

Der Roman.

Morgen-Beilage des Wiesbadener Tagblatts.

Nr. 140.

Samstag, 17. Juni.

1916.

(2. Fortsetzung.)

Die Braut aus Kanada.

Roman von Hedda von Schmid.

(Nachdruck verboten.)

„Noch ein paar Stunden, dann bin ich die Verantwortung für die unsympathische, kleine Person los“, dachte Fred Delarue mit einem Gefühl der Erleichterung. „Ich komme mir nachgerade wirklich wie ein „Menagerieführer“ vor“, fügte er ärgerlich in seinen Gedanken hinzu.

Henrika hatte sich während der ganzen Reise niemand unter den Passagieren erster Kajüte angeschlossen. Die eine und die andere der Damen hatte sie hin und wieder angerebet, um eine leise, gemurmelte Antwort, ein „Ja“ oder ein „Nein“ zu hören. Schließlich hatte es niemand mehr der Mühe wertgehalten, sich um das fremdartige Geschöpf, das schon durch seine häßliche Kleidung auffiel, zu kümmern. In der ersten Kajüte herrschte selbstredend höchste Eleganz. Und nun Henrika in ihrem schlechtstehenden, ärmlichen Zähnchen mitten unter den Damen, die dreimal täglich Toilette machten! Henrika hatte gebeten, in ihrer Kabine speisen zu dürfen. Sie wäre an der Table d'hôte ja auch absolut nicht courfähig gewesen.

Man begriff nicht, wie dieses unscheinbare Geschöpf, das seine Augen fast nie zu jemand aufschlug, zu dem eleganten Fred Delarue gehörte. Er knirschte mit den Zähnen, wenn er wieder einmal die erstaunte, lächelnde Frage: „Wer ist das seltsame junge Mädchen?“ beantwortet werden mußte.

„Die Braut eines Freundes in Kanada — ich bin eine Art von Kinderfrau!“ hatte er mit unterdrückter Wut einer hübschen jungen Frau geantwortet, und Henrika ins Pfefferland gewünscht.

Die elegante Französin hatte heftig aufgelacht über seinen Zorn, den er nicht zu verhehlen vermochte und der so überaus drollig wirkte bei seiner sonst so gelassenen, überlegenen Art.

Am liebsten hätte er hier in Hamburg seine Schutzbefohlene in den Zug gefetzt und sie nach Berlin expediert.

Seine Mutter weckte noch in Gastein im Bade.

Dorthin wollte er sofort, nachdem er sich nach seiner langen Abwesenheit von Hause im Geschäft in Berlin umgesehen haben würde.

Er verehrte seine Mutter über alles.

Sie hatte einige Jahre nach dem Tode von Freds Vater zum zweitenmal geheiratet — einen ebenfalls sehr reichen Mann, den Baron Strodthmann, der vor fünf Jahren gestorben war. Dieser Ehe war ein Sohn entsprossen, der nun achtzehnjährige Harald. Das Familienleben im Delarue'schen Hause war denkbar harmonisch und glücklich.

Mit seinem Stiefvater, der eine durchaus vornehme Natur gewesen war, hatte Fred sich vortrefflich verstanden.

Als Fred und Henrika im Auto saßen, das sie von der Landungsbrücke ins Hotel brachte — sie konnten erst den gegen acht Uhr abends nach Berlin gehenden Schnellzug benutzen — fragte er kurz: „Wer war die auffallende Person, die sich bei der Landung an Sie

herandrängte, Fräulein Henrika? Sie schüttelte Ihnen ja so angelegentlich die Hand. Eine Mitreisende aus dem Zwischendeck vermutlich? Wie kommen Sie eigentlich zu dieser Bekanntschaft?“

„Sie heißt Frau Schimmelbeck und reiste auf dem dritten Platz“, gab Henrika leise zur Antwort. „Sie war unterwegs freundlich besorgt um mich, als ich sehr krank wurde. Ich wollte mir das Schiff ansehen — da wurde mir schlecht und da konnte ich nicht mehr allein bis zu meiner Kabine finden.“

„Gleich und gleich gefellt sich gern“, dachte Fred.

Diese Frau Schimmelbeck trug einen unglaublich auffallenden Federhut und ein buntes, groß kariertes Cape.

„Sie ist sicherlich eine Schauspielerin niederen Ranges, ihrem Äußeren nach zu urteilen. Irgend etwas Derartiges jedenfalls“, bemerkte Fred scharf und fügte im gleichen Tonfall hinzu: „Man muß mit fremden Leuten vorsichtig sein. Was wollte die Frau denn von Ihnen? Sie schien mir so aufdringlich beim Abschied.“

„Sie meint es gewiß nur gut mit mir“, antwortete Henrika zum erstenmal mit erhöhter Stimme, so daß Fred unwillkürlich aufhörte, „sie nannte mir ihre Adresse. Sie sagte, wenn ich vielleicht mal einen Rat oder eine Hilfe nötig haben würde, dann solle ich mich an sie wenden.“

„Unsinn. Sie brauchen keinen Rat von jolch einer aufgetakelten, obskuren Person“, sagte Fred unwillig. „Sie haben die Verwandten Ihres Verlobten. Ihre zukünftigen Familienangehörigen. Ich wiederhole es: Ein so junges Mädchen wie Sie muß Wildfremden gegenüber vorsichtig sein.“

Henrika schwieg. Sie grub ihre Zähne in ihre Unterlippe. Wie ein Blitz des Hasses flog aus ihren halbgeschlossenen Augen ein schneller Blick zu Fred hin.

Oh, sie hätte ihm eben alles Mögliche ins Gesicht schleudern mögen! Sie wußte ja, daß er sie verachtete und Hans Gröning bemitleidete. Warum eigentlich? Was wußte er denn viel von ihr? Er kannte sie ja kaum. Er war ein Mensch aus einer anderen Welt. Er hatte für nichts anderes als für das, was seine gewohnte Umgebung war, Verständnis. Und sie, Henrika, war hier in Deutschland fremd und feindselig, war wie verloren. . . . Sie hatte den größten Teil ihres Lebens in der Einsamkeit der Wälder verbracht, als das deutsche Emigrantenpaar, das sich nach dem Tode ihrer Großmutter ihrer angenommen hatte, in einen anderen Teil des Landes verzogen war, hatte sie fast niemand gehabt, der sich um sie gekümmert. Ihr Großvater hatte sich für fast nichts anderes interessiert als für seine geschäftlichen Unternehmungen.

Jene Deutschen, die kinderlos waren, hatten sich liebevoll mit der kleinen Henrika de Santos beschäftigt.

Es waren Leute, die früher bessere Tage gesehen hatten. Von ihnen hatte das Kind fließend Deutsch sprechen gelernt.

Diese erste Stunde auf deutschem Boden dünnkte Henrika namenlos schwer, sie hatte Heimweh nach der Einsamkeit des Urwaldes, ja sogar nach der scheltenden Stimme ihres alten Großvaters, die auf ewig verstummt war. . . . Brennende Tränen traten in ihre Augen, es würgte sie etwas im Hals — sie schluckte alles tapfer hinunter. Sie mußte jetzt vorwärts. Dabei hatte sie eine entsetzliche Scheu vor den fremden Verwandten in Berlin.

Wenn sie wenigstens etwas Näheres über Hansens Mutter und Geschwister gewußt hätte! Sie getraute sich nicht, ihren Reisebegleiter nach ihnen zu fragen. Sie wußte nicht, daß er die Grönings in der Kleiststraße überhaupt nicht kannte. Seine Kreise in Berlin waren selbstredend ganz andere als die der verwitweten Frau Rechnungsrat, Hansens Mutter.

Das Auto hielt vor einem der ersten Hotels Hamburgs.

Fred half Henrika aus dem Wagen. Es wäre ihm nie eingefallen, die äußere löbliche Form ihr gegenüber irgendwie zu verlegen, insbesondere hier unter den Augen des Hotelpersonals, das ihn, der häufig geschäftlich in Hamburg zu tun gehabt hatte und immer hier im Hotel Wohnung nahm, persönlich kannte.

Er speiste mit Henrika unten im großen Saal, doch an einem abartigen Tischchen.

Die Kellner bebten mit ihren gewohnten undurchdringlichen Mienen. Fred aber hatte das unabweisbare Gefühl, als moßierten sie sich hinter seinem Rücken über ihn und seine Begleiterin.

Seine ärgerliche, unbehaagliche Stimmung wuchs von Minute zu Minute.

Es war wenigstens ein Glück, daß Henrika nicht mit dem Messer aß. Vor dem Genuß sah sie jedoch ratlos, den Verstand sie nicht richtig zu behandeln.

Ein anderer an Fred Delarues Stelle hätte die Situation mit seiner kindlicher Schutzbefohlenen sicherlich mit Humor aufzufassen gesucht, er aber besaß keinen Sinn für dergleichen. Außerdem war er in letzter Zeit nervös. Trotz aller Bequemlichkeit auf Reisen, die er, der Millionär, sich erlauben durfte, war die Tour drüben doch recht strapazios für ihn gewesen, weil er außer den blühenden, schnell emporgeschossenen Städten in Kanada auch die Wildnis dort hatte kennen lernen wollen.

Um seine heutige üble Laune zu erhöhen, ihn erst recht in Verlegenheit zu bringen, winkte ihm eine kleine Gesellschaft, die sich an einem der Nebentische niederließ, lebhaft zu.

Fred erhob sich und grüßte verbindlich, es ging nicht anders, er mußte an den fremden Tisch herantreten, Händedrucke wechseln. Er kannte die Familie, Vater, Mutter und eben erwachsene Tochter, gut. Es waren Köhnsstädt's, reiche Patrizier aus Lübeck. Konsul Köhnsstädt war Großkaufmann.

Zimgard, die blonde, rosige Tochter, trug ein weißes Cheriolitragenkleid, ihre Mutter eine ebenfalls sehr schicke Toilette in hellem Grau.

Zu einer jeden anderen Zeit wäre Fred aufrechtig erfreut über diese unerwartete Begegnung mit Köhnsstädt's gewesen. Aber heute — er blickte an seiner Figur hinab — seine äußere Erscheinung war wie immer tadellos. . . . Er war frisch rasiert, hatte sich zum Essen umgekleidet, man hätte es von ihm auch gar nicht anders erwarten können — er gab etwas darauf, seine eigene Person zu pflegen — und neben ihm Henrika dy Santos in ihrem zerknüllten Kostümchen, das der gute Hans Grönning, der nichts von Damenkleidern verstand, Gott weiß, wo in Hast und Eile vor der Abfahrt der „Bineta“ in der Küststadt für seine Braut gekauft hatte.

Henrika selber schien es ganz gleichgültig zu sein, wie sie gekleidet war. Fred hatte sie unterwegs einmal gefragt, ob sie denn wirklich kein anderes Reiskostüm ließe. Sie hatte kurz verneint und sich ihrer Toilette wegen auch sichtlich keine Spur geniert gefühlt an Bord unter all den eleganten Erscheinungen.

„Wie nett, daß wir uns treffen“, begrüßte Zimgard Köhnsstädt Fred. Er war wiederholt schon bei gelegentlichem Aufenthalt in Lübeck ihr Partner bei Tennis- und Segelpartien gewesen.

Die Familien Delarue und Köhnsstädt hatten nicht nur von altersher gute geschäftliche Beziehungen zueinander, man stand auch in näherem gesellschaftlichem Verkehr.

„Also glücklich zurück aus Kanada! Freut mich, lieber Fred, daß Sie die Reise, wie ich sehe, gut überstanden haben.“

Konsul Köhnsstädt, ein behäbiger, älterer Herr, klopfte Fred väterlich auf die Schulter.

„Erst seit zwei Stunden wieder im Lande, Herr Konsul. Bin mit der „Bineta“ gekommen.“

„Wen haben Sie denn da, lieber Fred?“

Frau Konsul Köhnsstädt nahm ungeniert ihre goldgefäbte Vorgnette zur Hand, um Henrika besser betrachten zu können.

Fred versuchte, eine ärgerliche Miene zu unterdrücken — es war ja nur zu natürlich, daß Henrika dy Santos in ihrem „abenteuerlichen Aufzug“ den Köhnsstädt'schen Damen auffallen mußte. Er berichtete im Depeschestil mit gedämpfter Stimme.

Zimgard blickte neugierig, aber dabei mit unverbohlenem, freundlichem Interesse zu Henrika hinüber. Diese gab den Blick voll zurück. In ihren dunklen Augen leuchtete es auf, als die blonde, elegante Konsulstochter lächelte und unwillkürlich dem blossen, unscheinbaren Geschöpf leicht zunickte.

„Bringen Sie Ihre Schutzbefohlene doch zu uns herüber, Fred“, bat Zimgard.

Er erhob abwehrend beide Hände:

„Um Gotteswillen, nein — ich bitte Sie, Zimgard, lassen wir Henrika dy Santos ruhig drüben. Ich vermag mit der Braut meines Freundes aus Kanada leider keine Ehre einzulegen. Ja — nein — und nochmals ja und nein, viel mehr ist aus ihr nicht herauszubekommen.“

„Sie hat doch solch wundervolle, lebendige und dabei schwermütige Augen“, bemerkte Zimgard. „Ihre Schüchternheit ist natürlich nur Schüchternheit.“

„Wundervolle Augen“, wiederholte Fred erstaunt. „Das ist mir doch noch gar nicht aufgefallen. Sie blickt einen allerdings nie gerade an, sondern schielt bloß unter halbgeschlossenen Augenlidern.“

„Nun, Fred, Sie sind recht unliebenswürdig auf die arme Henrika dy Santos zu sprechen“, sagte Zimgard. „Nicht aber hat sie eben angesehen; ihre Augen haben im Ausdruck etwas so furchtbar Trauriges. Das arme Ding! Gewiß hat sie Heimweh. Es ist auch vielleicht besser, Sie stellen sie uns nicht vor, es würde sie nur noch mehr einschüchtern.“

„Wir wollen auch nur im Fluge ein bißchen speisen, wir haben eine Verabredung mit unseren Verwandten“, sagte die Frau Konsul. „Schade, daß sie schon heute weiter müssen, wir hätten sonst den Tag hier zusammen verbringen können.“

„Verbindlichsten Dank, gnädigste Frau“, beeilte Fred sich, zu erwidern.

Man plauderte noch ein Weilchen, dann brachen Köhnsstädt's auf.

„Grüßen Sie Ihre liebe Mutter vielmals“, sagte die Frau Konsul, als Fred ihr die Hand küßte. „Im Laufe der Wintersaison kommen wir ja nach Berlin, Zimgard will dort Konzerte besuchen und ein paar Bälle mitmachen. Also auf Wiedersehen in Berlin — oder hoffentlich noch früher bei uns in Lübeck.“

„Vielen Dank. Ich werde im Herbst in Lübeck geschäftlich zu tun haben.“

(Fortsetzung folgt.)



Ohne Leiden bildet sich kein Charakter, ohne Vergnügen kein Geistesleben.



(Nachdruck verboten.)

Die Maschine auf dem Kriegsschauplatz.

Von Th. Wolff-Friedenau.

In dem gewaltigen Kriege, der gegenwärtig die Völker Europas gegeneinandergeführt hat, sind nicht nur Menschenkräfte als Kämpfer tätig. Im Gegenteil, trotz der zwanzig oder dreißig Millionen Streiter, die in diesem ungeheuren Ringen unter Waffen stehen, stellt die Kraft der menschlichen Kämpfer nur den geringsten Teil der gesamten für den Krieg mobil gemachten physischen Arbeitskraft dar. Zunächst wird die menschliche Kraft auf dem Kriegsschauplatz ergänzt durch die Kraft des Pferdes, des getreuen Kameraden und Helfers des Menschen wie in der friedlichen Arbeit, so auch im blutigen Kriegshandwerk. Die Zahl der im gegenwärtigen Kriege benötigten Pferde dürfte ungefähr den vierten Teil derjenigen der menschlichen Streiter betragen, so daß sie mit 6 bis 8 Millionen sicher nicht zu hoch gegriffen sein dürfte. Nehmen wir an, daß die Leistungsfähigkeit eines Pferdes im Durchschnitt sechsmal so groß wie die eines Mannes ist, so trägt die physische Arbeitskraft der auf dem Kriegsschauplatz verwandten Pferde etwa das Anderthalbfache der gesamten Truppenstärke aller an dem Kriege beteiligten Heere. Aber weder an dem menschlichen noch an dem tierischen Motor läßt sich der unersättliche Kriegsgott genug sein; auch die Kraft und Leistungsfähigkeit der Maschine hat er in den Dienst des Krieges gezwungen und vermittelt dieser Arbeitskräfte und Arbeitsmengen mobil gemacht, die wiederum alle menschliche und tierische Arbeitskraft auf dem Kriegsschauplatz um das Vielfache übertreffen. Gerade in dem jetzigen Kriege feiert auch die Maschine ihren größten Triumph als Kriegsinstrument, und wenn man mit Recht den heutigen Krieg als ein „technisches Problem“ bezeichnet hat, so ist das mit in erster Linie der Technik und Anwendung der maschinellen Arbeitsleistung für die Zwecke der Kriegführung zuzuschreiben. Die Maschine im Kriege ist ein eigenes Kapitel der Technik des Krieges.

Die wichtigste Maschine der Kriegführung ist die Lokomotive, die als Betriebsmaschine der Eisenbahnen für das heutige Heerwesen das wichtigste Mittel der Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial, des Nachschubs von Proviant und Munition wie überhaupt der Ausführung aller in großem Maßstabe erfolgenden Transporte innerhalb des Kriegsgebietes geworden ist. Mit dieser Verwendung sind Eisenbahn und Lokomotive die wichtigste Grundlage der gesamten Verkehrs- und Beförderungstechnik des Kriegsschauplatzes und damit eines der wichtigsten Mittel der Strategie geworden. Die schnelle und sichere Beförderung und Verschiebung von Truppenmassen innerhalb des Gebietes der kriegerischen Operationen, die Möglichkeiten, die sich hieraus ergeben, sind ein Faktor von ungeheurer Wichtigkeit für Strategie und Taktik der heutigen Kriegführung. Von ungleich größerer Bedeutung als je in einem Kriege zuvor, ja von geradezu entscheidender Wirksamkeit ist dieser Faktor in dem gegenwärtigen Weltkriege geworden. Die deutschen Heerführer haben es meisterhaft verstanden, sich die Eisenbahnen für ihre Zwecke nutzbar zu machen. Nur vermittels des engen und von vornherein für den Kriegszweck angelegten und ausgebauten deutschen Eisenbahnnetzes war es der deutschen Heerführung möglich, jene vielfachen und immer in größtem Maßstabe ausgeführten Verschiebungen von Truppenmassen, wie sie der Kampf nach zwei Fronten zur Notwendigkeit macht, rasch und sicher auszuführen und so nicht nur dem Ansturm der Gegner von beiden Seiten und ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit das Gleichgewicht zu halten, sondern die feindlichen Heere auch von den deutschen Grenzen zurückzudrängen und die deutschen Heere weit hinein in Feindesland zu führen. Der Weltkrieg hat die Bedeutung und Wirksamkeit der Lokomotive als Kriegsmaschine in helles Licht gerückt. In der Form des Panzerzuges findet diese aber auch als direkte Kampfmaschine Verwendung gegen den Feind. Ein Panzerzug ist, wie schon sein Name besagt,

ein durch Stahlpanzerung geschützter und mit einer Abtheilung Infanterie sowie auch mit Maschinengewehren oder leichten Geschützen besetzter Wagenzug, der nicht nur Transportzwecken hinter der Front, sondern unmittelbar gegen den Feind gerichteten Kampfwegen an der Front, inmitten des Kriegsgebietes, dient. Ein solcher Zug besteht außer der starken Lokomotive, die nicht an die Spitze, sondern in die Mitte des Zuges gestellt ist, aus drei Wagen, die in ihren gepanzerten Wänden mit Schießscharten versehen sind und so den Gewehren der Besatzungsmannschaft einen sicheren und geschützten Angriff auf herumschweifende feindliche Truppenteile bieten. Solche Panzerzüge bewähren sich gut, wo es sich darum handelt, größere Infanterieabteilungen schnell und sicher nach solchen Stellen zu schaffen, wo feindliche Unternehmungen im Gange sind, ferner auch um die Bahnstrecke selbst zu sichern oder auch um Bahntransporte von besonderer Wichtigkeit zu begleiten und gegen feindliche Angriffe und Überfälle zu schützen. Auch für den sicheren Transport von Munition, Lebensmitteln und Geld durch ein aufrührerisches oder nicht genügend besetztes Gebiet finden sie gute Verwendung, des weiteren auch bei der Verteidigung großer Waffenplätze, bei denen die Werke der Gürtellinie durch eine Ringbahn verbunden sind, endlich auch auf Radialstraßen zum Heranziehen von Verstärkungen aus der Kernbefestigung. In solchen und noch zahlreichen anderen Fällen erweist sich der Panzerzug als eine treffliche Waffe, wenn man im übrigen auch größere militärische Aktionen von ihm nicht erwarten kann.

Der Dampf, der die Kriegslokomotive treibt, setzt auch noch eine andere, wenn auch viel weniger bedeutungsvolle Maschine für den Kriegszweck in Bewegung, nämlich die Lokomobile. Diese wird mit Vorteil als Zugkraft für schwerste Transporte auf Straßenwegen, für die sich die Kraft des Automobils als ungeeignet erweist, verwandt, nämlich als Vorspannmaschine beim Transport großer und größter unteilbarer Lasten, besonders schwerer Geschütze, in welcher Funktion die Lokomobile dem Heerwesen sogar ganz hervorragende Dienste leistet. Auch zum Transport von Munitionswagen dienen sie, ebenso auch der schweren Benzintanks, durch welche die Automobile auf dem Kriegsschauplatz mit dem nötigen Betriebsstoff versehen werden. Die Lokomobile ist freilich eine recht schwerfällige und langsame Maschine, und ihre Geschwindigkeit beträgt je nach der Beschaffenheit des Weges nur etwa 2 bis 8 Kilometer in der Stunde; dafür arbeitet sie aber unbedingt sicher und zuverlässig selbst bei schwerster Belastung, ein Vorzug, den beispielsweise das Lastautomobil keinesfalls in dem Maße in Anspruch nehmen kann. Auch ist die Lokomobile — ebenfalls im Gegensatz zum Automobil, das immer vom Benzindepot abhängig ist — vollständig unabhängig von der Art des Brennstoffes und kann sowohl mit Stein- und Braunkohle wie auch mit Holz, Torf und jedem sonstigen festen oder flüssigen Brennstoff betrieben werden. Ganz einzig aber ist die Lokomobile auf dem Kriegsschauplatz als Kraftquelle für den Antrieb anderer Werkmaschinen sowie auch zur Erzeugung elektrischen Stromes. Die zahlreichen elektrischen Licht- und Kraftanlagen, Telefunkenstationen, Luftschiffhallen usw., die innerhalb des Kriegsgebietes eingerichtet sind, erzeugen den elektrischen Strom fast durchweg vermittelt Lokomobilen, die sich allen Bedingungen anpassen, leicht transportiert werden können und in dieser Verwendung ganz unersetzlich sind. Wir wissen, welche ungeheure Bedeutung der elektrische Strom auf dem Kriegsschauplatz für Beleuchtungs-, Kraft-, Spreng-, Fernzündungs- und noch zahllose andere Zwecke gefunden hat, und in allen diesen Fällen ist die Lokomobile als Antriebsmaschine der Dynamos die Erzeugerin des elektrischen Stromes. Ferner setzt sie beim Brückenbau die Dampftrümme der Pioniere in Bewegung, in den zahlreichen innerhalb des Kriegsgebietes eingerichteten Sägewerken, die Bretter, Balken, Pfähle und sonstiges Material für zahllose technische Zwecke im Felde liefern, treibt sie die Sägemaschinen, ebenso wie sie für die verschiedensten anderen Arbeitszwecke die nötige Betriebskraft liefert und in dieser vielseitigen Verwendung ganz unersetzlich als Kriegsmaschine ist.

Von ganz hervorragender Wichtigkeit als Kriegsmaschine ist ferner der Explosionsmotor geworden,

vornehmlich in seiner Verwendung als Maschine des Automobils. Obwohl sich die Heeresverwaltungen erst seit etwa anderthalb Jahrzehnten mit der Verwendung des Automobils für Kriegszwecke befaßt haben, hat diese kurze Zeit dennoch genügt, um dem Kraftwagen in der militärischen Verkehrs- und Transporttechnik eine Bedeutung zu geben, die man zu Beginn dieser Ära wohl kaum geahnt hat. Die größte Bedeutung des Automobils für den Kriegszweck liegt in seiner Verwendung als Lastenbeförderungsmittel, in welcher Aufgabe es vor allem als Ersatz des bespannten Trainwagens bestimmt ist. Hat doch das Lastautomobil eine viel größere Leistungsfähigkeit als das Pferdegespann, was gerade für die Zwecke des Lasten-transportes auf dem Kriegsschauplatz von der allergrößten Wichtigkeit ist. Ein Lastautomobil von 100 Zentnern Tragfähigkeit ersetzt sechs bis acht schwere Pferde, und wie leicht ersichtlich, ist es ein gewaltiger Vorteil, wenn statt drei oder vier doppelbespannten Wagen nur ein einziger Kraftwagen gebraucht wird. Die Trainkolonne wird hierdurch auf den dritten oder vierten Teil verkürzt und gewinnt ungemein an Beweglichkeit, Übersicht und allgemeiner Betriebsbereitschaft. Mit einem Anhängerwagen versehen, bildet ein solcher Lastwagen den sogenannten Armeelastzug, und 20 solcher Lastzüge sind in der Lage, den gesamten Verpflegungsbedarf für ein kriegsstarkees Armeekorps (etwa 40000 Mann) nachzuführen. Selbst noch viel größere Lastzüge, solche bis zu 600 Zentnern Nutzlast, werden zusammengestellt. Allgemein ist durch die Verwendung des Lastautomobils das Transportwesen auf dem Kriegsschauplatz, vor allem der Munitions- und Proviantnachschub, gewaltig gefördert und verbessert worden. Das Personenautomobil aber dient auf dem Kriegsschauplatz als Kommandowagen sowie zur schnellen Überbringung von Befehlen und Meldungen und ist auf guten Wegen geeignet und bestimmt, das Pferd des Meldereiters zu ersetzen. Der Explosionsmotor, der das Kriegsaufomobil treibt, ist es aber auch, der den Luftschiffen und Flugfahrzeugen, diesen gänzlich neuartigen Mitteln der Kriegstechnik, ihre bewegende Kraft verleiht und ist nach dieser Hinsicht eine gänzlich unerreichte und einzig dastehende Art der Kriegsmaschine.

Zu den allerneuesten Kriegsmaschinen, die die Technik des Krieges geschaffen hat, gehört ferner eine Maschine zur Herstellung der Schützengräben, die in dem gegenwärtigen Kriege zur überhaupt erstmaligen Anwendung gekommen und auch hier bis jetzt nur ganz vereinzelt vorhanden ist. Diese Maschine hat den Zweck, die Herstellung der Schützengräben und ähnlicher Arbeiten der Feldbefestigung, die bisher immer durch die Truppen selbst mit Hand und Spaten ausgeführt wurden, schneller und leichter auf mechanischem Wege zu bewerkstelligen. Eine solche Maschine ist ungefähr wie ein fahrbarer Pflug gebaut, der mit großen Pflugscharen den Boden aufreißt und die benötigte Grabenfurche erzeugt. Die Pflugscharen selbst werden durch einen eingebauten Benzinmotor angetrieben, fortbewegt dagegen wird die Maschine durch vorgespannte Pferde. Einige dieser Maschinen sind auch als Automobile konstruiert, bei denen also sowohl der Antrieb der Pflugscharen wie auch die Fortbewegung der ganzen Maschine durch Motorkraft geschieht. Beim Vorwärtsgen zieht die Maschine den Graben in den bestimmten Abmessungen, wobei sie zugleich das aufgehobene Erdreich seitwärts aufwirft, dadurch zugleich auch die notwendige Brustdeckung für die Schützen in den Gräben schaffend. Es gewährt einen eigenartigen Anblick, eine solche fahrbare Maschine arbeiten zu sehen, wie sie sich mit den schnell und heftig arbeitenden Pflugscharen am Hinterteil in den Boden einwühlt und in ununterbrochener Tätigkeit den Graben hinter sich herzieht. Der Pflug, dieses Vorbild friedlicher Arbeit, ist hier also gleichfalls zum Kriegshandwerk geworden. Diese Maschinen sollen nicht nur bei weichem, sondern auch bei hartem oder gefrorenem Boden, der dem Arbeiten mit dem Spaten Schwierigkeiten entgegengesetzt und oftmals sogar die Anwendung von Sprengmitteln verlangt, zu verwenden sein. Vorläufig freilich befinden sich diese

Maschinen noch im Stadium des Versuchs, und ob sie jemals im größerem Umfange an die Stelle der handarbeitenden Grabenarbeiter treten werden, muß erst die Zukunft lehren. Im französischen Heere sind mehrere solcher Maschinen in Gebrauch. Jedenfalls darf der Schützengrabenpflug als ein bemerkenswertes Erzeugnis der Technik der Kriegsmaschinen bezeichnet werden.

Doch inmitten des Kriegsschauplatzes findet die Maschine auch für friedliche Zwecke Verwendung. Denn die Heeresleitung hat nicht nur strategische und taktische Ziele zu verfolgen, sondern sie muß innerhalb des ihrem Gewaltsbereich unterstellten Gebietes auch Arbeiten friedlicher Art ausführen lassen. Hierzu gehört die landwirtschaftliche Bebauung der okkupierten Gebiete, um den Feindesboden, so weit er in der Hand des eigenen Heeres ist, für die Ernährung dieses sowie auch der Bevölkerung in der Heimat so weit wie möglich mit nutzbar zu machen, was ja gerade angesichts der Aushungerungspolitik unserer Feinde in dem gegenwärtigen Kriege eine große Rolle spielt. Für diese Zwecke der Heeresleitung kommt die landwirtschaftliche Maschine zur Anwendung, die also in ihrer Art hier ebenfalls Kriegsdienst leisten muß. Die Heeresleitung hat für die Bebauung des okkupierten Gebietes solche Maschinen in großer Anzahl aus der Heimat bezogen, die jetzt sowohl durch unsere Feldgrauen selbst wie auch seitens der landwirtschaftlichen Bevölkerung der betreffenden Gebiete zu regster Anwendung kommen. An erster Stelle steht hier der Kraftpflug, der den Boden für Saat und Ernte vorbereitet, und zwar sowohl der Dampfplug, der von einer Lokomobile betrieben wird, wie auch der Motorplug, der von einem eigenen eingebauten Explosionsmotor in Bewegung gesetzt wird. Nächst diesen Kraftmaschinen der landwirtschaftlichen Bebauung hat die Heeresverwaltung aber auch alle anderen wichtigeren landwirtschaftlichen Maschinen für solche wie die angegebenen Zwecke zur Anwendung gebracht, wie es nur in irgend einem landwirtschaftlichen Großbetrieb der Fall sein kann, so beispielsweise auch die Dreschmaschine, die ein so hochwertiges und leistungsfähiges Hilfsmittel der landwirtschaftlichen Technik ist. Wo die Heeresverwaltung solche Maschinen in Feindesland vorgefunden hat, hat sie diese mit Beschlag belegt und für ihre Zwecke nutzbar gemacht, wo keine vorhanden waren, hat sie solche aus der Heimat nachkommen lassen. Für den Ausbruch der großen Mengen Getreide, die unsere Feldgrauen in Nordfrankreich geerntet haben, sind mehrere große Dampfreschätze von einer großen Firma aus der Heimat bezogen worden. Ein solcher Dreschsatz besteht aus einer 10pferdigen Dreschmaschine mit Doppelschüttler, Spreubläser, Selbsteinleger und einer Selbstbinde-Strohpresse. Die Betriebskraft für diese Maschine liefert eine Lokomobile, die sich auch für diesen friedlichen Teil der Kriegsarbeit als beste und geeignetste Arbeitsmaschine erweist. Die Lokomobile liefert hier nicht nur die maschinelle Kraft für das Einbringen und Ausdreschen der Ernte, für Kraftpflug, Dreschmaschine und Strohpresse, sondern sie bringt, wo es an Vorspann fehlt, auch die Erntewagen ein und zieht auf ebener Straße eine angehängte Last von 15 Tonnen und noch mehr zwar langsam, aber sicher und zuverlässig. Sie hat es möglich gemacht, die in Feindesland vorgefundene Ernte an Brotgetreide und Hafer nutzbar zu machen und hat sich auch nach dieser Hinsicht als wertvolle Kriegsmaschine erwiesen. Die landwirtschaftliche Maschine in der Hand unserer Feldgrauen ist nicht das uninteressanteste Kapitel der Technik dieses Krieges.

Das sind nur einige wenige Verwendungsarten der Maschine auf dem Kriegsschauplatz, die direkt oder indirekt fast überall sich als Helfer des menschlichen Kämpfers betätigt und damit eines der wichtigsten und wirkungsvollsten Kriegswerkzeuge und eine der stärksten Waffen geworden ist, mit denen in dem gegenwärtigen Weltkriege unsere Heere um den Sieg ringen. Wenn einst der Sieg erstritten und der Weltkrieg beendet sein wird, darf auch die deutsche Kriegsmaschine einen Teil des Erfolges auf ihre Rechnung buchen.

