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

Band: 56=76 (1910)

Heft: 36

Artikel: Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-170

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Molsheim, Istein, Moucheux, Delme und Château-Salins befestigt, und die Werke von Metz und Diedenhofen verstärkt worden seien, sei der deutsche Generalstab nunmehr damit beschäftigt Germersheim zum Zentrum einer Reihe befestigter Stellungen zu gestalten. Die ursprüngliche Aufgabe dieser 1822 errichteten Festung habe darin bestanden, die Depression von Pforzheim zu schützen, die Errichtung neuer Werke bei Sonderheim, Rubsheim, Bellheim, Lustadt, Weingarten und Westheim-Langenfeld, die eine Strecke von 30 km um Germersheim umfassen, werde die Festung im Verein mit Mainz in den Stand setzen, jedes feindliche Vordringen auf Mannheim aufzuhalten. Es gelte als wahrscheinlich, dass die Befestigungen von Rheinsheim auf dem rechten Rheinufer bei Germersheim ebenfalls verstärkt werden. Weiter nördlich sollen Offensivwerke (?) in den Eisenbahneinschnitten an der Grenze Belgiens und Luxemburgs errichtet, und der nur 70 Kilometer vom Uebungslager Elsenborn entfernte Uebungsplatz von Schönfelderhof bei Trier ebenfalls ausgestaltet werden.

Germersheim — schon in alter Zeit befestigt und in neuerer Zeit wiederholt von Franzosen und Oesterreichern erobert, geschleift und wieder befestigt, und Schauplatz mannigfacher Kämpfe in seiner Nähe — wurde nach dem zweiten Pariser Frieden zu deutscher Bundesfestung gemacht, und 1835 ihre Neubefestigung nach der neupreussischen Manier begonnen. Es blieb bis 1866 Bundesfestung und seine Befestigungen mit Hauptwall und vorgeschobenen Werken bestehen, wenn auch inzwischen veraltet, noch heute. Es besitzt als Rheinübergang, Strom- und Eisenbahnsperre und doppelter Rheinbrückenkopf besonderen strategischen Wert, und bereits 1815 vollzog auf diesem bequemen Rheinübergang der Kronprinz von Württemberg mit seinen Truppen den seinigen nach Frankreich, während der Operationsplan Napoleons III. für den Feldzug von 1870 den Rheinübergang bei Maxau, 20 Kilometer südlich Germersheim ins Auge fasste. Mit der Ausgestaltung Germersheims zur grossen befestigten Position gewinnt die deutsche Rheinverteidigung ein neues wichtiges Glied und einen bedeutsamen Abschluss.

Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg.

(Fortsetzung.)

Als die am wenigsten unsichere, jedoch sehr schwierige Verwendung von Geschossen etc. gegen Lenk- und Fesselballons aus Aëroplanen erscheint bis jetzt noch das Ueberfliegen der Ballons und Herabfallenlassen von Sprengkörpern etc. aus senkrechter Höhe über ihnen. Allein, welches Geschick in der Handhabung der Flugmaschine, welche günstigen Witterungs- und Windverhältnisse sind dazu erforderlich, aus einem mit über 1 km Geschwindigkeit in der Minute fliegenden Aëroplan (der über dem zu beschiessenden Ballon nicht stillhalten kann) einen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km per Stunde $^3/_4$ km in der Minute fliegenden Lenkballon von oben zu treffen, der — seiner Höhen- und Seitensteuerung leicht folgend — das Erreichen der richtigen Wurfstelle dem Aëroplan sehr erschweren, vielleicht ganz verhindern kann. Bei Nacht würde dies Erreichen überhaupt nur dann möglich werden, wenn der Ballon momentan einen Scheinwerfer nach unten gegen Truppen oder Befestigungen, oder gegen den Horizont gegen sich etwa nähernde Ballons und Aëroplane spielen lässt. Allein auch in diesem Falle würde es dem Aëroplan sehr schwer fallen, jenen kurzen Moment richtig auszunutzen, und auch hier wäre nur auf Zufallstreffer zu rechnen. Der amerikanische Aviatiker Curtiss hat zwar über dem Hafen von New-York Wurfversuche mit Sprengkörper vertretenden Orangen aus wechselnder Höhe aufs Deck der im Hafen liegenden Kriegsschiffe unternommen, bei einer Fluggeschwindigkeit von fast 1 km in der Minute (fast 60 km in der Stnnde) und dabei die Schiffe aus 105 m Höhe getroffen. Allein diese geringe Höhe hätte ihn im Ernstfall bei Tage jedenfalls dem rechtzeitigen Erkanntwerden und dem sicheren Herabschiessen durch Gewehrfeuer, bei Nacht aber höchst unsicherem Wurf und Treffen ausgesetzt, und die an den Vorgang geknüpfte Folgerung, dass, wenn er anstatt der Orangen starke Pulverladungen (d. h. Melinit oder Dynamit) verwandt hätte, die Fahrzeuge in wenigen Minuten in die Luft gesprengt worden wären. ist eine irrige. Denn Melinit- etc. Geschosse von dem geringen Umfang einer Orange vermögen, selbst in erheblicher Anzahl geworfen und ihr Ziel treffend, grosse Kriegsschiffe von 20 000 Tonnen und darüber nicht in die Luft zu sprengen, da ihre Wirkung überdies durch das Panzerdeck der Schiffe vermindert wird, und da die Munitionsvorräte, durch den Oberbau des Schiffes mit seinen verschiedenen Decks etc. geschützt, an der sichersten Stelle des Schiffes tief unten liegen. Gelang es doch den Japanern bei Port Arthur mit ihren schwersten Belagerungsgeschossen vom 203 m Hügel aus nicht, die Schiffe der deren Wirkung völlig ausgesetzten russischen Schlachtflotte im Hafen zum Sinken zu bringen. Mit Recht wurde jüngst hierauf verwiesen und darauf, dass die Russen ihre Schiffe selbst versenkten, und diese nur verhältnismässig geringe Beschädigungen durch die schweren Geschosse auf-

wiesen, als man sie später gehoben hatte. Das gleiche gilt auch für die jüngsten Versuche des amerikanischen Aviatikers Harmon bei NewYork, Explosivstoffe von einem Aëroplan aus auf im Rasen von Garden City markierte Kriegsschiffe und Unterseeboote erfolgreich zu schleudern, zumal die Versuche aus einer Höhe von nur 50 m (ebenso aber auch für die Versuche Gratram Whites und Tétards bei Blackpool, kleine Mehlsäcke von ihrem Aëroplan auf eine Dreadnougthsfläche herabfallen zu lassen, die jedoch ihr Ziel um 12 und 16 cm verfehlten) stattfanden. Somit erscheinen auch die Aeusserungen König Victor Emanuels nicht zutreffend, die sich gegen den Bau allzu grosser Schlachtschiffe richten, und den Bau von Dreadnoughts als einen verhängnisvollen Irrtum erklären, weil sie ein grosses Ziel böten, und ein solches Schiff im Wert von 55 Millionen Fr. die Beute eines kleinen Aëroplans von 10 000 Fr. Wert werden könne, weil dieser 75 Kilo Melinit mit sich zu führen und in Gestalt von Bomben auf die feindliche Flotte zu werfen imstande sei. Völlig fantastisch erscheinen die Ausführungen des erwähnten Aviatikers Curtiss, in denen er bemerkte: „Die Tage der Dreadnoughts seien gezählt; im nächsten grossen Seekrieg würden die modernen Riesenschlachtschiffe praktisch wertlos sein. Darin gipfelte seine Prophezeihung, und er sehe die Zeit herannahen, wo alle grossen Staaten Riesenschwärme von Flugmaschinen in die Lüfte senden würden, um die Flotten ihrer Feinde zu zerstören. Man stelle sich vor, dass eine feindliche Flotte 20 Meilen von New York entfernt ankere. Ehe sie mit der Beschiessung der Stadt begänne, würden die Flugmaschinen von ihrem Schuppen auf New Jersey aus dem Feind entgegenfliegen. Man brauche nur 200 Flugmaschinen zu haben. Jede von ihnen könne 200—300 Pfund Bombenmaterial mitführen. Die Bomben, die im südafrikanischen Kriege benutzt wurden, wogen nicht mehr als 10 Pfund. Sie waren aus Pikrinsäure gefertigt; seines Wissens gäbe es keinen Sprengstoff, der so furchtbare Wirkungen hervorbringe. Einige Staaten hätten sogar die Verwendung verboten. Die explosive Kraft sei so furchtbar, dass im Umkreise von 60 Fuss alles vernichtet werde. Der Rauch töte. Jede Flugmaschine könne mindestens 20—30 dieser Bomben mitführen, und sie könnte auch mit einer Luftkanone (?) ausgerüstet sein. Experimente, die bisher streng geheim gehalten wurden, hätten bewiesen, dass solche Bomben von den Flugmaschinen aus sich sehr sicher dirigieren liessen, sogar Scheiben von nur 12 Fuss im Durchmesser würden getroffen. Man könnte die Maschinen auf die Farbe des Himmels abstimmen und ehe die feindlichen Beobachter diese Schar von Fahrzeugen gesichtet hätten, wären sie herabgeschwärmt und hätten ihre Bomben über die feindlichen Fahrzeuge ausgeschüttet. Eine einzige Bombe, kunstgerecht in den Schornstein eines Schlachtschiffes geschleudert, würde das ganze mächtige Fahrzeug in Stücke zerreissen. (?) Und ehe die Schiffe ihre Geschütze auf die flinken Aëroplane gerichtet hätten, wären die Flugmaschinen heil und sicher wieder davon. Noch günstiger liegen nach der Ansicht Curtiss die Chancen für die Aëroplane, wenn der Angriff nachts erfolge. White und Paulhan hätten gezeigt, dass Nachtflüge keine besonderen Schwierigkeiten bieten. Bei einem solchen Nachtangriff würden die Flugmaschinen über die Schiffe herfallen, ehe mit dem Scheinwerfer ihr Nahen erkannt werden könnte. Er prophezeihe, dass vor Ablauf eines Jahres viele Nationen die Millionen, die sie heute für den Bau eines Dreadnought aufwenden, für die Herstellung einer Flugmaschinenflotte anwenden würden. Diese Entwicklung sei unvermeidlich. Die Flugmaschine könne das, was er andeute, bereits heute ausführen. Sie habe gezeigt, dass sie grosse Entfernungen zurücklegen könne, dass sie starke Gewichte trage und Höhen erreiche, bei denen sie den feindlichen Geschützen fast unerreichbar sei. Jedenfalls sei die Wahrscheinlichkeit, dass die Flugmaschinen durch Geschützfeuer erreicht würden, bei der raschen Bewegung und der Schwierigkeit der Entfernungsschätzung in der Atmosphäre, ausserordentlich gering. Dazu komme die Billigkeit dieser neuesten Kriegswaffe; für die Millionen, die heute ein einziges Schlachtschiff verschlinge, könne man eine Flotte von mehr als 1000 Flugmaschinen haben."

Für die derart geschilderte Vernichtung einer Flotte durch den Sprengkörperwurf der Aëroplane fehlt jedoch die unerlässliche Vorbedingung: Die Sicherheit des Zielens und Treffens aus den rasch zu fliegen gezwungenen Maschinen, namentlich aus der erforderlichen Flughöhe, gegenüber in See stets in Bewegung befindlichen, dort und vor Anker durch scharfe Beobachtung und durch Schusswaffen, bei Nacht unterstützt durch Scheinwerfer, geschützten Schiffen. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen aber, wie zu starkem Wind, Sturm, starkem Regen, Gewitterbildung mit ihren Luftwirbeln, Nebel und sonst unsichtiger Atmosphäre, starkem Schneefall usw., ist eine derartige Verwendung der Aëroplane überhaupt ausgeschlossen.

Was die Leistungen der Aëroplane im militärischen Beobachtungs- und Aufklärungsdienst betrifft, so ist die Annahme, dass man infolge ihres raschen Fluges und anderer Umstände nicht gut beobachten könne, durch

praktische Erfahrungen, darunter durch Meldungsschreiben und Photographieren, widerlegt. Es wird selbst die Möglichkeit der Beobachtung unübersichtlichen Geländes durch Umkreisen desselben von einigen angenommen; immerhin, wie wir hervorheben, günstiges Wetter vorausgesetzt. Hinsichtlich der Gefahr des Herabgeschossenwerdens der Aëroplane soll sich herausgestellt haben, dass dieselbe in Anbetracht ihrer grossen Fluggeschwindigkeit, sowie des kleinen Ziels, das sie bieten, durch Gewehrfeuer nur bei geringen Flughöhen, etwa unter 500 m, möglich, durch Geschützfeuer jedoch so gut wie ganz ausgeschlossen erscheint. Oesterreichische Versuche haben erwiesen, dass je nach der Witterung schon auf 2—3 km Entfernung nichts mehr vom Aëroplan zu sehen war, obgleich er von seinem Flugbeginn an mit den Augen verfolgt wurde. Somit würden für das Erkennen und die Beobachtung seines Herannahens und das Zielen nach ihm, nur etwa 2—3 Minuten, und bei der möglichen grössten Schnelligkeit des Fluges noch erheblich weniger, verfügbar sein. Allein gutes und richtiges Beobachtungsvermögen bei günstigem Wetter vorausgesetzt, handelt es sich für die Verwertung seiner Ergebnisse wesentlich um die Schnelligkeit ihrer Uebermittelung an die Führerstelle. Diese Uebermittelung kann innerhalb der taktischen Gefechtssphäre schnell genug, innerhalb der weiteren, strategischen Sphäre jedoch kaum immer schnell genug und in ihrem Inhalt zutreffend erfolgen, da sich die Lage beim Feinde während eines mehrstündigen Rückflugs erheblich geändert haben kann. Im Bereich des eigenen Staats- und Feldtelegraphennetzes können indessen die Ergebnisse des Aufklärungsfluges auch bei grösserer Ausdehnung desselben oft genügend rasch zurückgemeldet werden, vorausgesetzt dass der Aëroplanführer auf seinem Fluge die Aufgabestationen rechtzeitig findet. Ausserhalb jenes Telegraphengebiets aber könnten Brieftauben und die Funkspruchtelegraphie das Mittel zu sofortiger Rückmeldung bieten; allein Brieftauben sind nicht immer verlässlich, und dürften, wenn hier überhaupt verwendbar, kaum von ihrem Fluge an eine andere Stelle als die ihres heimischen Schlages, zurückkehren und dadurch die Rückmeldung nachteilig verlangsamen. Von der Funkspruchtelegraphie aber steht noch nicht fest, ob sie bei Aëroplanen verwandt werden kann, doch scheint dies, da sie bereits bei Motorfahrzeugen verwendbar ist, nicht ausgeschlossen Der Lenkballon, bei dem der Funkspruch bereits mit Erfolg erprobt ist, ist daher dem Aëroplan, namentlich auf weitere Entfernungen in der Nachrichtenübermittelung, bis jetzt weit überlegen, während der Aëroplan, weit schwerer bemerkbar und schneller fliegend, dem feindlichen Feuer nur bei niedrigem Fluge ein Ziel bietet, und weit schneller als der Lenkballon die ihn völlig schützende Höhe von selbst 1500 m und darüber zu erreichen vermag. Was die Orientierung vom Aëroplan aus betrifft, so ist dieselbe wie auch vom Lenkballon aus, selbst bei klarem Wetter keineswegs stets so leicht, wie man annehmen könnte. Geben deutlich hervortretende Linien und Flächen, wie Ströme und Seen und grosse Städte, dem Gelände das Gepräge, so ist sie zwar an der Hand der Karte leicht; allein bei Gegenden, denen jenes Gepräge fehlt, und welche gleichmässige Formen der Bodengestaltung und Bebauung zeigen, ist sie weit schwieriger. Schon die Formen von Berg und Tal treten, aus der Höhe betrachtet, zurück, werden selbst gar nicht wahrnehmbar, und die Schätzung der Entfernungen wird durch Hebung oder Senkung des Aëroplans erschwert. Geht die Orientierung verloren, sei es durch Täuschung in der Beobachtung oder durch ungünstiges oder unsichtiges Wetter, wie Nebel, Wolken, starker Regen etc., so muss der Aëroplanführer auf den Boden hinabgleiten, und sich dort bei den Landesbewohnern orientieren, in Feindesland ist dies aber ausgeschlossen. In der Nacht ist die Orientierung nach der Erde bei klarem Vollmond möglich, die nach den Gestirnen wie beim Lenkballon, für Aëroplane aber nicht, da ihr Flug zu rasch ist und sie die erforderlichen Instrumente nicht mitführen können. In Erkennung dieser Orientierungs-Schwierigkeiten wurde bei dem Rundflug durch Ostfrankreich der von den Fliegern einzuschlagende Weg vorher genau ausgesucht und durch Flaggen, Fahnen, Körbe, weisse Leinenwände und schliesslich auch Feuersignale und Rauchsäulen an hohen Punkten bezeichnet, von denen namentlich die Feuersignale bei Nacht die Orientierung erleichterten. Nichtsdestoweniger ging dieselbe in verschiedenen Fällen durch Nebel etc. verloren. Dem Sieger im Rundfluge, Leblanc, wurde die Orientierung dadurch sehr erleichtert, dass er der einzige der Flieger war, der die ganze zurückgelegte Strecke vorher im Automobile durchfahren hatte. Nur durch grosse Uebung im Beobachten und selbstverständlich durch Karte und Bussole, die die Rundflieger benutzten, wird die Beobachtung erleichtert, dabei muss der häufig wechselnden Windrichtung und Stärke beständig Rechnung getragen werden, da nicht in der Fahrtrichtung wehender Wind die Aëroplane aus der einzuhaltenden Richtung abtreibt. Eine wesentliche Unterstützung für die Orientierung vermögen die Luftschifferkarten nach dem System v. Frankenberg zu gewähren, wenn die ihren Merkmalen entsprechenden Zeichen auf den Dächern von Städten und Ortschaften oder

an sonstigen hervorragenden Stellen angebracht und bei Nacht an besonders wichtigen Punkten beleuchtet sind, und überdies wenn bestimmte Zeichen vor Meeresnähe und vor der Grenze, vor Starkstromleitungen oder gefährlichem Landungsboden warnen, sowie Luftschiffhallen, Ankerplätze metereologische Observatorien, Signalstationen etc. erkennen lassen. In der Beobachtungsfähigkeit sind die Lenkballons den Aëroplanen überlegen, da sie ihren weniger rapiden Flug durch Beobachtungshalte unterbrechen können, und für die Nacht mit dem erforderlichen Beobachtungsapparat ausgerüstet sind. Nichtsdestoweniger ging bei der letzten Fahrt des „Deutschland" und bei den jüngsten Flügen des Militärluftschiffs und einer des Parsevalballons die Orientierung infolge Nebels, Sturms, Wolken und starken Regens zeitweise verloren. Unterstützt wird die Beobachtung auf den Aëroplanen neuerdings dadurch, dass ihr Führer und der Beobachter durch ein Mikrophon mit einander in Verbindung stehen, so dass der Führer auch auf Grund der Wahrnehmungen des Beobachters seinen Weg zu nehmen vermag.

(Schluss folgt.)

Eidgenossenschaft.

Fremde Offiziere an den Herbstmanövern des 2. Armeekorps. Die ausländischen Offiziersabordnungen bestehen aus folgenden Herren: Deutschland: General der Kavallerie Graf von Schlieffen, Gouverneur der Festung Mainz; Oberstleutnant und Dienstchef im Grossen Generalstab von Weise; Hauptmann im Generalstab Graf von Rantzau, deutscher Militärattaché in Bern; von Düring, Oberleutnant im ersten Uhlanenregiment der Garde.

Oesterreich-Ungarn: Baron Franz Konrad von Hötzendorf, General der Infanterie und Chef des Grossen Generalstabs; Oberstleutnant Joseph Metzker vom Grossen Generalstab, Chef des Operationsbureau desselben; Baron von Berlepsch, Major im Grossen Generalstab, österreichischer Militärattaché in Bern; Hauptmann im Grossen Generalstab Oskar Slamceczka, vom Operationsbureau des Grossen Generalstabs; Hauptmann i. G. von Pohl vom Landesverteidigungsministerium.

Frankreich: Brigadegeneral Legrand, Kommandant der achten Brigade in Rémiremont; Oberstleutnant Morier, franz. Militärattaché in Bern; Hauptmann der Infanterie Becker, dem Armeestab zugeteilt.

Italien: Generalleutnant Pietro Frugoni, Divisionskommandeur in Turin; Oberst Oreste Zavattari, Kommandant des dritten Alpiniregimentes: Artilleriemajor Piccione, Militärattaché in Bern.

England: Generalmajor J. C. Cowans, Kommandant der Territorialkräfte; Brigadegeneral Fry, Divisionskommandeur; Oberst Delmé-Radcliffe, Militärattaché in Rom.

Russland: Oberst im Grossen Generalstab von Gurko, Militärattaché in Bern.

Argentinien: Oberst Pedro Toscano, Militärattaché in Rom.

Belgien: Major im Grossen Generalstab Baltia.

Brasilien: Oberst de Souzo-Botafogo, Militärattaché in Bern.

Spanien: Brigadegeneral de Cavallos y Bertrain vom Grossen Generalstab; Oberstleutnant im Grossen Generalstab de Heredia, Militärattaché in Bern; Hauptmann der Kavallerie Alvarez de Sotomayor y Zaragossa; Hauptmann im Generalstab Manuel Godeel y Llopis.

Portugal: Major im Grossen Generalstab Pereira de Guveia, Generalstabschef der fünften Division.

Schweden: Oberstleutnant im Grossen Generalstab Werner.

Französische Offiziere bei den Manövern des 2. Armeekorps. Der französische Kriegsminister General Brun hat eine grössere Anzahl Offiziere ermächtigt, den Schweizer Manövern in Zivil beizuwohnen. Dreiundsiebzig Offiziere sind zu diesem Zwecke ausgewählt worden. Unter diesen sind zu nennen der Stabschef des Pariser Militärgouverneurs General Sauret, der Befehlshaber der Regional-Brigade des 14. Armeekorps General Brieu, der Befehlshaber der 14. Kavallerie-Brigade General Radiguet, der Gouverneur von Marseille Brigade-General Pambet uam. Die Weisungen an diese Offiziere, die nach den Angaben des französischen Militär-Attachés in Bern abgefasst sind, wurden ihnen dieser Tage zugestellt.

Ausland.

Deutschland. Das erste feldgraue Regiment. Das am 1. Oktober d. J. neu zu errichtende sächsische Husaren-Regiment No. 20 erhält für alle Friedens-, also auch Paradezwecke nur die feldgraue Uniform. Bloss die Stiefel werden vorläufig wenigstens nicht feldbraun, sondern schwarz sein. Die neue, vom König bereits genehmigte Uniform besteht aus einer feldgrauen Attila mit dunkelgrüner Verschnürung und feldgrauer Reithose. Die Knöpfe, Oliven und Nummern sind mattsilberfarbig gehalten; die Abzeichen an der Pelzmütze und der Mütze sind kornblumenblau. Bandolier: Säbeltasche sowie alle glänzenden Beschläge am Sattel- und Zaumzeug sind weggefallen. Die Uniform sieht trotz ihrer Einfachheit sehr kleidsam und flott aus und hat dabei den Vorteil wesentlicher Billigkeit im Vergleich mit den bisherigen Husarenuniformen. So soll unter anderem die Offiziersequipierung des neuen Regimentes sich um etwa tausend Mark niedriger stellen, als die der beiden sächsischen Husaren-Regimenter Nr. 18 und 19.

Armeeblatt.

Deutschland. Ein neuer Armee-Reitstiefel. Wie die „Mil.-pol. Korrespondenz" mitteilt, hat das preussische Kriegsministerium eine neue Probe eines Kavalleriestiefels ausgegeben, der erheblich leichter und im Schaft dünner gearbeiteit ist als der bisherige Reitstiefel, und dessen nach englischem Muster geschnittener Vorder- und Hinterschaft gleichhoch ist. Der Stiefel wiegt nach diesen Abänderungen nicht mehr als der kurze Infanteriestiefel, müsste also, falls er dauerhaft genug ist, für das Fussgefecht brauchbar sein.

Der neue Probestiefel, der wegen der weichen Schäfte eine Vorrichtung zum Anknöpfen an die Reithose besitzt, wird in jedem Armeekorps von einem Kavallerie- und einem Feldartillerie-Regiment erprobt. Die Feldartillerie soll hierbei besonders feststellen, ob der neue leichte Stiefel auch als Fussbekleidung für die unberittenen Bedienungsmannschaften geeignet ist, damit der von diesen Mannschaften bisher getragene Infanteriestiefel zugunsten einer einheitlichen Bekleidungswirtschaft später fortfallen kann.

Militär-Zeitung.

Deutschland. Versuche mit Feldapotheken auf Motorrädern. In den diesjährigen Kaisermanövern werden Versuche mit Feldapotheken auf Motorrädern gemacht werden, durch die der Sanitätsdienst