

# Literaturblatt der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung Nr. 3

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire  
suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **52=72 (1906)**

Heft 9

PDF erstellt am: **05.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Literaturblatt

der

## Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung.

1906.

Verantwortlicher Redaktor: Oberst J. Becker, Chur.

Nr. 3.

**Verkehrs-, Beobachtungs- und Nachrichten-Mittel in militärischer Beleuchtung.** Für Offiziere aller Waffen des Heeres und der Marine. Von W. Stavenhagen, Kgl. - Hauptmann a. D. Zweite, gänzlich umgearbeitete und bedeutend vermehrte Auflage. Göttingen und Leipzig 1905. Verlag von Hermann Peters. Preis Fr. 8. —.

Das nun nach 10 Jahren in 2. Auflage erschienene Stavenhagen'sche Buch von den Verkehrsmitteln hat eine sehr wesentliche Bereicherung erfahren, indem mehrere neue Kapitel und eine grössere Anzahl kriegsgeschichtlicher Beispiele aus dem südafrikanischen und ostasiatischen Feldzug dazu kamen, das Literaturverzeichnis auf 325 Werke vervollständigt und die Organisation des Verkehrs- und Nachrichtenwesens bei den verschiedenen Mächten je noch im besonderen behandelt wurde. Das neue Werk bildet in dieser Ausgestaltung ein ganz vorzügliches Spezial-Lexikon über alle Verkehrs-, Beobachtungs- und Nachrichten Mittel der Vergangenheit und Gegenwart mit Ausblicken auch in die Zukunft und deren bezüglichen nächsten Aufgaben. Ein solches Lehr- und Handbuch sollte wirklich jeder Offizier besitzen, er findet darin ein ausgezeichnetes Orientierungsmittel und Auskunft über sehr wichtige neue militärische und technische Dinge und Details, die ihn interessieren müssen. Es ist dem Verfasser als ein besonderes Geschick und Verdienst nachzurühmen, dass alles derart klar und verständlich dargestellt ist, dass jede Veranschaulichung durch Abbildungen unbeschadet der Deutlichkeit wegbleiben durfte und andererseits zur Würdigung des Wertes der einzelnen Verkehrs- und Nachrichtendienstzweige immer auf einschlägige Fälle aus der Kriegsgeschichte (namentlich derjenigen von 1870/71) hingewiesen ist, wo die praktische Verwendung aufs beste gezeigt wird.

Als hauptsächlichste Verkehrsmittel werden die Eisenbahnen (einschliesslich Feldbahnen) auf 76 Seiten, die natürlichen und künstlichen Wasserstrassen auf 14, Meer und Schifffahrt auf 41, Landstrassen und Wege jeder Art auf 17 Seiten behandelt. Von den Beobachtungs- und Nachrichtenmitteln erfahren mehr oder weniger einlässliche Darstellung: Luftschifffahrt, Meldereiter, Relais, Radfahrer, Schneeschuhläufer, Unterhändler und Parlamentäre, Kundschafterwesen und Spionage, Feldpost, Taubenpost, Kriegshunde, Elektrische Telegraphie (einschliesslich Fernsprecher), Optischer Telegraph, Funkentelegraph, Unterseeische Telegraphie, Scheinwerfer, Automobilwesen, Kurz- und Geheimschrift.

Von den Eisenbahnen sagt der Verfasser: „Sie sind dasjenige Verkehrsmittel, welches seit den Tagen Napoleons den grössten Umschwung in der Kriegsführung herbeigeführt hat. . . . Sie haben ferner gezeigt, wie wertvoll durch die vorbereitende Strategie die Erfolge in scharfsinniger, methodischer Friedensarbeit und Voraussicht des Kommenden eingeleitet werden können. . . . Jede Erweiterung des Bahnnetzes eines Landes schliesst heute grundsätzlich eine Stärkung der Wehrkraft in sich. . . . In Verbindung mit dem Telegraphen haben die Eisenbahnen auch mittelbar das Anwachsen der Massenheere begünstigt, die Bedeutung der absoluten Zahl gehoben und ihr, zuweilen auf Kosten der Güte der Armeen, Vorschub geleistet. . . . In der planmässigen Dienstbarmachung dieses wichtigen Verkehrsmittels der Neuzeit liegt die Ursache grosser Erfolge und bei dessen Ausnutzung spielt die vorbedenkende Berechnung eine grosse Rolle. . . . So würde für Deutschland ein Zwei- oder Dreifrontenkrieg gegen Frankreich, Russland und event. England ohne die Bahnen unmöglich sein. . . . Möglichst zahlreiche und gute Eisenbahnen hinter sich zu haben ist ein ebenso grosser Vorteil für die Freiheit der Bewegungen, wie die Gewissheit, beim Vormarsch die Wahl zwischen verschiedenen Operationsrichtungen zu besitzen, das Handeln erleichtert. . . . Unter den Kontinentalmächten haben Belgien, Deutschland und die Schweiz die grösste Dichte der Bahnlinien.“ Dass die Ausdehnung und Beschaffenheit des Eisenbahnnetzes gleichsam ein wichtiger Ausdruck der strategischen Leistungsfähigkeit der Staaten sei, das dürften wir nicht gerade zu unsrer eigenen Behauptung machen, wie wir auch ein Fragezeichen zu dem oben zitierten Satze setzen möchten, dass jede Erweiterung des Bahnnetzes eines Landes eine Stärkung der Wehrkraft in sich schliesse; wenn wir z. B. an einen Splügenbahnbau denken, will es uns scheinen, derselbe nötige uns vielmehr zur Stärkung der Wehrkraft, indem wir dem Gegner mit dieser Bahn in einer Weise entgegenkommen, wie er es für eine Invasion nicht besser wünschen könnte. Allein man setzt sich ja jetzt über solche nationale militärische Bedenken hinweg und nimmt lieber Rücksicht auf verkehrspolitische und wirtschaftliche Vorteile; man rechnet auf die Annehmlichkeit des alltäglichen Lebens und langer Friedensjahre und nicht auf den wie das heilige Donnerwetter einbrechenden Kriegsfall, der uns wieder jählings weit zurückwerfen und der gesammelten Schätze und Unabhängigkeit berauben kann. Wenn wir also für ein kleineres, ringsum von Grossstaaten umgebenes Land nicht unbedingt zugeben können, dass jede Erweiterung des Bahnnetzes eine Stärkung der Wehrkraft bedeute, so geben wir hmgegen dem Verfasser um so eher Recht, sofern er seinen Satz auf grössere Mächte, die

den Krieg in Feindesland hinübertragen können, bezieht. — Wo von den schweizerischen Bahnen (S. 41/42) die Rede ist, wären nun übrigens nach dem neuesten Stand der Dinge die Zentral-, Jura-Simplon-, Nordost- und Vereinigte Schweizerbahnen Bundesbahnen und müsste es am Schluss statt Basel-Zürich Baden-Zürich (23,3 km) heissen.

Unter dem Titel: „Ausführung der Bahntransporte im Aufmarsch-, Operations- und Etappen-gebiet“ ist Seite 48 gesagt: „Gelingt es, die elektrische Triebkraft für grosse Strecken nutzbar zu machen“ (das wird sich nun nächstens auch beim Simplon erweisen), „so würde dies natürlich eine auch militärisch wichtige erhebliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bedeuten. . . . Wahrscheinlich wird man bei den vervollkommenen technischen Mitteln (und Signalen) auch militärisch künftig bis 40 km (pro Stunde) rechnen“ ; und (S. 55) „dass die rasche und genaue Ausladung allein für die Regelmässigkeit der Bahntransporte massgebend ist“. Dies wird durch das klassische Beispiel des Transportes der Loire-Armee nach Clerval am Doubs, wobei auf dieser ungeeigneten Endstation und manch anderer rückwärtigen dann auch eine unheilvolle Verstopfung der Linie eintrat, trefflich illustriert. Aus diesem Beispiel ist Vieles zu lernen. Interessante Daten darüber finden sich in Jacqmin: Les chemins de fer pendant la guerre de 1870—71. Paris 1874.

„Activité, vitesse“ erfordern heute noch mehr als früher ein zweckmässiges Zusammenwirken aller Verkehrsmittel, sagt Stavenhagen am Schlusse seines Kapitels über Strassen und Wege. Bei Behandlung der Luftschiffahrt (inklusive Flugtechnik) kommt er auch auf das lenkbare Luftschiff des württemb. Generalleutnant Graf v. Zeppelin zu sprechen, das einen nicht unwesentlichen Fortschritt bedeutete. Leider musste dasselbe neuesten Berichten gemäss, infolge Havarierung durch einen Orkan, nach der Landung im Allgäu demoliert werden.

Im Kapitel vom Skilaufen findet sich nachstehende die Schweiz betreffende Stelle: „Ganz besonders lebhaft wird der Schneeschuhlauf natürlich in der Schweiz betrieben, wo nicht nur viele Skiklubs vorhanden sind, die sich Dank der Bemühungen des Oberleutnants Mercier zu einem allgem. Schweizer-Skierbund vereinigen werden, sondern wo auch die Besatzungen der Gebirgs-, besonders der Gotthardbefestigungen zur Ausübung des Wachtdienstes mit Schneeschuhen versehen sind.“ Es werden auch hübsche Leistungen vom Schneeschuhrennen in Glarus Januar 1904 erwähnt.

„So unerlässlich es im Felde ist“, sagt unser Autor Seite 240 in seinen Ausführungen über die militärische Bedeutung und Benützung des Telegraphen, „am rechten Ort zu handeln, ebenso wichtig bleibt es, dass dies zur richtigen Zeit geschieht. Die Zeit und Raum besiegenden Fernwirkungen der Elektrizität begünstigen dies in hohem Masse. . . . So ist der elektrische Telegraph eines der wichtigsten, alle andern Nachrichtenmittel überragendes politisches und Kriegswerkzeug geworden. . . . Moltke sagte z. B.: Ohne den Telegraphen hätten wir Paris nicht genommen. . . . Moltke's Vormarsch 1866 nach Böhmen in weit getrennten Kolonnen, wie ihn das eigene Eisenbahnsystem und namentlich

die geographischen und topographischen Verhältnisse“ (sowie die Massnahmen des Gegners) „bedingen, wäre ohne den elektrischen Draht nicht ausführbar gewesen. . . . Erst durch diesen wird das für Bewegung und Ernährung heute so notwendige lange Verharren in der operativen Teilung der Kräfte und ihr taktisches Zusammenwirken auf dem Schlachtfelde möglich.“

„Die Funkentelegraphie, dieses neueste, Aufsehen erregende und sehr zukunftsreiche Verkehrsmittel . . . ist noch in voller Entwicklung begriffen,“ hat aber unseres Wissens nicht bloss in Deutsch-Südwestafrika, sondern auch bereits in Ostasien Anwendung gefunden; wenigstens hat man gelesen, dass Japaner und Engländer russische drahtlose Meldungen aufgefangen hätten. Sehr richtig sagt Hptm. Stavenhagen: „Freilich, so lange sich die Standorte noch gegenseitig beeinträchtigen und Mitteilungen durch den Feind gestört oder mitgelesen werden können, bleibt die Verwendung noch eine beschränkte. . . . Die nächsten Ziele gehen denn dahin, ein gleichzeitiges ungestörtes Arbeiten zwischen vielen Stationen auf bedeutende Tragweite ohne beträchtliche Höhe der Antennen und ohne Gefahr des Mitlesens von Unbefugten zu erzielen und zwar zu jeder Jahreszeit.“ Wie bekannt, ist man auch bei uns der Frage der Einführung dieses zukunftsreichen Nachrichtenmittels durch Vornahme von Versuchen und eventuelle Uebernahme der nötigen Apparate näher getreten.

Betreffend Motorlastwagen, vorläufig für rückwärtige Verbindungen und Etappentrains, findet Stavenhagen: „Das wichtige Problem, unsere heutigen, viel gewaltigeren Massen auf weite Entfernungen mit allen Kriegsbedürfnissen, vor allem der das höchste Gewicht und den grössten Umfang darstellenden Verpflegung für Mann und Pferd, rechtzeitig und pünktlich zu versorgen, ist praktisch noch nicht gelöst worden. . . . Auch in der Schweiz, wo man sich von jeher technische Fortschritte zugute macht, sind seit 1892 militärische Versuche im Gange.“

Wir versichern den Leser, dass er dieses ganze ergiebige Buch des bekannten Militärschriftstellers mit steigendem Interesse und grosser Befriedigung durchlesen und oft darin dies und jenes nachschlagen wird.

---

**Zum Problem der Feuerüberlegenheit, von Kornelius Bernatsky, k. u. k. Hauptmann im Generalstabskorps. Mit 5 Textfiguren und 5 Anlagen. Wien 1905. L. W. Seidel & Sohn. Preis Fr. 4. —.**

Der Verfasser will mit seinen Untersuchungen über die Feuerüberlegenheit eine Lücke in der Militär-Literatur ausfüllen. Man darf wohl sagen, dass ihm dies gelungen ist. Er beurteilt vorerst erschöpfend die Faktoren, die die Feuerwirkung beeinflussen und führt die Mittel zur Erlangung der Feuerüberlegenheit an. Seine theoretischen Erwägungen lassen ihn nicht auf dem einseitigen Schiesstandpunkt stehen bleiben und unter allen Fällen den Erfolg des Infanterieangriffs in der Erlangung klar ersichtlicher Feuerüberlegenheit suchen. Zwecklos geführte Feuerkämpfe weist der Burenkrieg wiederholt auf und der Verfasser führt aus dem spanisch-amerikanischen Feldzug

auf Kuba ein Beispiel an, in dem der jetzige Präsident Roosevelt einer solchen Situation durch energischen Anlauf ein erfolgreiches Ende bereitete. Hätten dem Verfasser die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges bei Abfassung seiner Studie schon zur Verfügung gestanden, so wäre es ihm leicht gewesen, weitere Beispiele vergeblicher Versuche um Erringung der Feuerüberlegenheit beizufügen.

Auf mehr wie einem Schlachtfelde der Mandschurei ist die frisch begonnene Offensive im hinhaltenden Feuerkampf erstickt, einfach deswegen, weil man namentlich zu Beginn des Krieges noch nicht durchwegs davon überzeugt war, dass des Angriffs letzte Phase im Kampfe mit der blanken Waffe enden müsse. Schlecht unterrichtete Kritiker haben oft den Russen den Vorwurf gemacht, sie seien an ihrer Irrlehre des Bajonettkultus' zugrunde gegangen. Es ist hier nicht der Ort, den Mängeln des russischen Heerwesens und der offenbar verfehlten Feuertaktik nachzuspüren, aber so viel kann jetzt schon mit Sicherheit behauptet werden, dass die kraftvolle Energie im Angriff durch Erzwingung des Bajonettkampfes keineswegs die Ursache der russischen Niederlagen war.

Lehrern an der Schiessschule wird das Buch gute Dienste leisten. A. B—n.

**Die Angriffe der drei Barkiden auf Italien. Drei**  
quellenkritisch - kriegsgeschichtliche Unter-  
suchungen von **Konrad Lehmann**.  
Mit 4 Übersichtskarten und 6 Abbildungen.  
Leipzig 1905. Druck und Verlag von  
B. G. Teubner. Preis Fr. 13. 35.

Geographen, Philologen, Historiker und Kriegsleute strebten seit Jahrhunderten mit heissem Bemühen den Weg zu finden, den der grosse Karthager auf seinem denkwürdigen Zuge von der Rhone über die Alpen ins Pogegebiet genommen hatte. Eine umfangreiche Literatur ist hierüber entstanden und gerade die neueste Zeit weist wieder einige Werke auf, die sich mit dem Gegenstand beschäftigen. Die ewige Frage wird wohl auch mit den hier vorliegenden Untersuchungen nicht abgeschlossen sein und schliesslich mag der Belgier Garofalo Recht behalten, wenn er sagt, dass es niemals möglich sein wird, zu wissen, welchen Weg Hannibal gegangen ist. Drei Pässe sind es hauptsächlich, die in Betracht kommen, der Mont Genève, der Mont Cenis und der kleine St. Bernhard. Unseres Wissens ist der letztere Pass der von Forschern und in Geschichtswerken am meisten genannte und wer das gründliche objektive und kristallklare, quellenkritische Kapitel Konrad Lehmann's liest, wird mit dem Verfasser zum Schluss kommen, dass der Uebergang über den St. Bernhard der wahrscheinlichere ist. An Hauptquellen standen Lehmann wie allen andern Forschern nur Polybius und Livius zu Gebote, allein er sucht die Führung des Beweises für den St. Bernhard in einer von frühern Versuchen etwas abweichenden Methode. Er geht nicht von der topographischen Prüfung der Quellendarstellungen aus, sondern bringt zuerst Klarheit in das Verhältnis der Quellen zu einander und klärt die Widersprüche zwischen ihnen, besonders zwischen Livius und Polybius. Erst nach dem quellenkritischen Verfahren macht er die topographische

Probe auf das Ergebnis. Die widersprechenden Stellen werden im Urtext zitiert und das wissenschaftliche Rüstzeug und die Folgerungen der Vertreter des Mont Cenis und Mont Genève in sachlicher, höchst anregender, den Riesenstoff spielend beherrschender Art gewürdigt. Je mehr man sich in des Verfassers Gedankengang vertieft, desto mehr wird der Leser zum Studium des trocken scheinenden Gegenstandes angeregt. Philologische Interpretationen pflegen sonst nicht eine besonders hinreissende Lektüre für Leute zu sein, die der Zunft ferne stehen. Mit ausserordentlichem Geschick ist der Verfasser an dieser Klippe vorbeigefahren, er weiss durch seine einfache, flüssige Schreibweise den Wissensdurstigen bis zum Schluss in seinem Bann zu halten und für den mächtigen Geist, die Kühnheit und alle Hindernisse überwältigende Beharrlichkeit des jugendlichen Feldherrn der Karthager zu entfiammen. Es ist ein Stück Kriegsgeschichte, das sich immer wieder durch die Grösse des Plans und der Durchführung an der Spitze der ersten Taten der Weltgeschichte behauptet. Selbstverständlich weiss Lehmann als Schüler des Historikers Delbrück auch auf militärischem Gebiete Bescheid und zieht Clausewitz und die neuesten Studien v. Verdy's in den Kreis seiner Betrachtungen.

Wie die Ueberschrift des Buches andeutet, erstreckt sich dessen Inhalt nicht nur auf den Alpenübergang Hannibals, sondern auch auf die Feldzüge seiner zwei Brüder Hasdrubal und Mago gegen Rom in Oberitalien, Unternehmungen, die gleichfalls verdienen, der Vergessenheit entrissen zu werden, da sie Kunde ablegen von dem seltenen Feldherrntalent, das in dieser ruhmreichen Familie heimisch war.

Wenn auch der Streit der Gelehrten über den Alpenübergang seinen Abschluss noch nicht gefunden haben sollte, so werden doch Lehmann's Forschungen einen ersten Platz in der Literatur über Hannibal einnehmen. A. Biberstein.

**Das Maxim-Maschinengewehr und seine Ver-**  
**wendung, von Hauptmann Braun. Mit**  
**59 Abbildungen, 19 Tafeln einschliesslich**  
**2 Karten in Steindruck. 3. Auflage. Berlin**  
**1905. Verlag R. Eisenschmidt. Preis**  
**Fr. 5. 35.**

Diese 3. Auflage der Schrift des Hauptmann Braun ist auf Veranlassung der „Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken“ neu bearbeitet und erheblich erweitert worden. Sie unterscheidet sich wesentlich von den frühern Auflagen und enthält alles, was über das Maxim-Maschinengewehr zu wissen wünschbar ist. Die Konstruktion des Gewehres wird durch eine grosse Zahl Photographien und Tafeln veranschaulicht. Ueber die Verwendung in Feldzügen der jüngsten Zeit orientiert uns ein besonders den Burenkrieg und den Feldzug gegen die Hereros behandelnder Abschnitt. Das Maximgewehr hat in diesen und im russisch-japanischen Kriege seine Kriegsbrauchbarkeit glänzend bewährt und steht immer noch an der Spitze aller in den zahlreichen Heeren der Welt eingeführten Maschinengewehre. 22 Staaten haben dieses System bereits für ihre Armeen und 21 Staaten für ihre Flotten angenommen und in 10 Ländern wird es noch erprobt.



Ausführliche Würdigung findet die taktische Verwendung und die Organisation der Maschinengewehrabteilungen in verschiedenen Staaten. Deutschland und der Schweiz ist der breiteste Raum gewidmet. Beispiele aus der Gefechtsfähigkeit der Maschinengewehrabteilungen in den deutschen Kaisermanövern 1901 und in den schweizerischen Herbstmanövern 1904 schliessen das Buch ab. Sicherlich wird die Maschinengewehrtruppe in nächster Zeit bei allen Heeren eine bedeutende Vermehrung erfahren. In neuesten Berichten über den Feldzug in der Mandschurei wird ihr Nutzen und ihre Wirkung vielfach der Wirkung von Geschützen auf nähere Entfernungen gleichgestellt.

Den Offizieren unserer Maschinengewehr-Kompagnien ist das in jeder Beziehung geschmackvoll ausgestattete Buch besonders zu empfehlen.

A. B—n.

**v. Wedel's Offizier-Taschenbuch für Manöver, Übungsritte, Feldgebrauch, Kriegsspiel, taktische Arbeiten.** Mit Tabellen und Signaturentafeln. 28. vermehrte und verbesserte Auflage. Neu bearbeitet von Balck, Major und Bat.-Kommandeur im Inf.-Reg. von Courbière. Berlin. 1905. Verlag v. R. Eisenschmidt. Fr. 2.—.

Manch gutes Büchlein fliegt im Sommer dem Offizier auf den Tisch, muss aber oft längere Zeit warten bis der Leser nach Erfüllung dringender Dienstpflichten dazu kommt, es näher zu prüfen und zu verwerten. Bei dem vorliegenden Taschenbuch von Wedel-Balck dürfen wir ihm getrost raten, falls er noch kein solches neuerer Auflage hat, es zu behalten bzw. zu bestellen; sehr praktisch und gefällig gebunden bietet es zu diesem gewiss billigen Preise erstaunlich viel, alles, was der Offizier im Dienste etwa nachzulesen in die Lage kommen kann, in zuverlässigster Weise: Kriegsgliederung, Truppeneinteilung, Marschordnung; Gesichtspunkte für Beurteilung einer Lage und für Entschlussfassung; Schriftverkehr und Ausarbeitungen; Befehle; Erkundungen; Krokieren-Technisches; Reglements der drei Waffen; Aufklärung, Märsche, Unterkunft, Vorposten, Verpflegung, Sanitätsdienst, Gefecht, Grenzschutz, Etappenwesen; Manöverbestimmungen, Übungsritte, Karten, Masstäbe etc.

**Volk und Schützenwesen.** Aufzeichnungen aus den Erfahrungen erprobter Schützen und Fachmänner, mit Vorschlägen zur Hebung und Verbesserung des vaterländischen Schützenwesens. Zusammengestellt von Alexander Staininger, Schützenmeister und Sektionsobmann im Wiener Schützenverein in der Zeit 1877—1903. Wien 1906. L. W. Seidel & Sohn. Preis Fr. 2.

Ein warmes, kräftiges Wort zur Hebung und Stärkung des Schiesswesens richtet in diesem Büchlein ein eifriger Schütze, der es mit der Sache ernst meint, an Behörden und Volk unseres östlichen Nachbarstaates. Er macht offen auf die Schäden des jetzigen Schiessbetriebes aufmerksam und scheut sich nicht, bis an die höchsten Stellen

die Hand auf offene Wunden zu legen. Er begnügt sich aber nicht damit, sondern sucht und findet Mittel, wie den Uebelständen abgeholfen werden könnte, indem er definitive Vorschläge zur Reorganisation des österreichischen Schützenbundes macht. Wenn er dabei hie und da nach unsern Begriffen Thesen aufstellt, die wir weder unterstützen noch begreifen können, so liegt dies in den Verhältnissen begründet.

Von den Vorschlägen Stainingers erwähne ich:

1. Der Eintritt in den österreichischen Schützenbund soll möglichst erleichtert werden;
2. Gründung einer Schützensparkasse;
3. Einführung des Schiessens in den Schulen;
4. Errichtung möglichst vieler Schiessstände;
5. Beteiligung der Frauen an der Hebung des Schiesswesens;
6. Subvention durch die Regierung;
7. Unterstützung der Bestrebungen durch die Presse;
8. Handhabung von Disziplin und Pflege der Kameradschaft in den Vereinen.

Diese neben vielen andern Vorschlägen machen die Schrift des gewesenen Obmannes des Wiener Schützenvereins zu einer sehr beachtenswerten. Auch wir Schweizer werden daraus vieles schöpfen, das für uns neu und nützlich ist. Ich wünsche der Arbeit Stainingers schon aus dem Grunde eine grosse Verbreitung, weil aus seinen Worten edle Begeisterung für das Schützenwesen atmet. E. H.

**Artaria's Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn.**

Mit Stationsverzeichnis. 1906. Vierte Neubearbeitung. 6. Auflage. In Mappe. Wien 1906. Artaria & Cie. Preis Fr. 2. 20.

Die aus dem bekannten Kartenverlag Artaria & Cie. stammende Eisenbahnkarte unseres östlichen Nachbarstaates ist in allen Beziehungen überaus zweckdienlich ausgestattet. Das ganze Eisenbahnnetz der habsburgischen Monarchie mit den Anschlüssen bis Stuttgart und Chalm im Norden, zum Schwarzen Meer im Osten, bis Konstantinopel und Mailand im Süden und bis Zürich und Karlsruhe im Westen ist im Masstabe 1 : 1,500,000 sehr übersichtlich und klar dargestellt.

Spezielle, eingehendere Bearbeitung haben gefunden: die Partien um Wien, Teplitz und Nord-West-Böhmen im Masstab 1 : 750,000; die Gegenden von Prag und Budapest im Masstab 1 : 200,000.

Zwischen den Kreuzungsstationen ist je die Kilometerzahl eingeschrieben, was bedeutend zum Wert der Karte beiträgt. In einer Beilage gibt Alexander Freud ein Verzeichnis, enthaltend: sämtliche für den Personen- und Güterverkehr eröffnete Stationen, sowie die wichtigsten Haltestellen Oesterreich-Ungarns, nebst Angabe ihrer politischen Lage und der zugehörigen Eisenbahnverwaltung.

Dadurch, dass alle im Jahre 1905 eröffneten Linien und alle wichtigern Projekte in der Karte Aufnahme gefunden haben, wird das Operat um so wertvoller, und es ist nicht daran zu zweifeln, dass sich für die Karte gerade im jetzigen kritischen Momente viele Interessenten finden werden.

Der Preis ist im Verhältnis zum Gebotenen ein mässiger. E. H.