

Der heutige Stand der Lastautomobilfrage im deutschen Heere

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **54=74 (1908)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-98594>

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.

in erster Linie zu solchen Aufgaben herangezogen werden sollten. Die Korporale der Feldartillerie eignen sich weniger als Patrouillenreiter. In ihrer Unteroffiziers- und Rekrutenschule haben sie andre Sachen notwendiger zu lernen. Sämtliche Reiter sind mit guten Karten, Gläsern und Meldekarten ausgerüstet. Zu einer erfolgreichen Lösung der Aufgabe ist es absolut notwendig, dass der Patrouillenfürher über die Lage des Gegners und die beabsichtigten Massnahmen der eignen Führung unterrichtet ist.

Beim Anmarsch zum Gefecht kann es von Nutzen sein, die Patrouille schon der Kavallerie beizugeben. Je früher der Artilleriekommandant über die feindlichen Kräfte Aufschluss erhält, um so freier ist er in seinen Entschliessungen. Die Patrouille geht abschnittsweise unter möglichster Geländeausnutzung vor. Erhöhte Punkte mit grosser Uebersicht können ihr sehr zweckdienlich sein. Nahe am Feind wird einzig Einsicht von der Flanke ihr die Erfüllung der Aufgabe möglich machen. Feindlichen Kräften wird sie sorgsam auszuweichen haben. Verbindung mit den eignen Truppen ist möglichst aufrecht zu erhalten. Die Meldungen sind der Aufgabe entsprechend abzufassen. Stärke, Ort, Zeit und Bewegung feindlicher Artilleriekörper sollen daraus ersichtlich sein. Auch Meldungen, dass feindliche Artillerie in gewissen Abschnitten nicht ist, sind für den Führer von Bedeutung.

Tritt unsre Infanterie mit dem Feinde in Berührung, so ist die Aufklärung eine begrenzte geworden, desto intensiver muss aber zur Erfüllung der Aufgabe vorgegangen werden. An Hand der Karte muss sich der Führer klar werden, an welchen Orten feindliche Batterien auftreten könnten. Er muss mit höchster Energie jene Stellen daraufhin zu untersuchen trachten. Flottes Reiten und klarer Blick werden ihm die Hindernisse beseitigen helfen. Auch wenn der Artilleriekampf schon eingesetzt hat, ist die Aufklärung nach Möglichkeit weiterzuführen. Lauerstellungen, Scheinbatterien und Masken sind aufzudecken. Durch Bestimmung auf der Karte oder durch gut hervortretende Merkmale ist die Lage derselben mündlich oder schriftlich seinem Führer mitzuteilen. Krokis- oder Ansichtsskizzen sind vielfach, besonders wo es sich um verdeckt aufgestellte Batterien handelt, sehr geeignet, um klare Meldung zu erstatten.

Die Patrouille kann während des Gefechts auch in den Fall kommen, der Leitung Angaben über die Lage von Schüssen machen zu müssen. Doch ist meines Erachtens die Entsendung einer weitem Patrouille dazu angezeigt. Das Vorschicken von Artillerieoffizieren in die vordersten Schützenlinien um die Abstände vom Gegner festzustellen, wie es das deutsche Regiment vorschreibt, fällt

bei unserm meistens übersichtlichen Gelände ausser Betracht.

Das Verhalten von Aufklärungspatrouillen bei der Verfolgung oder während eines Rückzugs geschieht mit denselben Gesichtspunkten wie eben dargelegt.

Es ist nicht zu verneinen, dass die Anforderungen, die an den Führer einer artilleristischen Patrouille gestellt werden, sehr hohe sind. Niemand wird aber auch bezweifeln, dass eine sachgemässe Aufklärung von unendlichem Wert für die Feuerleitung sein kann.

Derartig betriebene Uebungen schon im Frieden fördern ausserdem die Initiative des Offiziers und geben nicht zum letzten den Anstoss, das reiterliche Interesse in unsrer Waffe um ein bedeutendes zu heben.

Der heutige Stand der Lastautomobilfrage im deutschen Heere.

Bei den letztjährigen deutschen Kaisermanövern fanden noch grössere Versuche als im Vorjahr mit Lastautomobilen statt. Sie haben, wie übereinstimmend berichtet wurde, ein günstiges Ergebnis geliefert. Hieran knüpften sich Erörterungen und Wünsche in der deutschen Tagespresse, die für die grundsätzliche Verwendung der mechanischen Zugkraft auf den Landstrassen und für die allmähliche Ersetzung eines Automobilrosswesens eintraten. Es soll auch seitens der Heeresverwaltung, als Folge der Erfahrungen des jüngsten Kaisermanövers dem Automobilwesen für Heereszwecke grössere Aufmerksamkeit zugewandt, und später für diese Zwecke auch erhöhte Mittel im Etat angefordert werden. Die angestellten Versuche mit Automobillastwagen und Automobilfeldküchen hätten sich gut bewährt, so dass man mit dem Gedanken umgehe, das Trainwesen mehr in das Zeichen des Automobils zu stellen, und ein Automobilrosswesen allmählich erstehen zu lassen. Selbstverständlich solle dadurch nicht das Pferd im Trainwesen verdrängt werden. Man wolle aber Versuche machen, Automobilproviantkolonnen einzuführen, die den Truppen schneller zu folgen vermöchten, da bei vollständig kriegsmässigen Manövern häufig die Beobachtung gemacht worden sei, dass die Trainkolonnen den Truppen bei 50 bis 60 km-Märschen nicht folgen können, und auf den Biwakplätzen erst eintreffen, wenn die Truppen sich schon wieder zum Aufbruch rüsten. Bei kriegsmässigen Manövern komme es häufig vor, dass die Truppen am Nachmittag selbst nicht wüssten, wo sie abends biwakieren, und die Trainkolonnen die Meldung von den Biwakplätzen ihrer Truppenteile erst abends erhalten, und sehr

oft stundenweit von den Plätzen entfernt sind. In diesen Fällen würden Automobil-Proviantwagen äusserst nützlich sein, da sie die Gewähr leisten, wenigstens bis Mitternacht im Lager einzutreffen.

Hier ist einzuwenden, dass Märsche von 50 bis 60 km Länge, wie sie bei dem diesjährigen deutschen Kaisermanöver vorkamen, eine Ausnahme im Kriege bilden, da der immer noch stark belastete Infanterist sie nur unter verhängnisvoll grossem Ausfall an Maroden und Fusskranken, mehrfach wiederholt hintereinander, zu leisten vermag, und auch die Marschleistungsfähigkeit der Besten dadurch schwer beeinträchtigt wird. Die Kriegsgeschichte der neuen Zeit lehrt dies, und die trotz des kühlen Wetters zahlreichen Maroden beim diesjährigen deutschen Kaisermanöver — bei einem Regiment 300 Mann — haben dies erneut bewiesen. Derartige Marschleistungsanforderungen dürften überhaupt in den seltensten Fällen beim unmittelbaren Anmarsch zur Schlacht oder besonders wichtigen Umgehungen etc. gefordert werden, wenn die Umstände es gebieterisch erheischen, nicht aber etwa um sich auf Kosten der Kampffrische der Truppen vor dem Gegner in Besitz eines zwar taktisch nicht unbedeutenden, jedoch für die Gesamttaktion nicht entscheidenden Abschnitts, wie z. B. den des unbedeutenden Nethelflösschens beim jüngsten deutschen Kaisermanöver, zu setzen. Denn sie vermindern nicht nur die Combattanzahl und damit die Gefechtsleistungsfähigkeit der Truppen, sondern auch ihren dafür erforderlichen Kräftezustand. Für derartige Ausnahmefälle aber ist die höchst kostspielige Schaffung eines vollständigen Automobil-Proviantwagenparks keineswegs geboten, wenn auch die Ergänzung und der Ersatz des Train- und Landfuhrwerks durch eine Anzahl vorhandener oder zu requirierender Lastautomobile vorteilhaft ist. Der Preis eines Lastautomobils stellt sich zur Zeit für die grössten tragfähigsten Konstruktionen noch auf etwa 15,000 Mk. Schon für die Anforderungen eines mit 6 Infanterie- und 2 Kavallerie-Divisionen auszuführenden Kaisermanövers würde daher ein ausreichender derartiger Park sehr teuer zu stehen kommen. Für die vollständige Approvisionnement einer Armee von 4 Armeekorps aber rechnet man 800 Kraftfahrzeuge, die somit eine Mittelaufwendung von etwa 12 Millionen erfordern würden. Ein derartiger für ein grosses Heer ausserordentlich kostspieliger Lastautomobilpark würde überdies keineswegs etwa vom Beibehalt des bisherigen von Pferden gezogenen Trains entbinden, da anhaltendes, regnerisches, die Strassen aufweichendes Wetter und namentlich starker Schneefall, und

gefrorener und daher glatter Schnee und Glatt-eis, sowie Mangel oder geringe Anzahl von chaussierten Strassen, wie z. B. im Gebirgslande und in von Kanälen und Wasserläufen durchschnittenen oder weite Moorflächen aufweisenden Ländern, wie z. B. Holland, bezw. die nordwestlichen Küstengebiete Deutschlands, die Verwendung des Lastautomobils im erforderlichen Umfange, verbieten, ja starker Schneefall etc. sie ganz ausschliessen kann. Dies gilt namentlich von Gebirgsländern und von den noch chausséearmen Gebieten des westlichen und innern Russlands, vielleicht excl. Polens. Denn für das Lastautomobil kommen im grossen und ganzen nur die Chausséen und gut chaussierten Wege, wie sie z. B. Frankreich infolge des Gesetzes über die „chemins vicinaux“ besitzt, in Betracht. Man weist darauf hin, dass infolge des Anschwellens der Zahl der heutigen Heere und ihres Trains, sobald sich die Operationsarmeen auf 6—8 Märsche von den Endpunkten ihrer heimischen Bahnlinien entfernen, und wenn ihre Märsche durch armes oder vom Feinde ausgesogenes Gebiet führen, bei ihnen Mangel eintrete, der zum Einstellen der Operationen zwingt, und dass die Herstellung von Feldbahnen unmittelbar hinter den operierenden Armeen (infolge der damit verbundenen Schwierigkeiten, wie u. a. zeitraubender Anlage von Anschlussbahnhöfen für die Güterübernahme von den eignen Bahnhöfen, Transport des Baumaterials etc.) auf besondere Gelegenheiten beschränkt bliebe. Allein es ist zu berücksichtigen, dass die Verproviantierung des gewaltigen, allerdings an die einzige vorhandene eingleisige Bahnverbindungsline gefesselten russischen Heeres in der Mandchurei lediglich unter umfassender Heranziehung des Landfuhrwerks gelang, und dass das Gleiche beim englischen Heere im proviantarmen Südafrika der Fall war, ohne dass die Operationen aus Mangel an Proviant eine Unterbrechung erlitten hätten. Wie viel mehr wird man daher in Ländern, die reich sind an Strassen und chaussierten Wegen, wo sowohl Proviant wie auch Landfuhrwerke leicht aufzutreiben sind, auf diese rechnen und eines grossen Lastautomobiltrains entbehren können. Die Beschaffung und Bereithaltung eines solchen würde z. B. für Deutschland, wenn dieses, der Absicht Frankreichs, im Kriegsfall die Zahl seiner Armeekorps durch solche der Reserve zu verdoppeln, folgt, für 46 Armeekorps, der eingangs erwähnten Veranschlagung zufolge, in Summa 9200 Kraftwagen und somit, den Kraftwagen zu 15,000 Mk. angenommen, 138 Millionen allein schon an Beschaffungskosten betragen. In den massgebenden deutschen Fachkreisen galt bisher die Ansicht, dass die Regierung sich lediglich möglichst für

die Entwicklung der Kraftwagen-Industrie bemühen, und dass die Heeresverwaltung zuerst die Modelle zu ermitteln suchen sollte, die den Aufgaben der Truppenverpflegung im Felde am besten entsprächen. Den Fabrikanten würde das Resultat ihrer Versuche bekannt gegeben, der Bau für militärische Zwecke geeigneter Fahrzeuge vermittelt Prämien und Subventionen unterstützt, um sich im Kriegsfall durch Requisition die erforderlichen Transportmittel verschaffen zu können. Derart ging die deutsche Militärverwaltung auch vor, und sie schien entschlossen auf dieser Bahn zu verharren, da der jüngste umfassende Versuch mit Kraftwagen keinen andern Zweck verfolgen sollte, als gewisse besondere, die praktische Verwendung der Automobile beim Heere betreffende Punkte festzustellen. Nunmehr aber wird berichtet, dass, da die Kraftwagen der am 1. Oktober definitiv formierten „Verkehrsbteilung“ bei der Festungskriegsübung bei Posen vorzügliche Dienste geleistet haben, und da auch bei den Kaisermanövern ähnliche Erfahrungen gemacht worden waren, man jetzt daran denke, Automobilproviantskolonnen einzuführen,

Allerdings erscheint das Lastautomobil für Heereszwecke als ein sehr schnelles und zweckmässiges Lasttransportmittel, das die grosse Futtermengen und deren Transport beanspruchende Verwendung von durch Pferde gezogenem Fuhrwerk erspart. Allein seine Abhängigkeit von chaussierten Strassen und von den Witterungsverhältnissen, namentlich bei tiefem oder gefrorenem und dadurch glatten Schnee gestattet, wie nochmals betont sei, nicht, mit Sicherheit und unter allen Umständen für den Transport des Heerestrains auf dasselbe zu rechnen. Die bisherigen mit Pferden bespannten Train- und Landfuhrwerkkolonnen müssen daher auch ferner das normale Transportmittel für die Heeresapprovisionnement bleiben, während es allerdings möglich und nützlich sein kann, dasselbe im Kriegsfall auf einem mit chaussierten Strassen gut ausgestatteten Operationsschauplatz durch von Privatbesitzern requirierte Lastautomobile zu ergänzen, und z. T. zu ersetzen. Auch für die Manöver kann das als wünschenswert gelten, würde jedoch nicht unter allen Umständen den realen Kriegsverhältnissen entsprechen.

In dieser Hinsicht ist es daher zu bedauern, dass der unlängst beendete 7wöchentliche Transportversuch grössern Massstabes mit Kraftfahrzeugen sich nicht auch auf eine Winterperiode erstreckte, sondern nur bei günstiger Jahreszeit im September und Oktober erfolgte. Die Kriegshilfsmittel der modernen Technik tragen zweifellos vielfach und

wesentlich dazu bei, die Kriegführung zu erleichtern, allein sie vermögen auch an eine Grenze zu streifen, an der sie infolge der Einwirkung der elementaren Verhältnisse im Kriege versagen.

Der betreffende Transportversuch gliederte sich in zwei Abschnitte: 1. Marsch von Berlin nach Posen und Teilnahme an der Angriffsübung bei Posen (etwa 3 Wochen), 2. den eigentlichen Transportversuch auf der Strecke Posen-Breslau-Glatz-Berlin (3—4 Wochen).

Die Fahrzeuge, die an der Uebung teilnahmen, wurden in zwei Kolonnen geteilt: eine schwere und eine leichte. Die schwere Kolonne bestand aus 6 Zügen, deren einer als fahrbare Werkstatt der Kolonne diente. Die andern 5, von denen 4 Dampfzüge waren, hatten zusammen eine Nutzlast von 55,5 t. Die leichte Kolonne bestand aus 12 Zügen, darunter ebenfalls ein Werkstattzug. Die Nutzlast der übrigen, meist mit Explosionsmotoren der Daimler Motoren-gesellschaft betriebenen, betrug 68 t. Ferner waren der leichten Kolonne noch 4 Selbstfahrer, mit zusammen 13 t Nutzlast, zugeteilt. Die beiden Kolonnen bestanden also aus insgesamt 22 Kraftwagen mit 39 Anhängern und einer Nutzlast von 137,5 t. Dazu kommen noch zehn weitere Fahrzeuge zur Beförderung der Ablösung des Fahrpersonals, zum schnellen Herbeischaffen von Betriebsstoffen usw., schliesslich noch 5 Krafträder. Der verschiedene Charakter der Gegenden, durch die die Fahrt ging, bot Gelegenheit, die Wagen in jedem Gelände, ausschliesslich des Hochgebirges, zu erproben. Die Anforderungen, die gestellt wurden, waren nach der Art des durchfahrenen Geländes abgestuft, ausserdem für die leichte Kolonne höher als für die schwere. Die Wagen der schweren Kolonne sollten im Flachlande täglich 60 km, im Hügellande 45 km und im Berglande 30 km leisten, die der leichten entsprechend 100 km, 80 km und 60 km. Damit die beiden Kolonnen nicht bald vollständig auseinander kamen, war es auf einigen Strecken so eingerichtet, dass die leichte Kolonne zu dem gleichen Bestimmungs-orte einen weitem Weg zu machen hatte, als die schwere. Ferner befuhr die leichte Kolonne einzelne Strecken mehrmals. Die Fahrt von Neurode nach Berlin ging über Hirschberg-Görlitz-Cottbus. Dabei wurde ein seitlicher Abstecher: Görlitz-Bunzlau-Thomaswaldau gemacht, um hier für beide Kolonnen einen Pendelbetrieb einzurichten, und das Ausweichen und Ueberholen zu erproben. Die Zeit, in der die Fahrt durch Schlesien stattfand, war, wie erwähnt, Ende September und Anfangs Oktober. Die Länge der gesamten durchfahrenen Strecken von Berlin an bis zum Wiedereintreffen in Berlin belief sich auf rund 1000 km.

In dem Transportzuge befanden sich ausser Benzin- auch einige Dampfmotorwagen. Die schweren Lastfahrzeuge waren sehr kräftig gebaut, sahen sehr schwerfällig aus, hatten aber eine auffallend leichte Beweglichkeit, die es vor allem gestattete, jede Wendung auszuführen, ganz kleine Kurven zu fahren, und auf einem kleinen Raume umzuwenden. Die Räder waren so breit wie bei Strassenlokomobilen. Am interessantesten war der schwere Lastzug, der aus mit Benzingetriebenen Motorwagen und fünf Anhängewagen bestand. Sein Aussehen erinnerte an einen Kleinbahnzug. Das merkwürdigste an ihm war, dass die Anhänger nicht gezogen wurden, sondern mittelst der vom Motorwagen gependeten Kraft, die auf jeden einzelnen Wagen übertragen wurde, selbst fuhren. Das ermöglichte es dem Zuge, beliebige Kurven auf den Wegen zu machen; denn jeder Wagen wurde für sich gelenkt. Als zusammenhängend gezogene Wagen wäre die Fahrt eines so langen Zuges auf der Chaussée nicht denkbar gewesen, da die Anhänger, nicht durch Schienen in eine Richtung gezwungen, nicht jede Kurve des ersten Wagens mitmachen konnten. Die Kraftübertragung geschah wie folgt: Im ersten Wagen wurde durch Benzinkraft auf einer Dynamomaschine elektrische Energie erzeugt, die durch ein Kabel auf Akkumulatoren, die in jedem Anhängewagen eingebaut sind, übertragen wurde. Von diesem Akkumulator aus wurde jeder einzelne Wagen getrieben, und auf ihm sitzende Mannschaften lenkten ihn. Welche feinen Wendungen auf diese Weise von dem langen Zuge ausgeführt werden konnten, zeigte sich deutlich. Aber auch jeder einzelne Wagen konnte für sich vorwärts und rückwärts fahren. Zu diesem Zwecke wurde ein langes Kabel mitgeführt, durch welches der Akkumulator von dem Motorwagen aus gespeist wurde. Die Bewegungsfreiheit des Wagens war dann so weit, als es die Länge des Kabels gestattete. Der ganze schwere Lastzug führte eine aus Sand bestehende Nutzlast von 13,5 t mit sich. Ein Dampfzug mit 4 Anhängewagen führte die gleiche Last mit sich. Auch dieser, noch schwerfälligere Zug entwickelte eine erstaunliche Beweglichkeit beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren. Der erste Wagen war ähnlich einer Dampflokobile, die angehängten Wagen waren von einfacher Konstruktion. Ein zweiter Dampfswagen führte zwei Anhängewagen mit je 10 t mit sich, ein dritter Dampfswagen hatte nur einen Anhänger. Als letzter Wagen folgte ein Motoromnibus, der zur Beförderung von Mannschaften diente. Er fasste 27 Mann. Ausserdem wurden noch einige geschlossene und offene Automobile für die Offiziere mitgeführt.

Die Ergebnisse der Internationalen Lastwagenkonkurrenz, die der kaiser-

lich deutsche Automobilklub und der Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller gemeinsam auf der zweimal zu durchfahrenden Strecke Berlin-Brandenburg-Jüterbog-Berlin veranstaltete, wurden neuerdings durch das Preisgericht festgestellt. Die Angelegenheit verzögerte sich dadurch, dass mehrere Rückfragen an die Kontrolleure notwendig waren. Das Ergebnis der Prüfung war überraschend gut und geeignet, weit über die Grenzen Deutschlands hinaus Beachtung der Leistungsfähigkeit der automobilen Lastfahrzeuge zu erwecken. Es erreichten von den 52 gestarteten Fahrzeugen 42 das Ziel, und konnten 50 % der Teilnehmer mit goldnen Medaillen ausgezeichnet werden. Im einzelnen erhielten die Auszeichnungen je 4 Wagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft und der neuen Automobil-Gesellschaft, 3 Wagen der Schweizer Firma A. Saurer (Arbon), je 2 Wagen der Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau, der Firma H. Büssing-Braunschweig, der Gebr. Stöwer-Stettin, der Adler Fahrradwerke, der Opelwerke in Rüsselheim, der Schweizer Firma Safir und je 1 Wagen der Fahrzeuggesellschaft Eisenach, der Argus Motoren-Gesellschaft und Sunmotor-Gesellschaft. Ausserdem wurde noch die Berliner Motorwagenfabrik, deren Wagen auf der Strecke, ohne Schuld des Fahrers, 15 Minuten liegen geblieben war, mit einer goldnen Medaille ausgezeichnet.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass im Westen Deutschlands dem Vernehmen nach Militärstrassen für Automobile eingerichtet werden sollen, denen eine hohe strategische Bedeutung beigemessen wird. Es handelt sich dabei um die Verbindung zwischen Metz und Strassburg, ferner kommen die Linien Frankfurt a. M.-Kaiserslautern-Saarbrücken-Metz- bzw. Strassburg, Strassburg-Karlsruhe-Mannheim-Würzburg und Köln-Mainz in Betracht.

Das Kriegsministerium hat dann noch, wie wir zusätzlich bemerken, eine 3wöchentliche Winterfahrübung mit „Kriegsfahrzeugen“ angeordnet, die am 26. November bei Oker im Harz begann, um am 20. Dezember bei Stolberg ihr Ende zu erreichen. Nähere Nachrichten über diese Fahrt stehen noch aus.

Obgleich das System bei den einzelnen Fahrzeugen bereits feststeht, sollten gelegentlich dieser Übung die Erfahrungen der letztjährigen Manöver, die einige Aenderungen an den Wagen bedingten, unter besonders schwierigen Verhältnissen erprobt werden. Bei dieser Gelegenheit wurde ganz besonders eingehend die Fahrbarkeit der Wagen einer Prüfung unterzogen, und da sich bei den vereisten Gebirgswegen Fehler in der Konstruktion sehr bald bemerkbar machen, so sind gerade diese inter-

essanten Winterübungen eine unbedingt zuverlässige Probe auf die Brauchbarkeit des betreffenden Materials. Es sind sieben fahrbare Feldküchen und drei Divisionsbrückenwagen zu den Versuchen herangezogen.

Eidgenossenschaft.

— Die hauptsächlichsten Anschaffungen der eidgenössischen Militärbibliothek, Dezember 1907.

- Ba 311. Festschrift zur Erinnerung an das 100jährige Jubiläum des kantonalen Offiziers-Vereins Schaffhausen. 9. November 1907. (15. Schaffhauser Neujahrsblatt 1907.)
- Bd 123. Weber, K.: Die Revolution im Kanton Basel. 1830—1833. Liestal 1907. 8.
- Da 121. Kurz, K. F.: Der k. und k. Generalstab und sein Chef im Spiegel der Geschichte. Wien 1907. 8.
- Dd 241. Freytag-Loringhoben, Frhr. v.: Kriegslehre nach Clausewitz aus den Feldzügen 1813 und 1814. Berlin 1908. 8.
- Df 469. Comptes-rendus publiés par le Rousskii Invalide de Conférences sur la guerre russo-japonaise, faites à l'Académie d'Etat-major Nicolas (traduit du russe). Fascicules 1—4. Paris 1907. 8.
- Dg 291. Dupuy, R.: Historique du 12e chasseurs. De 1788 à 1891. Paris 1891.
- E 213. Delbrück, H.: Das Leben des Feldmarschalls Grafen Neidhardt von Gneisenau. 3. Auflage. Berlin 1908. 2 Bände. 8.
- E 569. Cortez, Ferd.: Die Eroberung von Mexico. Drei eigenhändige Berichte an Kaiser Karl V. Hamburg 1907. 8.
- E 572. Güssfeldt, P.: Meine Kriegserlebnisse im deutsch-französischen Feldzug. Berlin 1907. 8.
- E 573. Rilliet, Cramer et Mayer: Soldats suisses au service étranger. Genève 1908. 8.
- E 574. Leifels, H.: 1812 Napoleons Zug nach Russland. Die Flucht durch Russlands Eis- und Schneefelder. Schilderung eigener Erlebnisse. Bocholt 1906. 8.
- Ga 110. Falkenhausen, Frhr. v.: Zeitfragen der Kriegsführung und Ausbildung. Berlin 1908. 8.
- Jd 218. Schmid, H.: Taktisches Handbuch. 6. Auflage. Wien 1908.
- Ka 54. Dieterich: Springende Punkte der Schiessausbildung. 3. Auflage. Berlin 1908. 8.
- Kc 35. Bertani, Fr. e A. Rossini: Vade-mecum dello skiatore. Milano 1907. 8.
- Lb 384. Leitfaden für den Unterricht in der Waffenlehre auf den königlichen Kriegsschulen. 12. Auflage. Berlin 1907. 8.
- Lb 441. Weiss: Waffenkunde. I. Teil: Treibmittel und Sprengstoffe, Handfeuerwaffen, Maschinengewehre und blanke Waffen. Berlin 1908. 8.
- Pa 284. Monographien aus dem Gebiete des Feldsanitätsdienstes. IV: Cron & Th. Beyer: Studie über die Evakuierung mit Vollbahn aus Anlass von Gefechten. Wien 1907. 8.
- Pb 78. Archives diplomatiques 1907. Tome 103: Convention et Conférence de Genève de 1906. Paris. 8.
- Ua 29. Perron, Ch.: Une étude cartographique. Les mappemondes. Paris 1907. 8.
- Vc 65. Archives diplomatiques 1907. Tome 101: Convention et Conférence de la Haye de 1904. Paris. 8.
- Vc 66. Ariga: La guerre russo-japonaise au point de vue continental et le droit international d'après les

documents officiels du grand Etat-major japonais. Paris 1908. 8.

- Vd 24. Böttcher: Verhaftungen und vorläufige Festnahmen durch das Militär und der Waffengebrauch des Militärs. Berlin 1907. 8.
- Vd 25. Mayer, M. E.: Deutsches Militärstrafrecht. I. Allgemeiner Teil. II. Besonderer Teil. Sammlung Götschen Nr. 171, 172. Leipzig 1907. Zwei Bände. 8.
- Yb 512. Schaible, C.: Standes- und Berufspflichten des deutschen Offiziers. 6. Auflage. von Spohn. Berlin 1908. 8.
- Yc 505. Kolshorn: Der französische Train im Frieden und im Kriege. Auf Veranlassung der königlichen Train-Inspektion. Berlin 1908. 8.
- Yc 507. Alwin: Leçons d'artillerie. I. Partie: Matériel. Paris 1908. 8.
- Yc 508. Pédoya: L'armée évolue. I. Discipline. — Antimilitarisme. — Antipatriotisme. Paris 1908. 8.
- Yf 174. Rychel: Historique de l'établissement militaire de la Belgique. Gand 1907. 2 vol. 8.
- Z 161. Niesiolowski-Gawin, V. Ritter v.: Ausgewählte Kapitel der Technik mit besonderer Berücksichtigung auf militärische Anwendungen. 2. Auflage. Wien 1908. 8.

Die eidgenössische Militärbibliothek steht allen schweizerischen Offizieren gratis zur Verfügung. Briefe und Pakete bis 2 kg sind portofrei.

Ausland.

Frankreich. Neue Bestimmungen über die Beförderung der Offiziere des Beurlaubtenstandes schreiben vor: Die Unterleutnants der Reserve und des Territorialheeres werden vier Jahre nach ihrer Ernennung zu Leutnants befördert, unter der Bedingung jedoch, dass sie in jenem Dienstgrade zwei Uebungen durchgemacht haben; bei denjenigen unter ihnen, welche verabschiedete Unteroffiziere sind, erfolgt die Beförderung schon nach zwei Jahren und einmaliger Einziehung zu einer Dienstleistung. Alle können zum Kapitän aufrücken, wenn sie sechs Jahre Oberleutnants gewesen sind und als solche drei Uebungsperioden vollendet haben. Kapitäne, welche vorher der aktiven Armee angehört haben, können Bataillons- oder Eskadronchefs werden, wenn sie den nächstniederen Dienstgrad sechs Jahre lang innegehabt haben und in dieser Zeit dreimal zu Uebungen eingezogen gewesen sind; wenn sie vorher im aktiven Heere Kapitän gewesen sind, so genügt eine Uebung. Frühere Eskadronchefs der Artillerie (Majore) dürfen, wenn sie diesen Dienstgrad wirklich bekleidet und eine Uebung durchgemacht haben, zu Oberleutnants befördert werden. Prüfungen finden in Zukunft nicht mehr statt. Militär-Wochenblatt.

Das neue japanische Exerzierreglement für die Infanterie ist bei Mittler & Sohn in Berlin in deutscher Uebersetzung erschienen. Format und Druck sind dem deutschen Reglement nachgebildet, so dass ein Vergleich der beiden Dienstvorschriften erleichtert ist. Die Uebereinstimmung in der Gliederung des Stoffes und die grosse Aehnlichkeit des Inhalts lassen sich leicht feststellen und die Besonderheiten schnell herausfinden. In letzterer Hinsicht ist namentlich auf die Abschnitte 177 und 244: Nachtgefechte, 254: Ausbau von Angriffsstellungen und Ausrüstung der Sturmabteilungen beim Angriff auf stark befestigte Feldstellungen, zu verweisen. Das japanische Reglement ist noch kürzer als das deutsche von 1906, 113 Seiten gegen 131. Die Uebersetzung wird als vortrefflich bezeichnet. Der Preis beträgt nur 1 Mark 40 Pfennig.

Eleganten Gratiskatalog

mit 1200 fotogr. Abbildungen von eldg. kontrollierten Gold- und Silberwaren, Taschenuhren und Bestecken senden wir auf Verlangen franko zu.

E. Leicht-Mayer & Cie., Luzern
(H 5800 Lz. IV) (bei der Hofkirche 29).