

Der Kraftwagen im Felde

Bürner, Richard

Adres URL obiektu

<https://polona.pl/preview/15fae5e0-7c9e-4177-8e65-ec6937a9fa32>

Data wygenerowania dokumentu pdf

01.06.2026

POLONA/

Informacje

Tytuł ujednoczony

Der Kraftwagen im Felde

Autor

Bürner, Richard

Adres wydawniczy

Berlin : Kameradschaft, [1917].

Data powstania dokumentu

1917-01-01

Język

niemiecki

Sygnatura

455.230

Prawa do utworu

Domena Publiczna. Wolno zwielokrotniać, zmieniać i rozpowszechniać oraz wykonywać utwór, nawet w celach komercyjnych, bez konieczności pytania o zgodę. Wykorzystując utwór należy pamiętać o poszanowaniu autorskich praw osobistych Twórcy.

Źródło

Biblioteka Narodowa

Obiekt zdigitalizowany w ramach projektu:

Patrimonium

Der
Kraftwagen
im Felde

Von

Dr. R. Bürner

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des
Mittleuropäischen Motowagen-Vereins



[1914]

1.—16. Tausend

Hf. 73

Verlag Kameradschaft, Wohlfahrtsgef. m. b. H.
Berlin W 35, Flottwellstr. 3



T. 455.230

Arbeitsausschuß und Schriftleitung
Der Kriegsschriften des Kaiser-Wilhelm-Dank.

Oberleutnant v. Bremen,
a. St. Chef des Stabes

Grund,
Hofbuchhändler

Gersbach,
Kgl. Kommissionsrat

Dr. Krieger,
Kgl. Hausbibliothekar

Der Kraftwagen im Felde.

Zu den neuzeitlichen Kriegsmitteln, die im jetzigen Völkerkampfe zum ersten Male auf ihre volle Leistungsfähigkeit geprüft wurden und, um es gleich zu sagen, diese Probe glänzend bestanden, gehören neben dem Flugfahrzeug und dem Unterseeboote der Kraftwagen und das Krastrad. Allerdings war die Kriegstüchtigkeit der Motowagen schon in Friedenszeiten auf verschiedene Weise ausgeprobt worden, u. a. durch die Übungsfahrten, die unsere Verkehrsstruppen in früheren Jahren von Zeit zu Zeit veranstalteten. Sie führten über weite Strecken Deutschlands, ermöglichten die Durchführung der verschiedensten Manöver und verschafften den Wagenführern die Bekanntschaft mit allen möglichen Geländeschwierigkeiten und Wegeverhältnissen. In Schnee und Kälte wurden hohe Berge überfahren und dabei die umfassendsten Erfahrungen bezüglich der Ausbildung der Wageneinzelteile, der Zusammensetzung des Betriebsstoffes, der Anforderung an die Bereifung usw. gesammelt. Eine andere Fahrt führte nach dem Osten, wo es galt, über große Flußläufe mit Hülfe der von den Pionieren hergestellten Brücken zu setzen, auf Sandwegen zu fahren und sumpfiges Gelände kennen zu lernen. — Auch die Teilnahme aller Arten von Personen-, Last- und Spezialwagen an den Manövern, bei denen sich Gelegenheit zur Vornahme aller kriegsmäßigen Übungen bot, diente dem gleichen Zwecke, und zwar standen den Militärbehörden zu Friedenszeiten eine Anzahl angekaufter Wagen aller Systeme sowie an weiteren Personenwagen die Fahrzeuge der in verschiedenen deutschen Einzelstaaten bestehenden Freiwilligen Automobil-Korps zur Verfügung. Die übrigen Personenkraftwagen im Privatbesitz, deren wir am 1. Januar 1914 rund 61000 zählten, wurden von den Verwaltungsbehörden verzeichnet, um sie bei der Mobil-

machung auf Grund des Aushebungsgesetzes ebenso wie anderes Fuhrwerk und Pferde auszuheben.

Auch an Lastwagen konnte die Heeresverwaltung in Friedenszeiten nicht den für den Kriegsfall nötigen Bestand halten, schon wegen der hohen Anschaffungskosten. Vor allem bestand die Gefahr, daß die Fahrzeuge bei der dauernden Entwicklung des Baues des Kraftwagens bald veralten und das angelegte Kapital entwertet würde. Es zeigte sich ferner, daß die durchschnittliche Maschinenstärke der in Privatbetrieben benutzten Lastwagen bei weitem nicht die Stärke erreichte, welche für Heereszwecke erforderlich ist, um alle ungünstigen Geländebeziehungen überwinden zu können. Die Heeresverwaltung war daher gezwungen, die Einbürgerung von *Armeelastwagen* durch ein besonderes Mittel zu fördern, nämlich durch ein Beihilfeverfahren. Privatbetriebe, welche Lastfahrzeuge beschafften, die den Anforderungen der Heeresverwaltung entsprachen, erhielten Zuschüsse, und zwar einen Anschaffungszuschuß von anfänglich 5000 Mark, später 4000 Mark, sowie einen jährlichen Unterhaltungszuschuß von 1000 Mark, welcher 5 Jahre lang gezahlt wurde. Dies war der Entgelt für die besondere Ausrüstung des Lastwagens zu militärischen Zwecken, aber auch für die höheren Unterhaltungskosten, die sich namentlich ergaben durch den Einbau eines stärkeren Motors, als er für den reinen Privatgebrauch nötig gewesen wäre. Die Besitzer übernahmen die Verpflichtung, die Fahrzeuge während der 5 Jahre, in denen der Reichszuschuß gezahlt wurde, in kriegsbrauchbarem Zustande zu halten, und die Heeresverwaltung sicherte sich vertragsmäßig die Überwachung hierüber. — Sowohl bei der ersten Ausarbeitung der Grundsätze für das Beihilfeverfahren als auch bei den späteren Änderungen der technischen Anforderungen und namentlich bei den bereits erwähnten Prüfungsfahrten arbeiteten die militärischen Sachverständigen und die Leiter der industriellen

Werke Hand in Hand. In gemeinsamen Sitzungen tauschten sie ihre Erfahrungen aus, machten diese für den weiteren technischen Ausbau nutzbar und förderten auf solche Weise sowohl die Kriegsbrauchbarkeit als auch die Güte der Lastkraftwagen im allgemeinen. Auf diese Weise verfügte die Heeresverwaltung stets über einen guten Stamm von Lastkraftwagen für Kriegszwecke und konnte ihn beim Ausbruche des Krieges durch die in Privatbesitz befindlichen Wagen im Aushebungswege ergänzen.

Den Kern unserer heutigen mobilen Kraftfahrerformationen bildet das der General-Inspektion der Verkehrsgruppen untergestellte Kraftfahr-Bataillon mit seinen Ersatzgruppen, indem es das Menschen- und Wagenmaterial für die im Felde stehenden Kraftfahrtruppen liefert. Jede Armee verfügt über ein Kommando dieser Truppen, das dem Etappen-Inspekteur untergeordnet ist. Die Kraftfahrtruppen im Felde gliedern sich in Etappen-Kraftwagen-Kolonnen bezw. Kavallerie-Kraftwagen-Kolonnen, denen hauptsächlich der Nachschub von Munition und Verpflegungsgegenständen obliegt, und in Etappen-Kraftwagenpark bezw. Hilfspark, welche in einem bestimmten Abstände der Armee folgen und sich dort an geeigneten Stellen, in vorhandenen Baulichkeiten, Fabriken usw. einrichten. Der Kraftwagenpark einer Armee, welcher naturgemäß einen bedeutenden Umfang hat, muß Ersatzwagen für die Kolonnen zur Verfügung halten und ausbesserungsbedürftige Fahrzeuge mit feldmäßigen Mitteln ausbessern, also für eine geeignete Reparaturwerkstätte sorgen. Er hält Kraftwagenführer für den Ersatz bereit und versorgt die Kraftfahrkolonnen mit Betriebsstoff, Ersatzteilen und Bereifungen. Endlich hat er den geeigneten Orten fliegende Tankstationen einzurichten, das sind Lastkraftwagen mit einem Vorrat an Benzin oder Benzol sowie mit den erforderlichen Abfüllvorrichtungen.

Der Versorgung dieser mobilen Etappenkraft-

wagenparks aus dem Inlande erfolgt durch die Kraftwagen-Depots und Hilfsdepots. Diese Bildungen sind immobil, behalten also während des Krieges ihren ursprünglichen Standort bei. Sie sind vorzugsweise dazu bestimmt, die gründliche Instandsetzung der Fahrzeuge vorzunehmen, und werden nach Möglichkeit Kraftwagenfabriken angegliedert. Die Depots sind über das ganze Reich verteilt und haben den unmittelbaren Verkehr mit den Etappen-Kraftwagenparks aufrecht zu erhalten. Sie verfügen über einen Stamm von Führerpersonal für den Ersatz und besitzen meistens eine Brennstoff- und Bereifungsstation. Die Hilfsdepots sind mit Kraftfahrzeugfabriken im Innern des Landes verbunden und haben ihre Erzeugnisse, die instandgesetzt und die neuen, von den angegliederten Fabriken gekauften Wagen, an die Depots abzuliefern.

Dem Kraftwagen fällt die Aufgabe zu, ein Bindeglied zu sein zwischen der Eisenbahn, welche für die ungeheueren Beförderungsmengen eines heutigen Krieges unentbehrlich ist, und dem Pferdefuhrwerk, das infolge seiner geringen Leistungsfähigkeit für die Abfuhr von der Eisenbahn heutzutage nicht mehr ausreicht. Er ergänzt somit die Pferdebeförderung in ihrer Aufgabe und greift dort ein, wo die Beförderung mit der Eisenbahn aufhört. Hier kommt ihm seine Freizügigkeit und die Möglichkeit, sich dem Straßenetz anzupassen, zu gute. Er kann aber das Pferdefuhrwerk keineswegs vollständig ersetzen, da der Kraftwagen durch sein hohes Eigengewicht immer an feste Straßen gebunden ist, er muß somit einen Teil der Beförderungen dem Pferdefuhrwerk überlassen, das die kleineren Mengen über ungünstiges Gelände und querfeldein zu bringen hat. Hingegen machen den Kraftwagen wiederum verschiedene Umstände, namentlich die Verfügung über eine eigene mechanische Kraftquelle, zu Sonderzwecken geeignet.

Schon aus den bisherigen Ausführungen ergibt

sich die Einteilung der Kraftwagen nach ihren Verwendungsmöglichkeiten in folgende Gruppen: in Fahrzeuge zur Personenbeförderung, in solche für Lastenbeförderung und in solche für Sonderzwecke außerhalb des Transports; zu letzterem sind beispielsweise zu rechnen die Röntgen-, Beleuchtungs- und Scheinwerfer-Wagen, die Motorpflüge u. a.

Des Personenkraftwagens bedienen sich in erster Linie die Heeresführer und die Stäbe. Sie haben dadurch die Möglichkeit, die ausgedehnten Schlachtlinien und die über große Gebiete sich erstreckenden Truppenbewegungen zu beherrschen und überall persönlich eingzugreifen, ohne durch große körperliche Anstrengung an Leistungsfähigkeit einzubüßen. Die Wagen haben die aus den Friedenszeiten bekannten geschlossenen oder offenen Formen, nur ein leicht aufklappbarer Tisch, auf dem die Generalstabskarten ausgebreitet werden können, erinnert an ihre jetzige militärische Benutzung. — Bei der Überwachung der Grenze, im Aufklärungs- und Meldedienste werden ebenfalls die allgemein bekannten Typen von Wagen verwendet, an denen zuweilen eine besondere Vorrichtung zu sehen ist, nämlich ein drehbarer Scheinwerfer, um mit seiner Hülfe nicht allein die Fahrstraße, sondern auch die seitliche Umgebung ablichten zu können. — Einige Wagen weisen ausnahmsweise hohe Räder und einen großen Abstand vom Boden auf und sollen durch diese Bauart die Überwindung von Gräben oder sonstigen Unebenheiten der Straße erleichtern. Große Beweglichkeit und Schnelligkeit müssen die Fahrzeuge für die erwähnten Zwecke auszeichnen, denn diese halten sich stets in der Nähe der Kampffront auf, wo feindliche Gewehr- und Artilleriegeschosse sowie Fliegerbomben sich mit Vorliebe die Kraftfahrzeuge als Ziele suchen. Es ist deshalb zu verstehen, daß die dreirädrigen Wagen, unter dem Namen Zyklonette und Phänomobile bekannt, und besonders die Krasträder, mit

und ohne Beiwagen, im Aufklärungs- und Meldedienst tätig sind. Bei jedem Armeekorps findet sich eine Anzahl von Krastradfahrern, die entweder als Patrouillen, Meldesfahrer u. dgl. selbständig arbeiten oder Transportkolonnen als Führer und Aufklärer begleiten. Die Wichtigkeit ihres Dienstes ergibt sich aus folgendem Vorfall: Ein Kraftfahrer, der einer belgischen Munitionskolonnen als Führer diente, wurde durch einen Schrapnellsplitter verletzt. Die Kolonne fuhr ohne Führung weiter und lenkte bei einer Wegkreuzung in die falsche Straße ein. Nach einer halben Stunde gelangte sie — zur Feldküche eines anderen Armeekorps. Fünfzehn Kilometer entfernt wartete das belgische Regiment vergeblich auf Munition und erlitt im deutschen Feuer entsetzliche Verluste. — Daß die Krastradler ebenso wie die Führer und die Begleitmannschaften der Kraftwagen zum Schutze gegen feindliche Überfälle mit Waffen ausgerüstet sind, bedarf wohl kaum der Erwähnung.

Zur Massenbeförderung von Soldaten wird der Kraftwagen ebenfalls häufig benutzt. Es kommen hierfür nicht allein die bekannten Tourenwagen, Limousinen, Landaulets u. dgl. in Frage, sondern auch die Kraftomnibusse, die früher in den Städten und im Gebirge dem Verkehr dienten, sowie die Rundfahrtwagen, die einst bei Besichtigungsfahrten den Fremden die Sehenswürdigkeiten der Städte vermittelten, ja selbst Lastautos müssen einspringen. Die Besetzung von Luxemburg zu Beginn des Krieges und die Eroberung der belgischen Festungen wären nicht so überraschend schnell vor sich gegangen, wenn wir nicht mit unseren Kraftfahrzeugen viel Soldatenmaterial so rasch auf den Weg hätten bringen können. Auch wenn heute noch schleunige Truppenverschiebungen, besonders von Pioniermannschaften, nötig sind, tritt der Kraftwagen in Tätigkeit, und zwar entweder in den bereits erwähnten Ausführungen oder in einer eigens für diesen Zweck erbauten Form, die am Rande des Innern

bequeme Sitzplätze aufweist. Sogar unsere Feinde erfreuen sich zuweilen, wenn die Gelegenheit dazu sich bietet, der bequemen Beförderung im Kraftwagen. Allerdings träumten sie davon, als Sieger in Deutschland einzuziehen, sind aber in diesem Falle Gefangene.

Den Personensfahrzeugen sind auch die großen Mengen von Kraftwagen hinzuzurechnen, die im Dienste des Sanitätswesens stehen, die Verwundeten oder Kranken so schnell als möglich der ärztlichen Behandlung zuführen und durch die rasche Beförderung in vielen Fällen deren Leben retten. Fahrten, die früher auf schlecht oder garnicht gefederten Wagen halbe und ganze Tage lang dauerten, erledigt der automobiler Krankenwagen in einer bis zwei Stunden. Natürlich behilft man sich in der Not auch heute noch mit jedem irgendwie geeigneten Fahrzeug, z. B. mit einem Lastwagen, auf dessen mit Stroh bedeckten Boden die Verwundeten gebettet werden, aber im allgemeinen stehen ungezählte, besonders für den Sanitätsdienst gebaute Wagen zur Verfügung. Feldlazarettküchen zur Speisung und Tränkung der an Hunger und Durst leidenden verwundeten Soldaten, Feldwaschküchen zur Reinigung, automobiler Apotheken, Röntgenwagen, sie alle sind zur ersten Hilfeleistung und zur Beförderung unserer verwundeten Krieger in die Lazarette bereit. Das Wundfieber ist in diesem Kriege ein beinahe unbekannter Feind, und Wunden von fast tödlicher Wirkung werden meistens geheilt, weil die Rettung so schnell und gründlich durch den Kraftwagen gebracht werden kann.

Bei den eigens gebauten Krankenwagen muß man zwei Arten unterscheiden. Die einen sollen nur wenige Schwerverwundete aufnehmen, deren Beobachtung und Behandlung auch während der Beförderung erfolgen muß, die anderen sind reine Transportwagen. Die Fahrzeuge für Schwerverwundete zeigen einen geschlossenen Aufbau und eine

äußerst sorgfältige Ausführung. Wir kannten sie schon vor dem Kriege im Dienste der Einrichtungen für erste Hilfe bei Unglücksfällen, heute werden sie hauptsächlich bei der Überführung der Verwundeten in die Garnisonslazarette gebraucht. Im Innern sind die Krankentragen federnd aufgehängt, verstellbar und bequem zugänglich, so daß sie auch leicht heraus- und hineingeschoben werden können. Für die Begleitpersonen sind Sitzplätze vorhanden, außerdem ein Verbandschrank, eine Apotheke und eine Wascheinrichtung. Unter Umständen können also kleine Operationen im Wagen vorgenommen werden. Die Wände sind weiß lackiert, der Fußboden mit Linoleum belegt, so daß die Desinfektion in der einfachsten Weise vorgenommen werden kann. Ein Zimmerlustreiniger sorgt für gute Luft, im übrigen findet eine Lüftung durch natürliche, nicht auf die Verwundeten wirkende Zugluft statt. Die Beleuchtung erfolgt zuweilen durch eine vom Motor des Wagens angetriebene elektrische Lichtmaschine. Nach Entfernung der Inneneinrichtung und nach Anbringung von Sitzgelegenheiten kann der Wagen auch zur Beförderung von Leichtverwundeten verwendet werden. Im allgemeinen hat man aber für diesen Zweck besondere Fahrzeuge in einfacherer Bauart ehrgestellt. Ein Büssing'scher Zug besteht z. B. aus vollständig geschlossenen großen Wagen, die mit weiten Fenstern versehen sind. Der vordere Motorwagen ist mit einem Anhänger zusammengekuppelt, so daß ein solcher Zug eine ziemlich bedeutende Anzahl Verwundeter fortschaffen kann. Bei einer Kolonne von Daimler'schen Krankenwagen ist der untere Teil des Wagenkastens seitlich geschlossen, während der obere Teil offen ist, aber durch Segeltuchvorhänge ebenfalls geschlossen werden kann. Die Tragbahnen können aus dem Innern herausgenommen und auf die Dächer geschnallt werden, es ist also dann eine sitzende Beförderung der Verwundeten möglich. Die Frage der besten Ausnutzung des

Wageninnern, auf die neben der Schnelligkeit besonderer Wert gelegt werden muß, wird von den verschiedenen Fabriken auf die verschiedenste Weise zu lösen gesucht. Während auf einem Fahrzeuge sechs Verwundete auf Tragbahren liegen und vier Mann sitzen, können in einem anderen Wagen entweder drei Tragbahren untergebracht und Sitzgelegenheit für vier Personen geschaffen werden, oder die Bahren werden entfernt und dann können acht Personen bequem sitzen und ihr Gepäck zu Füßen unterbringen. Oft sind unter den Bahren starke Federn angebracht, um die beim Fahren entstehenden Stoßbewegungen aufzuheben. Noch eine letzte Ausführung verdient Erwähnung, nämlich die von der Mannesmann-Mulag-Gesellschaft ausgeführten zweirädrigen Anhängewagen, die zu mehreren Fahrzeugen zusammengekuppelt und von einem Motorwagen gezogen werden. Ein auf der Plattform aufgebautes Gestell trägt ein Dach und Vorhänge aus Segeltuch für die beiden Längsseiten und die Rückseite; zwei Öffnungen lassen die nötige Luft und das erforderliche Licht in das Innere hinein. Raum ist für drei zusammenklappbare Bahren vorhanden. Hat man diese entfernt und am Kopf- und Fußende des Wagens verstaut, so kann man aus einem oben geöffneten Kasten in der Mitte der Bodenplatte zwei Klappbänke herausholen und auf diese Weise Sitzgelegenheit für vier Personen schaffen. — Es könnten noch viele andere Ausführungsarten von Krankenwagen erwähnt werden, aber wir müssen uns mit dem Gesagten begnügen und mit der Versicherung, daß alle unsere Fabriken mit allen technischen Mitteln darauf bedacht sind, unseren Verwundeten und Kranken eine rasche, zweckdienliche und bequeme Beförderung zu sichern.

In enger Beziehung zu diesen Fahrzeugen stehen die Motorwagen mit vollständiger Einrichtung für Röntgen-Durchleuchtung. Außerlich bietet das Auto nichts neues, aber die innere Einrichtung ist

sehr fesselnd. Der elektrische Strom für den Röntgenapparat wird durch eine unter dem Führersitze fest eingebaute Dynamomaschine erzeugt, die durch eine ausrückbare Kuppelung mit dem Vierzylindermotor des Wagens gekuppelt wird, jedoch kann der Apparat auch im Anschluß an vorhandene Gleich-, Wechsel- und Drehstromneße bis 250 Volt getrieben werden. Der Wagenkasten enthält vollständig abgeschlossene Räume. Der vordere Raum umschließt die Schalt- und Regulierungsapparate für die Stromerzeugungsanlage zum Röntgenapparat. In den hinteren Raum tritt man durch eine Doppeltür in der Rückwand des Wagenkastens und findet dort den Röntgenapparat mit allen Nebenapparaten, den photographischen Zubehör sowie die Beleuchtungseinrichtung. Bei Aufnahmen auf freiem Felde wird das mitgeführte Zelt aufgeschlagen, dadurch ein dunkler Raum geschaffen und in ihm der Röntgenapparat aufgestellt. Man kann diesen aber auch in einem Kriegs- oder Feldlazarett unterbringen und verbindet ihn durch ein mitgeführtes Kabel mit der draußen stehenden Stromerzeugungseinrichtung des Kraftwagens. Die photographischen Platten werden entwickelt in dem Vorderraume des Fahrzeugs, welcher als Dunkelkammer eingerichtet ist. Bemerkenswert ist noch der im Wagen untergebrachte Bogenlampen-Scheinwerfer mit Parabolreflektor, mit dessen Hilfe man größere Strecken des Schlachtfeldes absuchen kann.

Wir kommen jetzt zu der zweiten Gruppe von Kraftfahrzeugen, den Lastwagen. Diese sind in der äußeren Form, in der Inneneinrichtung und in der Verwendungsmöglichkeit ungleich vielseitiger als die Personenwagen. Wie sie in den Kampf eingreifen, ist aus folgendem Berichte eines deutschen Rittmeisters zu entnehmen: „Nach der Einnahme von Sanok verschwanden die Russen unter dem Deckmantel der Nacht vom Horizont. Es galt nun, den russischen Truppen keine Zeit zum neuen Sammeln zu lassen, sondern wir mußten ihre bereits zerspreng-

ten Kolonnen während der Flucht angreifen. Da begann denn die Verfolgung in Automobilen, welche die geschlagenen Russen angriffen und schlugen. Auf der Linie Rzeszow-Sanok-Lisko sausten 500 Kraftwagen auf der Landstraße vorwärts. Auf jedem Fahrzeug befanden sich viele Soldaten und nach einem Dahinrasen von einer halben Stunde stiegen die Leute aus den Automobilen und diese rasten zurück, um neue Truppen zu holen. Andere Fahrzeuge brachten Kanonen, Maschinengewehre, Munition oder größere Truppenmengen zu jenen Punkten, wo stärkere russische Kolonnen es versuchten, den Kampf wieder aufzunehmen. Die auf diese Weise überraschten russischen Truppen kamen von allen Seiten in ein heftiges Kanonen- und Maschinengewehrfeuer und waren ununterbrochen Infanterieangriffen ausgesetzt, ohne an Verteidigung denken zu können. Das Endergebnis kann man sich vorstellen.“ Hinsichtlich der äußeren Form kennen wir zunächst den kleinen Schnellwagen für eine Lademenge von $1\frac{1}{2}$ Tonnen, der ungefähr dem Lieferwagen in unseren Warengeschäften entspricht. Er wird bei eiligen Beförderungen, namentlich von Munition und Lebensmitteln an die Front, benutzt und ist meistens mit einem Plane bedeckt, zuweilen auch mit einem geschlossenen Kasten versehen. Gerade die Munitionstransporte sind für die Fahrer und Begleiter sehr gefährlich, da die Feinde, in erster Linie die feindlichen Flieger, es besonders auf sie abgesehen haben. Das Trümmersfeld einer Munitionskolonnie bei Cambrai, in dessen Mitte ein Grabmal für die dort gefallenen Kraftfahrer steht, bezeugt diese Gefahren. Die Kolonne war in einen von den Engländern gelegten Hinterhalt geraten und die Leute wurden von den englischen Reitern sämtlich abgeschossen, während die zehn Wagen von den Feinden, die in der Eile keine Beute machen konnten, zerstört wurden. Es ist ein eigenartiges, stilvolles Erinnerungszeichen an unsere mutigen

Kraftfahrer. — Einen größeren Typ stellt der sogenannte Kavallerielastwagen mit 3 Tonnen Lade-
fähigkeit dar, der ebenfalls weitgehenden Ansprü-
chen an Schnelligkeit gerecht wird und sogar die
Schwierigkeiten im Hochgebirge leicht überwindet.
Endlich kennen wir noch den größeren Lastwagen
für 4 bis 5 Tonnen, also 4000 bis 5000 Kilogramm
Nutzlast. Wird er mit einem Anhänger gekuppelt,
so kann der Lastzug 10 Tonnen fortschaffen. Zu-
weilen werden noch längere Züge gebildet, wenn die
Anhänger aus zweirädrigen Wagen bestehen, die
wir bereits im Dienste der Verwundetenbeförderung
erwähnten.

Die Frage, was denn alles mit den Lastwagen
fortbewegt wird, kann man kurz dahin beantworten:
Lebensmittel und Kriegsmaterial aller Art, zu-
weilen auch Personen. Da bringt z. B. das Fahr-
zeug das Getreide aus den Magazinen oder Eisen-
bahnzügen nach den Mühlen, holt von dort das
Mehl und liefert es an die Feldbäckereien ab, über-
nimmt von diesen das Brot und schafft es an die
Front, von wo unter Umständen Verwundete zurück-
befördert werden. Andere Wagen versorgen die Feld-
küchen mit Reis, Kartoffeln, Hülsenfrüchten, Kon-
serven, Salz, Kaffee und anderen Nahrungsmitteln.
Einen besonderen Aufbau haben die Fleisch-
wagen. Auf dem mit einer herunterklappbaren
Britsche, d. i. einer Umrahmung des Wagenbodens
versehene Fahrzeug befindet sich ein Eisengestell,
das Querstangen und Haken zum Aufhängen der
Fleischstücke trägt. Hinten an dem Gestell ist ein
Ausleger für einen Flaschenzug angebracht, um das
Be- und Entladen zu erleichtern. Zum Schutze gegen
äußere Einflüsse, namentlich Staub, wird über das
Gestell ein Verdeck aus Segeltuch gezogen. — Der
Umfang der Lebensmittelzufuhr ist am besten aus der
Tatsache ersichtlich, daß der tägliche Verpflegungs-
bedarf eines Armeekorps etwa 1000 Zentner umfaßt.

Auch die Versorgung der Reiterei mit Futter-

mitteln und Stroh findet nicht selten durch Kraftwagen statt, da diese allein im Stande sind, der Kavallerie schnell genug folgen zu können. Unter den Fahrzeugen für Kriegsmaterial spielen die Tankwagen eine wichtige Rolle und werden hauptsächlich bei den Kraftfahrtruppen selbst verwendet. Einige Tankwagen sind dreiteilig gebaut und können daher gleichzeitig Benzin oder Benzol, Öl und Petroleum oder Wasser mitführen. Jeder Teil des Behälters kann für sich durch Flügelumpen gefüllt und entleert werden. Auf den seitlich angebrachten Flüssigkeits-Höhenanzeigern kann man die Vorräte ablesen. Andere Tanks werden nur mit Wasser gefüllt, das für die Truppen an der Front oder auf dem Marsche oder zu anderen Zwecken bestimmt ist. — Die schweren Kabeltrommeln werden unseren technischen Truppen auf einem Lastwagen zugeführt, der vielleicht mit einem Anhänger gekuppelt ist und auf solche Weise vier Trommeln schleppen kann. Die aus Friedenszeiten bekannten Wagen zur Anfuhr von Eisenbahnschienen sind im Felde sehr begehrte Beförderungsmittel sowohl für den Eisenbahnbau als auch bei der Heranschaffung von Material für die bombensicheren Unterstände und für die Auführung von Gebäuden. Die Fahrzeuge sind sehr fest ausgeführt, haben meistens Eisenbereifung und werden durch Kettenantrieb vorwärts gebracht. Zur Fortschaffung von Holz kann man schon leichtere Fahrzeuge brauchen, aber deren Tätigkeit ist nicht unwichtig, denn Holz ist ein gesuchtes Erzeugnis bei der Herrichtung von Schützengräben, Baracken, Werkstätten und anderen Baulichkeiten. Wenn, wie es vorgekommen ist, ein Lastwagen mit Anhänger zur Beförderung eines 8000 Kilogramm wiegenden Sandsteinblockes verwendet wird, aus dem Künstlerhände ein monumentales Denkzeichen für unsere gefallenen Helden meißelten, so ist das doch mehr eine ausnahmsweise Tätigkeit. Als solche ist auch anzusehen der Transport eines Dampfkessels, der

auf dem hinteren Wagen ruht, während auf dem vorderen das Heizmaterial mitgeschleppt wird. Dieses eigenartige Ereignis vollzog sich auf dem galizischen Kriegsschauplatz bei unseren österreichisch-ungarischen Waffenbrüdern. Einem alten Bekannten aus den Straßen der deutschen Reichshauptstadt kann man auch im Felde begegnen, dem Aktenwagen eines Ministeriums, denn die bekannte deutsche Ordnung bringt es mit sich, daß die Regierungsgeschäfte während des Krieges von unseren leitenden Behörden ebenso gewissenhaft erledigt werden wie im Frieden. Eine eigenartige Beförderungsweise konnte man häufiger auf dem österreichischen Kriegsgebiete beobachten, wo unsere Verbündeten einfach einen Kraftwagen an Stelle einer Lokomotive zum Ziehen eines Eisenbahnzuges benutzen. Zu diesem Zwecke wurden die gummibereiften Räder gegen Eisenräder umgetauscht, die sich dem Profil der Schienen und der Spurweite der Eisenbahn, sei sie normal- oder schmal-spurig, anpassen.

So wird man den verschiedensten Wegeverhältnissen gerecht, denn die Straßen in Rußland und teilweise auch in Galizien lassen viel, wenn nicht alles zu wünschen übrig und sind deshalb die ausgesprochensten Feinde der Kraftfahrzeuge. Ein Einsinken bis zur Achse gehört nicht zu den Seltenheiten. Rößlein, Ochsein und zahlreiche Menschenhände müssen oft eingreifen, um das Automobil wieder aus dem Morast herauszuholen. Die „Kunststraßen“ in Rußland bestehen nämlich lediglich aus einer Schotter-schicht von 30—35 cm, die einfach auf den oft sumpfigen Untergrund gelegt worden ist. Alle Straßenbaukunst, wie Trockenlegung des Grundes, Sandpolster, Unterpflasterung usw. fehlt. Wahrscheinlich haben diese wertvollen Sachen im Kostenanschlag des Baumeisters nicht gefehlt; die dafür angewiesenen Gelder flossen aber in die Tasche des Wege-künstlers, nachdem vorher der russische Herr Landrat seinen Teil abbekommen hatte. So ist denn die rus-

sische Landstraße in steter Bewegung und mit grundlosen Löchern geschmückt. Wie der Kraftwagenverkehr auf den Straßen des Balkans sich abwickelt, erzählt der Kriegsberichterstatter W. R. Gomoll in einem Briefe aus Prilep (Unterhaltungsbeilage der „Täglichen Rundschau“ vom 5. April 1916) recht anschaulich: „Schwer kommt es durch die Stadt gepoltet. Es dröhnt in den engen Gassen. Die Häuser wackeln, und es zittert der Boden, als ob große Geschütze im Gefecht stampfen. Ratternd, von einer dicken, wogenden grauen Staubwolke umhüllt, zieht etwas Ungetümähnliches herauf. Oft genug meint man: nun sitzt es fest; denn die Straße in ihrer Unebenheit und Enge muß ein Hindernis werden. Doch nein, es geht immer weiter; es wälzt sich urwelthast heran, nimmt hier oder da wohl eine Mauer- oder Hausdecke mit, ist aber nicht zum Stillstand zu bringen. Grau in grau, wie über und über mit Zement bestreut, so als ob es die Landstraße selber sei, die schwer in Bewegung gekommen, nun unaufhaltsam heranzmarschiert, bricht es in die Stadt hinein. Alles flüchtet vor der langen, ratternden Kette, die fauchend naht, die einem Panzerzuge gleicht, der unheimlich schlagend, stöhnend, von einem Lärmmeer umbrandet daherkommt. Es ist ein deutscher Automobillastzug, der von der weitab nordöstlich gelegenen Bahn-umschlagstelle dem Süden entgegenfährt. Es ist die Lebensmittelversorgung der deutschen und bulgarischen Armee, die über die am Fuße der Vovila-Planina vorüberführende Straße täglich Prilep passierend hin und her geht. Was darin auf dieser einen Straße geleistet wird, ist etwas Ungeheures. Die deutschen Wagen, die bayerischen Kolonnen angehören, rollen durch dick und dünn. Blauweiß leuchten ihre Wagenschildchen unter dem Schmutz hervor, und man muß bei allem Ernst lachen, wenn man sie ankommen sieht. „Immer durch! Immer vorwärts!“ Das allein ist die Parole, und so geht es durch Bäche, die strudelnd von den Bergen kommen, durch die

Pfützen und Löcher der aufgefahrenen Straße. Polternd fallen die Räder in die nach und nach hineingestampften Tiefen des Weges. Sie stoßen gelegentlich einen Augenblick in ihrem Lauf, dann aber rattert und faucht der Motor noch heftiger, und hinaus windet sich das Ungetüm und hastet weiter; denn da der Stappenweg lang ist, darf es kein unnötiges Rasten geben.

An Material und Fahrer werden auf diesen Fahrten die gleichen hohen Anforderungen gestellt. Steif, wie aus Stahl geschmiedet, wie mit dem Steuer-
rade zusammengeschweißt, sitzen die Wagenführer auf ihren harten Bänken. Sie sehen nicht mehr menschenähnlich aus; denn aus Öl, Dreckspritzern und Staub bildet sich eine dicke Kruste auf ihrer Haut. Die schwarzen Lederanzüge haben die Farbe der Straße. Die Männer sehen aus, als ob sie buchstäblich durch den Wegeschmutz gewälzt worden sind. Nerven können diese Menschen nicht haben; denn in jeder Sekunde schüttelt sie der schlagende Wagen so durcheinander, daß einem „normalen“ Menschen Hören und Sehen vergehen kann. Schon die Personenwagenführer werden später ein Lied von den mazedonischen Land- und Bergstraßen zu singen wissen, doch die Lastkraftwagenführer der Armee werden von Fahrten erzählen, die die Hörer erschauern lassen. Und sie werden nicht übertreiben; denn den „Westleuten“ sind die Wege zunächst als unüberwindbar entgegengetreten, um überwunden zu werden, und den „Ostleuten“ bilden sie nach dem, was in Polen, Galizien und Rußland ihrer damals wartete, und was ihnen im dreimal bekreuzigten Serbien vorbehalten war, die durchaus würdige Fortsetzung. Berg und Tal gibt es schon lange nicht mehr. Wenn nicht gerade Eis oder Neuschnee auf den Pässen lag, wurde jede Kurve, jede Serpentine gefahren. Bei Wranje war es und im Winter, auf jener Paßstraße, die sich den inhaltsschweren Beinamen der „Leidensweg“ erworben hat, wo die größte

Kraftprobe abgegeben werden mußte. Die Infanterie und die anderen Truppen hatten sich auf dem schmalen, steilen Felsenweg „vorwärtsgeschleust“, da es ein glattes Marschieren nicht gab. Und nun mußten die Kraftfahrzüge über den Paß. Stundenlang ratterten die Motoren; stundenlang schoben die Mannschaften; und Vorspanne von Menschen und Tieren zogen in Schweiß gebadet! Drei ganze Tage währte die Höllenarbeit, um die Paßhöhe zu erreichen. Man hatte einmal an der schlimmsten Stelle der steilen, schmal in die Urgesteinmassen geschlagenen Straße vom Morgen bis zum Abend in rastlosester Arbeit die Wagen um hundert Meter vorwärts gebracht! Mit Drahtseil wand man schließlich, als der erste Wagen den Scheitelpunkt des Passes erreicht hatte, unter Einspannung des Motors die anderen Kolosse zur Höhe hinauf und trug dann endlich den Ruhm davon, das Unmögliche einmal wieder möglich gemacht zu haben. „Der Leidensweg von Wranje! Wer ihn kennen gelernt hat“, so sagte mir einmal einer unserer unverwüftlichen Leute, „wird sich des Genusses auch noch im nächsten Leben als überstanden angenehm erinnern!“ —

Natürlich sucht die Technik solche Mißstände nach Möglichkeit zu überwinden und hat z. B. an den Reifen Verbreiterungen angebracht, welche das Einsinken des Fahrzeuges verhindern sollen; gelingt dies nicht, so wird, wie eben gezeigt, der Wagen durch eine vom Wagenmotor aus angetriebene Seilwinde wieder flott gemacht. Auf die Einzelheiten der Seilwinde werden wir noch später zurückkommen, ebenso wie auf ein noch wirksameres Mittel, den Caterpillar- (Raupen-) Antrieb. — Im Winter sind die russischen Straßen besser, weil sie bis in die Tiefe gefroren sind, aber es tritt dann ein neuer Feind auf, der Schnee. Ihm begegnet man entweder durch den vor den Kraftwagen gelegten Schneepflug oder indem man auf kunstvolle Weise Schneeketten im Zickzack um die Reifen legt, damit die Räder in dem glatten

Schnee Widerstand finden, oder indem man sogar die mit Eisenfetten versehenen Räder auf Schneekufen stellt. — Natürlich geht deutsche Gründlichkeit, sobald wie möglich, den schlechten Straßen in Feindesland von grund aus zu Leibe und wandelt sie in wirklich brauchbare Kunststraßen um. Hierbei betätigt sich wieder das Kraftfahrzeug in hervorragender Weise. Es schafft nicht nur die groben Steine und den Sand für den Unterbau, sondern auch den Schotter heran, welcher entweder auf einfachen Pritschenwagen oder auf Rippwagen mit seitlicher oder rückwärtiger Rippe verladen wird. Nachdem dann der Schotter verteilt worden ist, kommt der automobile Wassertankwagen und näßt die Schotteranlage ein, während die hinterher folgende Dampfwalze die Fertigstellung der Straßendecke besorgt. Der Dampfwagen, der Vorgänger des neuzeitlichen Kraftwagens mit Explosionsmotor, ist nämlich, gleich wie im Kriege 1870/71, auch jetzt wieder in den Dienst des Kriegsgottes gestellt, und die Dreschmaschinen-Lokomobilen, die Straßenwalzen und andere Lokomobilen beteiligen sich eifrig am Kriegswerk, besonders als Zugmaschinen für schwere Geschütze, Lastenzüge u. a.

Eine besondere Art von Lastwagen stellen noch die sogenannten Magazinwagen dar, die vorwiegend von den Kraftfahrtruppen benutzt werden. Ihr Inneres zeigt einen vollständig eingerichteten Aufbewahrungsraum, welcher nicht nur kleine Teile, sondern auch Räder und Achsen aufnehmen kann. Die mit besonderem Verschlusse versehenen Kästen haben nach unten abklappbare Türen, während der in der Mitte befindliche Raum für sich durch Tür und Schloß gesichert werden kann. Die Beleuchtung der Zwischengänge erfolgt durch elektrische Lampen.

Daß zum Schleppen der Geschütze Dampflokomo-bilen verwendet werden, ist bereits gesagt worden, aber wir kennen auch Zugkraftwagen mit Explosionsmotoren, die für den Fall, daß der Zugwagen auf bedeutenden Steigungen oder bei schlechten We-

gen die Anhänger vorübergehend durch die Adhäsion nicht mehr mitziehen kann, mit der bereits erwähnten Kabelwinde versehen sind. Mit dieser Winde werden die Anhänger dann nachgewunden, nachdem der Zugwagen einen durchaus festen Stand erhalten hat. Auch der Zugwagen selbst kann mit ihrer Hilfe über außergewöhnliche Hindernisse hinweggeschleppt werden. Dann wird z. B. auf der Höhe eines Hügels das Kabelende befestigt, und der Wagen zieht sich selbst durch Aufwinden des Kabels auf der Trommel vorwärts. — Möglich ist die Beförderung von Geschützen auch auf den sogenannten Bergungswagen, die gewöhnlich dazu dienen, stark beschädigte Kraftfahrzeuge der nächsten Reparaturwerkstätte zuzuführen. Zu diesem Zwecke sind die seitlichen Bordwände des Zugwagens mit Verstrebungen versehen und dienen beim Aufziehen des beschädigten Wagens oder des Geschützes als Laufschienen. Das Aufziehen selbst erfolgt gleichfalls durch eine vom Motor aus angetriebene Seilwinde. — Außer stark verbreiterten Rädern haben die Zugmaschinen zur Überwindung von Geländeschwierigkeiten zuweilen den Caterpillar- oder Raupenantrieb. Er besteht in der Hauptsache darin, daß eine endlose Kette um die beiden stählernen und am Radfranze mit Zacken versehenen Triebräder herumgeht, diese also einschließt. An der äußeren Oberfläche ist das Kettengleis mit einer Anzahl von Gummi- oder Holztritten versehen; die ganze Vorrichtung bewirkt eine Bewegung wie diejenige der Raupe (daher der Name) und erlaubt, daß eine schwere Last selbst bei ganz grundlosen Straßen langsam, aber sicher weiter befördert werden kann. — Sehr bekannt ist der Gebrauch der Kraftwagen bei der Artillerie durch die Tätigkeit der Motorbatterien geworden, die von den Skodawerken in Pilsen in artilleristischer und von den Austro-Daimlerwerken in Wiener-Neustadt in automobilistischer Hinsicht ausgeführt worden sind. In dem Berichte

des deutschen General-Quartiermeisters von Stein wurde über sie folgendermaßen geurteilt: „Die von Osterreich-Ungarn zugesandten schweren Motorbatterien haben durch Beweglichkeit und Treffsicherheit ihre Wirkung vortrefflich bewährt und uns ausgezeichnete Dienste geleistet.“ Der ganze Zug besteht aus einem Zugwagen mit drei Anhängewagen, welche die Hauptteile der Batterie tragen. Der Zugwagen hat verhältnismäßig langsam laufende, sechszyndrige Austro-Daimler-Motoren von 100—150 PS, Vieräderantrieb und Vollgummibereifung. Der letzte Anhängewagen schleppt die Bettung für die Batterie, welche im Boden fest eingebaut wird, jedoch soll es auch möglich sein, daß das Geschütz im Notfall ohne Bettung, also etwa auf dem Straßenkörper selbst, in Tätigkeit treten kann. Auf dem zweiten Anhänger steht die Lafette. Die Ausmaße aller Teile und die sinnreiche Konstruktion des Mörsers ermöglichen eine so rasche Zusammensetzung, daß die Batterie bereits in 40 bis 50 Minuten nach ihrer Ankunft in der Stellung schußfertig ist. Das auf dem dritten Anhänger mitgeschleppte Rohr wird auf mechanischem Wege in die Lafette eingeführt und erhält als Futter Bomben im Gewichte von je 385 kg. Wie eine amerikanische Zeitschrift zu berichten weiß, kostet jeder Schuß aus einem solchen Mörser 2168 Mark.

Bei Erkundungsfahrten, beim Verfolgen des Feindes und bei anderen Gelegenheiten wird mit Erfolg das Panzerautomobil verwendet, von dem bei den verschiedenen Nationen die verschiedenartigsten Ausführungen bekannt sind. Ein Daimler-Panzerwagen ist mit einem Schnellfeuergeschütz ausgerüstet, besitzt Vierräder-Antrieb und einen Panzer aus Nickelstahl von 2—4 mm Stärke. Er kann 14000 Patronen mitführen, eine Höchstgeschwindigkeit von 40 bis 50 Kilometer in der Stunde erreichen und Steigungen bis zu 35 Grad überwinden. Beim Kampfe gegen feindliche Flugzeuge bedient sich die

Artillerie endlich eines festgebauten Kraftwagens, auf welchem ein Ballonverfolgungsgeschütz aufgestellt wird. Die leichte Beweglichkeit gestattet dem Fahrzeuge, den Flugzeugen fast überall hin zu folgen.

Obwohl das Luftfahrzeug gewiß alles Erdentliche an Bewegungsfreiheit besitzt, ist es doch in vielen Fällen auf die Hilfeleistung durch Kraftwagen angewiesen. Jede Flieger- und jede Luftschiffer-Abteilung wird daher von einem mehr oder minder großen Park von Kraftfahrzeugen begleitet. Die Lastwagen schleppen alles nötige Material mit, Betriebsstoffe, Ersatzteile und namentlich Reparaturwerkstätten, deren innere Einrichtung wir später noch näher kennen lernen werden; die Personenwagen, vielfach in Form der bekannten Sportphaetons, dienen zur Beförderung der Flugzeugführer und der höheren Offiziere. Auf den Lastwagen können auch die Flugzeuge von einem Orte zum anderen, etwa von der Landungsstelle zum Hafen, geschafft werden, wie man dies in Friedenszeiten auf Fliegerübungsplätzen beobachten konnte. Das Flugzeug wird dann entweder vollständig auf einen langgestreckten Anhängewagen gelegt und von einem Kraftwagen gezogen, oder das eine Ende des Flugzeuges ruht auf dem Anhänger, das andere auf dem Zugwagen. Auf diese Weise werden auch beschädigte Flugzeuge eingebracht. In einem besonders eingerichteten Wagen oder in einem verdunkelten Abteile eines geschlossenen Materialwagens können die photographischen Aufnahmen der Flieger entwickelt, vervielfältigt und vergrößert werden. — Ähnliche automobiler Einrichtungen wie bei den Flieger-Abteilungen finden auch Verwendung bei den Luftschiffertruppen. Eine auffallende Vorkehrung trägt ein Sonderwagen, nämlich eine größere Anzahl von Stahlflaschen mit Gas, welche durch eine sinnreiche Anordnung gleich vom Wagen aus in die Kammern der Luftschiffe abgefüllt werden können.

Daß eine andere Gruppe von technischen Trup-

pen, die Telegraphen-, Fernsprech- und Fun-
ker-Abteilungen, den Kraftwagen in bedeuten-
dem Umfange in ihren Dienst gestellt hat, ist nahe-
liegend. Hier ist namentlich ein geschlossener Mate-
rial- und Gerätewagen sehr verbreitet, der in seinem
Innern sowohl Drähte als auch Isolatoren, Tele-
graphen und Fernsprechapparate, Steigeisen u. dgl.
aufbewahrt. Der hintere Raum dient oft als Auf-
enthalt- oder sogar Schlafraum, damit bei ange-
strengtem Dienst ein Teil der Bedienungsleute aus-
ruhen kann. Da diese Truppen oft weite Strecken
zurücklegen müssen, ist für sie der Kraftwagenbetrieb
besonders wichtig, sie führen deshalb auch stets Per-
sonenwagen zur Beförderung der Offiziere mit. Der
zur Betätigung der Apparate erforderliche elektrische
Strom wird durch eine Dynamomaschine erzeugt, die
im Untergestell eingebaut ist und vom Motor aus
durch ein besonderes Vorgelege angetrieben wird.
Bei den Telefunkenwagen ist die Wechselstrom-
Dynamo für den Sender unter dem Führersitz ange-
bracht, während die Erreger-Dynamo für den Sender
unter einem Apparatetisch im Innenraume sich be-
findet. Alle zur Funkentelegraphie nötigen Appa-
rate und Meßwerkzeuge sind im Innern des Auf-
baues an der Führersitz-Rückwand und auf dem er-
wähnten Apparatetisch angeordnet. Außerdem ist
dem Fahrzeug ein ausziehbarer Antennen-Mast bei-
gegeben.

Die von dem Wagenmotor angetriebene Dynamo-
maschine, auf die wir verschiedentlich hingewiesen
haben, kann natürlich außer zu den erwähnten
Zwecken noch vielseitig benutzt werden, und zwar ent-
weder als Kraftquelle zum Antrieb von Pumpen, von
Werkzeugmaschinen, von Hebezeugen usw., oder als
Lichtquelle. Werden größere Leistungen verlangt, so
stellt man ein umfangreicheres Aggregat auf einen
Kraftwagen und bringt die Schalttafel sowie Meß-
instrumente auf der Rückwand des Führersitzes an.
Man ist dann in der Lage, größere Plätze, ja ganze

Ortschaften, sämtliche Räume eines Lazarett's, das Gebäude für einen Stab u. dgl. zu beleuchten. Sehr fesselnd ist die Betätigung eines Beleuchtungswagens auf einem Verbandplatze. Die elektrische Anlage speist nicht allein die im Freien stehenden Bogenlampen, sondern auch die Lampen im Innern des Zeltes und vielleicht noch den Röntgenapparat. — Die von allen Truppengattungen gebrauchten Scheinwerfer-Anlagen nehmen gleichfalls den Kraftwagen zu Hilfe, indem die vollständige elektrische Kraftanlage zusammen mit dem Scheinwerfer auf einem Fahrzeug aufgebaut ist und auf diese Weise rasch an eine beliebige Stelle des Kampfplatzes gebracht werden kann.

Die automobilen Feuerspritze, die in den größeren Städten die durch Pferde gezogenen Löschwagen fast vollständig verdrängt hat, finden wir im Felde im Großen Hauptquartier und an anderen wichtigen Stellen, um etwaige durch Fliegerbomben oder auf andere Weise entstandene Brände sofort zu löschen.

Aber die Beförderung der Feldpost durch Kraftwagen ist in Zeitungen, Zeitschriften und Vorträgen so ausführlich berichtet worden, daß wir uns bei diesem Abschnitt sehr kurz fassen können. Wenn man an die Zustände der Feldpost in früheren Kriegen denkt, wo die Postschaften durch Pferderelais fortgeschafft wurden, wird man zugeben, daß es heute der Postverwaltung gar nicht möglich wäre, die täglich nach Millionen zählenden, von unseren Kriegern so sehnlichst erwarteten Grüße und Liebesgaben aus der Heimat an die Front zu bringen, wenn sie nicht über das neuzeitliche Verkehrsmittel verfügte. Dieses ist in den verschiedensten Ausführungen im Postdienste tätig, vom Pritschenwagen bis zum Omnibus, aber unsere Industrie hat auch besondere Grundformen geschaffen. Der normale Feldpostwagen mit Segeltuchplan hat in der Mitte der Rückwand eine nach unten klappbare Tür, welche mit zwei Aufstiegsbrettern versehen ist. Zu beiden Seiten

der Tür, neben den feststehenden Teilen der Rückwand, befinden sich die Sitzplätze der begleitenden Beamten. Um ein seitliches Schwanken der Pakete und Briefbeutel zu verhindern, ist als Verlängerung der festen Seitenwände ein Holzgitter angebracht. Ist der Wagenkasten ganz geschlossen, so sind außer den Sitzgelegenheiten auch Tische und Fächer vorhanden, um während der Fahrt das Ordnen der für die Heimat bestimmten Postsachen zu ermöglichen. Das nötige Licht spenden die oben pendelnden Petroleum- oder elektrischen Lampen.

Während die Feldpost unseren Soldaten nur hin und wieder Erfrischungen oder sogar die „Neuheiten der Jahreszeit“ aus der Heimat übermittelt, führt der Kraftwagen ihnen zuweilen auch die tägliche Nahrung in Gestalt der Autofeldküche zu. Es ist im Grunde genommen die gewöhnliche Gulaschkanne, die einfach auf ein Kraftfahrzeug gestellt worden ist und, wie schon an anderer Stelle gesagt wurde, besonders segensreich dann wirkt, wenn es heißt, die längere Zeit auf dem Schlachtfelde gelegenen Verwundeten zu speisen und zu erquicken. Die Engländer, bei denen das Essen und das Fußballspiel die Hauptrolle im täglichen Leben spielen, haben die automobilen Mannschaftsküchen recht prunkhaft ausgestattet, wir dagegen kennen diese reichere Einrichtung nur bei dem Küchenwagen der Heeresführer. Der oberste Kriegsherr, unser Kaiser, der unermüdlich seine Truppen auf allen Punkten der Front besucht, verfügt z. B. über einen Küchenwagenzug, bestehend aus einer Küche mit eingebautem Herd und einem Personenwagen zur Beförderung der Bedienung und des Gepäcks. Die Tür des Küchenwagens liegt an der Rückwand, der mit Spiritus heizbare Herd mit 5 Kochlöchern und einem Warmwasserbehälter an der Vorderwand. Unter dem Herde sind zwei Eisbehälter für Butter, Fleisch und Wein angebracht, während über dem Fenster an der Decke Vorratskästen sich befinden. Die zu beiden Seiten stehen-

den Schränke enthalten eine Silberausstattung für 12 Personen, die darüber hängenden Körbe Brot und Wäsche. In der vorderen Hälfte der Seitenwände sind in Scharnieren bewegliche Klappen vorgesehen, welche in eine wagrechte Lage nach außen gebracht werden können und dann als Anrichte- und Ablegetische dienen. 60 Liter Brennspiritus werden mitgeführt in 2 unter der Decke befestigten Blechbehältern. Die zwei Türen der hohlen Seitenwände können geöffnet werden und gestatten dann das Herausnehmen der dort aufbewahrten zusammenklappbaren Stühle und eines Tisches. Diese werden aufgestellt in dem Zelte, dessen Dach und Seitenteile auf der Decke des Küchenwagens liegen. Es ist ein ovales Zelt, wie es namentlich in den Kolonien bekannt ist, 6 Meter lang und 4 Meter breit, und kann in wenigen Minuten von 2 bis 3 Leuten auf jedem Gelände aufgebaut werden. Um den $4\frac{1}{2}$ Meter langen Tisch haben 12 Stühle Platz. Der Begleitwagen ist ein mit Daimler-Omnibuskarosserie versehenes 45pferdiges Mercedes-Untergestell und hat innen Raum für 8 bis 10 Personen. Das Dach ist in erster Linie zur Aufnahme von Gepäck bestimmt und zu diesem Zwecke ringsum vergittert. Um diese Gallerie läuft eine Zeltdacheinrichtung mit Stangen, so daß die unmittelbare Umgebung des Wagens unter dem Schutze dieses Zeltdaches steht. Die inneren Bänke sind herausnehmbar und können als Sitzgelegenheit im Freien Verwendung finden; unter den Bänken sind Magazine für Küchenvorräte und zur Mitnahme weiteren Gepäcks vorgesehen. Außerdem ist das Wageninnere so eingerichtet, daß im Notfall aus den Sitzen in der Längsrichtung des Wagens ein vollständiges Feldbett zusammengestellt werden kann, welches dem Kaiser ermöglicht, im Felde oder im Manövergelände zu übernachten. Die großen Glasscheiben des Omnibus werden in diesem Falle durch Vorhänge verdeckt.

Ebenfalls dem leiblichen Wohle unserer Krieger

dient ein Fahrzeug, ein Anhängewagen mit festem Kasten, der eine Badeeinrichtung umschließt. Auf dem Dache liegt der Behälter für das frische Wasser der Brause, während die Badewanne entleert wird durch einen Schlauch. Gefüllt wird die Wanne mittels einer Flügelpumpe, deren Griff an der Außenwand liegt, durch einen zweiten Schlauch. Wer in den Feldpostbriefen immer wieder gelesen hat, wie unsere braven Soldaten sich so sehr nach einem Bade sehnen, um den Schlamm und den Staub der Landstraße oder die Lehmkrusten aus dem Schützengraben abzuwaschen, der kann die Freude verstehen, den das Erscheinen dieser Badewagen, eine wichtige Ergänzung der an die Bahnlinien gebundenen Badezüge, bei unseren Feldgrauen hervorrufen.

Einer Anregung des Erzbischofs von Köln verdankt das Altarautomobil seine Entstehung, das die Veranstaltung eines feierlichen Gottesdienstes für unsere katholischen Soldaten im Felde gestattet. Der aus verschiedenen Einzelstücken bestehende Altar nebst Paramenten und gottesdienstlichen Gefäßen ist in und auf dem Kraftwagen verstaут. Das Innere des Fahrzeuges dient außerdem als Beichtstuhl sowie zum Aufenthalte des Feldgeistlichen. Es ist mit Tisch und Schränken versehen sowie mit einem gepolsterten Sessel, der auch als Ruhebett ausgezogen werden kann.

Hiermit ist unsere Schilderung im großen und ganzen zu Ende. Sie dürfte einen ungefähren Überblick über die vielseitige Verwendung des Kraftwagens im Felde gegeben haben, womit aber keineswegs gesagt werden soll, daß mit dem Gezeigten die Verwertungsmöglichkeiten dieses Verkehrsmittels erschöpft sind, denn jede Gelegenheit hat auch neue Ausführungsformen geschaffen, deren Gesamtheit uns wohl erst nach Beendigung des Krieges bekannt werden wird. Man könnte z. B. noch zeigen, wie die großen, in der Landwirtschaft verwendeten Motorpflüge zum Aufwerfen von Schützengräben gebraucht

werden, wie für die Überwindung der mit tiefem Schnee bedeckten Straßen Motorschlitten benutzt werden und wie ein Wiener Ingenieur die Aufgabe gelöst hat, daß der Motowagen auch als Motorboot über Gewässer setzen kann. Aber hierauf kann wegen des zur Verfügung stehenden Raumes nicht mehr eingegangen werden, zumal noch eine wichtige Einrichtung für das Kraftfahrwesen im Felde besprochen werden muß, nämlich das Lazarett für kriegsbeschädigte Wagen, die Reparaturwerkstätte. Es ist einleuchtend, daß im Kriege die höchsten Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt werden, daß diese bei ihren möglichst schnellen Tag- und Nachtfahrten über gute und schlimme Straßen, über ebenes und gebirgiges Gelände, auf sicheren und vom Feinde unter Feuer genommenen Wegen alles hergeben müssen, was sie leisten können, ebenso verständlich sind die vielen Beschädigungen der Wagen und das Bestreben, dieses Kriegsmittel durch eine gründliche Reparatur möglichst bald wieder in einen gebrauchsfertigen Zustand zu versetzen. In welchem Zustande die Wagen oft auf der Strecke liegen bleiben, ist geradezu traurig. Dem einen ist die Achse gebrochen, dem anderen eine Feder, dieser hat in das Regelrad eines Hinterachsgetriebes eine Kugel erhalten, jener hat sogar einen Rahmenbruch zu verzeichnen. Der Beschädigung des Kühlers durch Anfahren wird zwar meist durch eine davor befestigte Schutzschiene gesteuert, aber gegen Gewehr- oder Kanonenschüsse kann er nicht gesichert werden. Ein Kühler erhielt z. B. bei einem Überfall einer feindlichen Patrouille auf den im Meldedienst verwendeten Wagen nicht weniger als 128 Schüsse, die an der Außenseite klein waren, aber im Innern ganze Stücke von den Lamellen wegrissen, weil die Geschosse sofort nach dem Aufprall auf die Metallteile zu Querschlägern wurden. Hierdurch ließ die Durchschlagskraft augenblicklich nach, und der Motor und das Getriebe blieben heil. Daß selbst die Verwundetewagen, obwohl sie auf

den Seitenwänden, auf dem Kühler und auf dem Dache das weithin sichtbare Zeichen des Roten Kreuzes tragen, von den feindlichen Trägern der Kultur nicht verschont werden, ist aus Abbildungen bekannt. Eine Fliegerbombe hat in einem Falle den Führersitz getroffen, den Führer und Begleiter getötet und die Maschinerie schwer beschädigt. — Alle diese franken Automobile werden nun entweder mit eigener Kraft oder durch die Zugkraft eines anderen Wagens oder endlich auf den früher bei der Beförderung von Geschützen gezeigten Bergungswagen den Reparaturwerkstätten im Felde zugeführt, sofern deren Einrichtung die Wiederherstellung ermöglicht; ist dies nicht der Fall, so werden sie auf dem Schienenwege in die heimatlichen Automobilfabriken gebracht. An bestimmten Stellen gleich hinter der Front, namentlich an den Seiten der Kraftwagenparks, sind, zum meist unter Benutzung vorhandener Fabrikgebäude, feststehende Werkstätten größeren Umfangs eingerichtet, die ergänzt werden durch die von den einzelnen Kraftwagenkolonnen mitgeführten automobilen Werkstätten. Die auf dem Boden des Kraftwagens angeordneten Maschinen sind folgende: 1 Bohrmaschine, 1 Drehbank, 1 Hobel- und Fraismaschine, 1 Bandsäge, 1 Werkzeug-Schleifmaschine und 1 Rundschleif-Einrichtung; außerdem werden mitgeführt 1 Feldschmiede mit Ambos und 1 Hobelbank, welche beliebig aufgestellt werden können. Die Maschinen haben Einzelantrieb, die elektrische Kraft wird auf die uns bereits bekannte Weise durch die mit dem Wagenmotor in Verbindung stehende Dynamomaschine erzeugt. Die Seitenwände des Wagenkastens können zur Hälfte nach oben, zur Hälfte nach unten geklappt werden, dann entsteht oben ein verbreitertes Schuttdach, unten ein vergrößerter Wagenboden, der die Bedienung der Maschinen erleichtert. Nach Möglichkeit sucht man zum Schutze gegen die Witterung die Wagen natürlich unter ein festes Dach zu bringen.

Die Reparaturen werden meistens von den Kraftfahrern selbst besorgt, die mithin eine langdauernde, gefahrvolle und mühsame Tätigkeit ausüben müssen. Tag und Nacht haben sie oft den Wagen zu lenken, allen Gefahren des Krieges sind sie ausgesetzt, aber die Erreichung des Fahrzieles bringt ihnen noch keine Ruhe, sondern dann heißt es den Wagen säubern, ihn in allen Theilen nachsehen und etwaige Ausbesserungsarbeiten vornehmen. Aber unverdrossen und mit voller Hingabe erfüllen unsere Kraftfahrtruppen ihren Beruf, und wie dem Kraftfahrwesen im allgemeinen ein nicht unerheblicher Theil unserer kriegerischen Erfolge zuzuschreiben ist, so gebührt hinwiederum den ausdauernden Kraftfahrern im besondern unsere Anerkennung. Man verstehe es, daß die Leute das Bedürfnis haben, nach den anstrengenden Fahrten ihren Körper in einem Bade zu erfrischen und den dick anhaftenden Staub der Landstraße abzuspülen. Wo es nur eben möglich ist, haben sich unsere Kraftfahrer unter Benutzung von Wasserläufen passende Badegelegenheiten geschaffen, wo sie sich im Wasser tummeln und nach dem nassen Bade ein Sonnenbad nehmen oder ihren Körper an Turngeräten stählen und geschmeidig erhalten können. Gerade die Kraftfahrer verfügen in ihren Reihen über recht kraftvolle Gestalten, gerade sie geben sich auch gern sportmäßigen Übungen hin und veranstalten zuweilen, wenn die Gelegenheit sich bietet, ein regelrechtes Sportfest. Da messen in vollstem Ernste die Ringer ihre Kräfte, Unparteiische und Schiedsrichter wachen auf das strengste über die Einhaltung der Sportregeln und die Zuschauer folgen gespannt den Ereignissen. Hier wird am Tau gezogen, dort der schwere Stein geworfen, einige zeigen sich am Reck, andere am Barren. Diejenigen, die sich zu Athleten berufen fühlen, arbeiten mit Schwergewichten und benutzen statt der Kugeln zwei durch eine Achse verbundene Räder, eine andere Gruppe betätigt sich im Hochsprunge, eine andere im Weit-

sprunge, eine letzte im Wettlauf. Renner bestätigen übereinstimmend, daß die sportlichen Leistungen unserer Feldgrauen denen in der Heimat in nichts nachstehen, sondern diese vielleicht noch übertreffen. Wenn dann ein turnerisches Gruppenbild die Vorführungen beschlossen hat, eilen die Sieger mit Befriedigung dem Gabentische zu, wo sie die von den Offizieren oder heimatlichen Automobilfabriken gestifteten Preise in Empfang nehmen. Auf dem von bunten Lampen beleuchteten Festplaze herrscht noch längere Zeit bei einem Glase Bier ein lebhaftes Treiben, die Militärkapelle läßt ihre Weise ertönen und ein Soldatenchor trägt vierstimmig die Volkslieder der Heimat vor. Das ist der Geist, der unsere Kraftfahrtruppen beseelt: ausdauernd im schwersten Dienste, findig in den schwierigsten Verhältnissen, bei Tag und Nacht bereit, sich neuen Mühen zu unterziehen. Allerdings wissen sie auch, daß der oberste Kriegsherr ihre Leistungen mit dem regsten Interesse verfolgt und auf diese neue Truppe stolz ist. Unser Kaiser hat von Anfang an erkannt, welche ausschlaggebende Bedeutung dem Kraftfahrwesen im Kriege zukommen mußte, er hat, selbst Besitzer eines ausgedehnten Automobilparks, die Entwicklung desselben im Privatverkehr und im Heeresdienst mit allen Mitteln gefördert und genießt jetzt die Befriedigung, daß das von ihm bevorzugte, neue Verkehrs- und Kriegsmittel nach Kräften dazu beigetragen hat und noch beitragen wird, uns den vollen Sieg über unsere Feinde zu sichern.

Der
Kraftwagen
im Felde

Von

Dr. R. Bürner

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des
Mittleuropäischen Motortwagen-Vereins



1914

7. Kriegsbilderheft

1.—16. Tausend

741.79

Verlag Kameradschaft, Wohlfahrtsgef. m. b. H.
Berlin W 35, Flottwellstr. 3

Arbeitsauschuß und Schriftleitung
der Kriegsschriften des Kaiser-Wilhelm-Dank

Oberstleutnant v. Bremen,
3. St. Chef des Stabes
Grund,
Hofbuchhändler

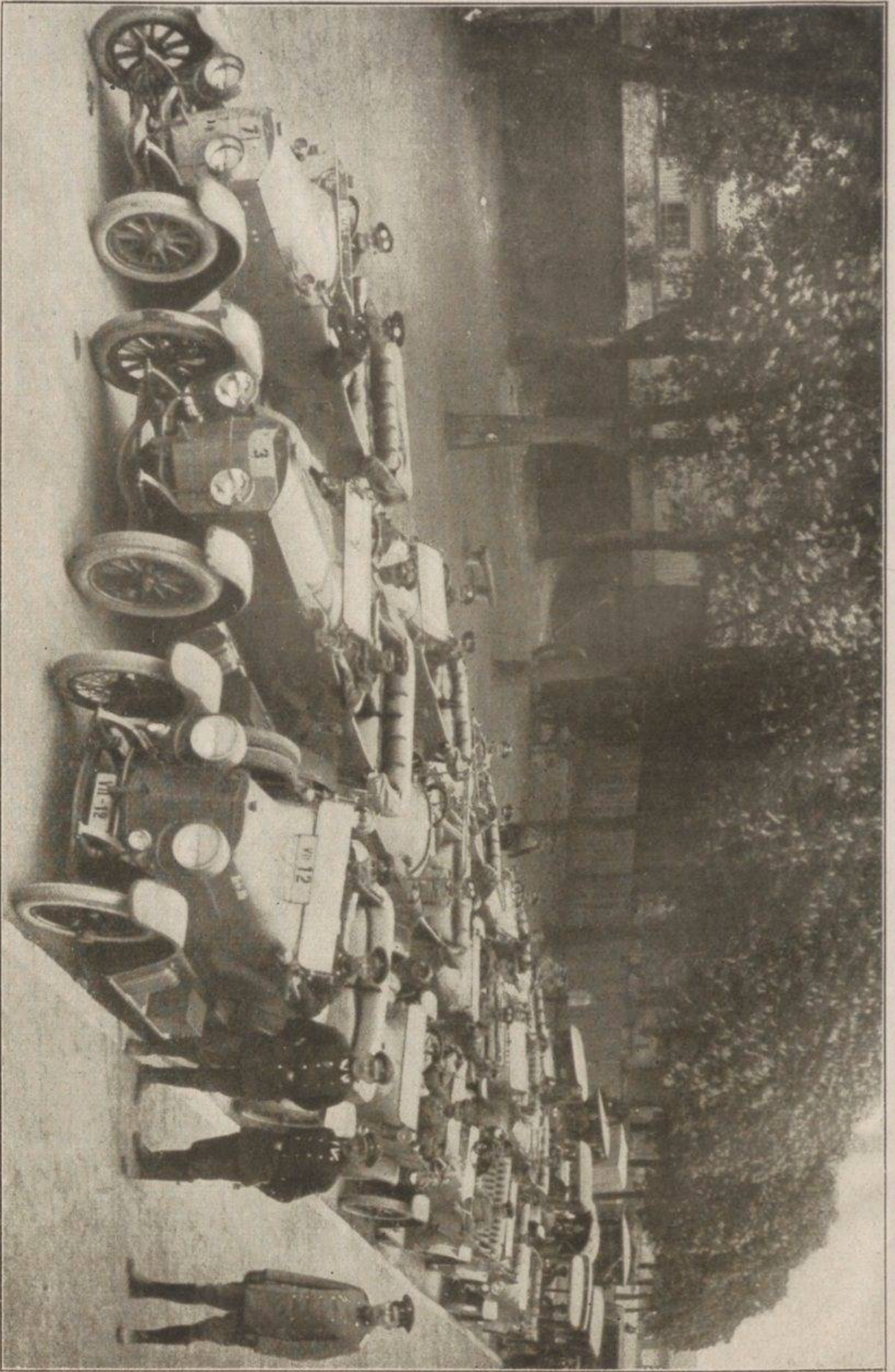
Gersbach,
Kgl. Kommissionsrat
Dr. Krieger,
Kgl. Hausbibliothekar

Einleitung

Das vorliegende Kriegsbilderheft ist das siebente der ganzen Folge. Es erläutert bildlich die 73. Kriegsschrift des Kaiser-Wilhelm-Dank, die Abhandlung von Dr. Ludwig Bürner „Der Kraftwagen im Felde“. In mannigfacher Folge führt es uns die Verwendbarkeit und damit die Bedeutung des Kraftwagens im Dienste des kämpfenden Heeres vor. Wer die Bilderreihe durchblättert, wird leicht an „das Mädchen für alles“ erinnert. Der Heerführer, der früher zu Pferde während des Kampfes und hinter der Front von Truppe zu Truppe ritt, bedient sich heute des Kraftwagens. Die Kraftwagen dienen aber, wenn die Notwendigkeit es erfordert, auch zum Transport der Truppen selbst, die schnell an irgend-einer Stelle eingesetzt werden sollen. Den Verwundeten führen sie in denkbar kürzester Frist der Behandlungsstätte zu und ermöglichen schon während der Zufahrt den Eingriff des Arztes. Von großer Bedeutung ist ihre Verwendung zur Lastenbeförderung, sei es, daß es sich um Geschütze, Munition, Eisenbahnmaterial, Nahrungsmittel und anderes mehr handelt, was die Armee im Felde braucht. Die Bilder zeigen uns, welche technischen Mittel angewendet werden, um das Fortkommen auch auf Straßen zu ermöglichen, die kaum noch den Namen

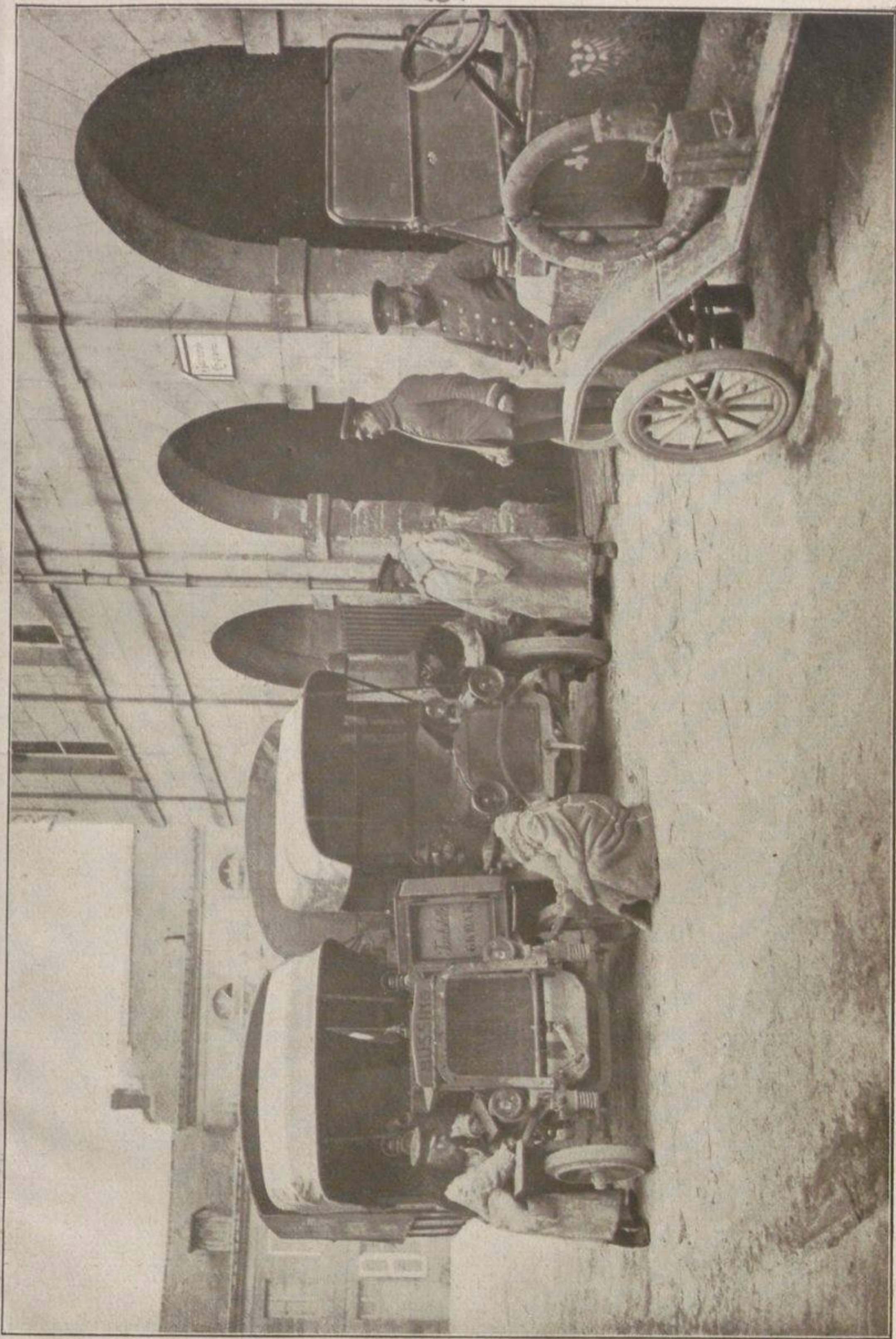
IV

solcher verdienen. Ausbesserungsbedürftige Straßen werden mit Hilfe des Kraftwagens wiederhergestellt, beschädigte Kraftwagen von ihm zur Werkstatt befördert. Im Panzerautomobil wird der Kraftwagen zum eigentlichen Kampfmittel. Hinter der Front dient er der Feldpost und der Intendantur zur schnellen Beförderung der seelischen und körperlichen Labe. Daß die Führer und Bedienungsmannschaften dieses durch den Fortschritt der Technik und den Erfindungsgeist unserer Industrie zu solcher Bedeutung gelangten Beförderungsmittels nicht nur Kraftwagen fahren und bedienen können, sondern selbst nach getanem Dienst noch im Sport und Turnen kraftvoll sich betätigen, zeigen die Bilder, die uns Kraftfahrtruppen bei einem Sportfest vorführen.



1. Personenkraftwagenpark im Westen. (Vgl. S. 5 der Beschreibung.)
Phot. A. Grob, Illustrations-Verlag in Berlin.

BIBLIOTEK A. M. ARDO WA. BN



2. Tankstelle eines Kommandos vor Reims. (Vgl. S. 5 der Beschreibung.)



1*

3. Kraftwagen für Heerführer. Der König von Sachsen verabschiedet sich vom Kronprinzen des Deutschen Reichs im Felde.
(Mgl. S. 7 der Beschreibung.)

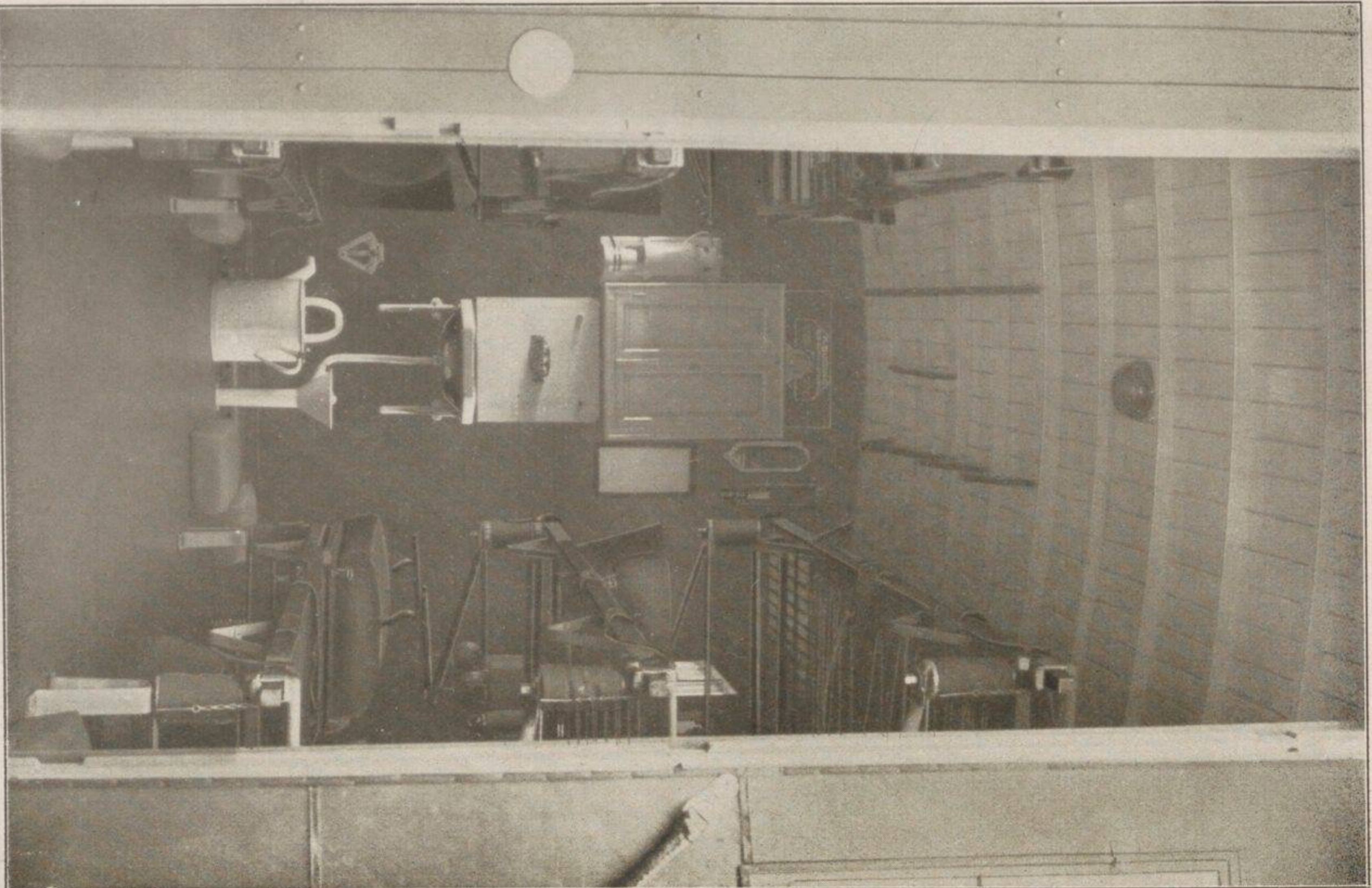
Ergebnis der Auditionen, Aktiengesellschaft in Zwickau i. Sa.



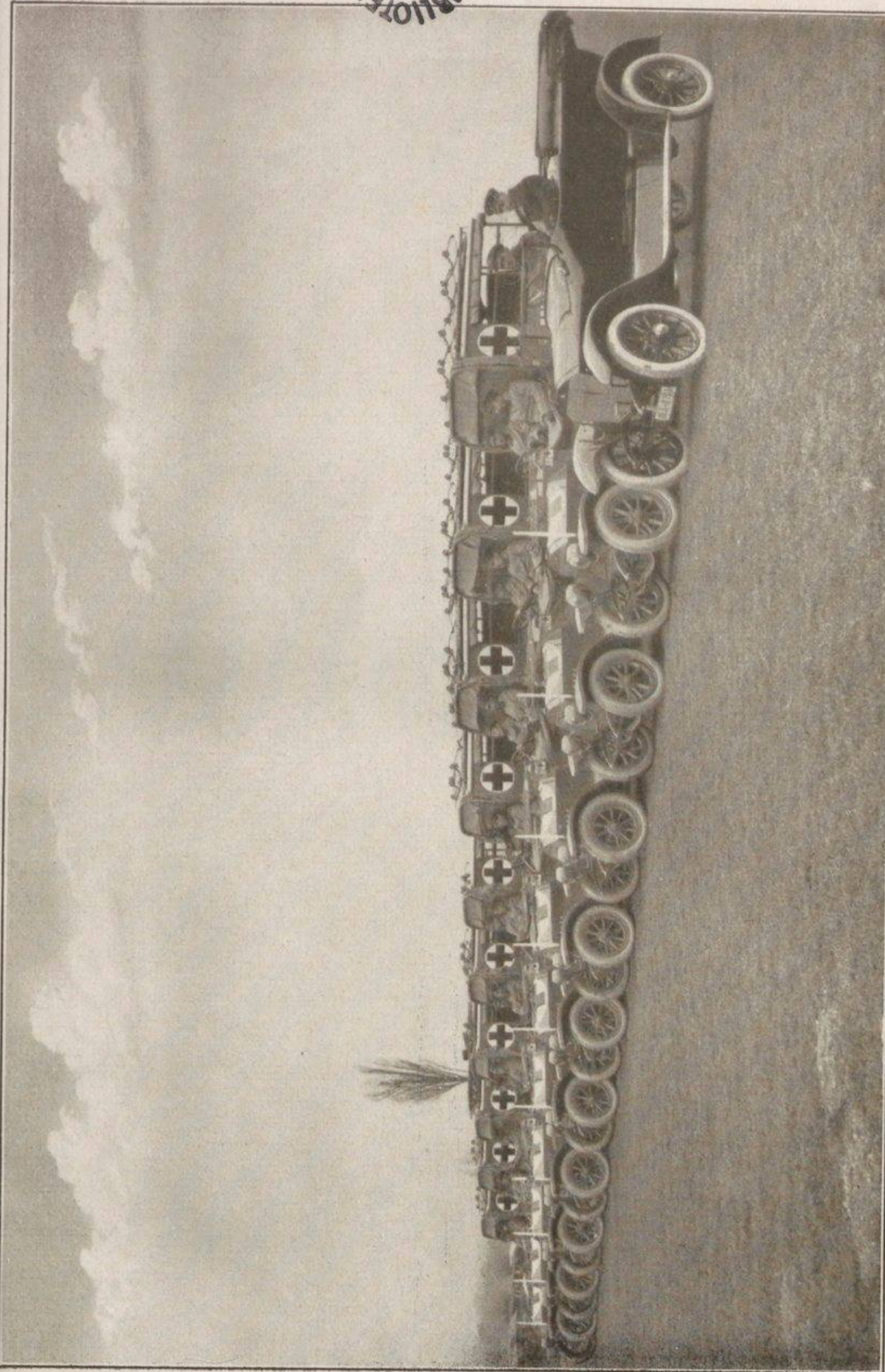
4. Krafttradfahrer in Russisch-Polen. (Vgl. S. 8 der Beschreibung.)
 Phot. Berliner Illustrations-Gesellschaft.



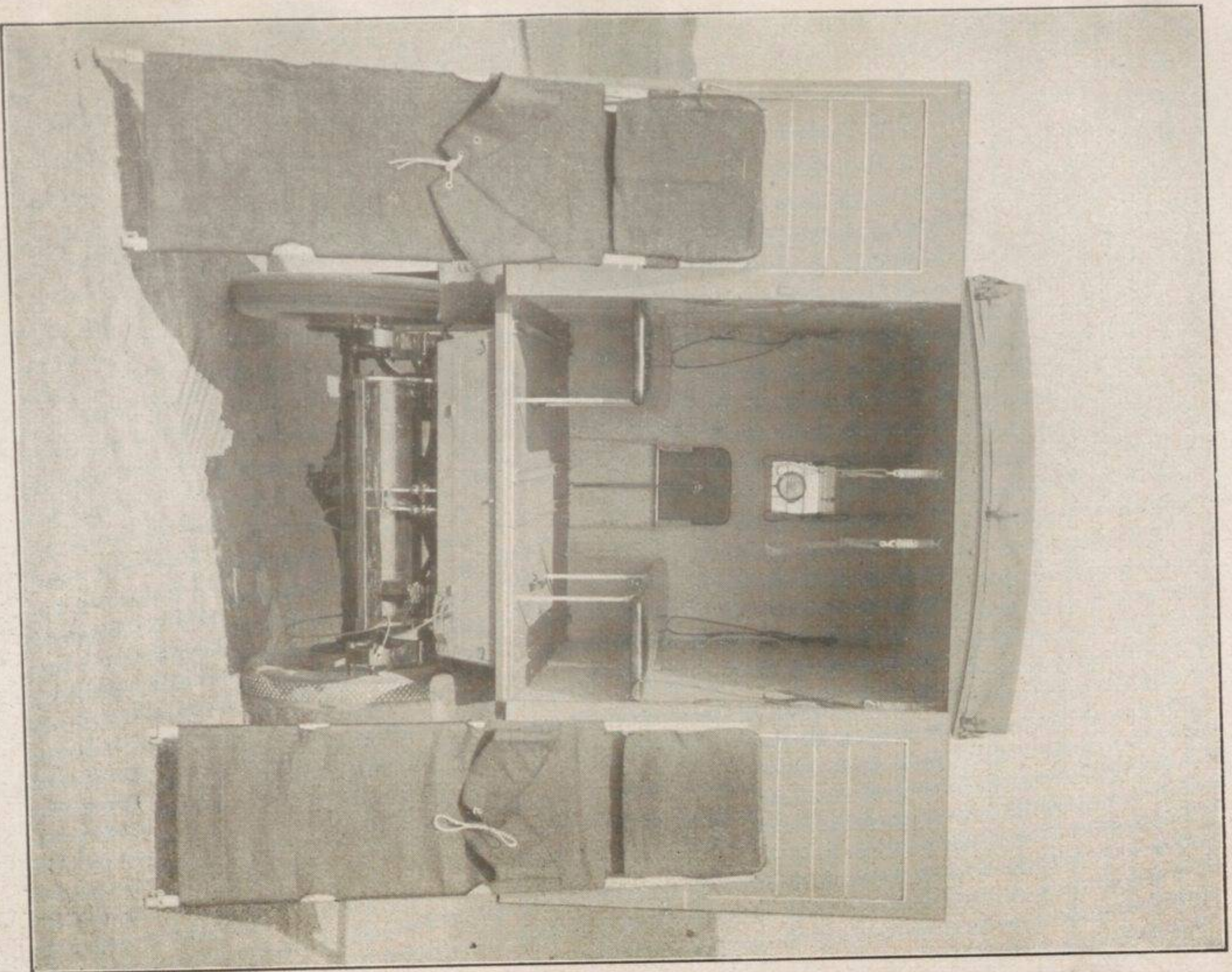
5. Kraftwagen zur Massenbeförderung von Mannschaften. Beförderung von
 russischen Gefangenen. (Vgl. S. 8/9 der Beschreibung.)
 Erzeugnis der Firma P. H. Podeus in Wismar.



6. Inneres eines Zigaretten-Krankenautomobils. (Vgl. S. 10 der Beschreibung.)
Erzeugnis der Firma H. Büßing in Braunschweig



7. Krankenwagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim. (Vgl. S. 10 der Beschreibung.)



8. Krankenzimmer der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleber, Aktiengesellschaft
in Frankfurt a. M. (Vgl. S. 11 der Beschreibung.)

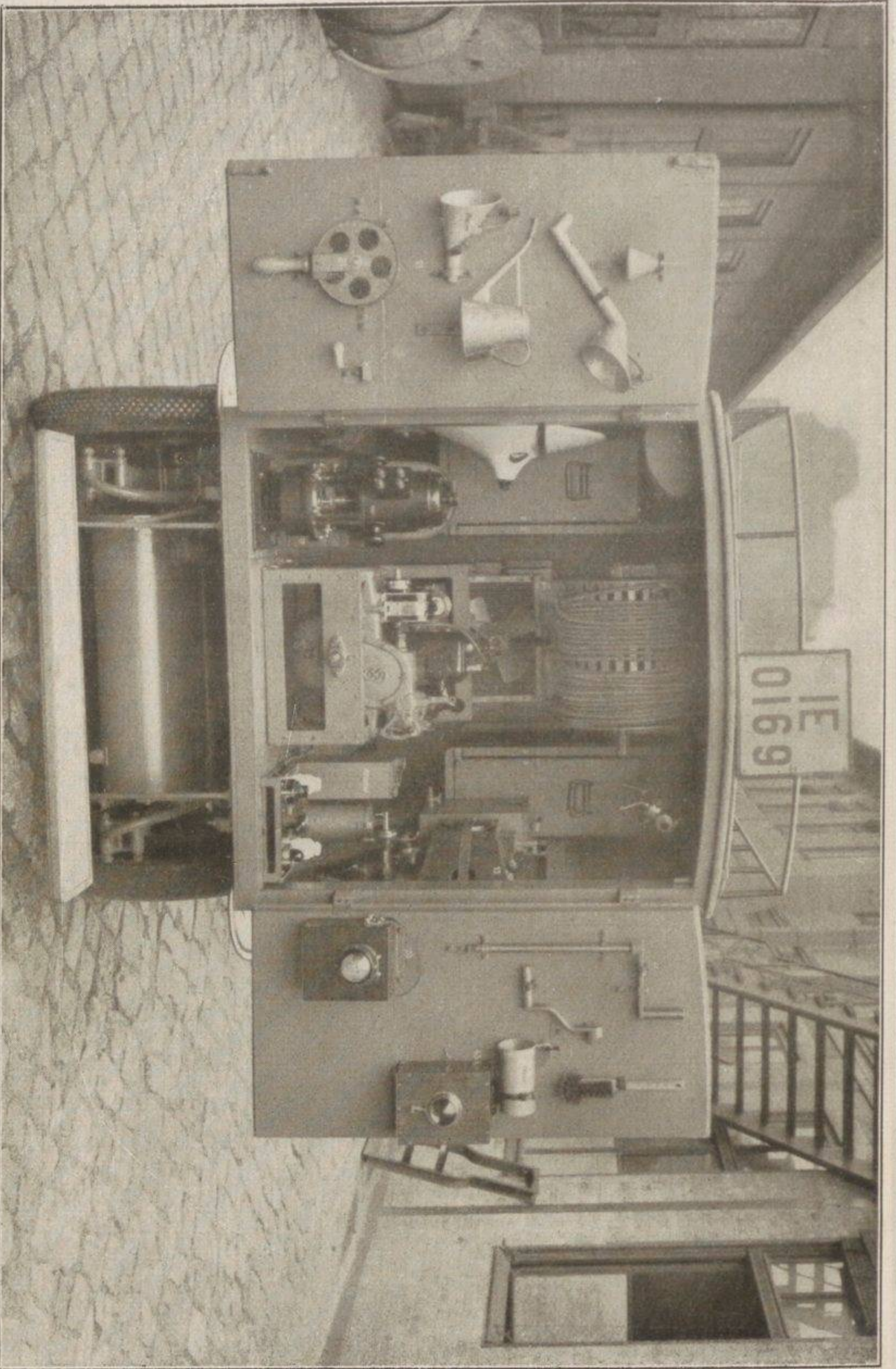


9. Krankenwagen der Benzwerke in Gaggenau.
(Vgl. S. 11 der Beschreibung.)



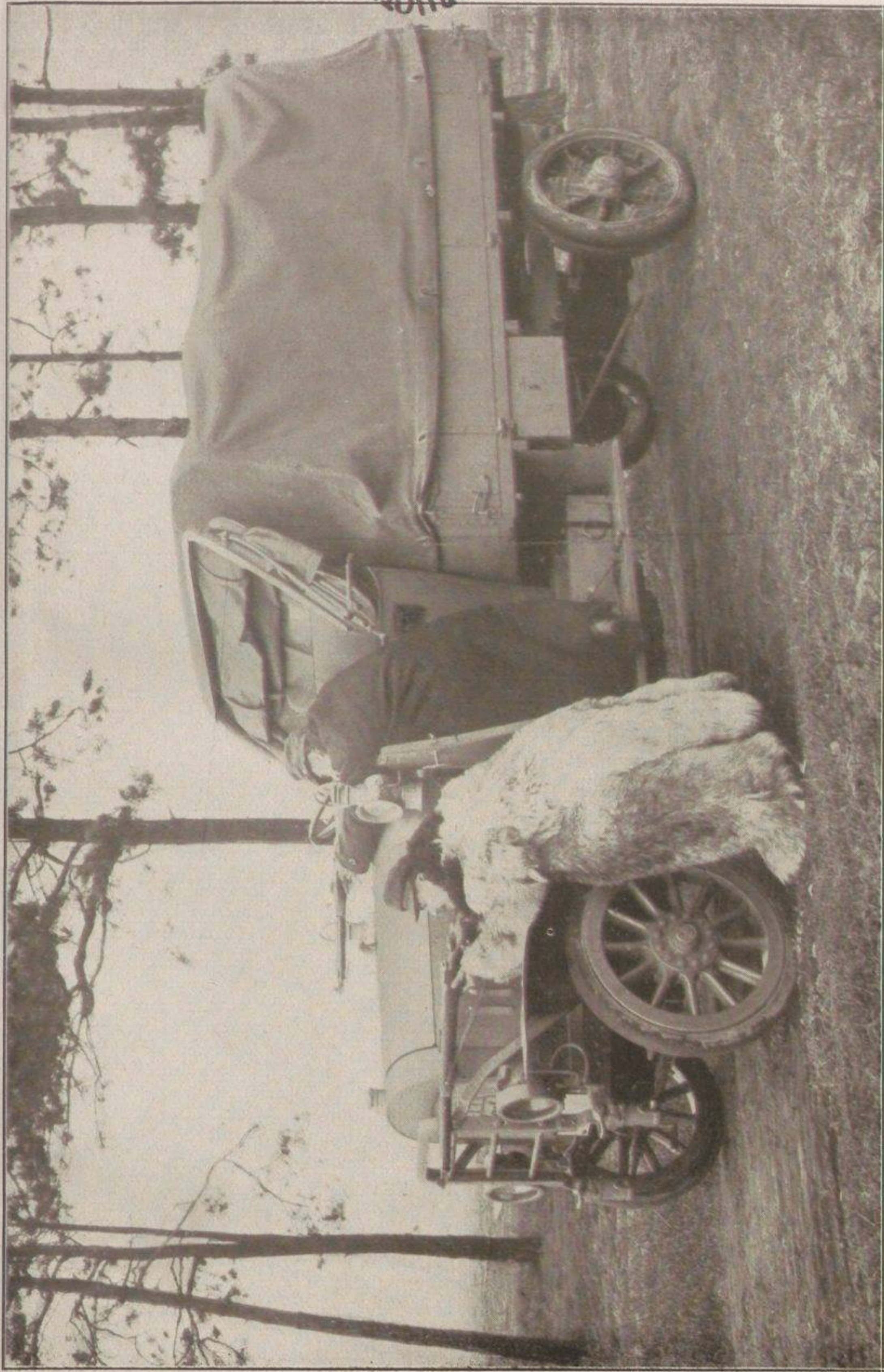
10. Krankenwagen der Nürnberger Herkules-Werke, A.-G. in Nürnberg.
(Vgl. S. 11 der Beschreibung.)

BIBLIOTEK

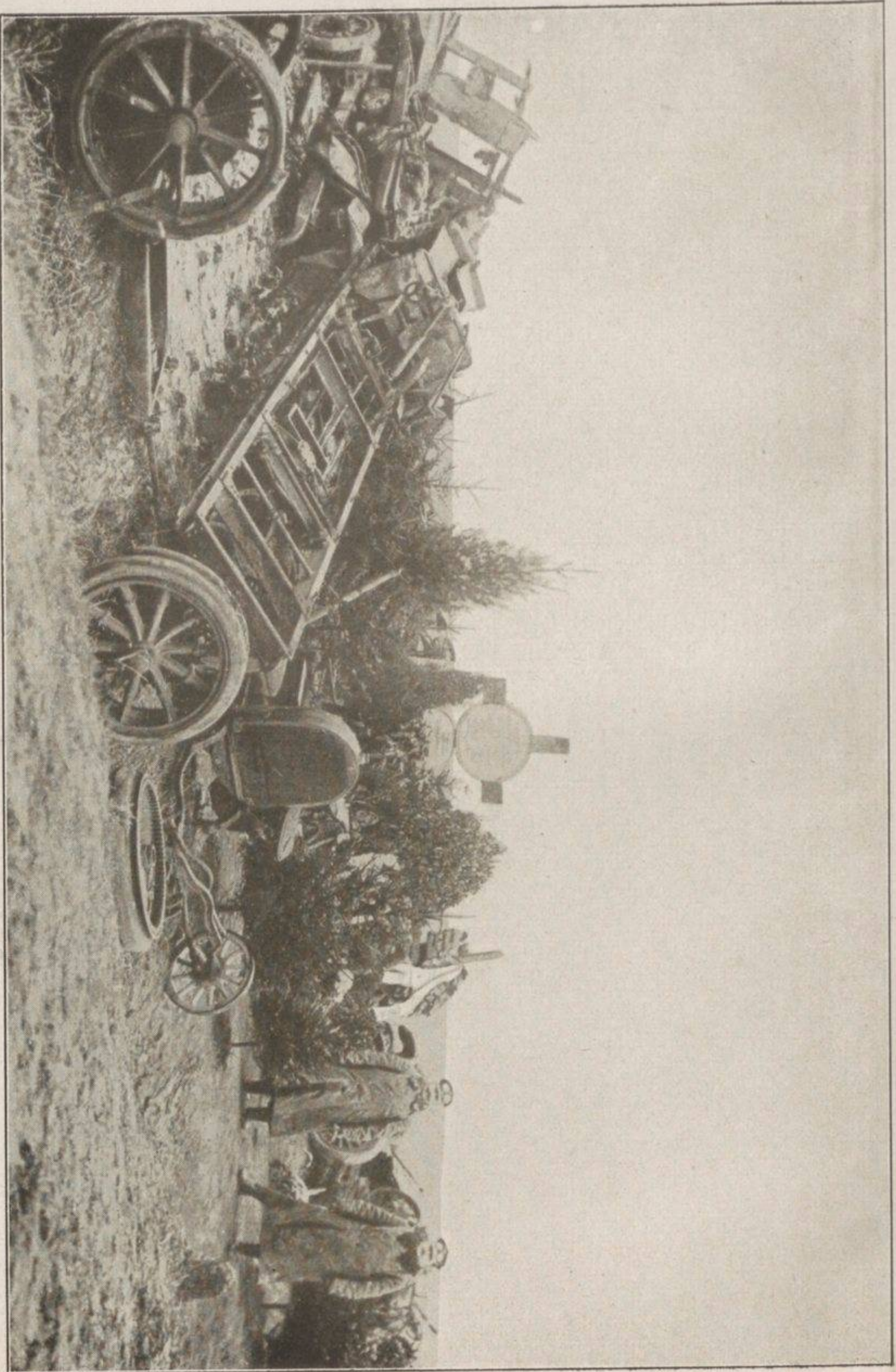


11. Inneres eines Krankenzugens mit Einrichtung für Röntgendurchleuchtung. Erguegnis von Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Dernerwerk. (Dgl. S. 11/12 der Beschreibung.)

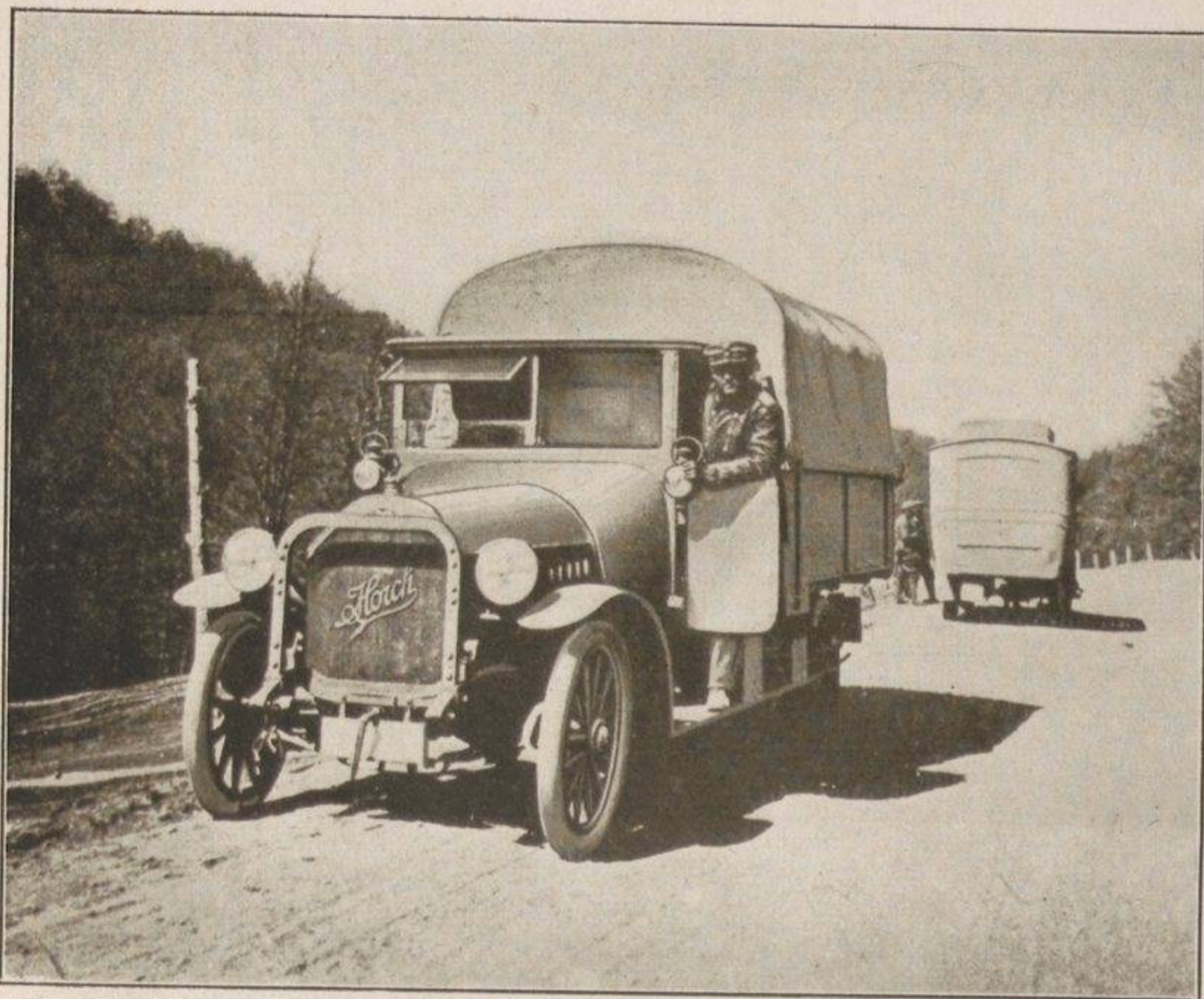
BN
BIBLIOTHEK
VON
M.A. ARDOR



12. Lastkraftwagen für eine Nutzlast von $11\frac{1}{2}$ Tonnen. Erzeugnis der Automobilfabrik E. Nake in Coswig i. S.
(Vgl. S. 13 der Beschreibung.)



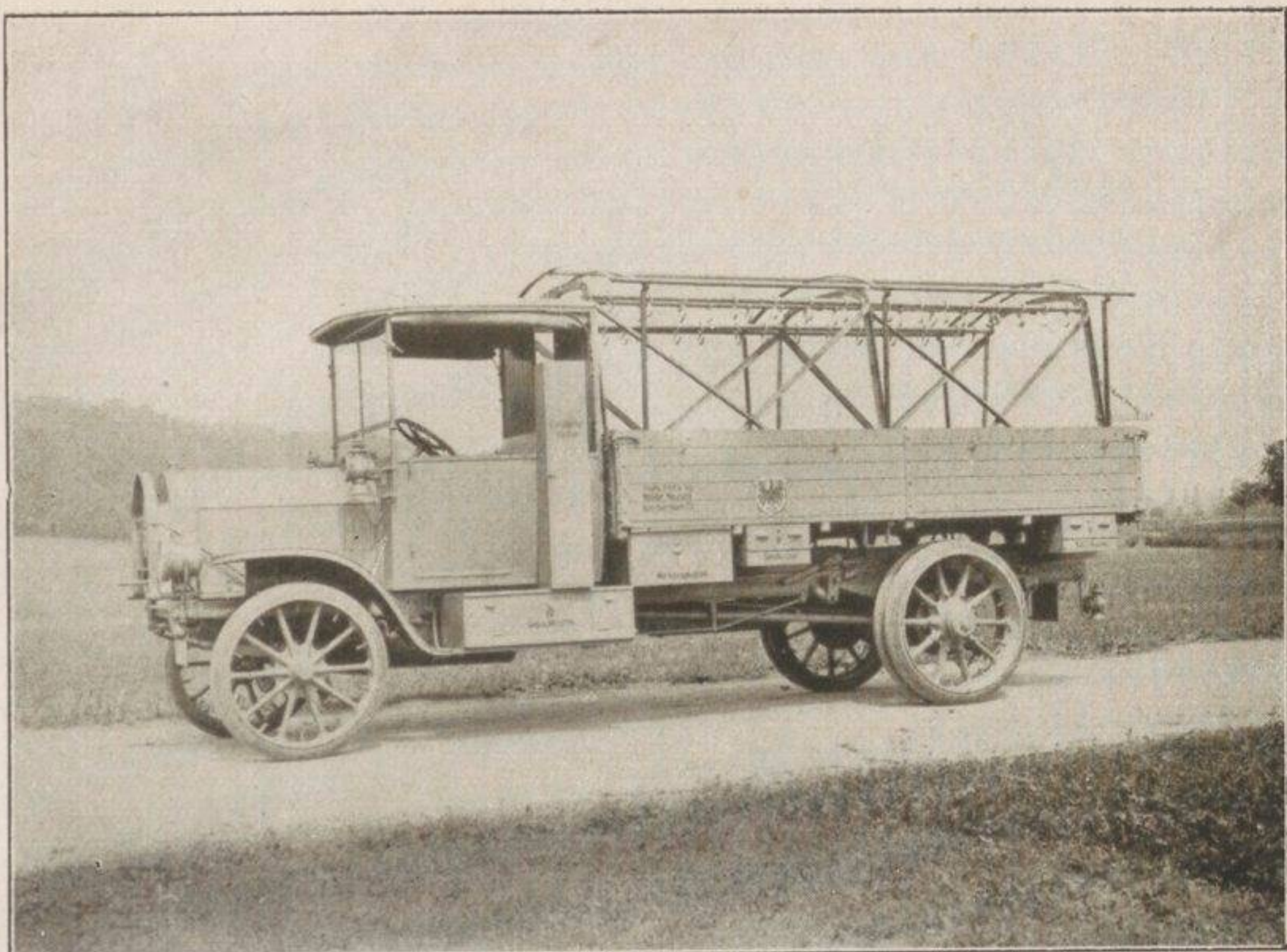
13. Das Kraftfahrer-Massengrab bei Gambrai. (Vgl. S. 13 der Beschreibung.)
Phot. Berliner Illustrations-Gesellschaft.



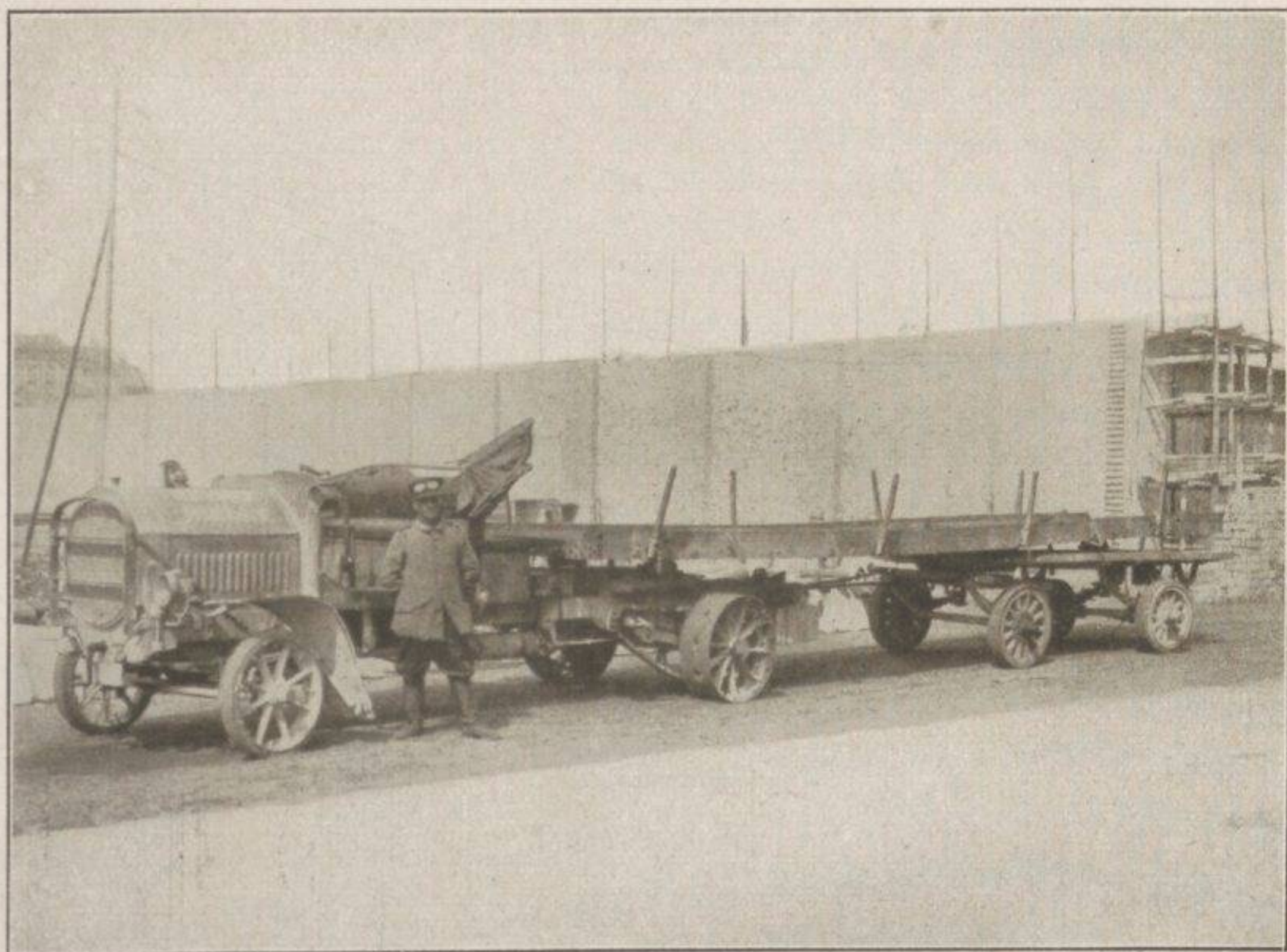
14. Ein Kavallerie-Lastwagen fährt über den Lissa-Paß in den Karpathen.
Erzeugnis von A. Horch & Co., Motowagenwerke, A.-G. in Zwickau. i. S.
(Vgl. S. 14 der Beschreibung.)



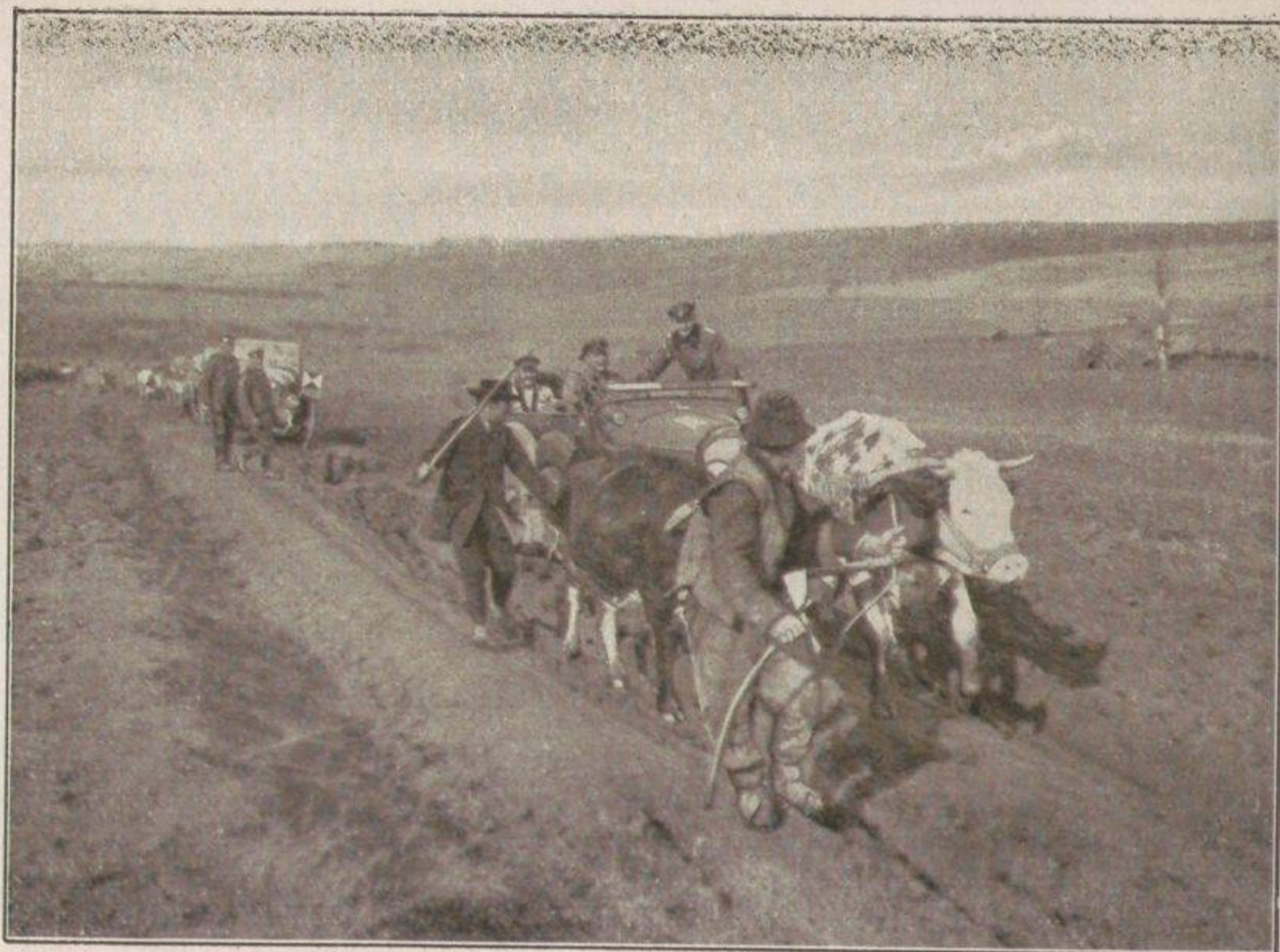
15. Lastkraftwagen zur Beförderung von Getreide.
(Vgl. S. 14 der Beschreibung.)
Phot. Leutnant d. Ref. H. Szmarsk.



16. Lastkraftwagen zur Beförderung von Fleisch. Erzeugnis der Benzwerke in Gaggenau. (Vgl. S. 14 der Beschreibung.)

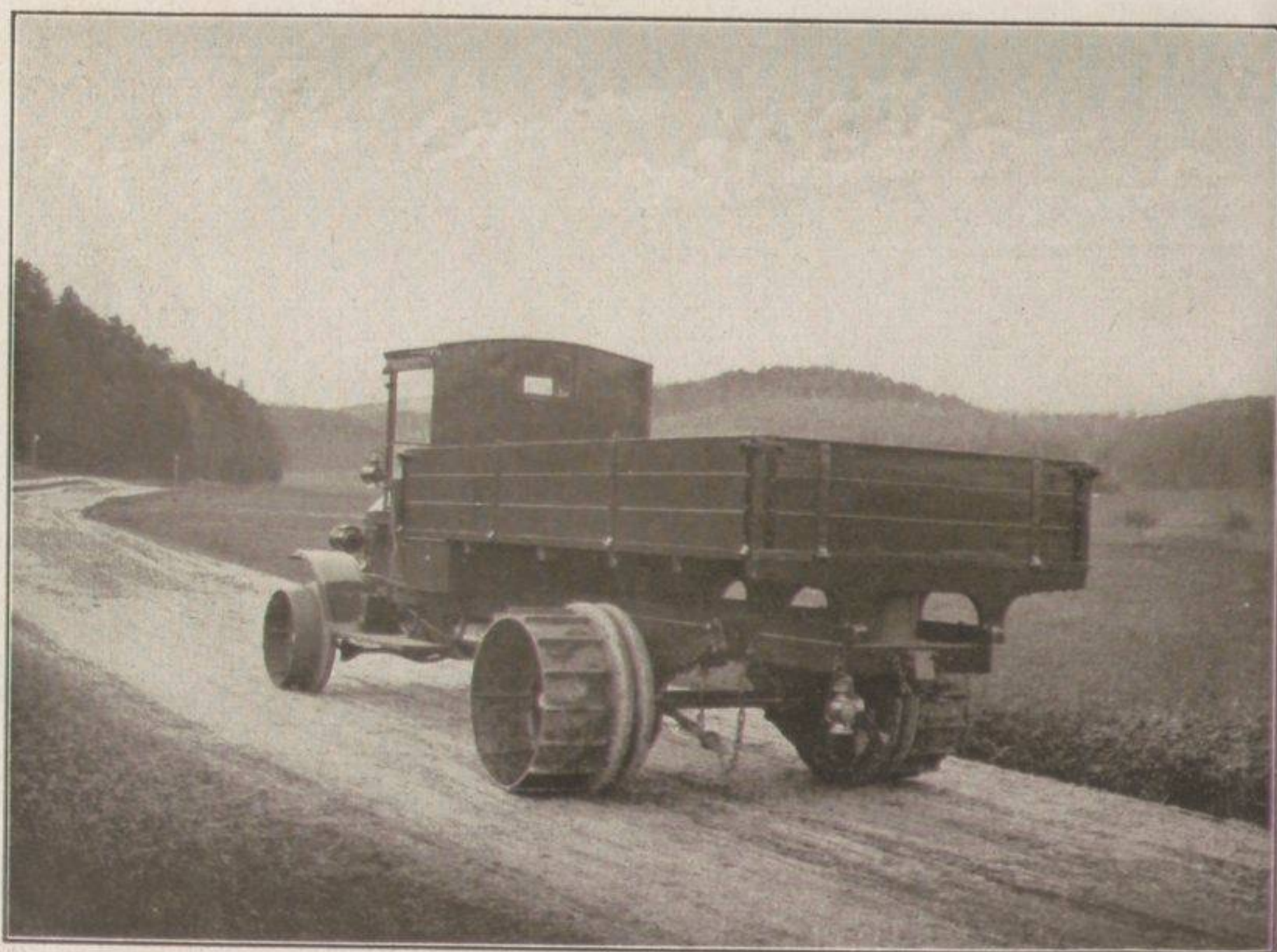


17. Lastkraftwagen zur Beförderung von Schienen. Erzeugnis der Nationalen Automobil-Gesellschaft in Oberschöneweide. (Vgl. S. 15 der Beschreibung.)



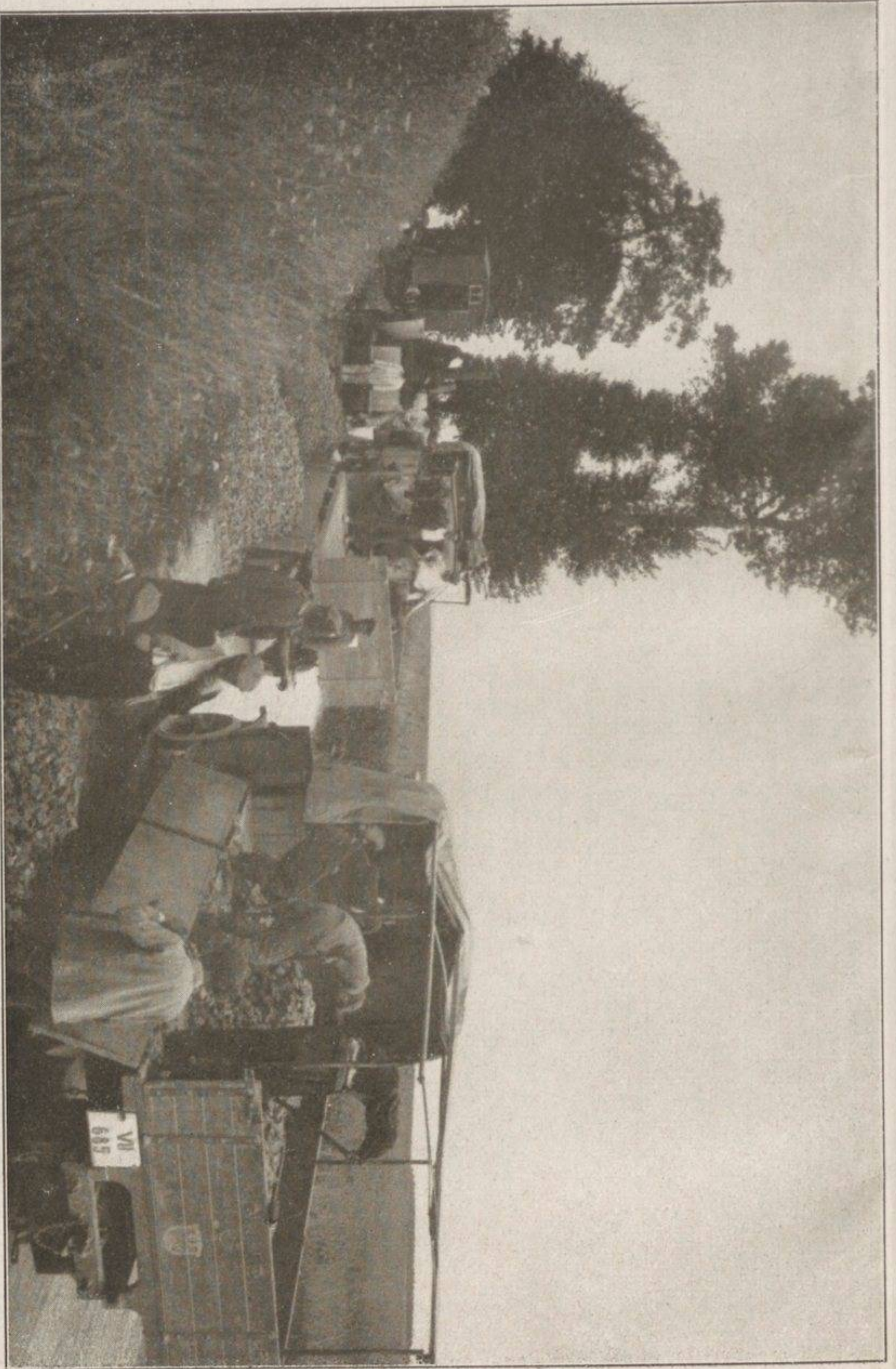
18. Kühe müssen dem Kraftwagen auf den unwegsamen Straßen des östlichen Kriegsschauplatzes forthelfen. (Vgl. S. 16 der Beschreibung.)

Phot Berliner Illustrations-Gesellschaft.



19. Kraftwagen mit verbreiterten Rädern. Erzeugnis der Benzwerke in Gaggenau. (Vgl. S. 19 der Beschreibung.)

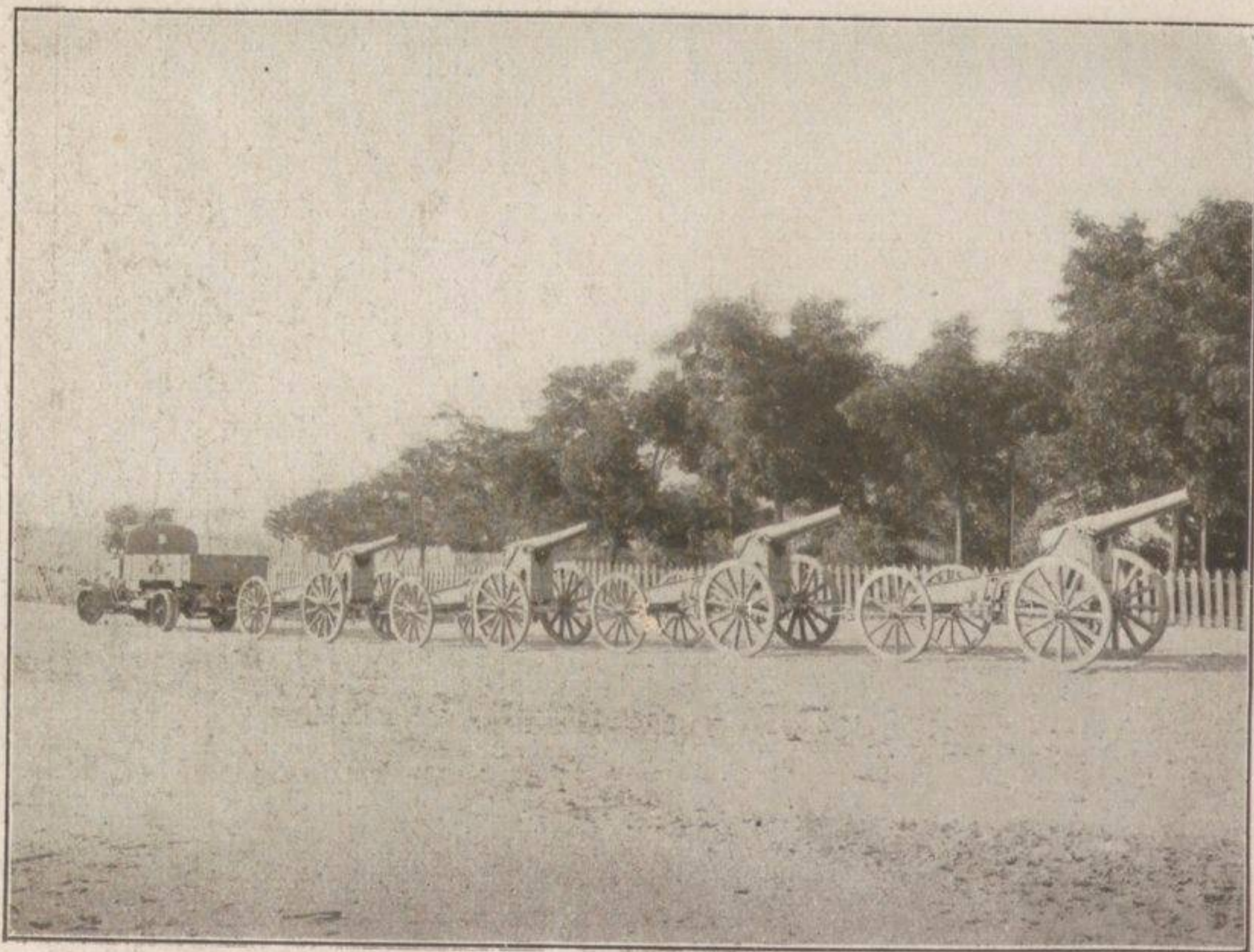
BIBLIOTEK
D...



20. Ausbesserung der Landstrassen in Feindesland: a.) Verwendung von automobilen Schotterwagen.
(Vgl. S. 20 der Beschreibung.)
Phot. Seutnant o. Ref. F. Strömberg.

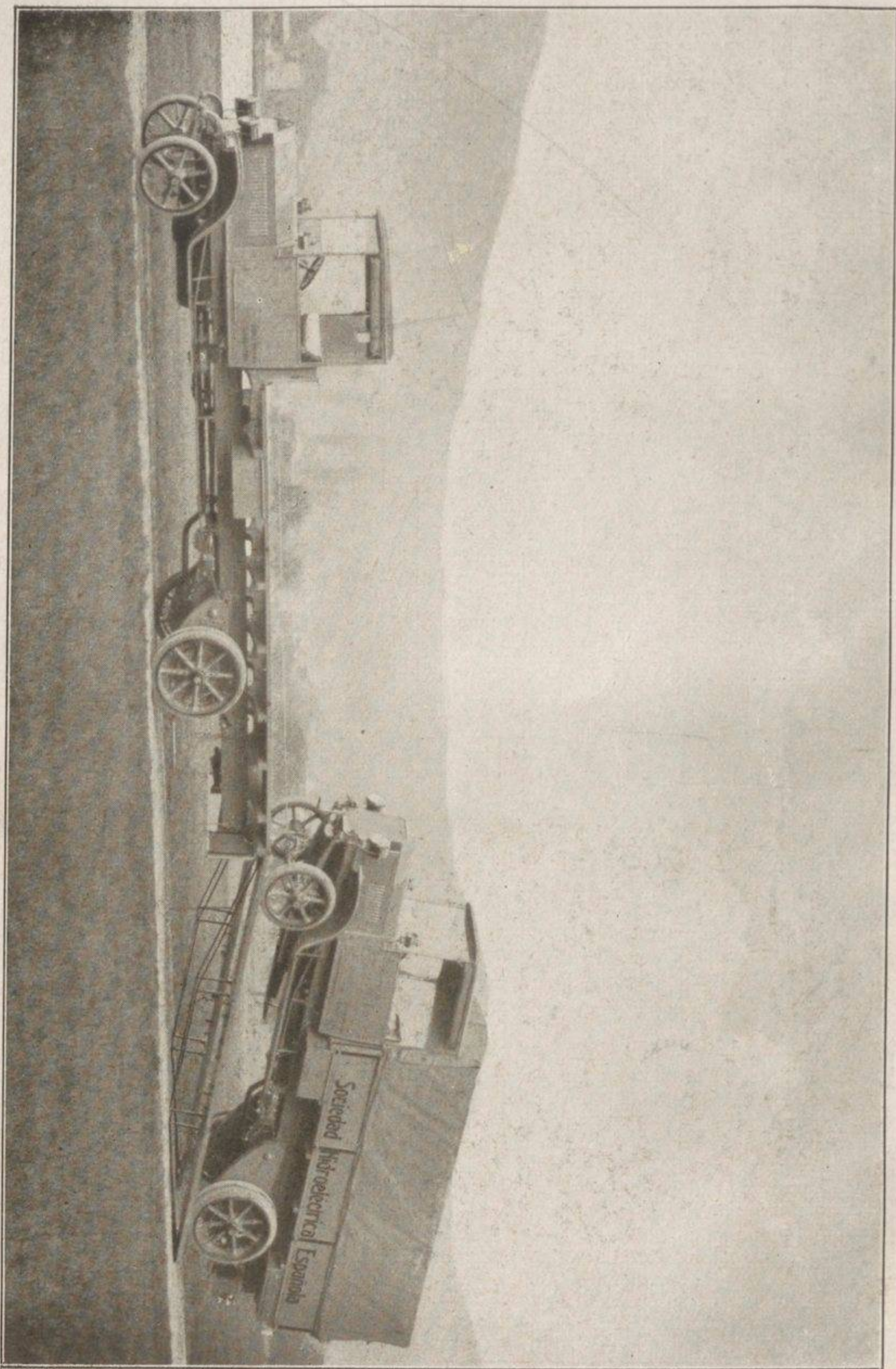


21. Ausbesserung der Landstraßen in Feindesland:
 Verwendung von automobilen Wassertankwagen und Dampfstraßenwalze.
 (Vgl. S. 20 der Beschreibung.)
 Phot. Leutnant d. Res. H. Frymark.

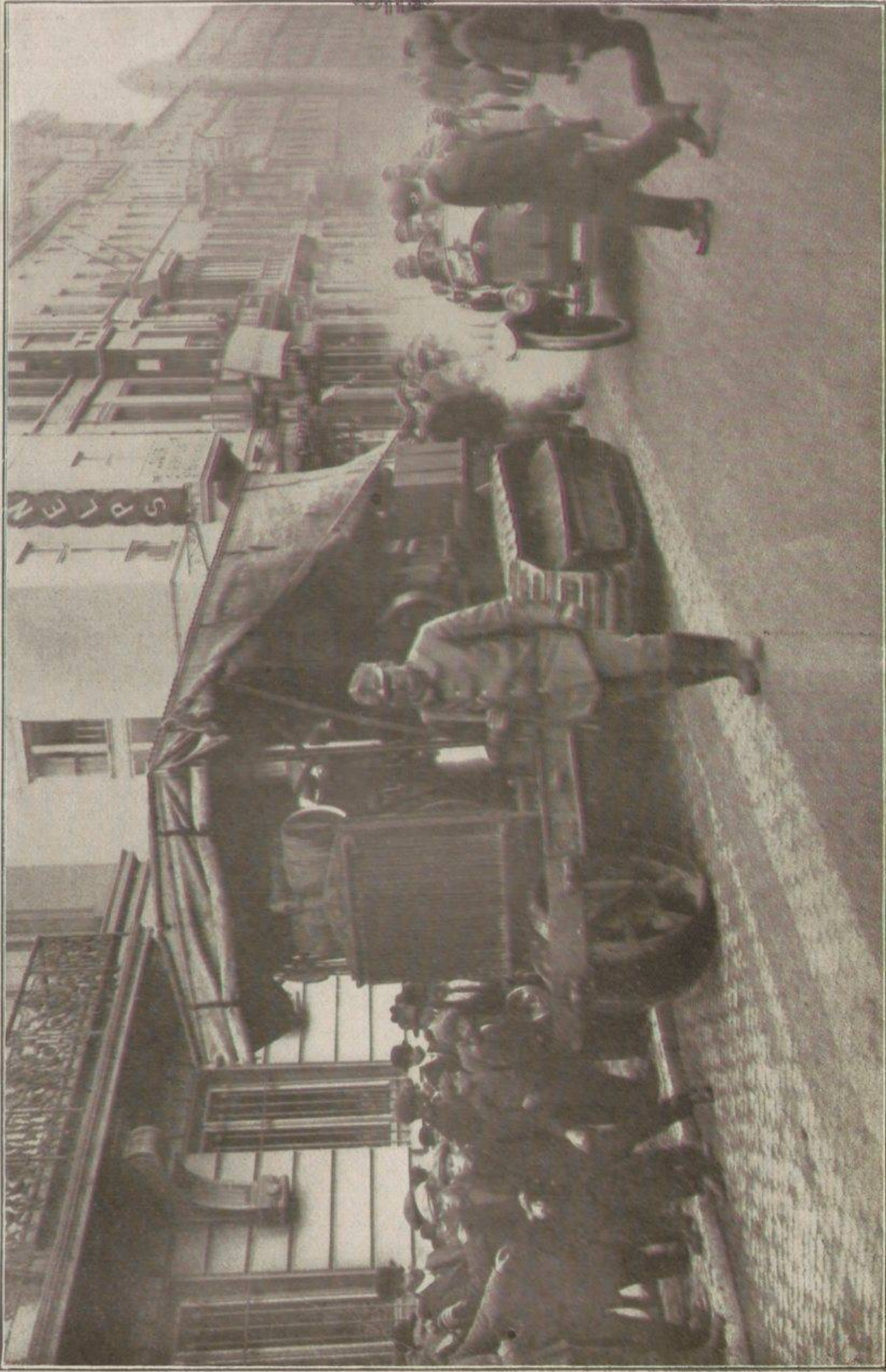


22. Kraftwagen zum Ziehen von schweren Geschützen.
 Erzeugnis der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim.
 (Vgl. S. 20 der Beschreibung.)

BIBLIOTEK



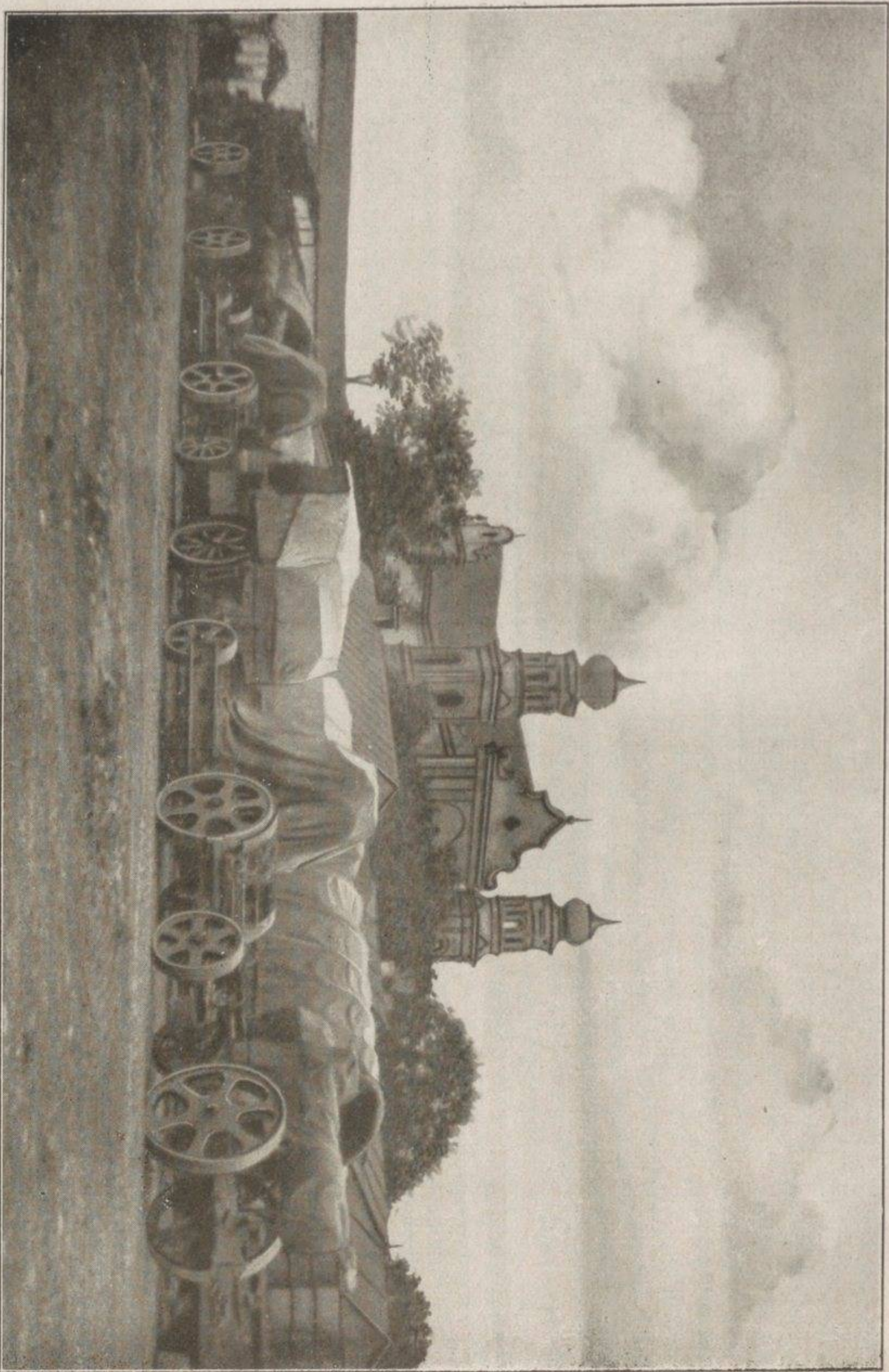
23. Kraftwagen zum Bergen von reparaturbedürftigen Wagen (Bergungswagen).
Ergebnis der Bergwerke in Baggenau. (Vgl. S. 21 der Beschreibung.)



BERLINER
BIBLIOTHEK
M. B. N.
K. V. 1.

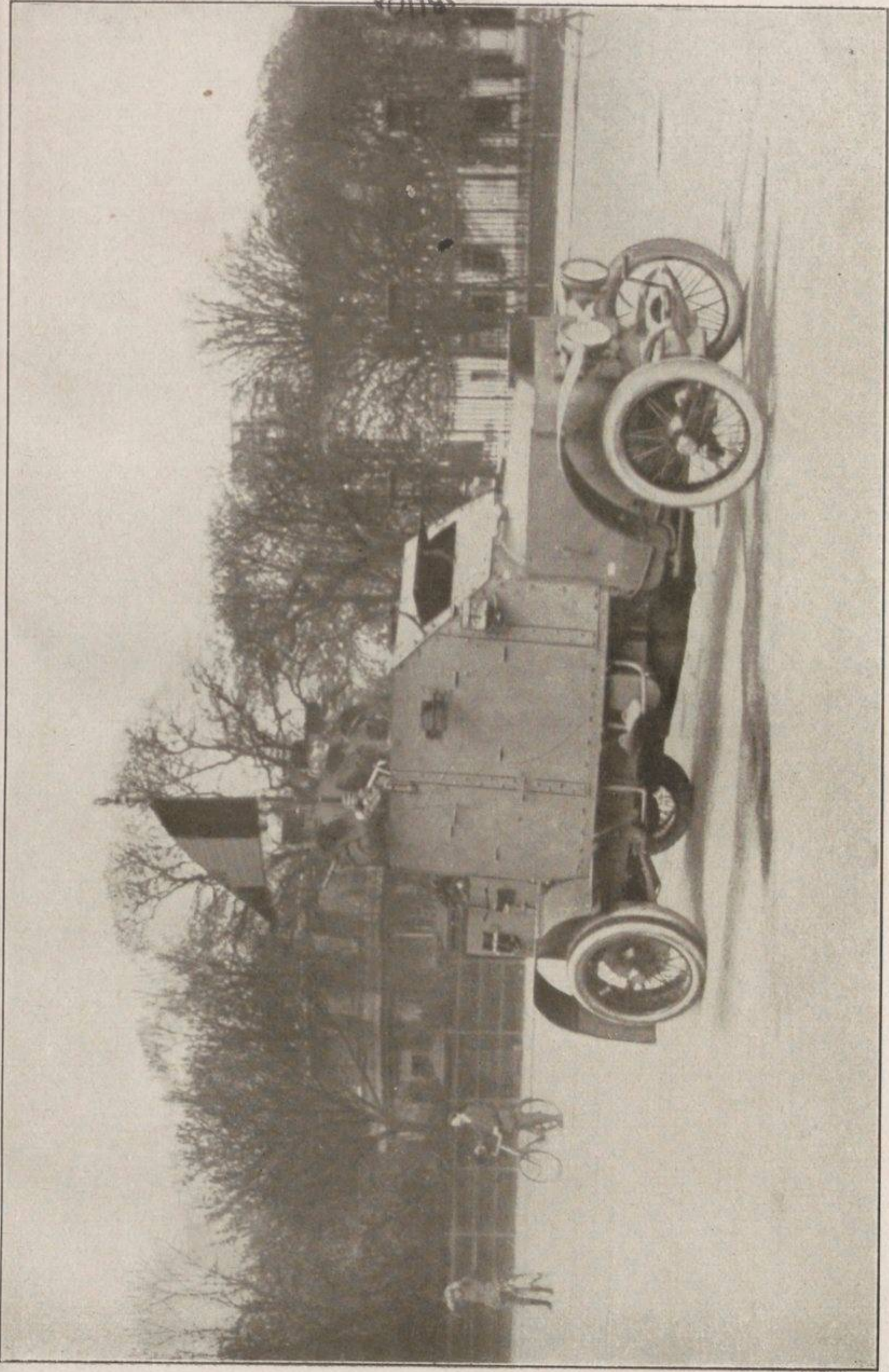
24. Kraftwagen mit Caterpillar-(Raupen-)Antrieb. (Vgl. S. 21 der Beschreibung.)

Phot. Berliner Illustrations-Gesellschaft.



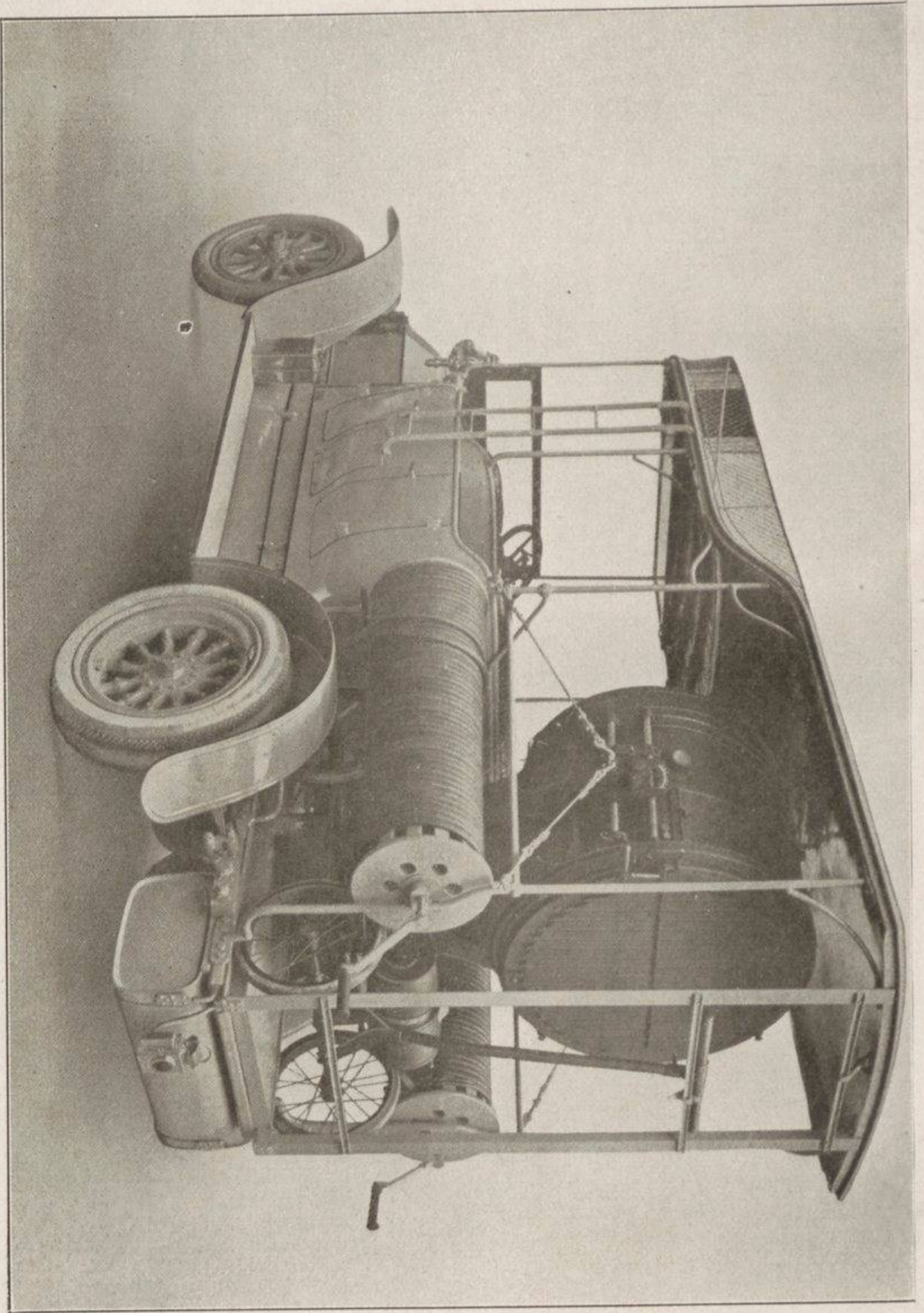
25. Österreichisch-ungarische Mörserbatterie. (Vgl. S. 21/22 der Beschreibung.)
Phot. Leipziger Presse-Büro.

BIEN
WA.
V.A.
ROND

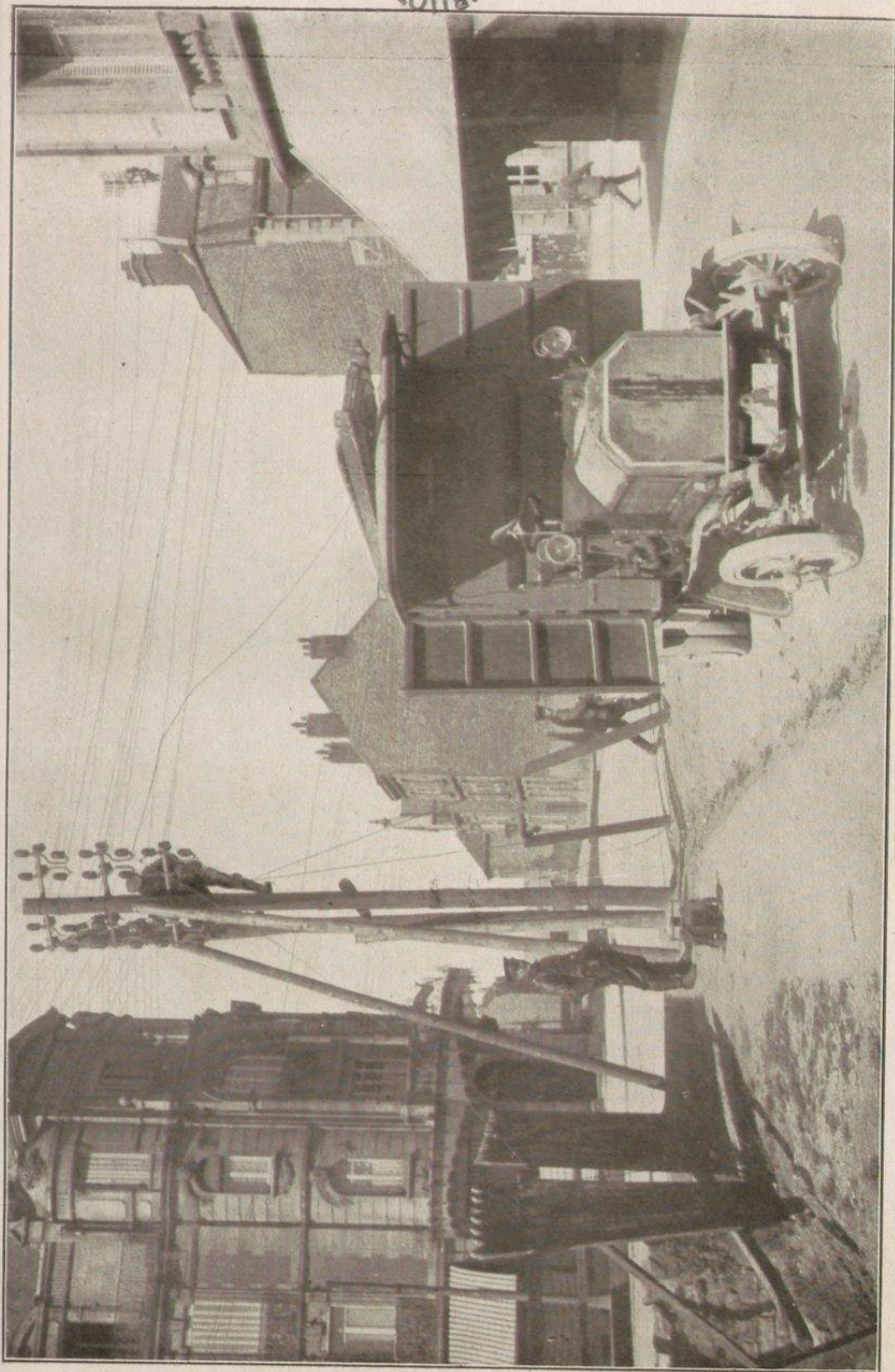


26. Belgisches Panzerautomobil. (Vgl. S. 22 der Beschreibung.)

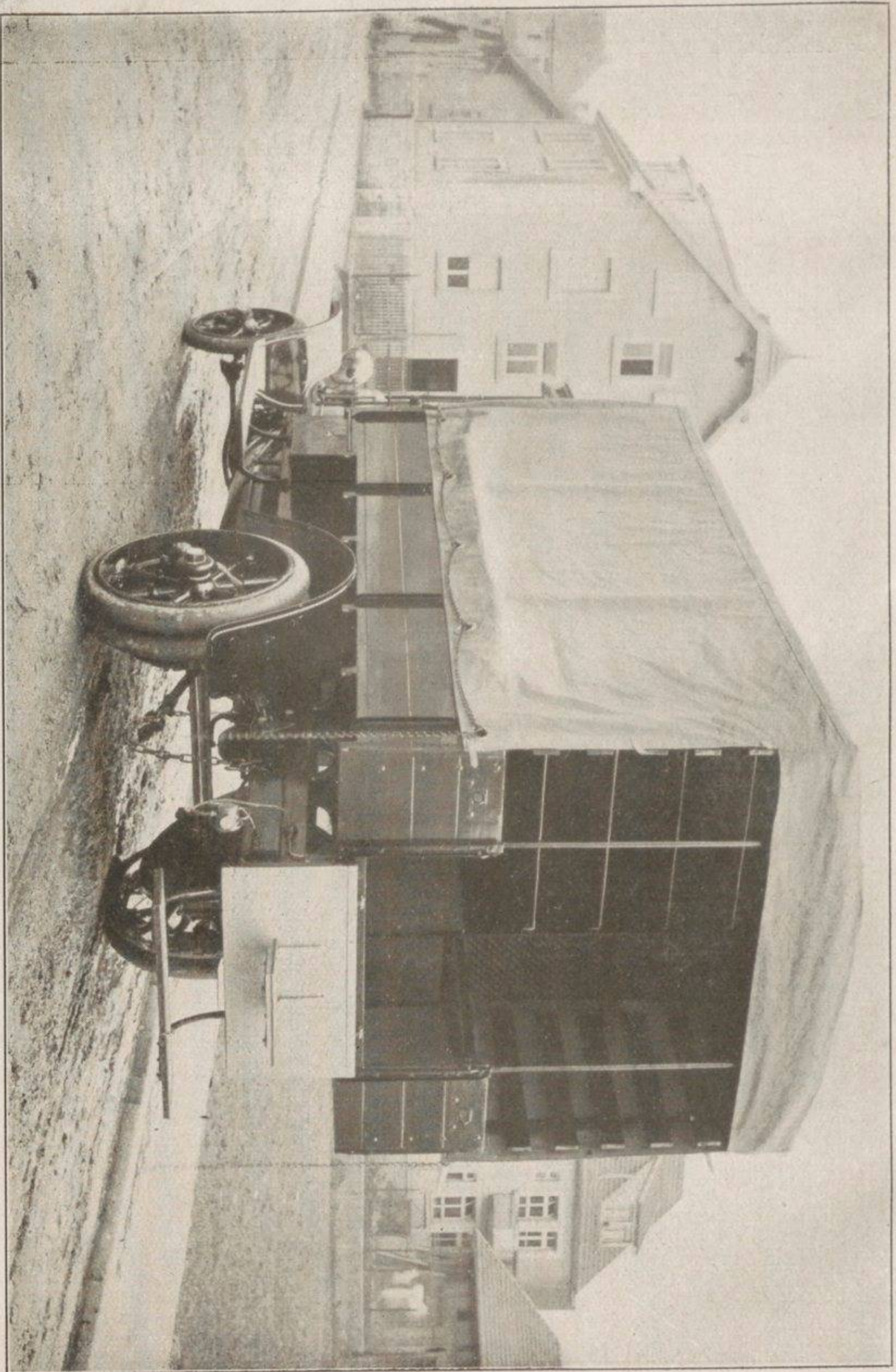
Phot Berliner Illustrations-Gesellschaft.



27. Scheinwerfer-Kraftwagen der Staatwerke. (Vgl. S. 25 der Beschreibung.)

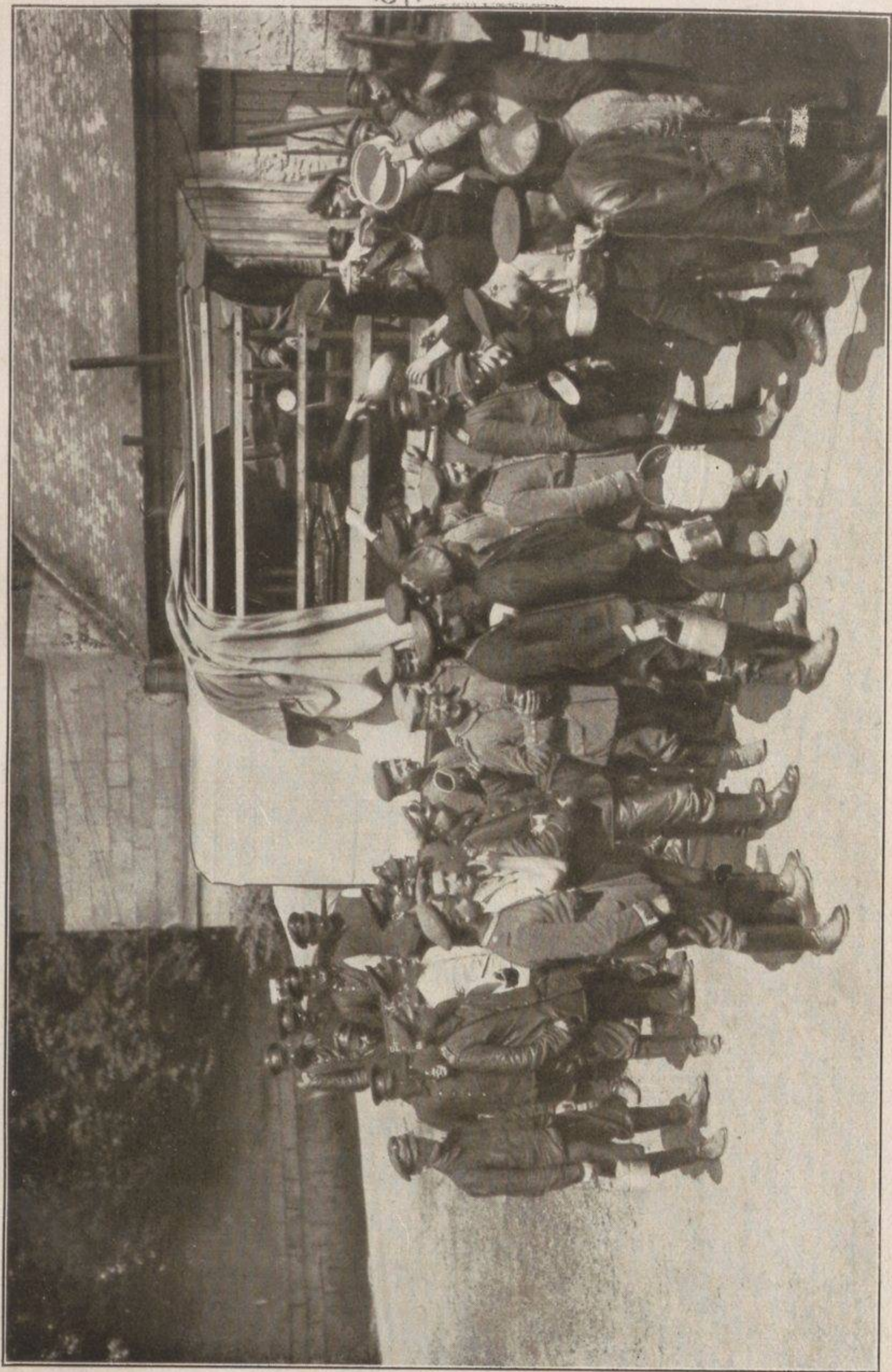


28. Kraftwagen einer Fernsprechabteilung. (Vgl. S. 24 der Beschreibung.)

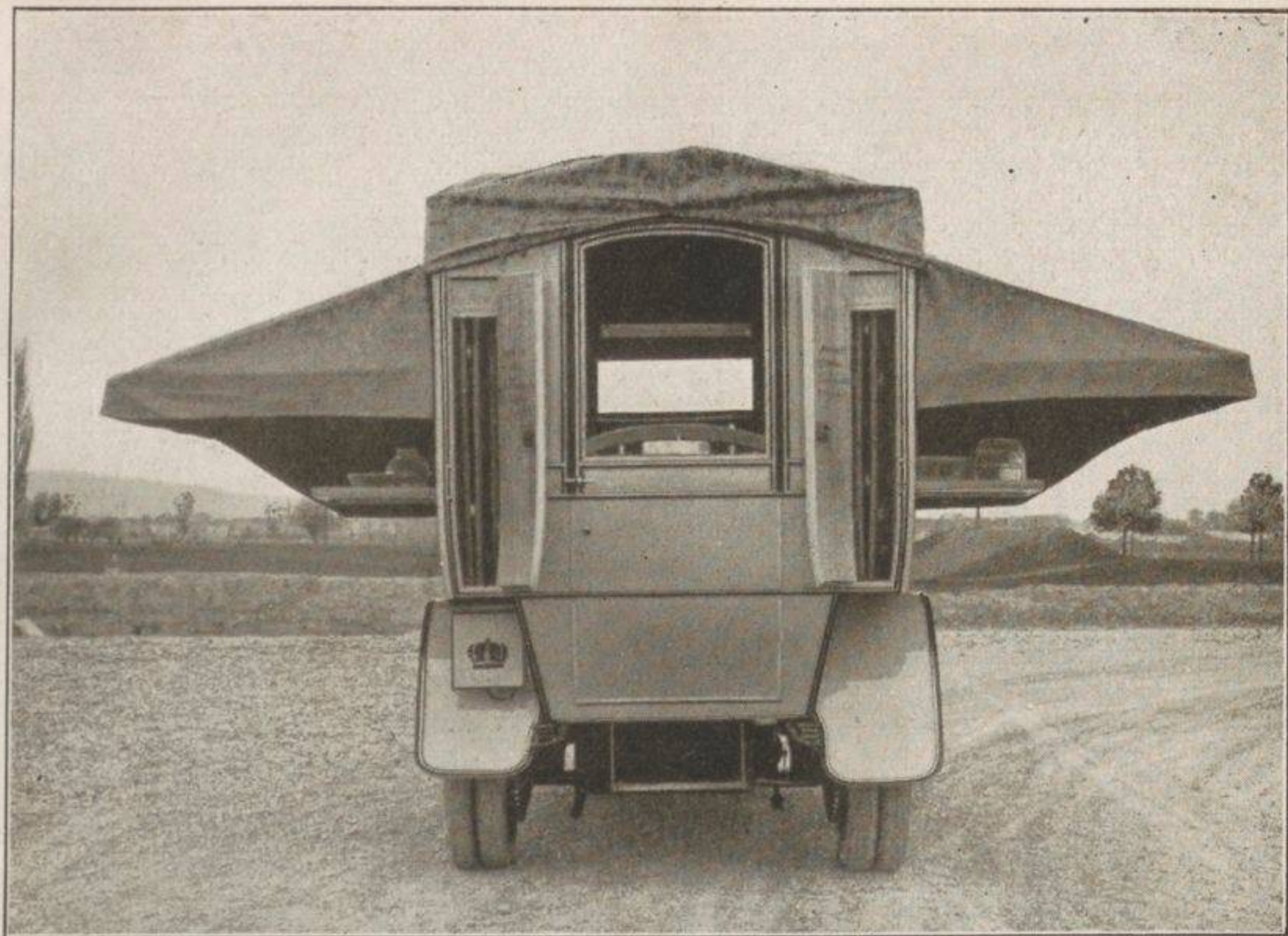


29. Kraftwagen der Selbstpost. Ergueunis der Benzwerke in Daggenuau. (Vgl. S. 25 der Beschreibung.)

БИБЛИОТЕКА
В. А. РОДОНОВА



30. Automobile Feldküche. (Vgl. S. 26 der Beschreibung.)
Phot Gebrüder Haedel in Berlin.



31. Küchenwagen des Kaisers.
Erzeugnis der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim.
(Vgl. S. 26 der Beschreibung.)

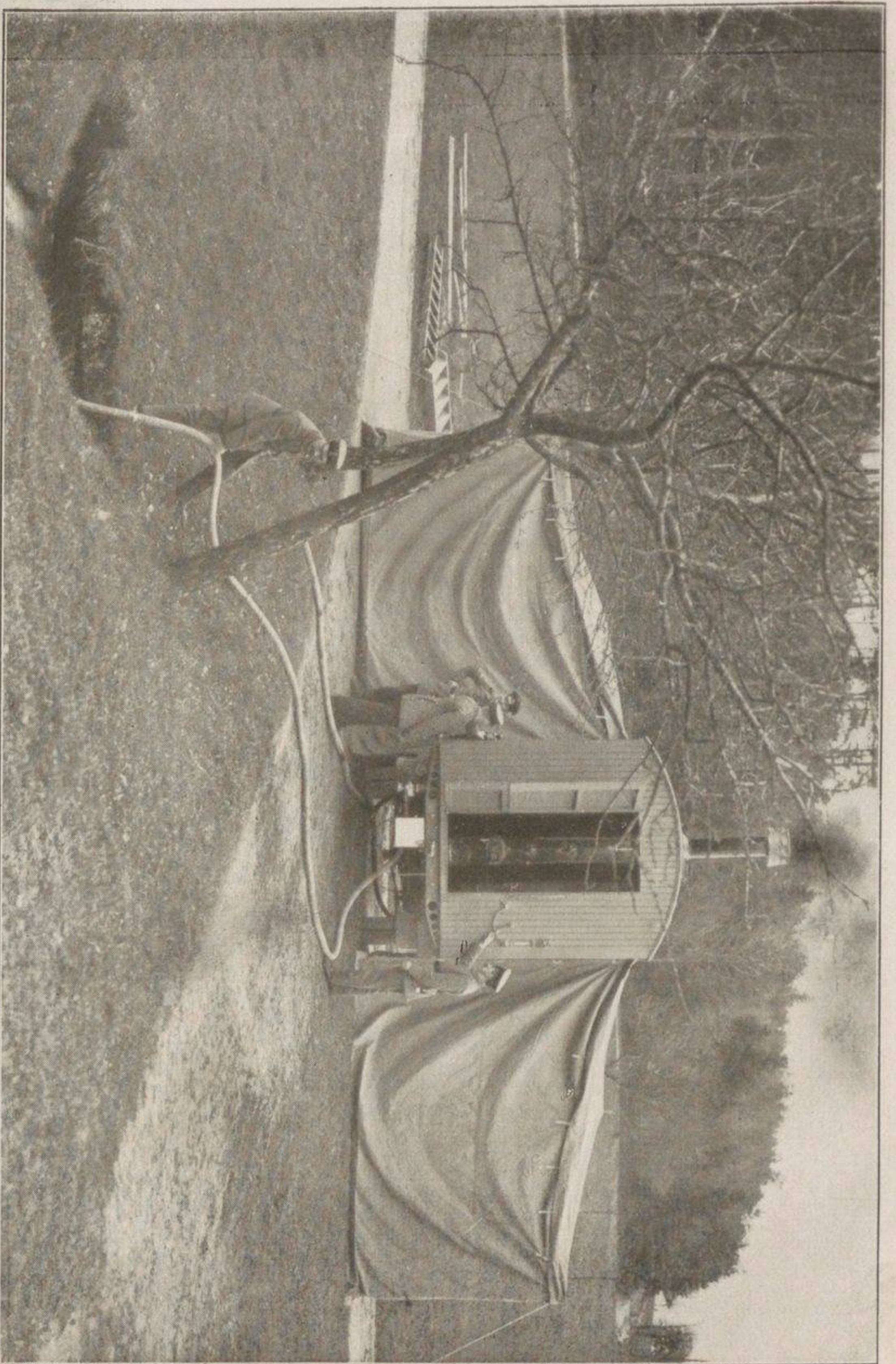


32. Inneres des Küchenwagens des Kaisers.
Erzeugnis der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim.
(Vgl. S. 26 der Beschreibung.)

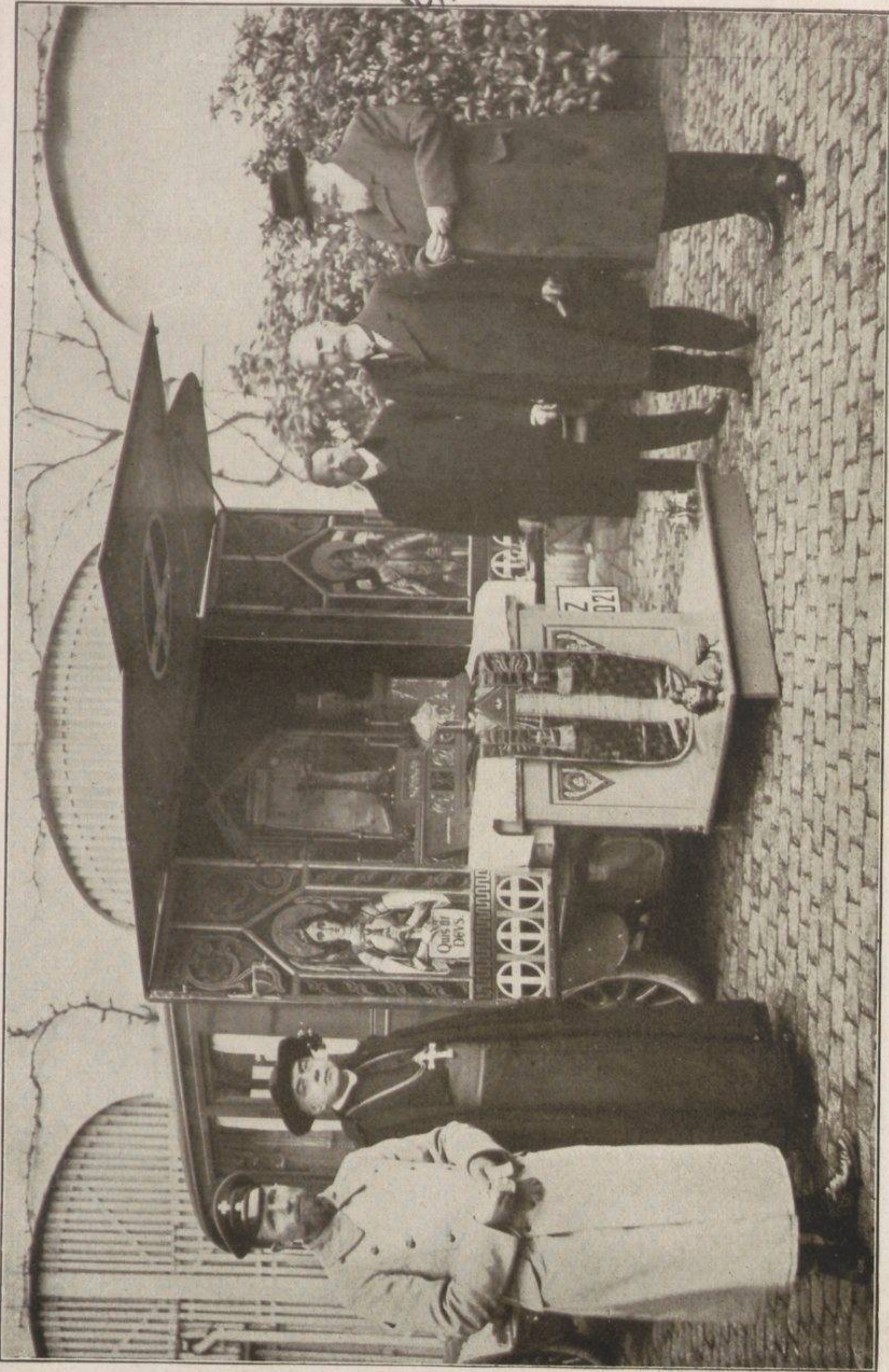
БИБЛИОТЕКА
В. А. АРОДОВА



33. Kraftwagen-Einstellhalle mit Reparatur-Werkstätte in Brüssel. (Vgl. S. 29 der Beschreibung.)

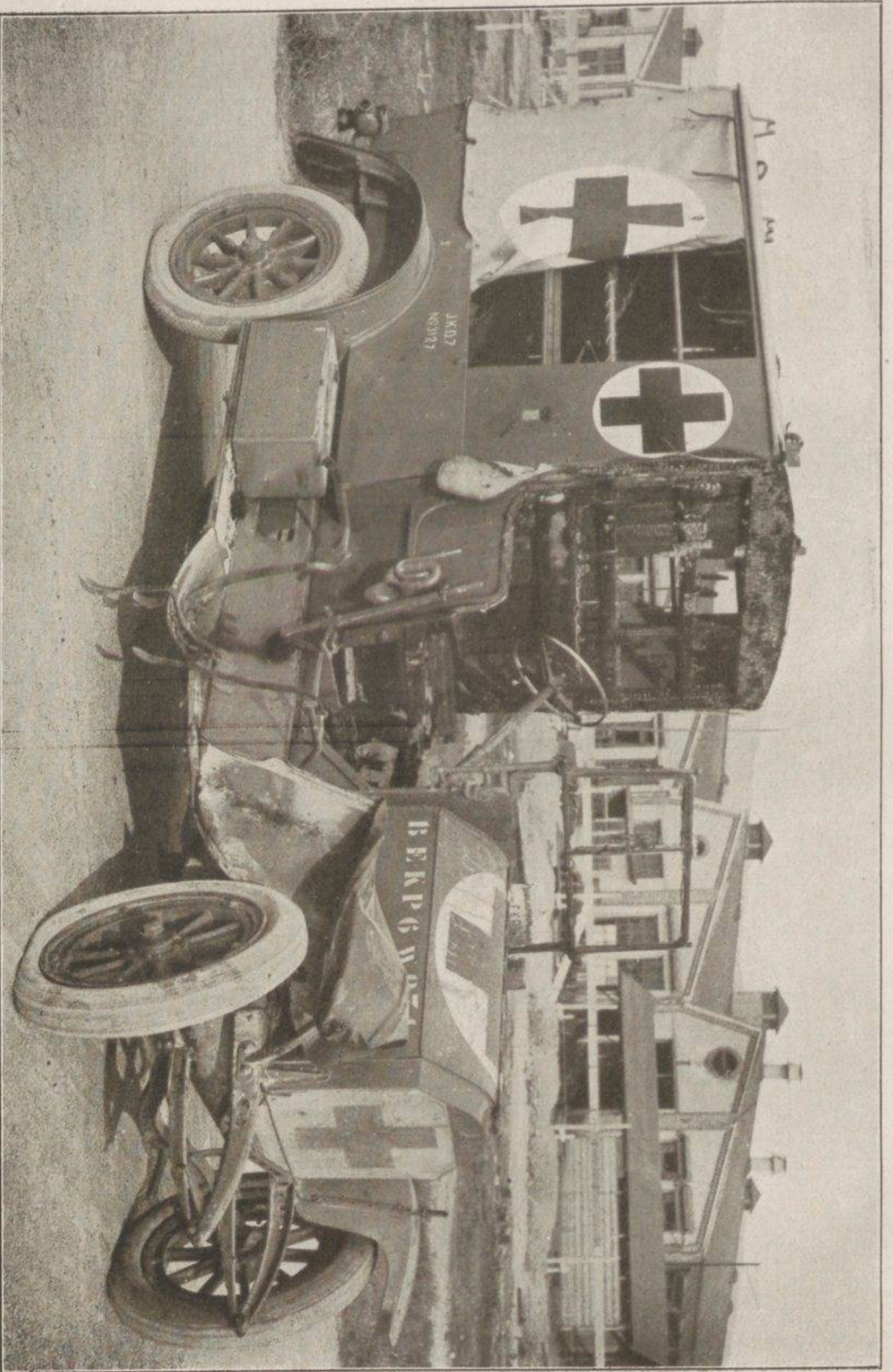


34. Automobile Braufenanlage. Ergebnis der Benzwerke in Gaggenu. (Vgl. S. 28 der Beschreibung.)

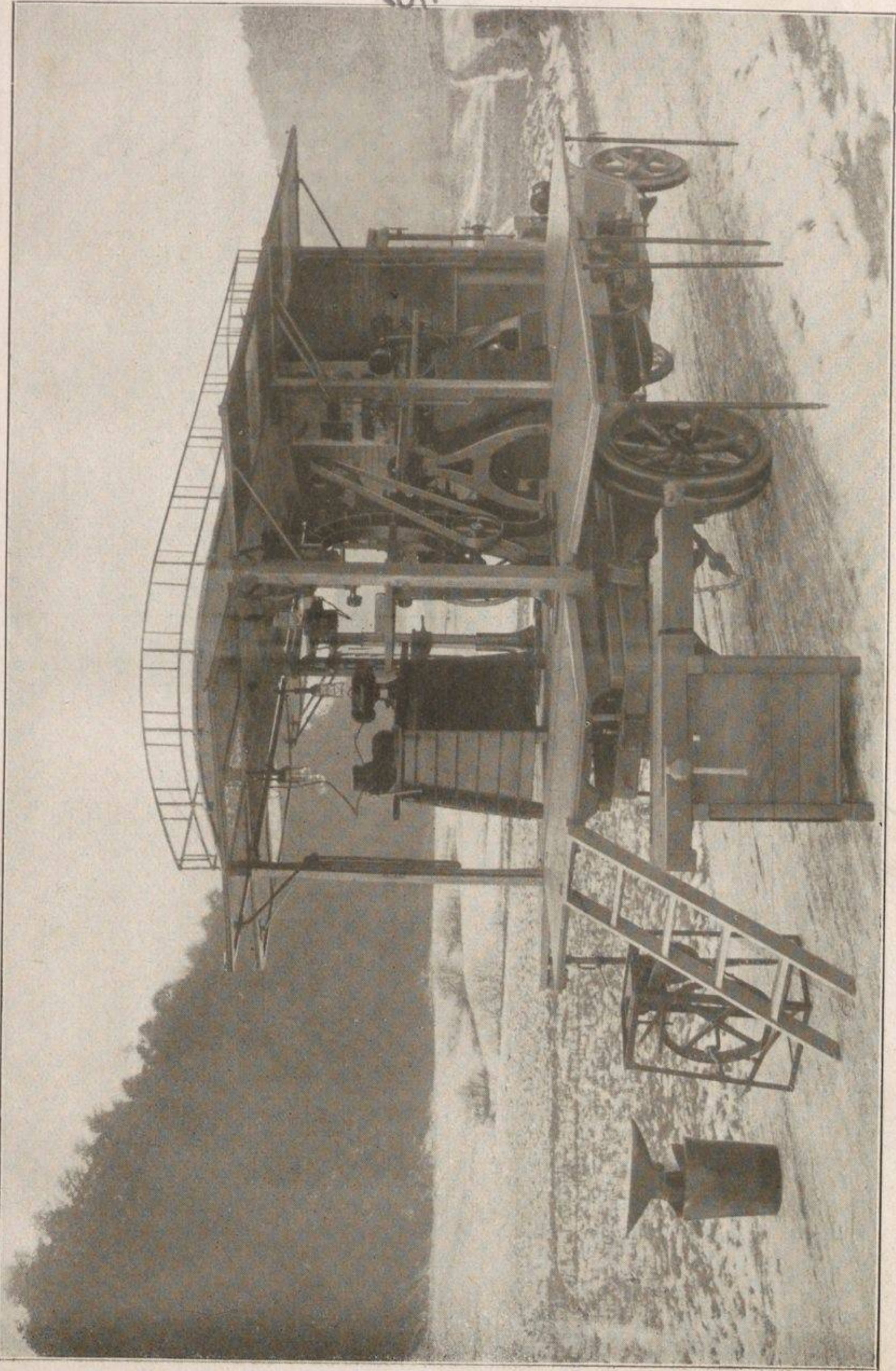


35. Altarautomobil. (Vgl. S. 28 der Beschreibung.)

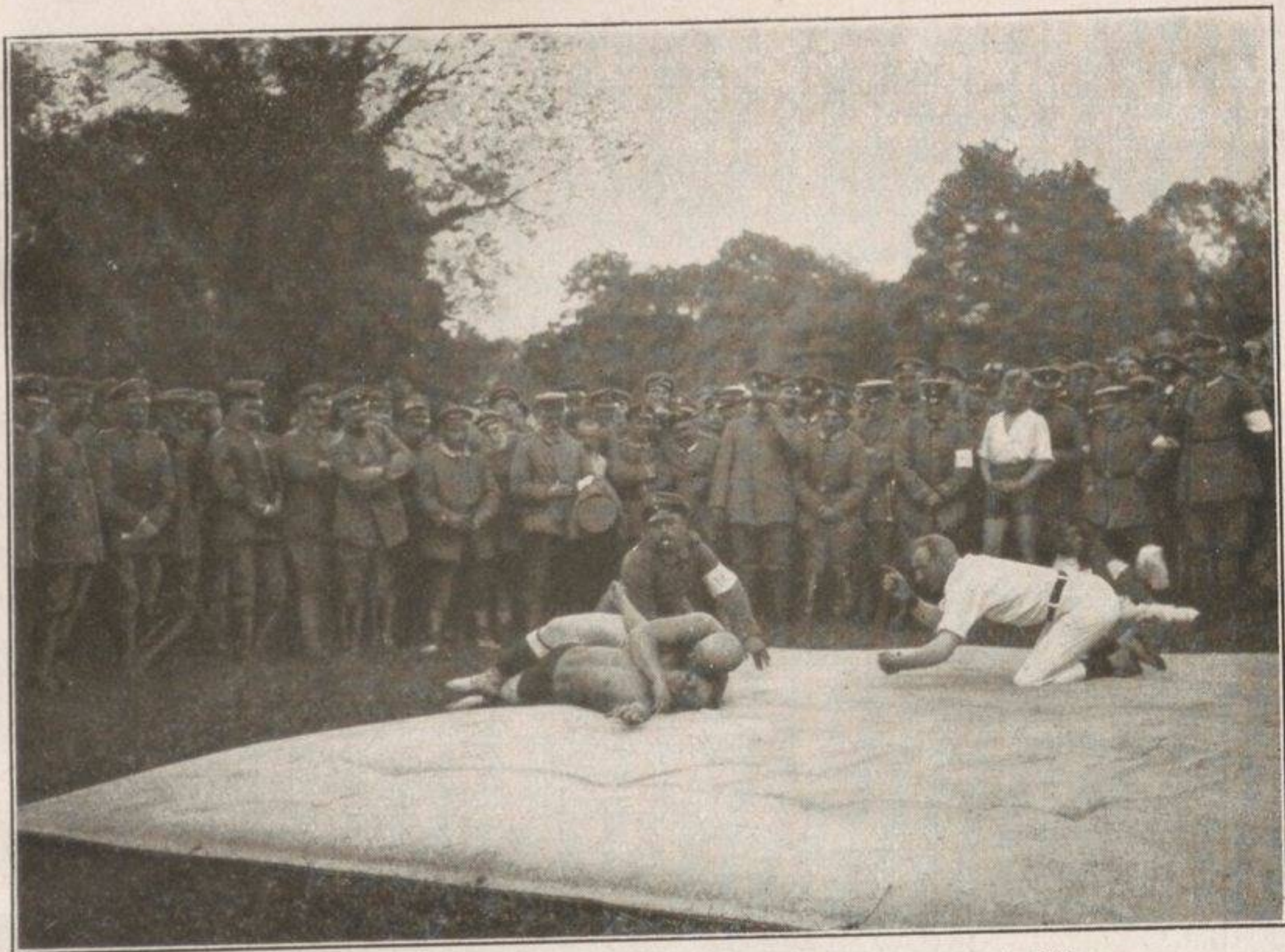
Phot. Herm. Jansen in Köln.



36. Durch Fliegerbomben zerstörter Kranken-Kraftwagen. Erguegnis der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim. (Vgl. S. 29 der Beschreibung.)



37. Automobile Reparaturwerkstätte. Erzeugnis der Benzwerke in Gaggenau. (Vgl. S. 30 der Beschreibung.)

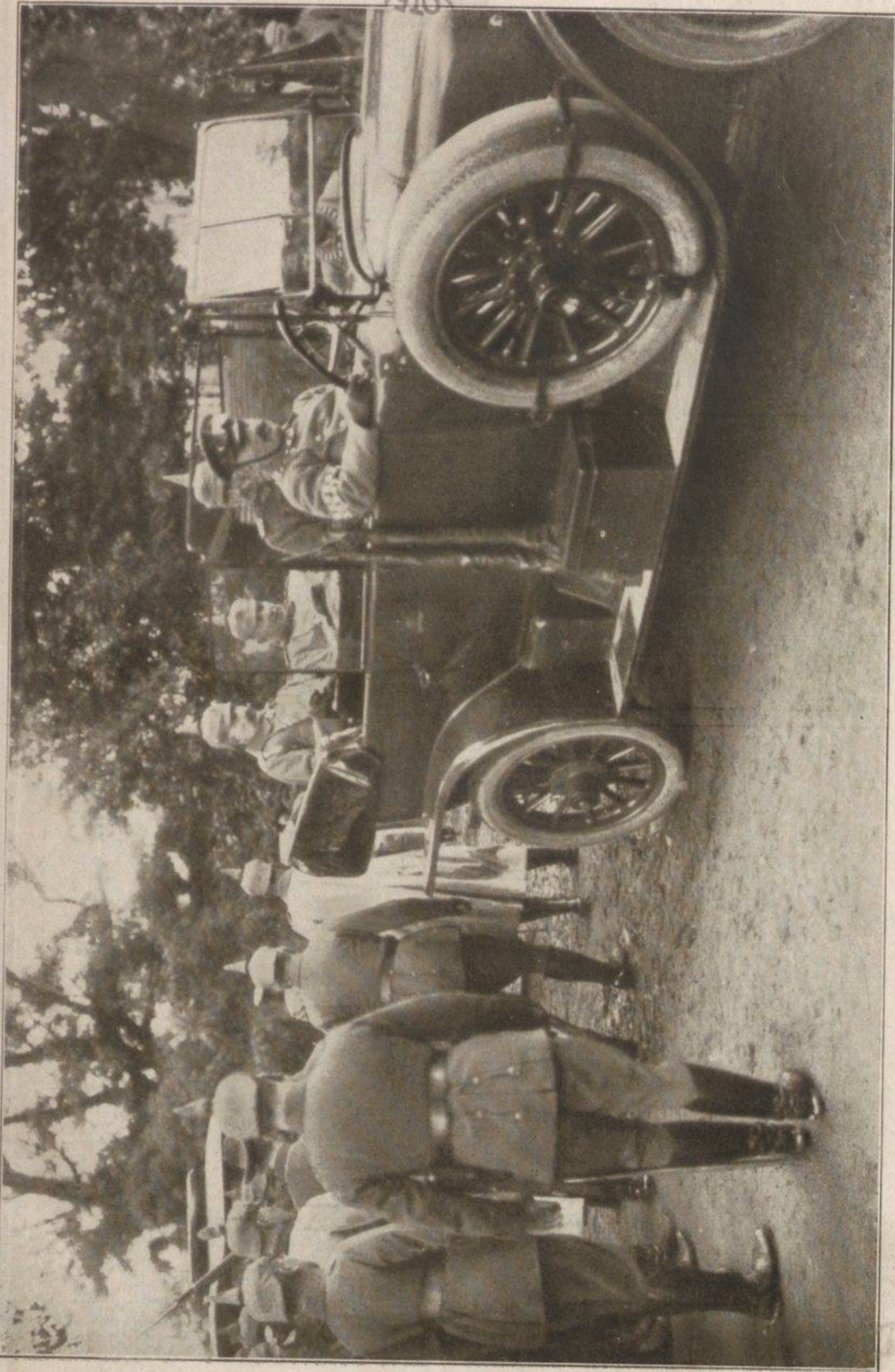


38. Ein Sportfest bei unseren Kraftfahrtruppen: a) Ringen.
(Vgl. S. 31 der Beschreibung.)
Phot. Leutnant d. Res. H. Frymark.



39. Ein Sportfest bei unseren Kraftfahrtruppen: b) Kraftübungen.
(Vgl. S. 31 der Beschreibung.)
Phot. Leutnant d. Res. H. Frymark.

В. БИЛЛОТКА
В. А. АПОДОМА



40. Unser Kaiser im Kraftwagen. (Vgl. S. 32 der Beschreibung.)
Phot. Presse-Zentrale W. Braemer in Berlin.



Kriegsschriften

des

Kaiser-Wilhelm-Dank

Verein der Soldatenfreunde



Seft

- 1 Sein oder Nichtsein? Des Deutschen Reiches Schicksalsstunde. Von Dr. Dietrich Schäfer, Geheimer Rat, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- 2 Das Eisene Kreuz 1813—1870—1914. Von Walter v. Bremen, Oberstleutnant, zur Zeit Chef des Stabes im Heeresdienst.
- 3 Deutschland und der Krieg. Von Dr. Eduard Meyer, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- „Um welche Güter kämpfen wir?“ Von Dr. Friedrich Meinecke, Geheimer Hofrat, Professor an der Universität Berlin.
- 4 Wie der Weltkrieg ausbrach. Urkunden, Akten usw. Zur Vorgeschichte des Krieges 1914.
- 5 Mobilmachung und Aufmarsch. Von W. v. Bremen, Oberstleutnant.
- 6/7 Kriegslieder von 1914. (Mit neuen Singweisen.) Gesammelt von Robert Gersbach, Direktor am Kaiser-Wilhelm-Dank. Verein der Soldatenfreunde.
- 8 Unsere Abrechnung mit England. Von Dr. Hermann Duden, Professor der Geschichte an der Universität Heidelberg.
- 9 Deutscher Glaube und Deutsche Sitte in unserem großen Kriege. Von Ernst Troeltsch, des. Professor der Philosophie an der Universität Berlin.
- 10 Was haben Belgien und Frankreich in der Arbeiterfürsorge geleistet? Von Dr. Heinrich Hertner, Geheimer Regierungsrat, Professor der Staatswissenschaften an der Universität Berlin.
- Die deutsche Handelschiffahrt im Kriege einst und jetzt. Von Dr. Walter Vogel, Privatdozent der Geschichte an der Universität Berlin.
- 11 Vom Tode fürs Vaterland. Rede, gehalten am 2. Oktober 1914. Von Dr. Gustav Roethe, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Professor an der Universität Berlin.
- 12 Kriegsgedichte von 1914. Gesammelt von Robert Gersbach, Direktor am Kaiser-Wilhelm-Dank. Verein der Soldatenfreunde.
- 13 1870 und 1914. Gedanken und Erinnerungen eines Kriegsveteranen von 1870. Von Dr. Edwin Evers, Professor und Direktor des Agl. Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums in Berlin.
- 14 Deutschland und Frankreich. Von Dr. Dietrich Schäfer, Geheimer Rat, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- 15 Die englischen Weltherrschaftspläne und der gegenwärtige Krieg. Von Dr. Otto Hünke, Geheimer Regierungsrat, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- 16 Unsere ersten Siege in West und Ost. August und September 1914. Mit 3 Karten. Von Walter v. Bremen, Oberstleutnant, z. Zt. Chef d. Stabes im Heeresdienst.
- 17 Deutschland, die Türkei und der Heilige Krieg. Von Dr. Eugen Mittwoch, Universitätsprofessor und Dozent am Seminar für Orientalische Sprachen in Berlin.
- 18 Die Aufgabe der Deutschen Flotte in diesem großen Kriege. Von Graf Ernst zu Reventlow, Kapitanleutnant a. D.
- 19 Die Weihe des Kriegs. Kriegsvortrag an Kaisers Geburtstag in der Aula der Heidelberger Universität. Gehalten von Dr. Hans v. Schubert, Geheimer Kirchenrat, Professor der Kirchengeschichte an der Universität Heidelberg.
- 20 Otto von Bismarck. „Ein treuer deutscher Diener Wilhelms I.“ Eine Jubiläumsgabe von Dr. Edwin Evers, Professor und Direktor des Agl. Friedrich-Wilhelms-Gymnasiums in Berlin.
- 21 Vom Jahr noch — und heute? Vortrag, gehalten im Steglitzer Kriegsabend, 1. Februar. Von D. Dr. Julius Raftan, Professor der Theologie, Geheimer Ober-Konsistorialrat, Mitglied des evangelischen Oberkirchenrats.
- Kaisertum und Militarismus. Von Dr. A. Braßmann, Professor für mittlere und neuere Geschichte an der Universität Königsberg i. Pr.
- 22 Antwerpen. Kämpfe im Westen bis Ende 1914. Der deutsche Landsturm. Mit 2 Karten. Von Walter v. Bremen, Oberstleutnant, zurzeit Chef des Stabes im Heeresdienst.
- 23 Deutscher Kriegshumor 1914—1915. Ausgewählt von W. v. Bremen, Oberstleutnant. Chef des Stabes im Heeresdienst.
- 24 Die deutsche Feldpost. Von D. Grosse, Geheimer Postrat und vortragender Rat im Reichs-Postamt.
- 25 Das religiöse Lied im Kriege. Von A. Schmied, Vikar, zurzeit im Reserve-lazarett Verne bei Dortmund.
- 26 Die Hohenzollern und das Heer. Von Professor Dr. Willy Spatz.
- 27 Die Mobilmachung der deutschen Frauenträfte für den Krieg. Von Dr. Arnold Runge, Privatdozent für Philosophie an der Universität Heidelberg.
- 28/29 Heil deutschem Schwert! Kriegs- und Vaterlandslieder von 1914/15. Mit Singstimmen und Klavierbegleitung. Gesammelt von Robert Gersbach, Direktor am Kaiser-Wilhelm-Dank. Verein der Soldatenfreunde.
- 30 Unsere ersten Kämpfe zur See. Von Kalau vom Hofe, Konteradmiral z. D.

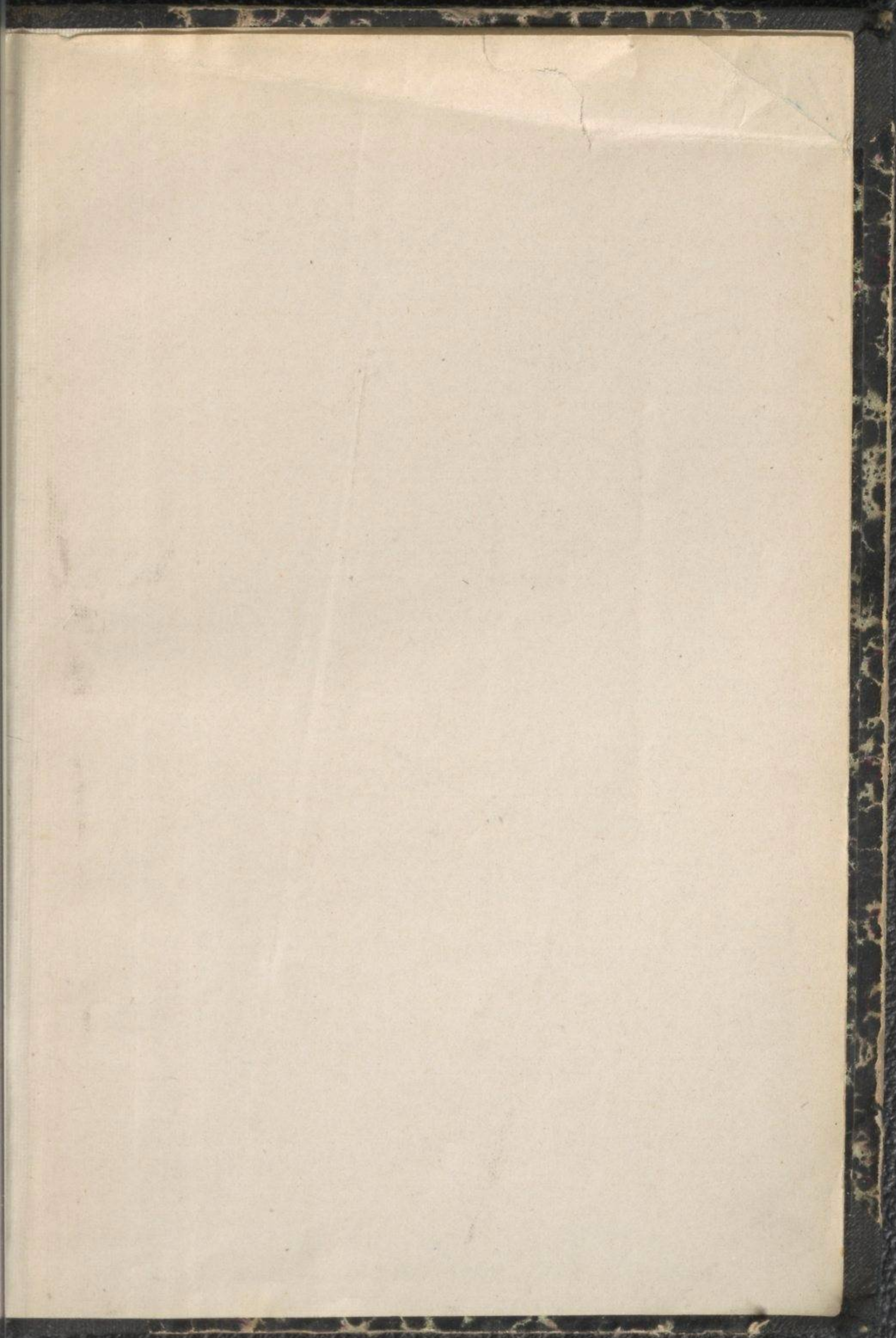
Heft

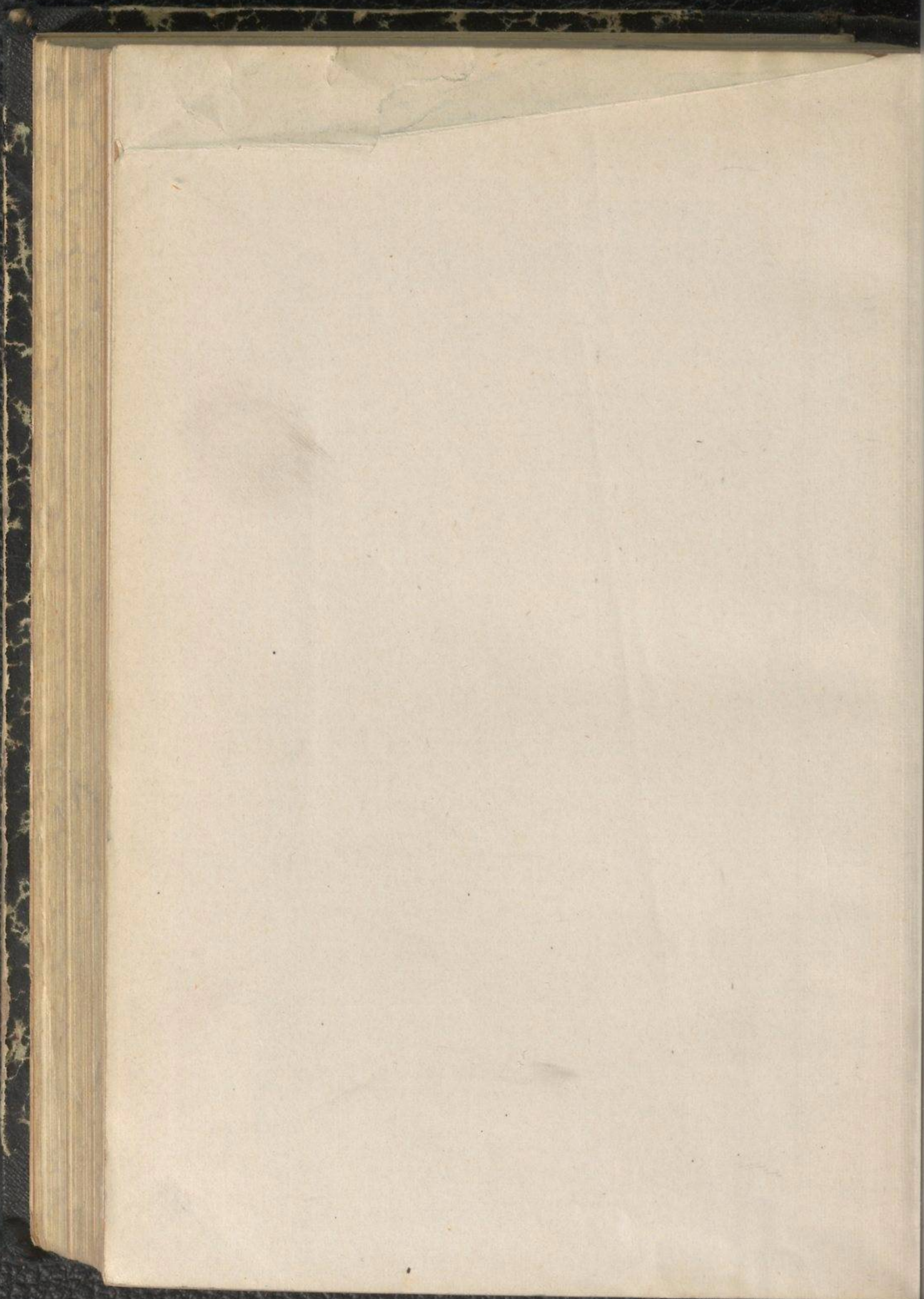
- 31 Krieg und Finanzen. Von Dr. Wilhelm Stieda, Geheimer Hofrat, Professor der Nationalökonomie an der Universität Leipzig.
- 32 1. Kriegsbilderheft. Der Kaiser im Felde. Bearbeitet von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 33 2. Kriegsbilderheft. Mobilmachung und Aufmarsch. Bearbeitet von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 34 Die Kriegereignisse im Osten von der Schlacht an den Masurischen Seen bis zur Befreiung der Provinz Ostpreußen, Mitte September 1914 bis Ende Februar 1915. Mit 4 Karten. Von Mittelstaedt, Generalmajor z. D.
- 35 3. Kriegsbilderheft. Ereignisse im Westen. August und September 1914. 1. Teil. Bearbeitet von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 36 Kampf und Untergang des Kreuzergeschwaders. Von Kalau vom Hofe, Konteradmiral z. D.
- 37 Reichsversicherungswesen und Kriegsfürsorge. Von Carl Witowski, Direktor im Reichsversicherungsamt.
- 38/39 England und das Völkerrecht im gegenwärtigen Weltkriege. Eine Zusammenstellung von Dr. Adolf Hofmeister, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- 40 Feldpostbriefe aus dem Westen. Herausgegeben von Dr. Edwin Evers.
- 41 Die Jugend und der Krieg. Von Dr. Heinrich Weisenherz.
- 42 4. Kriegsbilderheft. Ereignisse im Westen. August und September 1914. 2. Teil. Bearbeitet von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 43 5. Kriegsbilderheft. Ereignisse im Osten. August und September 1914. Bearbeitet von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 44 Privatbänder aus alter und neuer Zeit. Mit vielen Abbildungen auf Kunst-Druckpapier. Von Professor Dr. Seidel, Geheimer Regierungsrat.
- 45 Der Stellungskrieg im Westen und die Kämpfe bis zum März 1915. Heft 1. Von v. Spohn, Generalmajor z. D.
- 46 Nachrichtenwesen im Kriege. Von Georg Schweizer, Major d. Res. a. D.
- 47 Kaiser Wilhelm I. in unserer Zeit. Von Dr. R. Sternfeld, Professor der Geschichte an der Universität Berlin.
- 48 Die deutsche Eisenbahn im Kriege. Von Siegfried Moltke, Bibliothekar der Handelskammer zu Leipzig.
- 49 Die Landwirtschaft und der Krieg. 1. Teil: Die landwirtschaftlichen Verhältnisse in Russland, England, Italien und Serbien. Von Dr. Friedrich Aereboe, Geh. Rat u. o. ö. Professor an der Universität Breslau.
- 50 Der Krieg und das Recht. Von Karl Lorenz, Kammergerichtsrat.
- 51 Krieg und Industrie. Von Dr. W. Stieda, Geheimer Hofrat, Leipzig.
- 52 Koloniale Lehren des Weltkrieges. Von Dr. Paul Leutwein, Hauptmann a. D.
- 53 Die Erziehung unseres Volkes zum Weltvolk. Von Dr. Hans von Schubert, Geh. Kirchenrat.
- 54 Der Stellungskrieg im Westen und die Kämpfe bis zum März 1915, Heft 2. Von v. Spohn, Generalmajor z. D.
- 55/56 Feldgrane Dichter, Kriegsblüthen unserer Soldaten. Ausgewählt und herausgegeben von Dr. Bogdan Krieger, Agl. Hausbibliothekar.
- 57 Ehrentafel deutscher Männer und deutscher Taten 1914/15. Nach den deutschen Berichten von W. v. Bremen, Oberstleutnant und Chef des Stabes im Heeresdienst.
- 58 Westrußland in militärgeographischer Hinsicht. Von Johann Hylka.
- 59 Feldpostbriefe aus dem Osten. Herausgegeben von Dr. Edwin Evers.
- 60/61 Kriegszug des Kreuzers „Cuden“ und seiner Helden weitere Fahrt. Von Kalau vom Hofe, Konteradmiral z. D.
- 62 Kämpfe nach der Winterschlacht an den Masurischen Seen. Deutsche Armeen in Westgalizien und den Karpathen. Von Baron v. Ardenne, Generalleutnant z. D.
- 63/64 Englands Kohle als Kampfmittel. Von Gotthard Würfel, volkswirtschaftlicher Redakteur des Freiburger Anzeigers, Freiberg i. Sa.
- 65 Deutscher Kriegshumor. 2. Band. Ausgewählt von Walter v. Bremen, Oberstleutnant, Chef des Stabes im Heeresdienst.
- 66 Die Befreiung von Galizien. Von Baron v. Ardenne, Generalleutnant z. D.
- 67/68 Die Landwirtschaft und der Krieg. 2. Teil: Die landwirtschaftlichen Verhältnisse in Frankreich, Belgien und Deutschland. Von Dr. Friedrich Aereboe, Agl. Landesökonomierat, Geh. Rat u. o. ö. Professor an der Universität Breslau.
- 69/70 Die Volkswirtschaftliche Bedeutung der Lebensversicherung unter Berücksichtigung der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse. Von Dr. jur. W. Goetze, Berlin.
- 71 Unsere Gefangenen. Von Dr. Otto Goebel.
- 72 6. Kriegsbilderheft zum Textheft 71. Unsere Gefangenen. Von Dr. Otto Goebel.
- 73 Der Kraftwagen im Felde. Von Dr. R. Bürner.
- 74 7. Kriegsbilderheft z. Textheft 73. Der Kraftwagen i. Felde. Von Dr. R. Bürner.

Jedes Heft kostet 30 Pf., Doppelhefte 60 Pf.

— Größere Posten nach Vereinbarung! —
Vorrätig in jeder besseren Buchhandlung, sonst direkt vom

Verlag Kameradschaft, Berlin W. 35, Flottwellstr. 3.





455230
455237



BIBLIOTEKA
NARODOWA

Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001017440552