Festlegung von Punkten mittels Scheinwerfer durchführten. Das Verfahren besteht darin, daß zentriert gestellte Scheinwerferbündel in der Nacht von bekannten Festpunkten aus durch Anvisier bestimmt oder nach so bestimmten Lichtbündeln Punktbestimmungen durchgeführt werden.

Nach diesen Mitteilungen könnte man zu der Auffassung kommen, daß die Amerikaner die ersten gewesen wären, die diesen Gedanken der Punktbestimmung mit Scheinwerferlichtbündeln gefaßt und durchgeführt hätten. Dies ist nicht der Fall, und der historischen Gerechtigkeit halber ist es notwendig, auf deutsche Versuche während des Weltkrieges hinzuweisen, die sich mit denselben Zielen in gleicher Richtung bewegten.

Im Jahre 1916/17, als man auf deutscher Seite dazu überging, ohne vorheriges Einschleichen eine Masse von Artillerie (Schlagartig) auf den überrollten Gegner wirten zu lassen, war es notwendig, die zahlreichen Verstärkungsbatterien des Angriffsabschnittes auf vermehrte Punkte mit dem Grundgeschütz jeder Batterie aufzustellen. Die Vermessung dieser Festpunkte hatte also schon vorher zu geschehen, so daß die in den Abschnitt einrückenden Batterien, auf den bestimmten Festpunkt angelegt, mit Hilfe eines Batterieplanes, der vorbereitet war, alle Vorbereitungen für die Feuerwalze errechnen und danach einwandriechen konnten. Für diesen Ausgangspunkt des Angriffes konnten die Vorbereitungen der Einmessung von langer Hand vorbereitet werden. Anders aber lagen die Verhältnisse, wenn der Angriff erfolgreich war und ein gutes Stück der Durchbruch gelang, dann aber wieder sich an neuen feindlichen Widerstandslinien festsetzt und von neuem die Feuerwalze in Tätigkeit treten sollte, sei es, daß sie auf einer längeren Front nur teilweise auf bestimmte Angriffsbreiten, oder auf der ganzen Breite in Frage kam. Stets war eine Neuvermessung notwendig, wollte man da oder dort überraschend mit überlegener Artillerie den Feind niederwalzen.

Ich kann mich noch gut erinnern, daß ich bei der Artillerie-Messung in Bahn — ich war dort Kommandeur der Licht-Weh-Abteilung — an meine Lehrer und Mitarbeiter eines Tages die Frage richtete: „Wie kann für einen Angriffsabschnitt von 4 km Breite die Einmessung von 100 Verstärkungsbatterien in einer Nacht am schnellsten erfolgen, unter der Bedingung, daß diese 100 Batterien am Morgen schußbereit sein müssen?“ Demals waren wir schon der sicheren Überzeugung, daß sich hierzu Scheinwerfer, deren Lichtbündel zu schmalen Lichtstreifen gedrosselt werden, unbedingt eignen werden, um Neueinmessungen mit der für den Zweck notwendigen Genauigkeit durchzuführen. Der Vorschlag ging nach einer eingehenden technischen Rücksprache mit Scheinwerferfachleuten dahin, hinter dem mit Artillerie zu verstärkenden Angriffsabschnitt vier bis sechs Scheinwerfer auf Festpunkten aufzustellen und nach einem genauen Zeitmaß abendschlussweise leuchten zu lassen. Den Verstärkungsbatterien wird, und zwar nur den Beobachtungstruppen — darunter war der Batteriechef, bestehend aus Batterieführer, Beobachtungsoffizier, Richtunteroffizieren und Hilfsmannschaften nach Bedarf gemeint — der vorher bestimmte Platz für das Batteriegrundgeschütz an Ort und Stelle gezeigt. Diese Ein-

weisung erfolgt nach am Tage durch Organe der ortsfesten und ortsfundigen Artillerieleute. Gleichzeitig mit dieser Ortseinweisung wird das Leuchtprogramm für die Scheinwerfer schriftlich bekanntgegeben. Als Beispiel kann gelten:

Scheinwerfer 1, allgemeine Richtung A.-Dorf, leuchtet von 21^h—21.10.

Scheinwerfer 2, allgemeine Richtung B.-Dorf, leuchtet von 21.5—21.15, usw. bis Scheinwerfer 6.

Ist nach der Lage der Scheinwerfer kann auch nach Scheinwerfer 1 Scheinwerfer 4 oder 6 leuchten, können zwei weit auseinander liegende Scheinwerfer gleichzeitig aufleuchten, das ergibt in jedem Falle die Geländegegestaltung und die Anlage der Scheinwerfer im weiten Hintergelände. Auch die Aufleuchtungszeit kann verkürzt oder verlängert sein. Die Nummer des Scheinwerfers kann dadurch erkannt werden, daß für jeden Scheinwerfer bestimmte Morzeichen festgelegt werden, die der Scheinwerfer nur mit einer Winute Pause zu blitzen hat, natürlich bei zentriert gestelltem Lichtstrahl. Jedenfalls gibt es Mittel genug, die Nummer des Scheinwerfers einwandfrei bestimmen zu lassen. Der Batteriechef scheidet nun die einzelnen Lichtbündel an; hierzu dienen Batterienrichtkreis oder Richtkreis; zweckmäßig ist es, zwei Batterierichtkreise nebeneinander aufzustellen und beide messen zu lassen, die Werte werden dann gemittelt, insbesondere wenn zwei Lichtbündel gleichzeitig zu sehen sind. Die Messungen werden mehrmals wiederholt, um einen Mittelwert möglichst einwandfrei zu erhalten. Je mehr Winkel gemessen, d. h. je mehr Scheinwerferbündel aus der Stellung gesehen werden, desto leichter wird die Punktbestimmung für das Grundgeschütz. Alle Messungen müssen mit genauer Zeitangabe und Winkelberechnung schriftlich niedergelegt werden. Sie dienen dazu, um die Lage des Grundgeschützes auf dem Plan bestimmen zu können. Eine große Anzahl von Offizieren war in der Lage, die Bestimmung auf Grund der Messungen selbst auszuführen. Im übrigen standen Artillerietrigonometrie und die Offiziere des Wehtrupps samt ihren hochwertigen Unterorganen zur Verfügung, um helfend und ratend bei der Berechnung des Endergebnisses eingreifen zu können. Der Batterieplan selbst ist ein sogenannter Punktplan, also ohne aufgenagelte Karte, eine Zintafel mit eingetragenen Koordinaten 1:25 000, der für jede Stellung posierend und gebrauchsfähig ist. Der Artilleriechef gibt für jede Batterie das Grundplanquadrat für die linke untere Ecke an, womit die übrige Planquadrateneinteilung für den ganzen Plan gegeben ist. Jeder Scheinwerfer wird mit Angabe seines Planquadrates und der bekannten Bestimmungsweise, „x rechts, y hoch“ festgelegt. Diese Planpunkte bilden sodann die Ausgangspunkte für die Übertragung der im Gelände erfolgten Messungen nach den leuchtenden Scheinwerfern, die wohl graphisch und rechnerisch erfolgen muß. Die Bestimmung der Lage des Grundgeschützes kann sodann für jede neu einrückende Verstärkungsbatterie mit einer Genauigkeit erfolgen, die für die kommende Kampfhandlung ausreichend ist. Werden die Scheinwerfer von den angewiesenen Orten nicht in der Zahl gesehen, die für eine Einmessung notwendig ist, so muß in der Nähe ein geeigneterer Platz gesucht werden (z. B. auf einer Höhe, einem Baum, außerhalb des Waldes usw.); die Messung erfolgt sodann von diesem Hilfspunkt aus, und durch Buffolenzug wird von da aus dann auf den Punkt des Grundgeschützes vor- oder zurückgemessen. Alle diese Arbeiten sind von der Artillerie selbst zu leisten und bei Aufmerksamkeit und Gründlichkeit und Messungswiederholung auch rechnerisch richtig und einwandfrei zu erzielen. Einige Übung und etwas rechnerische Gewandtheit bringt hierin gute Ergebnisse.

Es soll nicht Absicht dieses kurzen Aufsatzes sein, alle Möglichkeiten für die Durchführung dieser Einmessungen zu erschöpfen, vielmehr aber darzutun, daß die Artillerie-Messung in Bahn schon zur Kriegszeit sich mit der Scheinwerfer-einmessung für topographische Zwecke eingehend befaßte. Es muß also die deutsche Priorität des Gedankens festgestellt werden, und daran liegt mir in allererster Linie.

Aus der eingangs angezogenen „Besprechung“ der Mitteilungen des Reichsamtes für Landesaufnahme“ 1927/28 (Nr. 3) entnehme ich über die amerikanischen Verluste des Infanteristen für die Leber des „Militär-Wochenblattes“: Die verwendeten Scheinwerfer — 0,75 und 1,5 m Durchmesser — werden auf Vorkostwagen von 2½ bzw. 4 t Gesamtgewicht befördert, die den für die Scheinwerfer erforderlichen Strom selbst erzeugen. Die Benzinlamps der Wagen reichen für ein Dauerlicht von 2 bis 3 Stunden. Die Lichtstärke der Scheinwerfer beträgt 300 bzw. 600 Millionen Kerzen. Die Reichweite der Einfehlung geht bis zu 25 bzw. 40 km. Als Meßinstrument dienen zuerst Kippregel und Westlich, später Theodolithe. Aufstellung der Scheinwerfer auf hochgelegenen Punkten ist zu vermeiden, da die Lichtbündel, die bis 100 m über dem Erdboden zu erkennen sind, um so früher erscheinen, je dunkler der Hintergrund ist. Im übrigen darf ich auf die weiteren interessanten Ausführungen in dieser „Besprechung“ hinweisen.

Solche Übungen bei unserem Reichsheer durchzuführen, halte ich für unbedingt erforderlich.

Der Offizier- und Unteroffiziermangel in Frankreich.

Von General v. Tazjen.

„Hat man endlich im Parlament und Presse genug davon geschwätzt, daß man zur Ausbildung eines kriegsbrauchbaren Infanteristen nicht drei Jahre, nicht zwei Jahre, ja nicht einmal ein Jahr braucht? — ruft General Rouquerol in der „France Militaire“ vom 28. 9. aus. Gewiß, fährt er fort, im Kriege sind Retiralen schon nach einem Vierteljahr, Freiwillige gar nach einigen Wochen in die Front getrieben worden. Auch die Reserveoffiziere, denen die Ausbildung und Führung der Truppe damals vorwiegend oblag, haben damals weit mehr geleistet, als man erwartete. Aber daraus den Schluß zu ziehen, daß man die aktiven Vorgesetzten gar nicht so sehr brauche und sie beliebig verringern könne, sei ein gefährlicher Trugschluß. Der alte Frontier sieht, meint er, jene Idee nur als „lächerliche Mannequins“ an und lehnt oberflächlich ausgebildete Truppen im modernen Gefecht als unbrauchbar ab.

Wenn schon Gullao Adolfs und Napoleon auf die Schöpfung der alten aktiven Stämme und Kerntruppen den größten Wert legten, obgleich es damals gleichgültig war, ob ein Mann an einer hohen oder niedrigen Stelle auf 30 Schritt vorbewies und obgleich seine Ausbildung kaum viel Zeit erforderte, so ist, fährt er fort, heute gründliche Schulung unendlich viel wichtiger.

Auch der Beweis, daß der flüchtig ausgebildete Poilu von 1918 doch keine Probe bestanden habe, sei irreführend, denn auch der deutsche Gegner hätte damals nicht das geleistet, wie der von 1914. Besterer hätte zu Kriegsbeginn den Franzosen wahrlich nicht jene unangenehmen Überraschungen“ gebracht, wenn er nur so mit dem Knüppel flüchtig ausgebildet gewesen wäre. Nein, seine überaus geschickte Geländebekämpfung, seine sorgsame Ausbildung im Feuerkampf und in der Ausnutzung der Feuerwirkung der W. B., sein Angriffsdrang seien vielmehr das Ergebnis einer langen und sorgfältigen Friedensschulung durch ausgezeichnete aktive Stämme gewesen. Wagt man es daran fehlen, meint R., so werden die unübten Schützenhaufen des Zukunftskrieges im feindlichen Feuer erbarmungslos zusammengeschossen werden.

Ja man kann sagen, fügt er hinzu, daß die Schulung der Truppe wie ihrer Vorgesetzten heute die von 1918 noch wesentlich überlegen muß.

Auch der Gedanke, durch Vereinfachung des Einflusses der Feuerkraft, will sagen der Taktik und körperlichen Jugendzubereitung die Ausbildung wesentlich abzukürzen und dadurch Ausbildungspersonal zu sparen, ist nach R. abwegig und einfacher „Wahlschwindel“. Von der Einföhrung der einjährigen Dienstzeit kann jedenfalls, sagt er, nur

dann die Rede sein, wenn die auszubildenden Vorgesetzten wie die Truppe selbst in dieser Zeit keinen Tag dem Dienst entzogen werden. So wie man es jetzt bei der 18monatigen Dienstzeit treibt, wo der Soldat von drei Tagen einen Tag wirklich Dienst tut, kann es bei der einjährigen Ausbildungsperiode keinesfalls bleiben. Ebenso haben die diesjährigen Reserveoffiziere, wie auch er betont, den Mangel an aktiven Vorgesetzten, die alle Formationen im Mobilmachungsfalle so dringend gebrauchen, erschreckend dargestellt. Sowohl unter dem Gesichtspunkt der Friedensausbildung der Truppe, wie der Dienstgrade, wie unter dem des Kriegesalles kommt R. daher zu dem Ergebnis, daß es in Frankreich heute nicht annähernd genug Offiziere und Unteroffiziere gibt, und daß der neue Heeresgesetz-Entwurf feinerteilige Vorkostwagen dieses bedauerlichen Zustandes verpricht — im Gegenteil.

Soweit der Verfasser, dessen Ausführungen durch alles, was von der bisher abgehaltenen Reserveoffizieren bekannt wurde, nur bestätigt wird. Die Ausdehnung und der Umfang der Reutereien des letzten Sommers sind nicht zuletzt auf die mangelnde Dienstführung und die Unfähigkeit der eingezogenen Res. Offz. und Res. Uffz. zurückgeführt worden. Der Wunsch nach weit stärkeren aktiven Stämmen ist also begründet. Aber man fragt sich drüben mit Recht, und die Heeresleitung, die bisher mit Mühe und Not 72 000 Kapitulanten zusammengebracht hat, je die im Heeresgesetz-Entwurf vorgehene 106 000 erreichen wird. Und nun sollen selbst diese nach den Ausführungen des Generals Rouquerol noch nicht einmal entfernt reichen! (und dieser äußert, wenn er gerade frei von Deutschangelpfahne ist, meist außerordentlich vernünftige Ansichten).

Bahrscheinlich die Armees befindet sich in einer Krise: Auf der einen Seite der stets zunehmende Antimilitarismus, der mit Erfolg auf immer größere Verfürgung der Dienstzeit hindrängt, auf der anderen Seite eine Heeresleitung, die frampfhaft ein Krieseheer — wenn auch stark durchsetzt mit Nahmstruppen — aufrechtzuerhalten möchte, dabei aber die für letztere unbedingt erforderlichen aktiven Dienstgrade

— wiederum infolge der antimilitarischen Strömung — nicht zusammenbringt! Fürwahr, eine Klemme über Art. Zum Schluß noch ein Wort über die Ausrufung des Generals, betr. der Notwendigkeit gründlicher Gefechtschulung des heutigen Soldaten und eines kampftunlich bestens vorgebildeten Ausbildungspersonal: Wenn das schon ein Franzose betont, dessen Inf. gewaltige Art. und Lanzen von W. B. Schnitt zu W. B. Schnitt die Gasse legen, und die daher mit einer verhältnismäßig einfachen Taktik zur Not auskommt, — was soll dann ein Heer sein, das von der Kampftätigkeit seines Fußvolkes das Höchste erwartet? Gewiß gedenken wir mit Stolz der Leistungen unserer tapferen Stürmer vom Frühjahr 1918, wir erinnern uns aber auch immer wieder, daß damals jene braven Truppen, aus Zeitmangel und anderen Gründen, häufig nur unvollkommen ausgebildet waren, wenn man sie einsehen mußte (trotz der glänzenden Aufwandsreichen Kampfanweisungen). Kein Zweifel, ihre Verluste wären anderenfalls erheblich geringer, ihre Angriffserfolge im Kleinen und Großen vielleicht weit größer gewesen. Hüten wir uns daher vor der immer wieder auftauchenden F. R. richte, welche die infolge der Kompliziertheit unserer Kampfweise nun einmal nötige lange und gründliche Ausbildungzeit durch eine Vergrößerung der Taktik abkürzen will. Auch unter diesem Gesichtspunkt haben die Rouquerol'schen Ausführungen vielleicht für uns einiges Interesse.

Schlipsuniform und Gepäcckentlastung.

Nach den in den illustrierten Zeitungen veröffentlichten Bildern kann man sich jetzt ein Bild von der in den Truppenversuch gegebenen Uniform mit Schlips und W. B. fragen machen. Die Befreibungen der Heeresleitung, die Dienstbekleidung dauernd in praktischer Weise zu vervollkommen, verdienen voll anerkannt zu werden, und die Rückkehr von dem nach dem Kriege eingeführten halbho-

Kragen zu dem im Weltkriege bestens bewährten Busen-tragen ist durchaus zu begründen. Unverständlich allerdings erscheint, warum dieser Busen-tragen grundsätzlich offen getragen werden soll. Vielmehr sollte das normale Ziel, daß auch dieser Kragen unter normalen Wetterverhältnissen geschlossen getragen werden soll. Lediglich für den Sommerdienst ist der geöffnete Kragen zu bevorzugen, d. h. da, wo auch bei der augenblicklichen Uniform der Befehl „Kragen auf!“ gegeben wurde. Das in diesem Fall bisher entscheidende, ohne Zweifel uneheliche Bild wird durch die neue Lösung vorteilhaft vermieden werden. Bei dieser Gelegenheit muß daran erinnert sein, daß auch die im alten Heer eingeführte Tropenuniform, die sich durchaus bewährt hat, ebenso wie die Bekleidung beispielsweise des Infanteriekorps in Palästina, den geschlossenen Kragen aufwies.

Unverständlich bleibt aber, warum diese praktische und wohl überall begrüßte Kragenänderung die Einführung von Schlips und Wäschetragen mit sich bringen soll. Weiten Kreisen der Armee wie der Bevölkerung, und zwar gerade der militärfreundlichen, ist eine derartige radikale Abkehr von bewährter, alter, deutscher Uniformtradition schwer begreiflich. Des weitern hat das Heer gerade jetzt eine neue, fleißige und dabei doch militärische Uniform erhalten. Ihre Einführung ist überall mit dankbarer Freude begrüßt worden, und sie hat schnell allgemein Eingang gefunden, trotz der damit verbundenen — allerdings danksenswert geringen — Unkosten, obwohl ihre Beschaffung freigestellt ist. Soll nun die Schlipsuniform daneben eingeführt werden, so erwachsen den Offizieren bedeutende Mehrkosten für die Änderung ihrer Diensttröde, wie vor allem für die Beschaffung entsprechender Hemden, Wäschetragen und Schlipse. Für die Unteroffiziere und Mannschaften würde der Staat diese Unkosten auf sich nehmen müssen, was den bereits im Reichsrat gestützten, im Reichstag sicherlich noch mehr zusammengegriffen werdenden Heereshaushalt möglicherweise unerfreulich belasten könnte. Man mag sich dabei daran erinnern, daß auch die vor einigen Jahren eingeführten Sommertröde, die ebenfalls von der Truppe dankbar begrüßt worden sind und die sich im allgemeinen bewährt haben, bei Einführung der Schlipsuniform logischerweise abgeändert werden mußten.

Auf der anderen Seite erscheint der Gedanke, daß womöglich die Schlipsuniform die einzige für das Heer werden soll, zu seltsam, als daß man ihn für möglich halten könnte. Man bedenke nur den Einbruch, den der Soldat machen würde, der mit welchem Kragen und Langbinder heiratet, während seine Hochzeitsgäste in Grad und weißer Binde erscheinen, oder den Gegenfall, der bei Festlichkeiten, Trauerfeiern u. dgl. zwischen den in Galauniform (z. B. Schupo) oder in schwarzem Rock und hohem Hut erscheinenden Beamten gegenüber den Offizieren des Heeres in weichen Kragen und Langbinder entstehen würde. Die Zusammenstellung Stahlhelm, Schlips und Kragen erscheint besonders eigenartig.

Darüber hinaus sprechen aber auch noch andere, gewichtige Gründe gegen eine derartige Lösung. Um nur einiges herauszugreifen: Zu demselben Zeitpunkt, wo alle anderen Armeen erstreben, ihre Uniform in irgendeiner Weise zum **Wohlfühl** herzurufen — vielleicht zu **Schulpausen** auszugestalten —, wollen wir Hals und Brust unserer Soldaten mehr oder weniger entblößen. Des weitern müssen wir bedenken, daß alles Gepäck, das der Soldat heutzutage tragen muß, nur auf einem gut verpackten, knapp anliegenden Rock wirklich vorchriftsmäßig sitzen kann, ohne zu verunsichern, zu drücken oder zu scheuern. Bieweil dies bei der Schlipsuniform nicht erreichbar sein wird, werden die Truppenverluste ergeben.

Damit mag hier an den an dieser Stelle vor zwei Jahren erschienenen Aufruf über die Gepäckbelastung des Infanteristen erinnert sein^{*)}. Auch heute noch soll der Mann die 81 Pfund mit sich herumtragen, und an diesem unmöglichen

Zustand, der aus unserem Infanteristen anstatt eines Kämpfers einen Gepäckträger macht, ist bisher leider noch nichts geändert worden. Hier Abhilfe zu schaffen, erscheint ungleich wertvoller, als den Infanteristen noch zu seiner sonstigen Belastung mit Schlips und Kragen auszurüsten. Der Infanterie aber gebe man endlich ein erträgliches Sturmgepäck und den erprobten, im Kriege bestens bewährten Busen-tragen. Man lasse ihr die bequem an- und abzulegende Halsbinde, dann wird auch sie den modernen Jug, der erfreulicherweise durch unser Heer geht, dankbar begrüßen können.

Triarius.

Späterer Zapfenstreich.

Der unter obiger Überschrift im „Militär-Wochenblatt“ Nr. 25 vom 4. 1. 28 erschienenen Abhandlung vermag ich mich nicht anzuschließen. Nicht so sehr deswegen, weil es mir so wichtig erscheint, ob nun der Zapfenstreich um 22 oder 23 Uhr zu erfolgen hätte, sondern wegen der Aufzählung über die notwendige und legerische Kleinarbeit im militärischen Innendienst. Der Einsender schreibt, es sei ihm so, „als hängen wir hier noch an etwas Altem“, „als müßten wir hier noch einmal nachprüfen, ob nicht unsere Zeit eine Änderung verlange“. Als Gründe für eine Späterverlegung des Zapfenstreichs im Winter werden aufgeführt: wenig aufstreuender Dienst, Bergnügungen und Kette, Bequemlichkeit in der Schreibarbeit für den Komp.-Chef, keine Notwendigkeit des Zapfenstreichs vom erziehlichen Standpunkt für die Feldtruppenteile, vermeintbare Urlaubsüberkreftungen.

Diese Begründungen sind allerdings neuartig und atmen vielleicht den Geist „unserer Zeit“, gewiß aber kaum den Geist unserer Komp.-Chefs und jungen Offiziere.

Die Erziehung der Leute steht uns doch über der Ausbildung, und wer bei dieser Erziehungsaufgabe schenkmäßig, ist kaum auf dem richtigen Wege. Die Freizeit soll unseren Mannschaften Erholung geben, und diese Erholung findet der junge Mensch nachts besser schlafend im Bett als auf dem Langboden. Deshalb besteht also kaum eine Notwendigkeit für die Verlängerung des Zapfenstreichs an den langen Winterabenden, im Gegenteil scheint die Aufzählung der Frage, ob nicht auch im Sommer der Zapfenstreich auf 22 Uhr festzulegen sei, berechtigt zu sein.

Die bestehenden Bestimmungen geben dem Komp.-Chef die Handhabe, Mannschaften zeitweise und als Auszeichnung von der Innehaltung des Zapfenstreichs zu befreien. Ein außerordentlich wirksames Erziehungsmittel! Auf dieses aus sonstigen Beweggründen, wie erhöhter Schreibarbeit, zu verzichten, scheint kein Anlaß zu sein. 119.

Der Bau der alten Römerstrafen.

Von Oberstleutnant a. D. Heubes.

Die Römer waren in Europa das erste Volk, das den Wert guter Straßen für Staatszwecke erkannte, und das damit ein Machtmittel in die Hand bekam, das ihm, besonders in Kriegszelten, große Dienste geleistet hat.

Wir haben in Deutschland am Rhein, Main und an der Donau noch zahlreiche Überreste der alten Römerstrafen, die sogar noch heute teilweise zum öffentlichen Verkehr benützt werden. Wie kunstvoll die römischen Wegebauten aber waren, dürfte den wenigsten bekannt sein.

Ehe ich aber auf die Bauweise selbst eingehe, möchte ich noch einige Bemerkungen über das System der römischen Straßen anführen, nach dem im ganzen Reich alle größeren Verbindungen angelegt wurden.

Der Satz: „Alle Wege führen nach Rom!“ ist wohl allgemein bekannt. Er wird ja noch heute viel gebraucht. Seine Entstehung verdankt er dem römischen Wegehelfer, nach welchem alle Straßen ursprünglich von dem goldenen Meilenstein im Mittelpunkt der Stadt Rom ausgingen und das

^{*)} „Militär-Wochenblatt“ 1925, Nr. 12, Spalte 413: „Ge-päckentlastung der Infanterie.“

ganze weite Reich durchzogen. Seit der Beendigung der Sammlertrüge hat Rom mit bewundernswürdiger Beharrlichkeit und Meißerhaftigkeit stets die neu eroberten Landstriche durch Militärstraßen mit der Hauptstadt verbunden und an ihnen befestigte Kolonien angelegt. Hierdurch wurde der Besitz der neuen Länder nicht nur gesichert, sondern es wurden dadurch auch gleich die Operationslinien für die Eroberung weiterer Provinzen geschaffen. So ergab sich über das ganze Römische Reich bis in seine fernsten Winkel ein Netz von vortrefflichen Verbindungswegen, dessen Äste alle einander griffen und deren Äden alle auf dem kürzesten Wege zur Hauptstadt führten. Auf Handel und Zivilverkehr wurde bei Anlage der Straßen nicht die geringste Rücksicht genommen. Ausschlaggebend war immer ganz allein die militärische Zweckmäßigkeit. Der Ausbau etwa anschließender Wegeverbindungen für den inneren Verkehr blieb unter römischer militärischer Aufsicht den Landeseinwohnern überlassen, aber auch nur dann, wenn militärische Interessen nicht gefährdet wurden. Letztere Wege unterschieden sich aber wesentlich schon durch die Bauart von den großen und festen Heerwegen.

Im vorliegenden sollen wir uns nur mit den römischen Staatsstraßen beschäftigen, die mehrere Jahrhunderte hindurch durch Germanien gezogen wurden.

Da muß uns vor allen Dingen die äußerst solide Bauart in Erinnerung sein, ebenso wie die gemächliche Arbeitseistung, die der Bau erforderte. Handelt es sich doch im Römischen Reich um rund 75 000 km künstlicher Straßenanlage!

Sämtliche großen Staatsstraßen wurden grundsätzlich, wo es das Gelände zuließ, als Dämme gebaut, die sich von der Mittellinie nach beiden Seiten hin mit einem langsamen Gefälle von etwa 10 cm abflachten, und die in ebenem Felde durchschnittlich 2 m, beim Durchschneiden von Tälern und Klüften 4 und mehr Meter hoch waren. Die Breite betrug etwa $\frac{1}{2}$ m. In den beiden Außenseiten des Damms befanden sich Gräben zum Abfließen des Regenwassers, die sich aber nicht unmittelbar an die Dammwand angeschlossen, sondern von ihnen noch durch einen Abzug oder Stufe von etwa $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ m Breite getrennt waren. Dieser Abzug, den man mit der Berme in unserem Schützengraben zum Aufstigen der Arme beim Schießen vergleichen kann, diente bei Angriffen von der Seite, auf die man in den eroberten Provinzen immer gefaßt sein mußte, zur Befegung, wie der hohe Straßenrand überhaupt als ein „locus superior“ freie Aussicht nach beiden Seiten und bei Kämpfen dem Verteidiger eine vorteilhafte, äußerst feste und überhöhende Stellung gewähren sollte. Auch bot er eine vorzügliche Deckung. Da auch die den beiden Gräben entnommene Erde zu beiden Seiten der Straße noch in Form einer Brustwehr verwendet wurde, so schuf man sich außer dem festen Verkehrsmittel auch noch eine äußerst wertvolle Befestigungsanlage nach rein militärisch-taktischen Gesichtspunkten.

Dies war bisher lediglich der allererste Umriss zu dem Beginn. Die weiteren Arbeiten waren folgende: Zuerst wurden in die Erde des Damms dicke Steine in einer besonderen Schicht eingerammt und unter sich mit Mörtel verbunden. Darauf kam eine Lage flacher Steine, die ebenfalls mit Mörtel auf die untere Schicht eingeseigt und auf gleiche Weise miteinander befestigt wurden, worauf dann als dritte Schicht eine starke Lage Kieselsteine ganz wie Beton in Zement oder Mörtel gebettet aufgeführt wurde. Mit diesen drei harten Lagen nicht genug, legte man nun noch als inneren Kern der Straßentrasse ein festes Gemisch von Kalk und Ziegelstücken auf (oder von Lehm), das so eingestampft wurde, daß seine Verdichtung noch heute, nach fast 1½ Jahrtausenden, der Spitzhacke gewisse Mühe macht. Zur Einfassung und zum Halt dieser verschiedenen Schichten nach den Seiten wurden gleichmäßig behauene Steinblöcke — sorgfältig ausgerichtet — verwendet.

Jetzt kam erst der eigentliche Oberbau oder die Schicht, auf der die Truppen marschierten. Man unterschied zwei Arten nach ihm, gepflasterte Straßen, *viae stratae*, oder Chaussees, *viae glareatae*. Die erste Art hatte als Belag

regelmäßig bearbeitete Quadern oder Platten von möglichst hartem Gestein, die zu einer glatten Oberfläche kunstvoll zusammengefügt wurden. Je nach den örtlichen Verhältnissen wechselte auch das Material. Man nahm aus dem Lande, was man als das geeignetste Gestein anah. In den Alpen zum Beispiel findet man die alten Römerstraßen mit großen Felsblöcken gepflastert, die zu einer glatten, ebenen Oberfläche zusammenzufügen außerordentlich mühsam und zeitraubend gewesen sein muß. Bei den *viae glareatae* bestand der Oberbau meist in einer besonders festgetampften Lage vermittelter Kieselsteine mit einem schmalen Fußsteige in der Mitte, der besonders geglättet war. Einzelnen findet man solche Fußsteige zu beiden Seiten der Straße und dann etwas erhöht und mit Wasserdurchläufen versehen.

Besondere Verhältnisse, wie zum Beispiel bei Sumpf und Mooren, die durchquert werden mußten, erforderten außergewöhnliche Straßenkonstruktionen, wie wir sie, jetzt tief in den Mooren vergraben, in Besthalen und Ostfriedland finden. Hier baute man Knüppeldämme oder Dämme aus 5—6 m langen, quergelegten Eichen- und Buchenstämmen, die nach oben von Ästen und Zweigen glatt rasiert, nach unten hin aber zur Befestigung tief mit ihnen in den Boden verankert waren. Oben auf die Bäume kam eine ebene Fläche von Steinplatten.

Wiederholt findet man auch das Gelände neben den Straßen, entweder auf einer, meist aber auf beiden Seiten in einer Breite von 25 Schritten geebnet. Das waren die Sommerwege, um den Truppenatlassen den Marsch in breiter Front zu ermöglichen. Das Land kostete damals kein Geld.

Eine charakteristische Eigentümlichkeit in den römischen Straßenbau ist die Geradheit der Linienführung. Entgegen den Gewohnheiten anderer Völker, die Wegeverbindungen dem Gelände anzupassen, hatten die alten Römer die tauschenswerteste Energie, zwei Punkte mit einer schurgeraden Straße zu verbinden. Berge und Felsen wurden durchbrochen, Hügel in tiefen Furchen und hohenwegen durchschnitten, Klüften durch behagliche hohe Dämme und Schächten und Täler durch kunstvolle Bogenhauten überbauten, deren Kühnheit uns noch heute Bewunderung abringt. Die gerade Linienführung kürzte die Weglängen und damit die Marschzeiten bedeutend ab.

Nur ein militärisch geschultes Volk, wie die alten Römer, war zu solchen gewaltigen Kraftleistungen befähigt.

Polnische Aufgabe 2.

Eine der Haupttätigkeiten, die vom Soldaten im Felde verlangt werden, ist das Schießen. Den Neutruen tut Schießen zu lehren, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Offiziers. Dies ist jedoch nicht leicht. Es ist bekannt, daß beim Schießen das Ergebnis des Schusses nur zu 20 Teilen von der Waffe, zu 80 Teilen aber vom Schützen abhängt. Hieraus ergibt sich die Folgerung, wie eifrig der Schütze ausgebildet werden muß (wie eifrig den Schützen hierin zu schulen erforderlich ist), damit das Ergebnis des Schusses nach Wunsch ausfällt (das gewünschte ist). Bevor zum geschäftsmäßigen Schießen übergegangen wird, ist die ganze vorbereitende Ausbildung vorzunehmen (Schule durchzugeben), und zwar die Lehre vom Zielen, die Lehre vom Anschlag*, Entfernungsschätzen, Abgabe des Schusses, Schußschiefen mit Wappatronen** und Schußschiefen auf dem Schießstand, bis es endlich möglich ist, den Schützen zum Geschäftsschießen hinauszuführen. In der Zeit der Vorbereitungs- und Entfernungsschätzen am schlechtesten geübt†. Und doch bringt man ohne diese beiden Dinge dem Soldaten gutes Schießen nicht bei.

* Nauka skladania się; ** z konusami; *** vorbereitenden Schulung; † ist am meisten fehlerhaft aufgebaut.

Lösung der tschechischen Aufgabe 3.

Jak chráníti obyvatelstvo velkých měst proti útokům plynovým.

(Pokračování.)

Dále od státních bran je zřízena II. síť pozorovatelů. Tyto pozorovatelny přijímají hlášení pozorovatelů I. sítě, pozorují samy a alarmují města, na která lze útok očekávat.

Telegrafická hlášení pozorovatelů I. sítě pozorovatelům II. sítě obsahují ve formě smluvených značek a v určitém pořadí stručná data o místu a času pozorování, o druhu a počtu letadel a směru letu. Každé hlášení vyžaduje zvláštního potvrzení příjemce.

Pozorovatelny I. a II. sítě jsou přímo podřízeny Ministerstvu Národní Obrany (oddělení pro bitévní plyny); alarmují vyhradně pozorovatelny II. a III. sítě a toliko pozorovatelny I. sítě, umístěných za frontou, může býti případně využito i k poplášce službě fronty a etapy.

V městech a oblastech, na které lze očekávat plynový útok, bude zřízeno místní nebo okreskové velitelství obrany proti plynům (s přímými telegrafickými neb telefonickými spojeními s pozorovatelny II. sítě).

Velitel obrany proti plynům je ve svém okresku přímým představeným všech útvarů určených k obraně proti plynovým útokům. Všecky vojenské osoby — bez rozdílu hodnosti — jsou podřízeny jeho opatřením, která se týkají ochrany proti plynům. Velitel obrany proti plynům diriguje též veskeré občanské instituce, zřízené pro ochranu proti plynům a musí tedy býti jeho poměr k občanským úřadům již předem přesně upraven, aby nenastalo střetnutí kompetencí.

V blízkém okolí ohrožených míst jsou ještě místní pozorovatelny (III. sít'). Jejich počet se řídí rozlehlostí okresku a povahou terénu. Také tyto pozorovatelny jsou přímo spojeny telefonem s místními (okreskovými) velitelstvími obrany proti plynům.

Podle místních poměrů jsou ustanoveny poplašné prostředky a signály. V městech průmyslových jsou to především tovární houkačky, jiné kostelní zvony. V případě nutnosti je postaráno o zvláštní signální prostředky, jakož o automatická zařízení, která umožňují současnou učinění všech signálních prostředků téhož okresu. Signál je trojí: I. Letecký útok očekáván. 2. Útok nastává. 3. Útok skončen. Lze užít ještě čtvrtého signálu: Ochranné prostředky sejmouti.

Těž každá četnická stanice je povinna, hlásiti objevení etounů co nejrychleji nejbližší pozorovatelně. 102.

Personal-Veränderungen

Marine.

- I. Das Rangdienstalter des Lt. d. Mar. Ing. Bel. *Heerharg v. Zahrg. 1922 wird festsichtigt auf den 1. 10. 26 — 8 —.
II. Aus dem Marinendienst ausgeschieden: der Seefabert *Voigtmann v. d. Inf. d. Bildungsw. d. Marine.

Todesfälle von Offizieren usw. der ehem. Königl. Preuß. Armee.

Dezember:

- *v. Arentschildt, Kolthof, Oberst a. D. (1906), Rdr. d. 3. R. 150, Klopische d. Dresden. *Augustin, Friedrich, Oberst u. Rdr. d. Pion.-Schule (1918), Raj. im Kr. Min., München. *Wischoff, Karl, Maj. a. D. (1911), Hptm. u. Btr.-Chef im Felde. R. 41, Lauenstein (Hannover). *v. Boehm-Bezing, Leopold, dt. Oberst a. D. (1893), Rdr.

- d. III. R. 10, Lübeck. *v. Dallwitz, Günther, dt. Maj. a. D. (1905), Rittm. u. Col.-Chef im Drag. R. 1, Jülmow b. Sternberg (Schmerin). *v. Döring, Kurt, dt. Maj. d. Ref. a. D. (1882), Pr. Lt. im Garde-Rür. R., Ribbelardt (Pommern). *Führ. v. Egnatten, Franz, dt. Obrstlt. a. D. (1904), Rdr. d. Landw. Bez. Höchst (S. R. 28), Düsseldorf. *Freytag, Hermann, Hptm. d. Ldw. a. D. (1912), Lt. d. Ref. d. Fuß. R. 4, Bad Degenhausen. *Friedl, Kurt, Hptm. d. Ref. a. D. (1919), in d. Ref. d. Eisenb. R. 1, Berlin W 50. *Gibbert, Carl, Hptm. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Leibgarn. R. 115, Darmstadt. *Jantwig, Kurt, Lt. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. 3. Garde-Feld. R., Berlin-Tempelhof. *Jegemann, Franz, dt. Maj. d. L. a. D. (1911), Oblt. d. Ref. d. 3. R. 131, Aachen. *v. Jeld, Louis, Gen. d. Inf. a. D. (1909), Rdr. d. 4. Div., 1918 Führ. d. Gen. Rkos. (s. b. Vers.) Nr. 66, Eisenach. *v. Kamphöener, Louis, dt. Genlt. a. D. (1882), Komp.-Chef im 3. R. 79, Türl. Marißall, Hannover. *Knappe, Emil, dt. Maj. a. D. (1895), Bez. Offz. v. Ldw. Bez. Bartenstein, Königsberg. I. *v. Kraus, Julius, Wirtf. Geh. Kriegsrat a. D. (1913), Mil. Int. d. III. U. R., Berlin. *v. Kessel, Emil, Genlt. a. D. (1902), Rdr. d. Distakt. Exped.-Korps, Koburg. *v. Loewenfeld, Alfred, Gen. d. Inf. a. D. (1913), Komm. Gen. d. Gardekorps, Generaladjutant Sr. Maj. d. Kaisers u. Königs, Charlottenburg 2. *Matolfi v. Trębiatowski, Clemens, Hptm. a. D. (1909), Komp.-Chef im 3. R. 81, Kottbus. *v. Meißow, Robert, Gen. d. Kav. a. D. (1906), Präsident des Reichs-Ober-Gerichts (1903), Komm. Gen. des I. U. R., Wiesbaden. *Dr. Melzer, Robert, dt. Ob.-St.-Arzt a. D. (1919), Bait.-Arzt im 3. R. 63, Oppel a. d. E. *Meßing, Wilhelm, dt. Gen. d. Inf. a. D. (1918), stellv. Gen. Insp. des Mil. Verlehrs, Berlin-Viktoriafelde. *v. Motte, Friedrich, Hptm. d. R. a. D. (1899), in d. Ref. d. 1. Garde-R. 3. *v. Klein-Breßa, Kr. Strelben. *v. Nidde, Hans, Genmaj. a. D. (1909), Rdr. d. 3. R. 20, Warmbrunn-Verschdorf. *v. d. Olen, Felix, dt. Genlt. a. D. (1910), Rdr. d. 17. 3. Brig. (S. R. 164), Leipzig. *Päpoldt, Heinrich, dt. Feuerw. Maj. a. D. (1920), b. Artl.-Depot Mil., Berlin-Mariendorf. *v. Platen, Erich, dt. Genlt. a. D. (1907), Rdr. d. 16. Kav. Brig., Drag. R. 12, Reichswig bei Bergen (Rügen). *Obf. Herr u. Führ. v. Bloth, Gebhard, Genmaj. a. D. (1919), Rdr. d. 33. Kav. Brig., Fuß. R. 2, Rüttgenzahn, Kr. Jerichow 1. *Ricker, Oskar, Obrstlt. a. D. (1918), St. Offz. d. Stabe d. Felde. Sch.-Schule Sülterberg, Neuruppin. *Wraf v. Schmiedow, Willibald, Genmaj. a. D. (1904), Rdr. d. 12. Kav. Brig., Kur. R. 3, Schief.-Drehmow v. Grünberg. *Schmid v. Schwarsenhorn, Alfred, dt. Obrstlt. a. D. (1908), Borst. d. Bücherei der 5. R. U., Hirschberg (Schlesien). *Führ. v. Schudmann, Kurt, dt. Maj. a. D. (1929), Wd. d. U. D. R. der 18. Armee, Fuß. R. 6, Breslau. *Dr. Spornberger, Georg, dt. Gen.-Ob.-Arzt a. D. (1919), Bait.-Arzt d. Jäg. Bait. 6, Duppeln. *Stach v. Goltshim, Botho, Rittm. d. R. a. D. (1910), in d. Ref. d. 2. Garde-Drag. R., Gr.-Spornwitten, Kr. Friedland. *Stapenholz, Carl, dt. Obrstlt. a. D. (1919), Rdr. d. III. Fuß. R. 13, Reubielau, Kr. Reichenbach. *Dr. Stechow, Walther, Ob.-Gen.-Arzt a. D. (1911), Insp. d. 4. San. Inf., Berlin W 5. *Steffens, Eugen, dt. Obrstlt. a. D. (1918), Rdr. d. III. R. 8, Gumbinnen. *v. Tschirnhaus, Otto, dt. Obrstlt. a. D. (1898), Rdr. d. Ldw. Bez. Koblenz, Düsseldorf.

Möbeltransport - Wohnungstausch PAUL SCHUR, BERLIN W

Kurfürstenstraße 147

Telephon: Lützow 0047-6049

Berliner Paketfahrt - Bartz & Co. A.-G.

Berlin W 50, Kurfürstendamm 14/15

Fernsprecher: Bismarck 884-885

Möbeltransport & Wohnungstausch

Gustav Knauer

BERLIN W 62
Wickmannstraße 5

Fernspr.: Nollend. 5000-5000

BRESLAU

Fernspr.: Hag 180-195

Hofspediteur
Möbeltransport :: Wohnungstausch

*v. Unger, Wolfgang, d. Gen. d. Kav. a. D. (1910), Adv. d. 3. Div., Drag. R. 20, Chartottenburg. *Vollmar, Richard, Hptm. d. R. a. D. (1911), Obdt. d. R. d. Felda. R. 18, Metzendorf, Kr. Landsberg (Bairisch). *Vraf, v. Jechliq u. Trüpfhler, Otto, Rittm. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Leib-Kür. R. 1, Schweden.

Nachtrag.

*v. Ammon, Friedrich, Rittm. d. L. a. D. (1902), Lt. im Drag. R. 4, Wiesbaden, 23. 10. *Grubig, Max, Oberst a. D. (1901), Infptr. d. 3. Festig.-Infp., Berlin-Bilmersdorf, 16. 11. *Hempel, Johannes, d. Ob.-St.-Bef. d. L. a. D. (1919), im Ldm. Bez. V Berlin, Zerbt. 27. 6. *Holtz, Hans, Hptm. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Fußs. R. 2, Greifswald, 26. 11. *Kurz, Ludwig, d. Maj. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. 3. R. 87, Bad Soonen-Werra, 25. 11. *Lüders, Paul, d. Maj. d. R. a. D. (1914), in d. Ref. d. 3. R. 66, Berlin W 30, 20. 10. *Dettef, Paul, d. Maj. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Garde-Train-Abt., Krefeld, 9. 11. *Bringsmeim, Harry, Rittm. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Inf. R. 5, Berlin W 30, 9. 11. *Remus, Paul, Hptm. d. Ldm. a. D. (1909), Lt. d. R. des Danziger 3. R. 128, Ohlau (Schlesien), Ost. *Robb, Ferdinand, Hptm. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. des Felda. R. 11, Lüneburg, 4. 11. *Schmidt, Friedrich, d. Maj. a. D. (1910), Obdt. im 3. R. 168, Buchsberg, Kr. Offenbach, 24. 11. *Schorff, Karl, d. Maj. a. D. (1918), Bez. Offz. b. Ldm. Bez. Hildesheim, Lüneburg, 26. 11. *Schradler, Fritz, d. Obrstlt. a. D. (1918), Bez. Offz. b. Ldm. Bez. Solingen, Goslar am Harz, 26. 10. *Sibenberg, Paul, Lt. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. d. Fußs., Berlin, D 27, 11. 10. *Sichter, Hermann, d. Maj. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. des Fußs. R. 3, Köln, 21. 11. *Soltz, Franz, d. Maj. a. D. (1919), Rittl. d. Berl.-Xms d. Gardetorps, Berlin-Tiergarten, 12. 10. *Sulowski, Victor, d. Obrstlt. a. D. (1920), im Königs-3. R. 145, Blankenburg am Harz, 15. 11. *Weintomp, Theodor, d. Obdt. d. L. a. D. (1919), im Ldm. 3. R. 55, Dortmund, Oktober. *Weiermader, Richard, d. Maj. d. L. a. D. (1909), Obdt. im 3. R. 172, Frankfurt a. M., 1. 11. *Wunn, Otto, Lt. d. R. a. D. (1919), in d. Ref. des Ref. Felda. R. 67, Saarbrücken, 13. 10. h.

Heere und Flotten

England. Ein Ministerauschuss befaßt sich eingehend mit der Frage einer weitgehenden **Berminde rung der brit. Kavallerie**, die ihren Ausseich in dem **Einbau mechanischer Einheiten** (Panzer, leichte Tanks, Panzerwagen) finden soll (Kreuztg.). — **Neuer U-Booster**. „X“: 107 zahlreiche Geheimnisse bergen. Kosten: 20 Mill. RM., Besatz: 121 Mann, angebl. Geschwindigkeit 22 kn, Tauchtiefe 2—3 Tage. Vielleicht trifft auf ihn die kürzlich von der „London Gaz.“ gemachte aufsehenerregende Anündigung über Uboote, die die zusammenlegbare Flaz. an Bord führen (Schiff. 34a). Bo.

Das **Reichsverteidigungskomitee** trat in London zusammen. An der Sitzung nahmen teil: der Delegierte zur vorbereitenden Abrüstungskonferenz Lord Cuthberton, Mar.-Minister Bridgeman, der Flotten-Ob.-Adm. Sir Radcliff und Schatzkanzler Churchill. — **Strz.** „Devonshire“ (der siebente dieses Namens) lief in Devonport vom Stapel, der Krzr. „Beymouth“ und die Zerstörer „Trenchant“ und „Urbine“ wurden auf die Verkaufsstelle gefahrt. — „Daily Mail“ meldete, daß der **Sudan** wieder der Kontrolle der ägyptischen Armee unterstellt werden würde. In **Indien** wurden in Deaghar (Bengalen) Waffen- und Munitionsbestände entdeckt; die eingeleiteten Untersuchungen führten zu Ausmachungen in Behore, Mahabab und Coomypore, wo revolutionäre Schriften, Bomben, Revolver, ufm. beschlagnahmt wurden. Mehrere Verhaftungen wurden vorgenommen. — o.

Frankreich. In der Kammer wurde der **Haushalt der Kriegsmarine** beraten. In Anbetracht der **schweren Meeresrisiken** im Mar.-Gefängnis Toulon verließ die Ausprache sehr stürmisch. Mit 354:142 Stimmen lehnte die Kammer es ab, eine besondere parlamentarische Untersuchungskom-

mission einzusetzen, die die Linte besonders auch zur Klärung der Vorgänge an Bord des Krzrs. „Ernest Renan“ gesendet hatte. Aber die Ereignisse jagte der Mar.-Min. Leagues u. a., daß der Grund zu den schweren Ausfahrungen weder in schlechter Besetzung, noch in schlechter Behandlung zu suchen sei, sondern in den unangesehenen Hegeorien der Kommunisten, die den Zweck verfolgten, die Kriegsmarine zu demoralisieren. Die höheren Führer und selbst ihre Frauen würden dauernd beleidigt und angegriffen, um die Matrosen zur Desertion zu veranlassen. Den Kommunisten müßte das Handwerk gelegt werden. Im Interesse des Landes und auch der Familien der verführten jungen Leute werde er sich den komm. Treibereien entgegenstellen. Die Kritik, die an der Manövrierfähigkeit und Sicherheit der neuen Kriegsschiffe geübt werde, sei unbegründet. Es seien erhebliche Fortschritte erzielt und die Versuchsfahrten seien befriedigend verlaufen. Wenn man sich darüber beschwere, daß die Verluste mit dem **neuen Brennstoff** Mathonine nicht schnell genug vorantämen, so dürfe man nicht vergessen, daß man gründlich vorgehen müsse bei der Prüfung einer so bedeutsamen Erfindung. Zur Zeit problem 4 Mar.-Zentren den Brennstoff aus. Die Ergebnisse seien aber nicht ermutigend, da der Brennstoff die Krzren verlämmere, ein Langsamgehen des Motors nicht gestatte, über 25° feuergefährlich sei und unter 0° Rophtholin abhebe. Es sei deshalb gefährlich und gemißfallen, wolle man die Einführung dieses Brennstoffes anordnen. Freutlich sei dagegen der Empfang, den die Kriegsschiffe auf ihren Auslandsfahrten gefunden hätten. In der weiteren Aussprache trat der Abg. Cornavin für die Erhöhung der Gehälter der Mar.-Arbeiter ein. Sein Antrag, die Zahl der Seewitz zu verringern, wurde mit 360:150 Stimmen abgelehnt. Gleichfalls der Ablehnung verfielen Anträge auf Erhöhung der Kredite für die Marine-Kriegsgerichte (360:185), auf Einführung des Achtfundentages an Bord der Schiffe (11:414:125) und auf Aufhebung der Mil.-Gefängnisse (360:27). Angenommen wurde aber ein Antrag, die Kredite für die Mar.-Kriegsgerichte einzuführen. Darauf wurde der Mar.-Haushalt in seiner Gesamtheit angenommen. — Die Heereskomm. der Kammer sprach sich für Bewilligung der Kredite zur **Befestigung der Offiziers** aus, die Finanzkomm. des Senats für das Heeresorganisationsgesetz, mit der Einschränkung, daß im Kriegsfall die Vorrechte des Parlaments nicht beschnitten werden dürften. — Im Mar.-Min. brach Feuer aus, das aber bald gelöscht werden konnte, ohne erheblichen Schaden angerichtet zu haben. Der Vertrag, das bisherige Mar.-Arsenal von Rochefort mit seinen Bauten nach seiner Auflösung einer Privatindustriengesellschaft überträgt, wurde abgeschlossen. Das **Uboot „Morje“** geriet bei Palmas-Majorca in Seenot und mußte abgeschleppt werden. Flaz.-Mutter-schiff „Bearn“ mußte seine Probefahrten bei Melleau wegen schweren Wetters einstellen. Das 1. Geschwader unternahm im Mittelmeer und unter Teilnahme von Land- und Wasserflaz. **Manöver**. — **Uboot „Danas“** (600—770 t) lag vom Stapel. Der Präf. der Mar. Komm. der Kammer überzeugte sich persönlich vom Stande der Umbauten an Bord des Krzr. „Edgar Quinet“ und stellte an Bord des Krzr. „Duguay Trouin“ fest, daß der Geist der Befehung „im allgemeinen“ gut sei, auch die Besetzung „faum“ etwas zu wünschen übrig lasse. 22.

Mexiko. Auf den Präsidentschaftskandidaten **Gen. Obregon** wurde ein Bombenattentat verübt, wobei er leicht verletzt wurde. Von den 4 Tätern entkam einer, 2 wurden schwer verletzt, der vierte gefangen genommen. — Englische Blätter melden, daß wieder ein **Zug von Banditen** angegriffen wurde. Die Besatzmannschaft von 1 Offz. und 18 Mann wurde niedergemacht, das Zugspersonal ebenfalls, 6 Reisende wurden verletzt. — Der auffänd. **Gen. Sanchez** wurde mit seinem Genstb.-Chef gefangen und erschossen. Nur dadurch, daß Gen. Präf. Calles mit größter Strenge gegen die Aufwiegler vorging, konnte die neue Revolte gegen die Reg. niedergeworfen werden. (Diese Nachrichten zeigen, daß noch immer keine Ruhe in das schwer gepörrte Land eingekehrt ist.) 22.

ständigen Befestigung." — Oberst Garavelli: "Entwicklung im Art.-Wesen." — Maj. Paterni: "Schienen mit Geschossen, die mit besonderen Flüssigkeiten gefüllt sind." — Behandelt Gas- und Reibgeschosse. — Oberst Bal-dassarre: "Über die Schutzretorturen." — Oberst Vazzari: "Über die Mündungsnachwelle u. die Aufnahmefähigkeit der Schallmeßapparate." — Lombroso: "Von Gen. Bacter d'Albe zum Gen. Bourgeois." 88.

Rivista di artiglieria e genio. Rom. Okt. 1927. — Ital. Preisaufgaben für 1928. 1. Für Offz. der Inf. u. Kav.: 1. Gedanken über den Einsatz des MG. Batts. der Div. beim Angriff u. in der Verteidigung. 2. Auffklärung u. Sicherung in Wäldern. 3. Der Beitrag des Feuers der Inf. zur Luftabwehr. 4. Die Kav. im Kriege 1915 bis 1918 mit besond. Berücksichtigung der ital. Kav. 5. Feuer u. Bewegung in der Kav.-Auffklärung (Erfordernisse, Zusammenwirken, Art und Weise der Durchführung). 6. Bildung u. Verwendung der großen rasch beweglichen Einheiten (gegenwärtige Anschauungen und praktische Erfahrungen). — II. Für Offz. der Art.: 1. Verwendung einer Gebirgs-Art.-Abt. die einer Gebirgsgruppe zugeteilt ist. 2. Einsatz der Div. Art. in ebenem u. durchschnittenem Gelände. 3. Die Ausnutzung der atüfischen Erscheinungen für die Zwecke des Landkrieges (gegenwärtige Anwendungen u. im Gange befindliche Studien). 4. Studie über die Tätigkeit der Art. in der Vorbereitung des Angriffs im Bewegungskriege (gegebenenfalls unt. Benutzung eines part. Beispiels). 5. Die heutigen charakterist. Merkmale der Küsten-Art. und des Schießens von der Küste aus. — III. Für Pionier-Offz.: 1. Das Zusammenwirken der Pioniertruppe mit den verschied. Waffen auf tatt. Gebiete. 2. Flußübergang in Anwesenheit des Feindes u. das hierzu notwendige Material. 3. Die milit. Drahtseilbahnen. Ihre voraussichtliche Verwendung und charakterist. Merkmale, die sie besitzen müssen. Dementsprechend notwendige Änderungen des im Gebrauch befindlichen Materials. 4. Die tatt.-tech. Erfindungen der Strahlen in den Zeitabständen der Bewegung mit besonderer Berücksichtigung der Kunstbauten. Welche prof. u. beschleunigenden Verfahren sind bei den Nachprüfungen der Stabilität, bei den Versärfungen der Brücken u. bei der Wiederherstellung der Unterbrücken zu befolgen? 5. Die Mittel zur Überführung einer Inf. Div. in eine getriggerte Zone im Bewegungskriege. Voraussetz. Verwendung der Mittel und Organisationsentwurf. — IV. Für ausländische Offz.: Alle vorhergehenden Themen unter I—III. 88.

Esercizio e Nazione. Rom. Sept. 27. — A. Baldini: "Orientierung der Militärpolitik in Dtsch." — Persici: "Die Seeschlacht." — M. Borgatti: "Die Frenken von Avois." — "Über die Fernkampfarzt." — "Der Rundfunk im Heere." — "Angewandte Taktik." — "Der Pionierdienst." — "Mil.-Topographie." — "Die Verwaltungsveranten." — Okt. 1927. — "Die Schlacht bei Lepanto im Bewußtsein der Italiener." — "Die soziale Struktur Albanens und das Wert Ital." — "Angriff eines Batts. in durchschnittenem Gelände." — "Abungen mit den Kadern eines Kav. Regts." — "Die Mun.-Ergänzung der Div. Art." — "Geneue Angaben über das indirekte Richten mit dem MG." — "Unterricht und Studium der Geographie in den Mil.-Schulen." — "Die Photographie als Hilfsmittel der Topographie." — "Die Spiele im Heer als Ergänzung der körperl. Erziehung." — "Die hygien. Schwefelindustrie." 88.

Vincenzo Cerulli (1850—1927). Nachr. — G. B. Vaccinari: "Sterne, die ihren Glanz verändern." — A. Barvanni: "Geograph.-polit. Betrachtungen zum Anschluß (Sterr. an Dtsch.)." — Beschreibung eines Aufstieges der Jesuiten. "Geopolitik." — G. Boffito: "Antike topograph. und astronom. Instrumente." — G. Maltuzzi: "Syrien und Mesopotamien." — Von Beirut nach Bagdad. — Kartographie. — Chronik. — Bibliographie. — Sept. 27. — A. Colaccedi: "Jhaat Revont." — C. Scelkoff: "Mauern und Straßen der Colonia Julia Fanestris." — S. Pagano: "Ein Beispiel von Bevölkerungsbewegungen in Acalabrien." — Kartographie. — Chronik. — Bibliographie. — Okt. 27. — U. Toschi: "Die Schlichtung des

Vorgebirges von Ancona." — A. B.: "Pilgerfahrten und Holzpie im Altertum und im Mittelalter." — A. Cipolla: "Sava, gefügigt mit Menschen, reich an Vulkanen." — Kartographie. — Chronik. — Biographie. 88.

La Guerra y su Preparacion. Madrid, Sept. 1927. Nr. 3. — Dorff. J. S. Garcia de Brunedo: "Die Rote Armee." Ueberbild über russ. Heeresverhältnisse. — Auslandsnachrichten: a) "Austand. Gedanken über Aftens-verteidigung durch von Flüg. abgeworfene Torpedos." Greift auf einen diesbezüg. Artikel des "Militär-Wochenblattes" zurück. b) "Argentinien." "Auszug aus der Heeresorganisation." c) "Frankreich." "Der Entwurf des neuen Rekrutierungsgesetzes." Einbrüche von der Leitung des Entwurfs, von dem Bericht der Studienkommission und der französischen Presse. — d) "Italien." "Eine Reise nach Tripolis." Vom Mt.-Attache in Rom Conde de Floerca. e) "Portugal." Reorganisation des Heeres usw. — Bücherbesprechungen: "Das milit. Jahr 1927, nach den Veröffentlichungen des Völkerverbundes." — "Bei Füllich und am Rte. Grappa." Veröffentlicht. des österr. Generals Krauß über die Durchbruchschlacht. — "Abdruck der deutschen J. u. G." (Fortf.) 32.

Schweiz. Monatschrift für Offz. aller Waffen. Nr. 10. Der Handf. nach Aütich, August 1914 (Germanicus). — Das Begegnungsgefecht der 3. franz. Kolonial-Div. und des VI. dtsh. A. K. bei Rossignol, St. Vincent und Tintigny am 22. 8. 1914 (Sptm. A. Allemann). — Über den Einsatz des Windes auf ein fliegendes Geschöß (Dr. S. Brändli). — Meine Kriegsergebnisse (Col. Lebaud). 88.

Schweiz. Monatschrift für Offz. aller Waffen. Nr. 11. Nov. 27. — Germanicus: "Der Handf. nach Aütich Aug. August 1914." — Sptm. A. Allemann: "Begegnungsgefecht der 3. franz. Kol. Div. und des VI. dtsh. A. K. bei Rossignol, St. Vincent und Tintigny, 22. 8. 14." — Dr. S. Brändli: "Einfluss des Windes auf ein fliegendes Geschöß." — Col. Lebaud: "Ergänzung und Unterricht des Res. Offz. in Frantr." — Fmt. Urbanski v. Dirmicic: "Fortsetzung der tatt. Aufgabe Nr. 1."

Allgem. Schweiz. Militärzeitung. Basel. Nr. 10. 20. 10. 27. Die Ausbildung der Geb.-Truppen. — Vorgespiendient nach der neuen Vorchrift über Felddienst (Maj. H. Fried). — Zur Ausrüstung der Führer (Oberst B. Keller). — Die Vorschläge für eine neue Landestarte (Sptm. J. Zeller). — Die zukünftige Inf.-Nachtpf. (Lt. R. Matorji). — Tagesfragen: Hilfe der Truppe bei Elementarfällen. Landwehr-Wiederholungskurse. 88.

Beilage Nr. 6 zur bulgar. Narodna Otbрана. — S. Georgiew: "Die einjährige Dienstzeit in Frankreich nach dem Gesehwurfs für die Ergänzung der franzöß. Armee." Jeder Soldat kostet jährlich 3500 Fr., ein freiwillig längerdienender 1150, 6000 Fr., Zieldbeamter 9000 Fr., Militärbeamter 10000 Fr., republikan. Garbist 11000 Fr. und Offz. 14000 Fr. Daher kostet die Einführung der einjähr. Dienstpflicht bei Erhöhung der Berufssoldaten auf 106000 den Franzosen jährl. ungefähr 400 bis 500 Mill. Fr. mehr. Die Zahl der freiwillig Weiterdienenden nimmt aber verhältnismäßig ab. — "Die MG.-Kompanie im Kampfe." — Georgiew: "Regimentsantätsdienst." — Banow: "Bestimmung der magnet. Abweichung." 7.

Nr. 42 der bulgar. Mil.-Bibliothek. — "Die Taktik der Luftflotte" von Jankov. (Vorlesungen in der Militärakademie der Roten Armee. Ueberlegt aus dem Russ.) Einleitung, Eigenschaften der Luftflotte. Die Luftflotte in der bewaffneten Macht: Aufgaben der Luftflotte: a) Im Dienste der höheren Kdos.; Luftflotte; Verbindungsdienst, Bedienung des Kdos.; Agitation; b) in direkter Zusammenarbeit mit der Truppe; als Inf.-Flieger; als Art.-Flieger; als Kav.-Flieger; als Landflieger. Im Dienste der Marine: a) Zur Befehl der höheren Kommandos.; Luftflotte; in direkter Zusammenarbeit mit einzelnen Schiffen oder Gruppen mit besonderen Aufgaben. Kampfsituationen gegen Truppen und Seestreitkräfte: "Kampf" gegen Truppen, gegen Einrichtungen von milit. Bedeutung, gegen Schiffe (Beschließung,

innere Wert d. russ. Rückversicherungsvertrages. — **Gewissen.** Nr. 1/28: Rundbild. Konserative Gedanken über Führung und Persönlichkeits. — **Welt und Wissen.** Nr. 2: Bilder aus Griechenland. Eidesvergeben. Treue und untreue Frauen. — **Das Neue Bild** (früher „Rundschau“, Verlag L. H. Payne, Leipzig W 31). Nr. 1: Der Unparteiische. Heinrich Zille 70 Jahre. — **Dtsch. Sonntag.** Volksblatt für Stadt und Land. Dez. 27. — **Zeitungsdienst d. Reichsmilitärschusses.** Nr. 1/28. — **Der Schild.** Nr. 1/28. Wo.

Verchiedenes

Flugwesen.

Österreich. Die „Österreich. Fluggesellschaft“ plant Schaffung einer „Österreich. Versuchsanstalt für Flugbau“, die mit dem schon bestehenden Luftmechan. Laboratorium der Techn. Hochschule (Prof. Kuzmader), der Versuchsanstalt f. Kraftfahrzeugen u. a. innig zusammenarbeiten u. eine Sammlung wissenschaftl. Arbeiten anlegen wird. Zur Heranbildung tüchtiger Flugbauwerkmeister Ingenieur Fuchs in Technologie, Gewerbenutzung, Berechnungen über Flugtechnik. — Der Leiter der Flugpl.-Polizei, Dr. Ritter, stürzte auf Flugpl. Alpern tödlich ab. Flieger Bogot Burian stürzte in den Estersee, blieb unverletzt.

Polen. Poln. Flug-Industrie lieferte bisher nur an Milit.-Behörden Flug-Fabrik in Kalisch-Biala baut 3 St. Metallflug. „Stemal“ nach poln. Entwurf für Flugverkehr; falls dieses 1928 noch nicht verwendungsfähig ist, will die Flug-Industrie Bauertaubnis ausfinden. Muster für poln. Flugverkehr erwerben. — Das Verkehrsministerium plant Einrichtung der Luftverkehrslinien Kattowitz—Lodz—Danzig, Warschau—Kattowitz, Wien—Kattowitz und Polen—Kattowitz; über Linie Kattowitz—Breslau soll mit Dtsch. verhandelt werden. — Man will die Jugend für das Flugwesen gewinnen. Abtlg. für Flugwesen an der Techn. Hochschule Warschau lehrt über Flugwesen und wirbt für Luftfahrt in der Bevölkerung, bildet Ingenieure weiter und prüft Entwürfe von Flug. Wissenschaftl. Arbeiten und Bau von Flug. leitet Prof. Taylor und Schöpfer der Luftforschungsanstalt Prof. Wysocki an. Die Mittel für Werkstätten und Bau der Flug. bringt der Verband für Luftverteidigung aus. Jünglinge der höheren Lehranstalt Warschau bilden unter Leitung von Wyszotowicz den Fliegerverband „Start“, der 3 St. ein Flug. mit schwachem Motor baut. Auch in Lublin, Komogrodz, Kalisch, Polen u. a. beschäftigen sich junge Leute mit Flugwesen. Verband „Fliegerjugend“ hat sich kürzlich aufgelöst; seine 1924 begründete Monatschrift „Der junge Flieger“ besteht noch unter Leitung von Siniak, wird viel gelesen von poln. Jugend, auch außerhalb Polens, z. B. in Carbin. Seit 1926 wird in Dlee, 7 km von Warschau, ein großer Milit. Flugpl. von 2000—2500 m Länge mit angrenzendem Verkehrsflugpl. angelegt; man baut 12 Hallen für je 6 Doppeldecker.

Russland. Die Luftwaffe verfügt über 46 Beob., 24 Jagd- und 7 Bombenflugzeuge. Gesellschaft „Dwaadim“ hat 1927 die geplanten Werbeflüge veranstaltet: 1. Sternflug nach Moskau; 2. Geschwindigkeitsflug vom Stillen Meer; 3. Europarundflug mit russ. Flug. 4. Beförderung von Lebensmitteln und Arzneien zu Wrangel-Inseln; 5. Flüge russ. Sportflug. 6. Ballon-Dauerflug. Geplant wird Verbindung Moskau—Tokio durch 3 Zepeline für je 30 Flugzeuge mit 4 Tage Fahrzeit; die Mittel für Dtsch. geben. Im 10. Jahre sollen noch 120 Flug. gebaut werden; der Haushalt sieht 2 000 000 Rubel für Bau von 4 Motorkäfer, vor mit Ankauf von amerikt. Flug. — 1927 wurden mit Flugpl. in Prostarow, Semakopol, Kostow, Chartow, Tzaritsin, Dnpr, Lachstent und Moskau eingerichtet. Für Luftverkehr sind 3000 Flug. vorgesehen, die in Kampf- und Verkehrsflug verwandelt werden können. — Das für dreijähr. Dauer gültige russ.-pers. Luftabkommen wurde unterzeichnet. Anfang 1928 wird die neue Luftlinie Baku—Hafen Baku eingeleitet und damit eine unmittelbare Luftverbindung Berlin—Moskau—Baku—Tehran ermöglicht. — Flieger

Schestakow flog auf Flug. russ. Herkunft vom 28. 8. bis 2. 9. 27 von Moskau über Sarapul—Burgan—Krasnojarsk—Irkutsk—Jidita—Spaff—Behjong—Sang (Korea)—Ostahama nach Tokio (10 660 km) mehrere Tage länger als der dtsch. Flieger Stala auf Emolt-Flug, zur selben Zeit (Luftw. X, 1927).

Schweden. Luftverkehrs-Gesellsch. „Aerotransport“ beförderte im Flugjahr 1927 auf Junkers-Flug. 13 990 Flugäste u. 73 493 kg Fracht bei 313 786 km Flugkilometern.

Schweiz. Der Schweizer Luftverkehr erhielt 1927 von Seiten des Staates, der Kantone und Städte insgesamt 500 000 Franken Unterstützung. — Am 12.—21. 8. 27 wurde in Zürich ausgetragen der bürgerl. Alpenrundflug um den Chapey-Binder-Preis, und der milit. Alpenrundflug um den Ehard-Becher. Beim ersten wurde Strecke Zürich—Baufenau—Mailand—Zürich (632 km) mit Zwischenlandung in Kaufense und Mailand geflogen; Bewertung nach Geschwindigkeit, Auslast., Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Bequemlichkeit. Sieger: Köder (Dtsch.) auf Junkers „G 31“ mit drei 450 PS-Gnome-Rhône-Zylinder-Mot., mit 1 Hilfsflugführer, 1 Mechan. und 1600 kg Nutzlast (Gesamtgew. 7700 kg) in 4 Std. 37 Min. (über den Alpen 4800 m Höhe). Beim milit. Flug Zürich—Thun—Bellinzona—Zürich (367 km) war Dtsch. ausgeschloffen. Von 25 Flug. gingen 11 durchs Ziel. Sieger holländ. Dtsch. Schott auf Fokker „CV“ mit 99 Min.; 2. Flug: poln. Lt. Cichoki mit 106 Min.; 3. Flug: schweiz. Lt. Burthard mit 110 Min. usw. — Am Wettbewerb für Reichsflug. Zürich—St. Gallen—Basel—Thun—Zürich (370 km) mit 3 Zwischenlandungen siegte Franz. Binard auf „Caudron“ mit 40 PS. Salmson-Mot.; 2. Flug: der Dtsch. Luffser; 3. Flug: Engl. Pilot Lynn. Bewertet wurde Flugweg und Landelänge, Zeit für Auf- und Abmontieren, Flug-Preis, Auslast. u. Brennstoffverbrauch. — Am übersta. Geschwindigkeit. Wettbewerb über 130 km erhielt schweiz. Spim. Burthard auf Devoitine den 1., ital. Lt. Mazzucco auf Fiat den 2., schweiz. Weber auf Devoitine den 3. Preis. Beim Akrobatis. Wettbewerb wurde Fronal (Franz.) als 1., Pfeifer (Dtsch.) als 2., Doret (Franz.) als 3. bewertet. Pfeiler flog rd. 11 Min. im Rückenflug (Luftw. IX, 1927). — Luftverkehr der Schweiz betrug 19. 4. bis 30. 9. 27 10 823 Flugäste, 46 51 Post, 81 21 Fracht und 25 71 Gepäck. Regelmäß. 96,8 ps. Kein Unfall. — Beim Übungsfahrt stürzte bei Kirchdorf bei Thun ein Milit. Flug. ab; 2 Dtsch. tot. Während des Flugtags in Zürich stürzte schweiz. Lt. Boner tödlich ab.

Spanien. Nach Oberst Rindelen, Abtlg.-Leiter f. Heeresluftfahrt, verfügen die Heeresluftstreitkräfte z. St. über 700 Flug. und 400 Mot.; ferner sind 300 Flug. im Bau; Ende 1928 sind 900 in Spanien hergestellte Motoren vorhanden, davon 350 mit Wasserführung. Staatl. Flug.-Werk Cuatro Vientos baut monatlich 18 Flug. und 25 Mot. (einschl. Instandsetzung). Leistung wird auf 35 bzw. 40 geteilt. Sevilla baut monatlich 8 Flug., 8 Mot., wird auf je 20 gesteigert. Heimische Industrie liefert vorausficht. jährlich 900 Flug., 1200 Mot. Geplant sind für das Heer 90 Stiff. mit 1400 dienfertigen Flug., davon die Hälfte zu Jagdweiden. Auswahl der zu bauenden oder kaufenden Muster ist Oberstent Luftzut übertragen. Franzosen empfehlen ihre Muster, angeblich wegen der einheitl. Verwendung in Marocco. — Neu gegründete span. Luftverkehrs-Ges., „Iberia“ bereitet, vorausficht., mit der D. Luftlinie zusammen, Linie Marzelle—Barcelona—Madrid, bei 7 Std. Flugzeit; in Marzelle Anstufung nach Paris, Schweiz und Dtsch. Verwendung mehrmotor. Großflug. — Auf Flugpl. Getafo stürzte 1 Mot., 1 Flug. tödlich ab.

Südamerika. Beim Rückflug vom Züricher Flugtag verunglückten im Morarberg 1 Oberst u. 1 Dtsch. Bei Cerajemo stießen 2 Milit. Flug. zusammen; 2 Flieger tot, 1 schw. verletzt. Bei Castelnovo stürzten 5 Flugführer ins Meer und ertranken.

Tschechoslowakei. Spim. Heerflieg. auf Einflieger „Avia B H 10“ erreichte Welthöchstleistung im Streckenflug in gerader Linie auf Flug Prag—Tallinn in 6 Std. 9 Min. (1230 km).



Singer Nähmaschinenfabrik Mühlenthorpe Bez. Potsdam.
Eine Produktionsstätte deutscher Arbeit und deutschen Fußes

Das Wehrzeichen



der Singer Läden

SINGER

Nähmaschinen

in altbewährter Güte

Erleichterte Zahlungsbedingungen

Ersatzteile • Nadeln • Öle • Garne • Reparaturen

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

Spediteur-Tafel

Inserate in der „Spediteur-Tafel“ des Militär-Wochenblattes finden dauernde Beachtung.

Möbeltransport F. Wodtke

Transportges. m. b. H.
Berlin SW 41, Teplitzer Straße 42/48
Tel.: Hasenh. 1616, 1617, 1618
Wohnungsvermittlung
Billigste Preise

Edmund Franzkowiak
Möbeltransport
Aufbewahrung
Wohnungstausch
Berlin - Wilmersdorf
Wissedtr. 83/84, Pfälzer Str. 43/48
Teleph.: Pfalzburg 646, 640, 647, 648

Berlin:
Krenzke & Mitzlaff
Spediteure
BERLIN C2
Hinter der Garnisonkirche 1a
Fernsprecher: Norden 394 u. 395



**Julius Schumacher
Friedenau**

Transportges. m. b. H.
Berlin-Friedenau, Basilarstraße 62

Rheinlag. 2001/2

Geschäftsf.: Maj. a. D. Drees

Möbeltransport
Aufbewahrung
Wohnungstausch

Berlin:
Kopania & Co.

Berlin-Steglitz
Bergstraße 91 Tel.: Stegl. 4047/48
Spezialhaus für
Möbeltransport
Wohnungstausch

Berlin:
Robert **Haberling**
SW 11, Schöneberger Straße 13
Internationale Spedition
= Lagerung =
Umzüge nach dem Ausland
Beste Referenzen

Frankfurt-Oder:
Oskar Pinnow
Frankfurt-Oder
Wilhelmsplatz 14 Fernspr. 2008/37

Spedition — Möbeltransport
Lagerung — Verpackung
Wohnungstausch — Nachweis

Hannover:
HAWOTAG

Hannov. Wohnungs- Tausch- Ges.
Hannover
Fernroder Straße, Reke Talstraße
— Fernsprecher: Nord 984 —

Minden:
Albert Schünke
Minden i. Westf.
Möbeltransport
Wohnungstausch
Königsstraße 51/53
Telephon: 2202 u. 2670

Nürnberg:
Hub & Weber, Nürnberg
Internationaler Möbeltransport
Martin-Richter-Str. 35/37, Tel. 2960
Automobiltransport, Verpackung-
Büro, Lagerhaus mit Möbelkabinen.
Möbeltransport, zwisch. belieh. Orten
Deutschl. u. d. Ausl. unt. Garant.

Der Raum eines Feldes
(40 x 23 mm)
kostet bei Aufgabe von 13 An-
zeigen M. 5,— je Veröffent-
lichung, bei Aufgabe von
24 Anzeigen 20% Rabatt.

Verantwortlich für den reaktionellen Teil: Generalleutnant a. D. von Altkof, Berlin-Chorinenburg 2, Berliner Straße 2a

Verantwortlich für den Angelegenheit: Hugo Dertel, Berlin-Schöneberg, Thorwaldsenstraße 11.

Druck von Ernst Siegfried Müller und Sohn, Bundesdruckerei, U. u. d. O., Berlin SW 68, Köpenicker Straße 68—71.