

Der Roman.

Morgen-Beilage des Wiesbadener Tagblatts.

Nr. 92.

Dienstag, 18. April.

1916.

Um Ehre und Leben.

(18. Fortsetzung.)

Roman von Paul Blüß.

(Nachdruck verboten.)

„Also gut, was spricht man denn nun eigentlich?“
„Nichts direkt Nachteiliges. Sie ist auch wirklich die Witwe des Grafen Rivanow. Aber mit ihren Vermögensverhältnissen soll es nicht so weit her sein. Jedenfalls steht der Aufwand, den sie macht, in gar keinem Verhältnis zu ihren Einnahmen. Deshalb haben sich die offiziellen Kreise, die ohohem bei ihr verkehrten, langsam zurückgezogen.“

Kurt lächelte überlegen. Er wußte besser, wie es mit ihrem Vermögen stand. Er hatte genauen Einblick bekommen. Erst gestern hatte sie den Scheck vom Grafen Privolavoff in Höhe von dreißigtausend Mark eingelöst. Wochten die da draußen nun reden, was sie wollten — er wußte, woran er war.

„Nun“, fragte er heiter, „ist das alles, lieber Büdnie?“

Der nickte nur stumm und sah ihn lange an.

„Na also, dann kann ich ja beruhigt sein.“

Mit höflichem Gruß wollte der andere gehen.

„Wie, und du gratulierst mir nicht mal, Büdnie?“

„O Pardon, meinen herzlichsten Glückwunsch, lieber Kurt. Möge es dir recht gut ergehen.“

Sie schüttelten sich die Hände und gingen voneinander.

„Sonderbar“, dachte Kurt und sah ihm nach, „er ist heute ganz anders als sonst.“

Aber er konnte darüber nicht weiter nachdenken, denn seine Marianne wurde schon ungeduldig.

Sofort war er bei ihr und hat um Verzeihung.

„Wer war das?“ fragte sie lebhaft.

„Ein früherer Kamerad von mir.“

„Er sprach von mir, nicht wahr?“

„Das hat er wirklich“, rief Kurt.

„Was hat er dir gesagt, bitte, sag' es mir ganz frei heraus.“

Einen Moment überlegte er, dann sagte er ihr wirklich alles, was er eben erfahren hatte.

Ganz ruhig hörte sie ihn an. Nicht eine Miene ihres schönen Gesichts veränderte sich, nur die feinen, schmalen Lippen preßte sie ein wenig zusammen, dann erwiderte sie, leichtlin lächelnd:

„Was für eine kleine Stadt ist dies Berlin doch noch. Ich hätte nicht geglaubt, daß es so ein Mafschneß ist. Wenn eine Frau die Kapriole hat, das Leben nach ihrem Gout zu führen, dann lauern an jeder Straßenecke gleich ein paar Mafschosen, weibliche wie männliche. Wirklich ich hätte so etwas von dem großen Berlin nicht erwartet.“

Er tröstete sie auf das Heiterste, machte ein paar Eherze und überbot sich in Galanterien, so daß der Zwischenfall schnell vergessen war.

Der Februar ging zu Ende.

Bis Mitte März war die Abreise nach Nizza geplant. — Ganz heimlich sollte alles geschehen. Kurt sollte keine Stelle vorher gar nicht erst kündigen, sondern

einfach fort bleiben, um jeder neugierigen Frage aus dem Wege zu gehen. Nur seinen Angehörigen sollte er Adieu sagen.

Natürlich war er mit allem einverstanden. Er dachte ja nur nach dem Augenblick, frei von all dem verhassten Zwang zu werden und erst der Gatte seiner angebeteten Marianne zu sein.

Da, als er eines Morgens ins Geschäft kam, trat Jensen zu ihm und sagte leise: „Der Tausendmarkschein, den Sie mir neulich gaben, ist falsch.“

Kurt fiel fast um vor Schreck.

„Das ist ja aber ganz unmöglich!“ stotterte er.

„Und doch ist es so. Die Reichsbank hat ihn soeben festgehalten. Es soll ein meisterhaftes Fälsikat sein.“

„Nicht möglich! Nicht möglich!“ — weiter brachte Kurt nichts heraus, denn er begriff nicht, wie das hätte geschehen können.

„Wissen Sie denn, von wem Ihre Frau Marianne den Schein bekommen hat?“ fragte Jensen weiter.

Möglich wurde Kurt purpurrot. Seine Bioge fiel ihm ein. Werdant! was sagte er denn nun? Immer verlegener wurde er; nicht ein Wort brachte er mehr heraus.

Endlich begann Jensen wieder: „Das beste ist schon, Sie gehen gleich nach Hause und suchen Genaueres zu erfahren; denn am Nachmittag dürfte vielleicht die Polizei schon zur Recherche kommen.“

Von neuem fuhr Kurt zusammen — — —

Die Polizei! Allmächtiger! Was sollte denn bloß daraus werden! Kreidebleich stand er da und starrte hilflos zu Jensen hin.

Mitleidsvoll sagte der: „Also, wie gesagt, gehen Sie nur gleich nach Hause und suchen Sie zu erfahren, was Sie können. Ich werde Sie beim Hof entschuldigen.“

Kurt nickte ihm zu. Sagen konnte er nichts. Dann rannte er hinaus.

In das erstbeste Auto sprang er und jagte nach der Wendlerstraße.

Tausend Gedanken kreuzten durch seinen Kopf, aber nicht einen konnte er zu Ende denken.

„Schneller, schneller!“ schrie er den Fahrer an.

„Aber, mein Herr, ich darf nicht schneller fahren“, klang es zurück.

„Hier sind zehn Mark. Nun aber los!“

Mit rasender Eile jagte man durch die Alleen des Tiengartens dahin.

Endlich, endlich am Ziel.

Atemlos stürmte er die Treppen hinauf und riß an der Klingel.

Ganz beschürzt erschien Madame Leonie.

„Mein Gott, was ist denn passiert?“

„Die Gnädige! Wo ist die Gräfin?!“ — Hastlos drang er weiter vor.

„Aber was ist denn nur geschehen? Die Gräfin habet noch.“

„Also bitte, melden Sie mich! Es eilt, wie Sie sehen.“

Erregt lief er im Salon hin und her. Ach, wie die Minuten dahinfrohen. Zur wahren Ewigkeit wurden sie! Und Mariana kam und kam nicht.

Tausendmal sprach er sich Mut und Ruhe zu; denn es mußte sich doch alles auflären, und ebenso oft verwarf er wieder jeden Gedanken. Endlich, endlich kam sie.

In einer entzückenden Morgentoilette trat sie ihm entgegen. Bezaubernd sah sie aus.

Er aber war heute wie geblendet. Nur flüchtig küßte er ihre Hand.

„Ach“, rief sie beleidigt, „wo bleibt der Gentleman? — Warum behandelst du mich so kurz? Das bin ich nicht gewöhnt.“

Behend, mit kurzem Atem sagte er: „Mariana, der eine von den Scheinen, die du mir gabst, ist falsch gewesen.“

Sie fuhr zusammen und sah ihn erschrocken an. Doch nur einen winzigen, kleinen Augenblick lang. Dann entwiderte sie lächelnd und leicht: „Das ist sehr fatal, — aber schließlich wird man den Verlust der Schmerzen können.“

Stumm, mit brennenden Augen stand er vor ihr.

Ruhig sagte sie: „Ibrigens, woher weißt du das?“

„Die Reichsbank hat ihn angehalten.“

„Nun, und die anderen beiden?“

„Von denen weiß ich noch nichts.“

Es war, als atme sie freier.

„Und deshalb bist du so erregt, daß du völlig verzeihst, mir ordentlich guten Morgen zu sagen! Pöbretto! Um lumpige laufende Mark!“ —

Mit strahlender Miene stand sie da und streckte ihm die heringate zarte Hand hin.

Zwar küßte er sie zärtlich und innig, aber seine Angst und sein Schreck waren noch zu groß.

„Und was soll ich nun der Polizei sagen?“ fragte er, leise erschauernd.

Wieder fuhr sie leicht zusammen, doch wieder beherrschte sie sich sofort.

„Was geht denn das die Polizei an!“

„Sie wird festzustellen suchen, woher ich den Schein habe. Und wenn ich das nicht nachweisen kann, wird man sich zunächst an mich halten!“ antwortete er angstvoll.

Diesmal erschrak sie so stark, daß ein Vertuschen unmöglich war. Sie sank in einen Stuhl und rief voller Empörung: „Unerhört! Was hat sich denn die Polizei da hineinzuwischen? Es ist für uns doch schon genug Ärger, daß wir die tausend Mark verlieren. Weshalb denn jetzt auch noch die Schererei mit der Behörde? Mit der Polizei hat doch niemand gern zu tun.“

„Aber es genügt der Bank doch nicht, das Falsifikat festzuhalten; man wird und darf erst recht nach dem Fälscher suchen. Und das wird diesmal sicher sehr nachdrücklich geschehen, denn der Schein soll meisterhaft nachgemacht sein. Die Bank hat also ein Interesse an der Festnahme des Fälschers, denn sicher hat er doch mehr Noten in Umlauf gebracht.“

Schweigend, in sich versunken saß sie da und sah erklümmt vor sich nieder. Was tun? Was jetzt nur tun? Ein wenig erstaunt sah er sie an.

„Weißt du denn nicht mehr, von wem du die Scheine bekommen hast?“ fragte er endlich.

Da fuhr sie empört auf: „Wie soll ich das denn jetzt noch wissen! Demütlich doch von meinem Bankier.“

„Da also, so werden wir sagen, daß er sie dir gegeben hat.“

„Wir, wie so wir? Willst du mir etwa die Polizei ins Haus heßen!“ rief sie erregt.

Einlenkend entwiderte er: „Aber Schatz, ich muß doch sagen, von wem ich den Schein habe.“

„Ich mag aber mit dieser abscheulichen Polizei nichts zu tun haben! Schon der Gedanke daran macht mich ganz rabiat!“

Wieder und wieder versuchte er sie zu beruhigen.

Doch plötzlich richtete sie sich auf. Jetzt stand ihr Entschluß fest. Ganz ruhig sagte sie: „Also gut, sag nur

getrost, daß der Schein von mir ist. Ich werde sogleich mit meinem Bankier Rücksprache nehmen.“

Ach! endlich atmete er wieder freier, und nach herzlichem Abschied lief er davon.

Sinnend sah sie ihm einen Augenblick nach. Dann sah sie auf die Uhr. Und plötzlich rief sie: „Leonie, schnell, schnell!“

Sofort erschien die Gesellschafterin, stumm fragend, in der Tür.

„In einer Stunde fahren wir beide vom Anhalter Bahnhof ab. Sofort packen und dann ohne Aufsehen weg.“

So stumm, wie sie gekommen war, verschwand Madame Leonie auch wieder.

Kurt saß, wieder einigermaßen beruhigt, vor seinem Pult und versuchte seine Gedanken auf die vor ihm liegende Arbeit zu konzentrieren. Das gelang ihm aber nur schlecht, denn jedesmal, wenn die Tür ging, fuhr er erschrocken zusammen, weil er immer glaubte, es trete ein Kriminalbeamter ein.

Auch jetzt erbehte er wieder, obgleich es nur der Portier war, der im Rahmen der Tür erschien.

„Herr Braun, heute hat ein Dienermann diesen Brief für Sie abgegeben“, sagte der greise Mann und ging wieder.

Kurt nahm das Briefchen und betrachtete es. Es war gefaltet. Sofort erkannte er Schrift und Wappen seiner Braut. Behend erbrach er den Umschlag. Drei Hundertmarkscheine fielen ihm entgegen und dann las er mit sprachlosem Erstaunen, was sie ihm schrieb:

„Mein lieber Kurt!“

Ich bin nach Nizza vorausgefahren. Am besten, Du kommst noch heute, schon mit dem nächsten Zuge sofort nach. Du tust gut, niemand etwas zu sagen, sondern ganz heimlich abzufahren. Also komm noch heute. Reisegeld folgt anbei. Hier sollst Du alles erfahren. Herzlichst
Deine Mariana.

PS. Ich wohne Hotel Bellevue.“

Wie geistesabwesend starrte er auf das Papier. Was hieß das, was bedeutete das? Weshalb fuhr sie gerade jetzt, wo man doch die Polizei jeden Augenblick erwarten konnte? Und was sollte er denn nun aussagen? Was mußte es ihm, wenn er sagte, der Schein wäre von ihr? Sie war ja nicht da und konnte ja nichts bezeugen. — — — Weshalb war sie denn nur gerade jetzt fortgefahren? Das begriff er nicht.

Aber mit einem Male fiel es wie ein Blitzstrahl in seine Seele, hell und grell so daß er fast erstarrte.

Wie, wenn sie kein gutes Gewissen hatte? Wie, wenn der Schein von ihr gefälscht war!? Wie wenn die anderen Scheine auch falsch wären!? Ein Grausen, ein fürchterliches Grausen überfiel ihn, so daß er am ganzen Körper bebte.

„Mein Gott, mein Gott, wenn es möglich wäre! Entsetzlich! Entsetzlich wäre es ja!“

Und auf einmal kommt eine grauenvolle Furcht über ihn, eine atembekommende, wahnsinnige, gräßliche Angst. — — Wenn es wahr ist, dann ist ja auch er mit verloren, dann ist ja auch er der Schande preisgegeben, — zu Ende, zu Ende ist dann ja alles.

Und mit einem Male springt er auf.

Fort, fort, nur fort, bevor die Polizei kommt.

So nimmt er Paletot und Hut, und stürzt voll Entsetzen hinaus. Niemand wagt, ihn anzuhalten.

Fort! Nur schnell fort!

Direkt zur Bahn fährt er. Ohne Adieu. Ohne Gepäck. Nur fort. Nur fort!

(Fortsetzung folgt.)



Eine Beleidigung stößt man so leicht heraus, und ein Reuebekenntnis wird so schwer. Ist es nicht gerade ein Zeichen von der Schlechtigkeit der Menschennatur, daß man ein unbedacht begangenes Unrecht so schwer ausgleicht! Drum sei auf deiner Hut.

B. Auerbach



(Nachdruck verboten.)

Das Automobil im Kriege.

Von Th. Wolff-Friedenau.

In dem gegenwärtigen Kriege, in welchem sich jetzt alles das erproben muß, was die Staaten in jahrzehntelanger Arbeit für diesen Fall geleistet und vorbereitet haben, wird auch das Automobil zum ersten Male Gelegenheit haben, seine militärische Bedeutung und Verwendbarkeit im Ernstfalle praktisch zu erweisen. Denn der moderne Krieg kennzeichnet sich durch die weitestgehende Ausnutzung aller vorhandenen Verkehrsmittel und Verkehrsmöglichkeiten, die die Technik in den letzten Jahren geschaffen hat, und unterscheidet sich auch nach dieser Hinsicht wesentlich von den Kriegen vergangener Jahrzehnte, beispielsweise auch von dem letzten großen Kriege des deutschen Volkes, dem von 1870/71, wo die Verkehrstechnik noch bei weitem nicht zu einer solchen Stufe der Entwicklung und Leistungsfähigkeit gelangt war, wie es heute der Fall ist. Im Kriege von 1870/71 war — abgesehen von den durch tierischen Zug fortbewegten Fahrzeugen — die Eisenbahn das einzige große Verkehrsmittel. Wenn nun freilich auch heute und auch in dem gegenwärtigen Kriege noch die Eisenbahn das bei weitem wichtigste und bedeutungsvollste Verkehrs- und Transportmittel für jegliche Art militärischer Beförderung und in dieser Bedeutung gegen 1870/71 sogar noch erheblich gewachsen ist, so sind seitdem von der Technik doch noch eine ganze Reihe anderer Verkehrsmittel geschaffen worden, die höchste militärische Bedeutung erlangt haben und durch welche das militärische Verkehrswesen in vieler Hinsicht weiter ausgebaut und vervollständigt worden ist. Zu diesen neuen Mitteln des militärischen Verkehrswesens gehören das Fahrrad, das Motorrad, das Automobil, und zwar sowohl das Personen- wie das Lastautomobil, ferner auch das Luftschiff und Flugzeug, und ebenso gehören hierher die Errungenschaften der Telegraphie und des Fernsprechwesens, sowie die drahtlose Telegraphie.

Dem Automobil haben die Heeresverwaltungen nahezu aller größeren Länder ihre Aufmerksamkeit zugewandt, seit der Motorwagen überhaupt zu praktischer Bedeutung und Verwendbarkeit als Verkehrsmittel gelangt ist, was ja bekanntlich noch nicht allzu lange, erst etwa ein bis anderthalb Jahrzehnte, her ist. Diese verhältnismäßig kurze Frist aber hat genügt, um dem Automobil in der militärischen Verkehrstechnik eine Bedeutung zu verschaffen, die damals, zu Beginn jener Ära, wohl kaum geahnt worden ist, und die heute den Kraftwagen in nahezu jeder Gestalt, vom schwersten Lastzug bis zum leicht beschwingten Personenwagen oder Motorrad, zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel der Kriegsführung, insbesondere des kriegerischen Verkehrswesens, gemacht haben.

Wie für die Zwecke des friedlichen Verkehrswesens, so tritt der Kraftwagen auch im militärischen bzw. kriegerischen Verkehrswesen in zweierlei Gestalt in Erscheinung: 1. als Mittel des Lastentransportes; 2. als Mittel der Personenbeförderung, die, über den Zweck des Personenautomobils in Friedenszeiten hinausgehend, hier allerdings noch zugleich mit den Zwecken militärischer Nachrichtenübermittlung und Erkundung verknüpft wird.

Befassen wir uns zunächst mit dem militärischen Lastautomobil, das gegenwärtig noch die weitaus wichtigste Verwendungsweise des Motorwagens für Kriegszwecke repräsentiert und diese Bedeutung wohl auch für absehbare Zeit beibehalten wird. Das Lastautomobil ist für Kriegszwecke vor allem als Ersatz des Pferdegespannes, des bespannten Trainwagens, gedacht und weist diesem gegenüber in vieler Hinsicht eine so bedeutende Überlegenheit auf, das es ihn gegenwärtig an Wert und Bedeutung wohl schon übertrifft, wenn auch andererseits das Pferdegespann heute noch wie je unentbehrlich für das militärische Verkehrs- und Transportwesen ist und sich infolge seiner besonderen Eigenschaften für bestimmte Fälle besser als das Automobil eignet und von diesem hier keinesfalls ersetzt werden kann. Der Wert des Last-

automobils gegenüber dem Pferdegespann für friedliche wie militärische Zwecke liegt vor allem in seiner wesentlich größeren Leistungsfähigkeit. Ein Motorlastwagen von etwa 24/30 Pferdestärken, die zumeist verwandte Motorgröße, kann bei einer Belastung von etwa 5000 Kilogramm täglich 80—100 Kilometer, nötigenfalls auch noch mehr, zurücklegen, was einer Arbeitsleistung von 400 bis 500 Tonnenkilometern entspricht. Um die gleiche Arbeitsleistung in derselben Zeit mit Pferdegespann zu erreichen, wären mindestens drei bis vier Doppelgespanne notwendig. Ein Motorwagen der angegebenen Stärke ersetzt also sechs bis acht schwere Pferde. Es bedeutet natürlich gerade für das militärische Transportwesen einen großen Vorteil, wenn statt drei oder vier bespannter Wagen nur ein einziger Motorwagen gebraucht wird. Die Trainkolonne wird, soweit sie aus Motorwagen besteht, hierdurch auf den dritten oder vierten Teil des Umfanges bei Pferdegespann vermindert, und gewinnt sehr an Beweglichkeit, Übersicht und allgemeiner Betriebsbereitschaft, Vorteile, die für den Transport auf dem Kriegsschauplatz von allergrößtem Wert sind. Diese Bedeutung des Motorlastwagens hat die deutschen Heeresverwaltungen schon etwa vor 6 Jahren veranlaßt, sich für den Kriegsfall die notwendige Zahl von Lastautomobilen zu sichern. Da aber die Anschaffung und die Unterhaltung der notwendigen Zahl solcher Wagen durch die Heeresverwaltungen selbst zu große Kosten verursacht hätte, auch die Wagen verhältnismäßig schnell veralten, so ließ es sich insbesondere die preußische Heeresverwaltung angelegen sein, die Einführung von Motorlastwagen in die Industrie nach Möglichkeit zu fördern, um für den Kriegsfall solche Wagen dann durch Requisition in möglichst großer Zahl zur Verfügung zu haben. Das Mittel für diesen Zweck bestand in der staatlichen Subvention für Motorlastwagen, eine Einrichtung, mit der die preußische Heeresverwaltung bahnbrechend voranging.

Die Motorlastwagen, wie sie die Militärverwaltung für ihre Zwecke gebraucht, werden in zwei Gruppen geschieden. Die erste sind die sogenannten Schnell-Lastwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu etwa 3000 Kilogramm und einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern die Stunde. Diese Wagen stehen im Dienst der Kraftwagenkolonnen und Kavalleriedivisionen und werden zum schnellen und leichten Transport von Munition, Verpflegungsmaterial, Betriebsstoffen jeder Art und für ähnliche Zwecke verwendet. Hierher gehören aber auch schwerere Lastwagen, solche von 3000 bis 5000 Kilogramm Tragfähigkeit bei einer Geschwindigkeit von 20 Kilometern die Stunde, die in Kolonnen zusammengestellt werden und ähnlichen Transportzwecken wie die vorerwähnten Wagen dienen. Die andere Gruppe, eine ganz andere Gattung von Motorwagentransporten, stellen dagegen die Lastzüge, vor allem der sogenannte Armeelastzug dar, die das Ergebnis langjähriger Versuche und Erprobung der Militärverwaltungen sind. Ein Armeelastzug besteht aus einem Motorwagen von mindestens 4000, mit einem Anhängewagen von mindestens 2000, zusammen also 6000 Kilogramm Nutzlast. Der Zug muß bei voller Belastung beider Wagen eine Geschwindigkeit bis zu 16 Kilometern pro Stunde entwickeln können, muß Betriebsvorrat für 250 Kilometer mit sich führen und eine Tagesleistung von 60 bis 100 Kilometern auszuführen instande sein, wobei die jeweilige Geschwindigkeit von der Beschaffenheit des vorhandenen Terrains abhängt. Bemerkt sei, daß der Zug an beiden Wagen mit Vorrichtungen versehen sein muß, um ihn im Falle des Versagens des Motors mit Zugtiergespann weiterbefördern zu können. Bei Kriegsausbruch dürften unserer Heeresleitung rund 1000 kriegsbrauchbare Armeelastzüge zur Verfügung gestanden haben, die zum größten Teil aus den eingestellten Subventionswagen gebildet werden konnten. Die beträchtliche Leistungsfähigkeit dieser 1000 Armeelastzüge wird an folgendem Beispiel klar. Der tägliche Verpflegungsbedarf eines kriegstarken Armeekorps (rund 40000 Mann) beträgt pro Tag etwa 54000 Kilogramm Verpflegungs-Material. Wenn das Armeekorps einen täglichen Vormarsch von 25 Kilometern zurücklegt und der Verpflegungsbedarf jeden vierten Tag von den Magazinen aus dem Armeekorps für zwei Tage mittels der Lastenzüge nachgeführt werden soll, so sind im ganzen 108

Tonnen über 100 Kilometer zu transportieren, was einer Transportleistung von 10 800 Tonnenkilometern entspricht. Ein Armeelastzug aus Motorwagen und Anhängern mit 6 Tonnen Nutzlast kann bei 100 Kilometer pro Tag 600 Tonnenkilometer leisten, so daß noch nicht 20 Armeelastzüge notwendig sind. Die vorhandenen 1000 Armeelastzüge können also über 50 Armeekorps, also zusammen 2 Millionen Krieger, versorgen.

Bemerkt sei noch, daß versuchsweise von der Heeresverwaltung auch noch bedeutend größere Lastzüge eingestellt worden sind, so der von den Siemens-Schuckert-Werken gebaute schwere Armeelastzug mit elektrischer Kraftübertragung auf den Anhängewagen. Bei diesen Motorwagen werden die Räder nicht von dem Motor selbst bzw. von dem durch den Motor betriebenen Getriebe angetrieben, sondern der Motor im ersten Wagen setzt zunächst nur eine Dynamomaschine in Bewegung und erzeugt mittels dieser elektrische Kraft; diese wird auf die sämtlichen Räder des Zuges übertragen, welche zu diesem Zweck mit Elektromotoren versehen sind. Der Zug besteht außer dem Motorwagen noch aus 5 Anhängewagen und kann eine Nutzlast von zusammen 15 000 Kilogramm führen. Der von der Straßenzug-Gesellschaft A. Th. Müller gebaute „Müllerszug“ besteht sogar aus Motorwagen nebst 6 Anhängewagen und kann eine Nutzlast von zusammen 30 000 Kilogramm aufnehmen. Der jetzige Krieg wird wohl Gelegenheit bieten, auch die Verwendbarkeit dieser Systeme zu erproben.

Endlich muß noch darauf hingewiesen werden, daß auch der Dampfswagen noch Verwendung im militärischen Verkehrswesen findet, zwar weniger im deutschen Heere, wohl aber im englischen und in beschränktem Maße auch im französischen Heer. Das deutsche Heerwesen hat von dem Dampfswagen keinen Gebrauch gemacht, sondern sich vollständig auf die Verwendung und Ausbildung des Benzinwagens verlegt und hiermit die besten Erfolge erzielt. Wohl aber werden, wie im englischen so auch im deutschen Heer Dampfstraßenlokomotiven verwendet, und zwar für solche Zwecke, bei denen es sich um die Beförderung sehr schwerer Lasten über kürzere Strecken und ohne große Geschwindigkeit handelt. Diese Maschinen sind für schwerste Lasten geeignet und führen bis zu 6 Anhängewagen mit sich. Die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge beträgt allerdings nur 1 bis 7 Kilometer pro Stunde, je nach Beschaffenheit der Wege. Diese Dampflokomotiven haben im englischen Heer eine große Verbreitung gefunden und werden besonders in den Kolonien vielfach und mit Vorteil für militärische Zwecke gebraucht, da sie selbst noch auf schlechtesten Wegen und bei mangelhafter Behandlung betriebsfähig bleiben. Auch im deutschen Heerwesen sind die Versuche mit den Dampflokomotiven recht befriedigend ausgefallen, und im gegenwärtigen Kriege werden diese vielfach zum Transport der schweren Geschütze verwendet, wobei sie außer den erwähnten Eigenschaften zugleich noch den großen Vorteil bieten, vollständig unabhängig von Benzin zu sein, da sie nicht nur mit Kohle, Holz und Torf, sondern mit jedem überhaupt denkbaren festen oder flüssigen Brennstoff betrieben werden können. Außer zum Geschütztransport dienen diese Maschinen auch zum Transport der Benzintankwagen für die Automobile, und die Berichte vom Kriegsschauplatz lassen erkennen, daß sich die Dampfstraßenlokomotive als ein vortreffliches Transportmittel für schwerste und größte unteilbare Lasten bewährt, das zwar langsam, aber sicher arbeitet und nach dieser Hinsicht sich dem Benzinmotor oftmals überlegen erweist. Unsere schweren Geschütze werden zum großen Teil mit den Dampfstraßenlokomotiven transportiert.

Wenden wir uns nunmehr den Personen-Automobilen, wie sie im gegenwärtigen Kriege zur Verwendung kommen, zu. Der Personenkraftwagen ist auf dem Kriegsschauplatz für die schnelle Beförderung höherer Offiziere und Stäbe über weite Strecken sowie auch für Zwecke der Aufklärung und der Befehlsübertragung bestimmt. Diesen Zwecken entsprechen verschiedene Arten von Personenwagen. Zunächst Wagen für Kommandobehörden für 6—7 Personen, die für die Beförderung höherer Offiziere dienen und dazu bestimmt sind, diese über längere Wegestrecken in möglichst kurzer Zeit zu befördern, wie es die Erfordernisse der Kriegsführung so vielfach mit sich bringen. Diese Wagen sind als Limousinen

oder Landaulets gebaut und haben eine Geschwindigkeit von 60—70 Kilometern in der Ebene, können Vorrat an Betriebsstoff für 300 Kilometer Fahrt aufnehmen und müssen geeignet sein, bei voller Besetzung und auf fester Straße Steigungen von 1:5 zu nehmen. Der Befehls- und Nachrichtenübermittlung sowie auch Erkundigungszwecken dienen 2—4sitzige Kleinautos mit einer Geschwindigkeit von etwa 50 Kilometern die Stunde. Solche Wagen werden im gegenwärtigen Kriege vielfach für dieselben Zwecke wie die Meldereiter verwandt und haben sich in dieser Funktion gut bewährt, gelegentlich wurden sie sogar zu Patrouillen vorgetrieben und erzielten auch hierin gute Erfolge. Auf guten Wegen, die freilich Voraussetzung sind, dürften solche Wagen das Pferd des Meldereiters zu ersetzen bestimmt sein.

Eine ausgedehnte Verwendung findet im Kriege auch der Automobil-Omnibus, der sich vermöge seiner hohen Sitzzahl zur schnellen Beförderung kleinerer Truppenabteilungen eignet, auch solcher mit Maschinengewehr ausgerüsteter Abteilungen, und diese verhältnismäßig schnell und leicht an bedrohte Punkte hinholt. Die Automobilgesellschaften mußten daher bei der Mobilmachung einen erheblichen Teil ihrer Motorwagen der Heeresverwaltung zur Verfügung stellen, und speziell viele der Wagen, deren sich die Berliner sonst zu bedienen pflegten, tun gegenwärtig bei der deutschen Westarmee Kriegsdienst. Diese Kriegausbusse nehmen 15—40 Personen auf und haben eine Geschwindigkeit bis zu 30 Kilometer. Außer zu solchen wie den erwähnten Zwecken werden die Kraft-Omnibusse aber auch zum Transport der Verwundeten benutzt, wozu sie sich ihrer Geräumigkeit nach ja besonders gut eignen, aber auch zum leichteren Lastentransport, für welchen Zweck allerdings der Aufbau der Wagen eine erhebliche Umänderung erfahren muß. Endlich sei auch noch das Motorrad erwähnt, das ebenfalls Kriegsdienste tut. Obwohl das Motorrad die erste Form des militärischen Kraftfahrzeuges war (es wurde schon im Jahre 1899 versuchsweise von der deutschen Heeresverwaltung eingeführt), hat es doch von allen Kraftfahrzeugen nur die geringste Bedeutung erlangt und ist nach dieser Hinsicht von dem später in das Heer eingeführten Motorwagen vollständig überholt worden. Das Motorrad eignet sich nur für die Beförderung einzelner Mannschaften und auch nur auf festen und guten Wegen, zum Ordonnanzdienst und zur Begleitung von Kolonnen und Bagagen.

Endlich muß auch noch das Automobil als Waffe erwähnt werden, nämlich das Panzerautomobil, das seit einigen Jahren von mehreren Heeresverwaltungen versuchsweise eingeführt worden ist und gegenwärtig auf dem Kriegsschauplatz seine praktische Erprobung für den Ernstfall zu bestehen hat. Das Panzerauto ist, wie schon sein Name besagt, ein mit Panzerplatten geschützter Motorwagen, in dessen gepanzerten Wänden Schießscharten enthalten sind, durch welche die Mannschaften im Innern des Wagens feuern können. Diese Wagen dienen weniger als Verkehrs- bzw. Beförderungsmittel als Mittel für Angriff und Verteidigung. Sie sind dazu bestimmt, kleine Infanterieabteilungen schnell nach bestimmten Punkten zu bringen, wo zu Gefechtszwecken eingegriffen werden soll. Zur Verfolgung feindlicher Luftschiffe und Flugzeuge hat man eine besondere Art von Panzerautomobilen eingestellt, die mit einem leichten Geschütz, sogenannten Ballonabwehrkanonen, versehen und dazu bestimmt sind, feindliche Luftschiffe oder Flieger abzuwehren und unschädlich zu machen. Der gegenwärtige Krieg dürfte jedenfalls reichlich Gelegenheit bieten, Wert und Wirksamkeit der Panzerautomobile für die Kriegsführung zu erproben. Dem Transport von Leicht- und Schwerverwundeten endlich dienen die Sanitätsautomobile mit besonderen, ihrem Zweck entsprechenden Einrichtungen.

Nach allen Berichten, die seitens der Kriegsberichterstatte vorliegen, haben sich die Erwartungen, die die deutsche Heeresleitung an die Verwendung der Kraftwagen für den Kriegsfall knüpfte, vollauf bestätigt, hat sich das Automobil in jeder Gestalt als ein unentbehrliches und in höchstem Maße wertvolles Hilfsmittel der kriegerischen Operationen erwiesen, das viel zu der steten Schlagfertigkeit und damit zu den Erfolgen der deutschen Truppen beigetragen hat.