

Das AUTOMOBIL im KRIEGE



AUTOS MIT LIEBESGABEN IM ARGONNERWALD



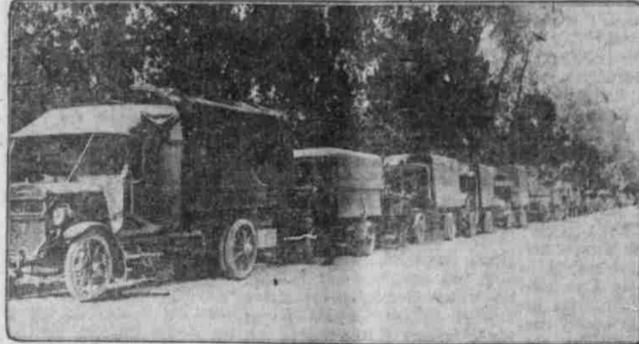
LASTAUTOS AUF DEM WEGE ZUR FRONT

W., ein Infanterist und ich mit meinem Chauffeur sollen erkunden, ob die Wege durch den Forst passierbar sind. Also neue Patrouille! — Mehrere Schienen des Waldes, die andere am Rand am Steuer, die andere am Rand am Steuer, die andere am Rand am Steuer...

Die Ehrendoktoren. — „Doktor“ Karl Benz. — Die Umbildung des Kolonnen- und Trainwesens. — Ein unentbehrliches Hilfsmittel des modernen Krieges. — Die Vortheile über die Pferde. — Bericht aus dem Großen Hauptquartier. — Die Panzerautos. — Im Auto an den Feind. — Auf den russischen Schneefeldern.

Es zählt nicht zu den Seltenheiten, daß man unter den Tagesneuigkeiten der Meldung begegnet: die Unteroffizier A hat den General B zum Ehrendoktor ernannt. Das gab es früher nicht, daß eine Pflegschaft der Wissenschaften kriegerische That mit der Doktorwürde belohnen — Wissenhaft und Kriegshandwerk hätten keine Berührungspunkte; früher begnügte sich der stolze Heerführer mit Rosenkranz und Ehrenkette und hing nach dem Friedensschlusse sein gutes Schwert in dem Bewußtsein an den Nagel, daß ihm ein handbares Volk oder zum mindesten die stolze Vaterstadt einmal, ein Denkmal setzen werde. Jetzt aber kommt zu allen anderen Ehren auch noch der Dokortitel; das mag zunächst als der Dorn der hohen Schulen für die Kämpfer angesehen werden, die in diesem Kriege für die Erhaltung Deutschlands und deutscher Bildung streiten. Außerdem aber sind die Generale von heute eben nicht mehr nur tapfere Soldaten und gute Offiziere, sie sind auch wissenschaftlich gebildete Männer, denn der Krieg hat sich aus dem furchtbaren furchtbaren Handwerk zu einer Kunst, zu einer Wissenschaft entwickelt. Und nicht nur die Generale an der Front finden man unter diesen Ehrendoktoren, auch die Generale hinter der Front, die Strategen ohne Uniform sind dieser Auszeichnung theilhaftig geworden. Neben den „Doktoren“ Hindenburg, Ludendorff, Seeckt, begegnen wir den Namen Hoffmann, Reichenow, Benz — und ohne diese Generale ohne Herr hätten die Generale mit dem Herr nicht ihre Siege erringen können. Hoffmann, der Direktor der Reichsbank, der General-Gebirgsjäger des Deutschen Reiches, hat für die Panzerkraft gefordert, er hat Deutschland finanziell ermöglicht gemacht; Hoffmann ist der Finanzminister, dessen schloß arbeitende Reichsbank die wunderbare schnelle Mobilisierung der deutschen Millionenheere ermöglichte, dessen ohne die kleinste Störung funktionierendes Bahnsystem die Befriedigung ganzer Armeekorps von West nach Ost und von Ost nach West in ungläubig kurzer Zeit gesichert — eine That, die trotz ihrer wiederholten Ablehnung, von amerikanischen „Cashier-Präsidenten“ immer noch angezweifelt wird. Und Ehrendoktor Karl Benz, dem der Dokortitel am 26. November zu seinem 70. Geburtstag verliehen wurde, welche Verdienste hat er sich wohl um die Siege der deutschen Heere erworben? Dr. Karl Benz ist der Erfinder des modernen Automobils, aber richtiger er hat durch seine Erfindungen und Vervollkommnungen das Automobil zu dem praktisch verwendbaren Verkehrsmittel gemacht, als welches wir es heute kennen. Daimler und Benz haben die Leistungsfähigkeit des Automobils zunächst als Personwagen für die Sportwelt, dann aber auch als Lastwagen für den Geschäftsbetrieb in Industrie und Landwirtheft betriebsfähig gemacht, doch seine allgemeine Verwendung im Heeresdienst als zweckmäßig und bald als unbedingte Notwendigkeit erkannt wurde. Die Einführung des Automobils im Heere, seine alle Erwartungen übersteigenden Leistungen, haben zu einer völligen Umgestaltung des ganzen Kolonnen- und Trainwesens geführt. Die Motorräder der Donnanzen, die leichten Selbstfahrer der tommandierenden Generale, die Automobilbatterien für große Patrouillen, die Gasautomobile für Munition, die Panzerwagen für Sanitätszüge, die schweren Armeelastwagen mit Automobilen, die Panzerautomobile und die Kraftwagen der großen Stabgeschäfte sind sprechende Beweise dafür, daß der Kraftwagen für die moderne Kriegführung ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist. Das Wort „Kraftwagen“, der Herrspracher, der Schwindecker, die drachlose Telegrafistin, die riesigen Stab- und Kampfwagen, das Unterfahrgestell, das leibbare Kraftschiff und das Flugzeug und die Kraftwagen in ihrer verschiedenartigen Ausgestaltung sind die Organisationsformen der Technik, die dem modernen Kriege ein ganz neuartiges Gepräge gegeben haben.

Man sieht nicht zu den Seltenheiten, daß man unter den Tagesneuigkeiten der Meldung begegnet: die Unteroffizier A hat den General B zum Ehrendoktor ernannt. Das gab es früher nicht, daß eine Pflegschaft der Wissenschaften kriegerische That mit der Doktorwürde belohnen — Wissenhaft und Kriegshandwerk hätten keine Berührungspunkte; früher begnügte sich der stolze Heerführer mit Rosenkranz und Ehrenkette und hing nach dem Friedensschlusse sein gutes Schwert in dem Bewußtsein an den Nagel, daß ihm ein handbares Volk oder zum mindesten die stolze Vaterstadt einmal, ein Denkmal setzen werde. Jetzt aber kommt zu allen anderen Ehren auch noch der Dokortitel; das mag zunächst als der Dorn der hohen Schulen für die Kämpfer angesehen werden, die in diesem Kriege für die Erhaltung Deutschlands und deutscher Bildung streiten. Außerdem aber sind die Generale von heute eben nicht mehr nur tapfere Soldaten und gute Offiziere, sie sind auch wissenschaftlich gebildete Männer, denn der Krieg hat sich aus dem furchtbaren furchtbaren Handwerk zu einer Kunst, zu einer Wissenschaft entwickelt. Und nicht nur die Generale an der Front finden man unter diesen Ehrendoktoren, auch die Generale hinter der Front, die Strategen ohne Uniform sind dieser Auszeichnung theilhaftig geworden. Neben den „Doktoren“ Hindenburg, Ludendorff, Seeckt, begegnen wir den Namen Hoffmann, Reichenow, Benz — und ohne diese Generale ohne Herr hätten die Generale mit dem Herr nicht ihre Siege erringen können. Hoffmann, der Direktor der Reichsbank, der General-Gebirgsjäger des Deutschen Reiches, hat für die Panzerkraft gefordert, er hat Deutschland finanziell ermöglicht gemacht; Hoffmann ist der Finanzminister, dessen schloß arbeitende Reichsbank die wunderbare schnelle Mobilisierung der deutschen Millionenheere ermöglichte, dessen ohne die kleinste Störung funktionierendes Bahnsystem die Befriedigung ganzer Armeekorps von West nach Ost und von Ost nach West in ungläubig kurzer Zeit gesichert — eine That, die trotz ihrer wiederholten Ablehnung, von amerikanischen „Cashier-Präsidenten“ immer noch angezweifelt wird. Und Ehrendoktor Karl Benz, dem der Dokortitel am 26. November zu seinem 70. Geburtstag verliehen wurde, welche Verdienste hat er sich wohl um die Siege der deutschen Heere erworben? Dr. Karl Benz ist der Erfinder des modernen Automobils, aber richtiger er hat durch seine Erfindungen und Vervollkommnungen das Automobil zu dem praktisch verwendbaren Verkehrsmittel gemacht, als welches wir es heute kennen. Daimler und Benz haben die Leistungsfähigkeit des Automobils zunächst als Personwagen für die Sportwelt, dann aber auch als Lastwagen für den Geschäftsbetrieb in Industrie und Landwirtheft betriebsfähig gemacht, doch seine allgemeine Verwendung im Heeresdienst als zweckmäßig und bald als unbedingte Notwendigkeit erkannt wurde. Die Einführung des Automobils im Heere, seine alle Erwartungen übersteigenden Leistungen, haben zu einer völligen Umgestaltung des ganzen Kolonnen- und Trainwesens geführt. Die Motorräder der Donnanzen, die leichten Selbstfahrer der tommandierenden Generale, die Automobilbatterien für große Patrouillen, die Gasautomobile für Munition, die Panzerwagen für Sanitätszüge, die schweren Armeelastwagen mit Automobilen, die Panzerautomobile und die Kraftwagen der großen Stabgeschäfte sind sprechende Beweise dafür, daß der Kraftwagen für die moderne Kriegführung ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist. Das Wort „Kraftwagen“, der Herrspracher, der Schwindecker, die drachlose Telegrafistin, die riesigen Stab- und Kampfwagen, das Unterfahrgestell, das leibbare Kraftschiff und das Flugzeug und die Kraftwagen in ihrer verschiedenartigen Ausgestaltung sind die Organisationsformen der Technik, die dem modernen Kriege ein ganz neuartiges Gepräge gegeben haben.



WAGENPARK VON LASTAUTOS MIT PROVIANT



IN POLEN.



KRIEGESAUTOMOBILE.

trif, Kavallerie und eine Feldbatterie. Jetzt wird es Ernst. Mit wildem Geißel wird die Hand der Fahrer nach Steuertad und Hebel, und — vornübergebeugt, als gälte es ein Rennen um höchsten Preis — holen sie aus ihren Maschinen heraus, was sie herzugeben vermögen. Bald sind sie auch der feindlichen Kavallerie aus der als Meter mehr. Hoff spricht das aufgewühlte Gedächtnis und die lautenden Warnungsschreie an die Gefährte heran. Wird der dritte Schlag ein Treffer sein? Hoff beugt sich Vorne auf Lippe, und die Faust am Steuer wird zu Stahl. So geht das Rennen auf Leben und Tod weiter — wüthend die Sieger bleibend, die braven Gefellen in Fahrgewehr.

So geht die wilde bewegende Jagd im modernen Kriege! — Man findet aufgerieben hochbetrauteten Offiziere, die postend die Gefährten der Soldaten der Kraftfahrzeugschicht voranschaulicht, ein Verhängnis nicht mehr interessant sind, wenn es sich um die Bedeutung der Kraftwagen handelt. Die Vorteile der Kraftwagen gegenüber dem Pferdebetrieb lassen sich am besten an den Leistungen der schweren Kavallerie beweisen; sie lassen sich kurz dahin zusammenfassen: größere andauernde Leistungsfähigkeit bezüglich der zu überwindenden Last, der Schnelligkeit, der Haltbarkeit, der Wirtschaftlichkeit, der Flexibilität und der Flexibilität. In der Praxis zeigt sich dies in der Bewegung der Truppe und erleichterte Verlegung mit Proviant, Munition und Nachschub aller Art. Einige Beispiele mögen das noch verdeutlichen: eine Proviantkolonne von 30 zweispännigen Wagen befördert rund dreißig Tonnen und ist in der Marschkolonne 450 Meter lang; ein gewöhnlicher Lastkraftwagen von sechs Meter Länge vermag vier Tonnen zu tragen, so daß eine Kolonne, die dreißig Tonnen befördern soll, aus acht Autos besteht und 48 Meter lang wird. Diese Autokolonne kann eine tägliche Marschleistung von 90 Kilometern bewerkstelligen gegen 25 bis 30 Kilometer der Pferde. Bei 20 Kilometern und zwei Kavalleriebrigaden bei einer Entfernung der rückwärtigen Magazine von 135 Kilometern mit 45 Kilometern täglicher Marschleistung für Hin- und Rückfahrt für den Betrieb 4000 Mann, 8100 Pferde und 4050 Wagen, während der mechanischem Zug für die gleiche Leistung nur 550 Kraftschlepper und 2200 Mann erforderlich wären, neben dem Wessal der Pferde also eine Ersparnis von 54,3 Prozent an Mannschaften und 13,5 Prozent an Fahrzeugen. Dabei ist der gewöhnliche Zug mit dem Selbstfahrer ein wesentlich einfacher und auf die Dauer sicherer; auch kann das rückwärtige Material zum Transport von Kranken, Verwundeten oder anderem Material verwendet werden, was bei Pferdebetrieb ohne Unterstützung des Kraftfahrers nicht möglich ist.

Das Große Hauptquartier, das in allen seinen Berichten den Schwerpunkt auf Verlässlichkeit gelegt hat, gestellte im September — also auf Grund der bei der Mobilisierung und dem Aufmarsch gemachten Erfahrungen — die Veröffentlichung des folgenden Berichtes über die Kraftwagen im Heere:

Die Personwagen sind zunächst in größere Gruppen für die höchsten Stäbe zusammengefaßt worden und hat sich als sehr zweckmäßig, besonders in dem recht bergigen Gelände Belgiens, den Vosgen und in Luxemburg erwiesen, diese Stäbe durchweg mit Harten und mittleren Wagen auszurüsten, die in den Vosgen rasch vorwärts kommen und in

der Ebene eine hohe Geschwindigkeit zu erlangen imstande sind. Wenige dieser Eigenschaften ist es, daß Stößen stets möglich gewesen, erst ihre Rollen in Fluß zu legen und die Durchführung der einzelnen Befehle zu überwinden, aber trotzdem rasch wieder vorn zu sein. Die schwächeren Personwagen sind als Begleitwagen der Kolonnen, als Fahrgewehr für Eisenbahn- und Telegrafentruppen eingesetzt, oder dem Wachen Kreuze überwiesen. Die vorzüglichen Eigenschaften der Kraftwagen hat es bisher nirgends Schwächen wegen der Benzin- und Pneumatikversorgung gegeben. Allerdings hat man auf den vorzüglichen breiten Schaulen Frankreichs, die sich nirgends aufgefunden waren, hin und wieder auch Automobilen-Patrouillen vorgeschrieben, und zwar mit gutem Erfolg. Allerdings ist dabei immer die Voraussetzung vorhanden, daß vorzügliche Chauffeure vorhanden sind, die Fahrer ausgebildet und fähig sind, die Wagen schnell bei Gefahr wieder zu entziehen. Man nimmt daher zu diesem Zweck am besten nur solche Wagen von hoher Geschwindigkeit, weil diese am besten zu werden sind. Ebenso rasch, was irgend nur verfügbar war, nach den großen Schwächen zum Militärtransport der Verwundeten Verwendung, um so diese möglichst schnell aus der Feldkassette abzugeben und in der Heimat in gute Pflege zu bringen.

Der Club der Troglodyten.

Der Humor, der bei den deutschen Feldgrauen so reichlich in den Schützengräben blüht, fehlt auch in denen der Feinde nicht ganz. So weiß z. B. ein englischer Berichterstatter von einer lustigen Compagnie in der französischen Frontlinie zu berichten, die einen richtigen Club gegründet hat. Die Mitglieder dieser seltsamen Gesellschaft, die „der Club der Troglodyten“ genannt ist, sind nicht nur alle Pariser Kinder, sondern stammen zum größten Theil von Lombardien und sind von dem Treiben in dieser Vergnügungstadt her ein ausgelassenes Leben gewohnt. Der Club hat seine bestimmten Regeln, denen sich jedes Mitglied unterwerfen muß. So ist es gestattet, die Hände auf die Hüften oder Sophas — wenn solche vorhanden sind — zu legen, aber es ist streng verboten, die Stiefel auszuziehen. Den Hut oder das Kappi muß man während der Versammlungen aufbewahren, das „Damespiel“ ist verboten, weil — keine Dames Zutritt haben. Fremden ist der Eintritt bei solchen Treffen untersagt, und für fremde wird Alles angehen, was nicht vom Heer der Verbündeten gehört. Besonders streng ist der Zutritt verboten — den deutschen Genossen. So wird eine ganze Reihe harmlos lustiger „Ausflüge“ angeführt, und der ausgiebige Bettel macht jeden Schützengraben, jedes Loch und jeden Unterstand zum Versammlungsort, in dem der Club der Troglodyten seine Sitzungen abhält.