

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

Band: 58=78 (1912)

Heft: 7

Artikel: Ein Krieg gegen Neutrale

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29637>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.11.2024

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

Gewöhnung an Ordnung zeigt sich draußen, während das Kantonnement eingerichtet wird. Liegen da Säcke herum, putzt jeder seine Sachen, wo es ihm gerade einfällt, dann hat die Truppe wenig innern Halt: Sobald das Auge des Kommandanten fehlt, läßt sie sich gehen. Auch hier liegt die Schuld viel weniger an den Unteroffizieren, als an dem, der sie machen läßt.

Es genügt niemals, eine Sache anzuordnen, sie muß auch kontrolliert werden, und die Kontrolle verlangt in der Vorgesetzten-erziehung die größte Willensenergie. In der Art der Kontrolle liegt ihr erzieherischer Wert. Man darf nur scharf kontrollieren oder gar nicht. Eine oberflächliche Kontrolle schadet nicht nur der Sache, die vernachlässigt wird, sie schadet dem Ansehen des Vorgesetzten. Die Leute wissen meist sehr genau, wo sie fehlerhaft sind. Entgeht ein solcher bewußter Fehler dem Auge des Kontrollierenden, so denkt der Fehlbare, der Vorgetzte sehe nichts und wird im Vertrauen darauf seinen Fehler wiederholen, und andere dazu machen. Man kann nicht immer alles kontrollieren, und das ist auch gar nicht notwendig. Man sieht sich jedesmal einen Gegenstand an bei allen, aber dann muß man Fehler suchen und darf nichts, aber auch rein gar nichts übersehen.

Die Kontrolle hat aber für die Vorgesetzten-erziehung nur dann Wert, wenn man für Fehler denjenigen verantwortlich macht, der die Verantwortlichkeit kraft seiner Stellung tragen sollte, und das ist im innern Dienst der Gruppenführer. Hätte er seine Inspektion ordnungsgemäß gemacht, so wären ihm bei den wenigen Leuten, die er zu inspizieren hat, Fehler nicht entgangen, und hätten gleich können an Ort und Stelle richtig gestellt werden. Also trägt der Gruppenführer die Schuld, wenn der einzelne Mann nicht in Ordnung ist. Das muß von ihm erkannt werden, und wenn unsere Unteroffiziere hiefür nicht das nötige Verständnis haben, so liegt die Schuld viel weniger an zu kurzer Ausbildungszeit, als an zu wenig Geduld und Willensenergie ihrer Erzieher, die das eine Mal den Gruppenführer hernehmen, das andere Mal den Mann selbst, meistens aber keinen von beiden, weil es ihnen zu dumm ist. Das schadet der Auffassung der Unteroffiziere von ihrer Verantwortlichkeit.

Die Kontrolle bezieht sich nicht nur auf den inneren Dienst, sondern auf jeden Befehl, den man gibt, auf jede Gelegenheit, die dem Vorgesetzten die Möglichkeit bietet, das Verhalten seines untergebenen Vorgesetzten zu beobachten, namentlich so lange er noch der Weiterbildung seiner Selbsttätigkeit bedarf. Sie muß oft eine möglichst unbemerkte sein, denn alle Leute nehmen sich zusammen, wenn sie annehmen müssen, daß ihrer eine Kontrolle wartet. Wer sich auch dann nicht zusammen nimmt, taugt nicht zum Vorgesetzten, denn er hat einen ganz schlechten Willen. So gibt beispielsweise der Zugführer Befehl zum gruppenweisen Einrücken. Geht er nun mit dem Zug, so wird naturgemäß mit einer gewissen Ordnung marschiert. Er wird wenig Gelegenheit finden, die Autorität seiner Unteroffiziere zu prüfen. Geht er aber auf einem Seitenwege seinem Zug voraus, und stellt sich irgendwo auf, wo ihn niemand beobachten kann, dann wird er sehen, wer auf

Ordnung hält und wer nicht. Wenn er diejenigen, die zu Aussetzungen Anlaß geben, nachher an jene Stelle erinnert und die Ordnung, die dort geherrscht hat, erreicht er mehr, als wenn er einen ganzen Tag mit jenen Gruppen herumläuft, um sie an Ordnung zu gewöhnen. Diese Art der Kontrolle darf nicht zu häufig gemacht werden, sonst verliert sie an Wert und erzieht leicht zu Aengstlichkeit. Man soll immer das kontrollieren, was man denkt, daß der Untergebene es am wenigsten erwartet. Erst wird das Gefühl, stets unvermerkt unter Kontrolle zu stehen dem Zögling unangenehm sein und um sich keinen Unannehmlichkeiten auszusetzen, hält er auf Ordnung. Später sieht er den Vorteil der Ordnung ein, hält unbewußt darauf und dann ist der Zweck der Kontrolle erreicht. Niemals aber darf die Kontrolle zur Chikane werden und dazu wird sie, wenn auch die ganz Guten niemals ohne Ueberwachung gelassen werden. Das zerstört die Freude am selbständigen Arbeiten. Gerne gebe ich zu, daß doch dann und wann zweifelhafte Elemente sich lange Zeit halten können, ohne erwischt zu werden, aber seien wir ganz ruhig, einmal verläßt sie ihr Glück auch und sie erweisen ihre Unfähigkeit zum Vorgesetzten früher oder später doch. Ein Mann, der nur unter den Augen seiner Vorgesetzten gut arbeitet, sonst aber sich gehen läßt, darf niemals in seiner Vorgesetztenstellung bleiben, er schadet direkt seinen Untergebenen durch seinen Einfluß, und indirekt den Vorgesetzten überhaupt, weil man leicht geneigt ist, das Ganze nach den Leistungen einzelner zu beurteilen.

Die Kontrolle kann zur Chikane werden nicht nur durch ihre unberechtigte Häufigkeit, sondern auch durch die Art und Weise, wie sie vorgenommen wird. Der Untergebene darf nie das Gefühl haben, die Kontrolle werde gemacht um ihm zu zeigen, wie *wenig* er leiste, sondern um ihm Gelegenheit zu geben, zu beweisen wie *gut* er arbeite.

Man könnte über das Kapitel der Konsequenz in den Anforderungen als Mittel zur Erziehung zu soldatischem Wesen und zum Vorgesetzten allein noch Vieles sagen. Ich glaube aber genug angedeutet zu haben, so daß jeder selbst weiter denken kann und sich fragen, wo er schon gesündigt hat und sich vornehmen, es nicht mehr zu tun.

(Fortsetzung folgt.)

Ein Krieg gegen Neutrale.

(Correspondenz)

Aus dem türkisch-italienischen Kriege.

Die Ereignisse auf dem tripolitanischen Kriegsschauplatz sind in den letzten Wochen an Bedeutung und Beachtung zurückgetreten hinter den Vorfällen, die sich auf hoher See abspielten. Italien hat den Kaperkrieg eröffnet, eine Kriegsart, die vorwiegend praktiziert wird, wenn der Gegner eine *regelmäßig bediente* Nachschublinie über See unterhält und seine Kriegsflotte so stark ist, daß es geratener erscheint, sich mit ihr nicht zu messen, und man daher der Handelsmarine jenen Abbruch zufügen will, vor dem die Kriegsmarine dank ihrer Stärke gefeit ist. Zum Kaperkrieg kann aber auch gegriffen werden, wenn man in dem Falle der Italiener von heute ist. Der Charakter dieses Falles ist leicht aufzuklären. Die

Italiener sind besonders im Augenblicke außerstande, durch regelrechte Operationen auf dem Kriegsschauplatze in *Tripolis* dem natürlichen Ziele des Feldzuges näherzukommen: ein annektiertes Land in ihren *faktischen* Besitz zu bringen. Das erzeugt im eigenen Lande einen für die Regierung, besonders für die Kriegsverwaltung gefährlichen Aerger. Diesen zu beschwichtigen, und um überhaupt zu zeigen, daß „etwas geschieht“, wurde ein Kaperkrieg eröffnet, der neben der Beschwichtigung der aufgeregten öffentlichen Meinung noch andere Zwecke verfolgt. Italien ist durch das vorschnell erlassene Annexionsdekret in eine zurzeit schwierige Lage geraten. Ein Krieg kann nur dann als ein erfolgreicher bezeichnet werden, wenn er mit einem günstigen Friedensschluß endet. Ein Krieg ist ja nie Selbstzweck, sondern nur Mittel zu dem Zwecke, der in den Forderungen eines eventuellen Ultimatums und in den Stipulationen des Friedensinstrumentes seinen Ausdruck findet. Das Annexionsdekret erschwert aber wenigstens einstweilen jeden Friedensschluß. Seitdem *Tripolis* und die *Cyrenaika* von Italien als einen Teil des eigenen Imperiums erklärt ist, ist ja der Verhandlungsgegenstand verschwunden. Unterliegt die Pforte in dem Kriege, so kann sie nur den durch das Annexionsdekret geschaffenen Zustand anerkennen, ja, es könnte von ihr noch ein Preis für den italienischen Erfolg verlangt werden. Ein solcher Frieden würde aber zweifellos den Zusammenbruch des gegenwärtigen jungtürkischen Regimes bedeuten. Die Italiener scheinen daher den Kaperkrieg auch aus dem Grunde eröffnet zu haben, um den Krieg den Neutralen recht unangenehm zu machen und dadurch sie zu veranlassen einen Druck auf die Pforte auszuüben. Bei diesem Vorgehen riskieren die Italiener nichts seitens der neutralen Mächte. Diese sind entweder Bundesgenossen oder Freunde Italiens. Erstere sind bemüht, Italien im Dreibunde zu erhalten, letztere wollen es zur Triple-Entente hinüberziehen. Das eine sowohl als das andere wird durch Duldung des italienischen Vorgehens gefördert; und wenn die Mächte durch dieses Dulden Schaden und Unannehmlichkeiten erleiden, so möchten sie gerne den Uebelstand nicht bei dem abstellen, der ihn begeht, sondern bei dem, gegen den er gerichtet ist. So ist der italienische Kaperkrieg zu einem der interessantesten Kapitel der Geschichte des italienisch-türkischen Krieges geworden.

Dieses Kapitel soll nun im nachstehenden einer historischen und kritischen Erläuterung unterzogen werden.

Aktionen gegen Tunis.

Die Italiener blickten schon seit langem mit einem gewissen Mißtrauen auf die tunesische Grenze. Es ist notorisch, daß seit Beginn des italienisch-türkischen Krieges ein ziemlich reger Schmuggel von Kriegspersonal und -Material über Tunis betrieben wird. Die französische Regierung wehrte dieser Neutralitätsverletzung ohne besondere Energie. So verbot sie dem türkischen Militärattaché in Paris *Fethy* Bei das Ueberschreiten der tunesisch-tripolitanischen Grenze. Wie wir aber wissen, hat dieses Verbot den genannten türkischen Offizier nicht gehindert, das Lager *Nechet* Bei vor Tripolis zu erreichen. Die türkische Operationsarmee war auch jederzeit in der Lage, via Tunis telegraphische Nachrichten in die Heimat gelangen zu lassen. Sie hat aus Tunis fortwäh-

rend Alimentationen sowohl der Bewaffnung wie Ausrüstung empfangen. Frankreich konnte diesen Vorgängen nicht sehr nachdrücklich entgegen treten, denn die französische Regierung wollte nicht die antiitalienischen Empfindungen der Bevölkerung — von denen wir vor Wochen einige Proben erlebt haben — noch mehr aufstacheln. Um seine „Neutralität“ zu markieren, ließ es einfach Neutralitätsverletzungen zugunsten beider kriegführenden Parteien zu. Es ist unbestreitbar, daß Italien die Voraussetzungen für einen Zug ins Innere von Tripolitanien — z. B. eine große Kameelherde, Tragtierführer — in Tunis erwirbt. So ging z. B. der deutsche Dampfer „Pindos“ am 18. Januar abends von *Malta* nach *Sfar* (in *Tunesien*) ab, um dort 600 Kameele an Bord zu nehmen, die, von Italien im Innern Tunesiens angekauft, für das italienische Expeditionskorps in Tripolis bestimmt waren. Italien will aber keine Begünstigung beider Parteien. Es hat sich schon seit längerer Zeit die Methode einer gewissen Aggressivität gegen Tunis zurechtgelegt.

Knapp vor Weihnachten wurden alle Küstenorte westlich von Tripolis bis an die tunesische Küste von italienischen Kriegsschiffen bombardiert. Das Bombardement, das übrigens ziemlich wirkungslos blieb, sollte von einer weiteren Benützung dieser Nachschublinie abhalten. — Wenige Tage später berührte der italienische Ministerpräsident *Giolitti* in einem Gespräch mit dem französischen Botschafter in Rom *Barrère* die wiederholte Verletzung der tunesischen Grenze. *Barrère* versicherte, Frankreich werde energische Maßregeln gegen jede Art Kriegskonterbande treffen. — Gleichzeitig begann die Presse beider Länder Lärm zu schlagen. Die *Tribuna* ließ sich aus Nizza melden, daß sich in der genannten Stadt ein jungtürkisches Komitee eingerichtet habe, das in schwunghafter Weise die türkischen Streitkräfte in Tripolis über *Marseille* mit Kriegsbedarf aller Art und Lebensmitteln versorge. Das *Paris-Journal* stellte daraufhin fest, daß auch Italien selbst über *Marseille* Kriegsmaterial aus Frankreich einführe, und bemerkte hiezu, daß also die italienische Presse kein Recht und keine Ursache habe, sich über angebliche Neutralitätsverletzungen Frankreichs aufzuregen. Denn Frankreich lege ja auch den Italienern bezüglich ihrer Ankäufe von Kriegsmaterial in Frankreich keine Hindernisse in den Weg. Bei dieser Gereiztheit dürfte es nicht Wunder nehmen, daß es bald zu einem Zwischenfall in den tunesischen Gewässern kam. Ein italienisches Kanonenboot, das in den tripolitanischen Gewässern in der Nähe von *Tunis* Waffenschmuggler verfolgte, bestrich tunesisches Gebiet und richtete dadurch erheblichen Schaden an. In Paris entstand darüber umso größere Aufregung, als man bald erfuhr, daß dies nicht der erste Zwischenfall dieser Art war. Die Affäre beherrschte die öffentliche Diskussion.

Anhaltung der Carthage.

In diesem für die französisch-italienischen Beziehungen recht unangenehmen Augenblick — am 16. Januar — brachte ein Radiotelegramm aus *Tunis* die Nachricht, italienische Torpedoboote hätten den französischen Dampfer „Carthage“, an dessen Bord sich ein dem Aviatiker *Duval* gehörender Aëroplan befand, angehalten und nach

Cagliari gebracht. Die Anhaltung hatte sich folgendermaßen abgespielt:

Die „*Carthage*“ ist ein Postschiff der Compagnie transatlantique, das den Verkehr zwischen Marseille und Tunis besorgt. Es hatte am kritischen Tage einen Aéroplan an Bord, der dem Aviatiker *Duval* gehörte. Dieser, sowie die Flieger *Obre* und *Carnus*, die sich schon in Tunis befanden, hatten noch vor Ausbruch des Krieges für Tunis und andere Städte Abschlüsse getroffen, die sie zu Schauflügen verpflichteten. Italien will dagegen die vertrauliche Mitteilung erhalten haben, daß sich an Bord der „*Carthage*“ ein an die Türkei verkaufter Aéroplan befinde. Ein Torpedoboot erhielt daher den Auftrag, den Aéroplan wegzunehmen. Als nun die „*Carthage*“ sich am 16. Januar gegen 6 Uhr früh in voller Fahrt etwa 17 Meilen weit von der sardinischen Küste, jedoch außerhalb der italienischen Territorialgewässer befand, wurde sie durch den blinden Kanonenschuß eines Torpedobootes zum Anhalten gebracht. Der an Bord des Postschiffes gesandte italienische Offizier forderte zunächst den Kapitän des angehaltenen französischen Dampfers auf, ihm die an Bord befindlichen Aéroplane auszuliefern; das Schiff könnte dann die Fahrt fortsetzen. Auf die Ablehnung dieser Forderung durch den Kapitän beehrte der italienische Offizier, *Duvals* Aéroplan sollte an Ort und Stelle vernichtet werden. Der Franzose wies auch dieses Verlangen zurück. Nicht erwiesen ist, aber behauptet wurde, daß der Kapitän auch eine Forderung des Italieners abgewiesen hatte, diesem die für Tripolis bestimmte Post auszuliefern. Auf jeden Fall wurde die „*Carthage*“ mit Beschlág belegt und nach *Cagliari* gebracht. Dort wurde das Postschiff untersucht und der Aéroplan ausgeladen. Die *Carthage* wurde am 19. Januar freigegeben. Die „*Carthage*“ ging dann am 20. Januar 9 Uhr 30 Minuten vormittags in See und traf am gleichen Tage 8 Uhr abends vor Tunis ein, von einer ungeheuren Menschenmenge enthusiastisch begrüßt.

Schon vorher hatte die diplomatische Intervention Frankreichs eingesetzt. Der französische Ministerpräsident und Minister des Aeußern, *Poincaré*, hatte noch am 17. Januar dem italienischen Botschafter in Paris, *Tittoni*, erklärt, daß die Beschlagnahme der Londoner Seerechtsdeklaration ex 1909 widerspreche; Aéroplane seien übrigens auch in der von der italienischen Regierung am 6. Oktober vorigen Jahres aufgestellten Liste der als Kriegskonterbande anzusehenden Gegenstände nicht aufgenommen. Er — *Poincaré* — müsse der italienischen Regierung ernste Vorhalte machen. Der französische Geschäftsträger in Rom, Botschaftsrat *Legrand*, erklärte am 18. Januar dem italienischen Minister des Aeußern, *di San Giuliano*, daß die französische Regierung unter Berufung auf die Grundsätze des Rechtes und den Wortlaut der Verträge die Freigabe des Paketbootes „*Carthage*“ unter Vorbehalt der Reklamationen verlange, die die Interessenten zur Geltung zu bringen hätten; Frankreich würde die rasche Beilegung der Angelegenheit als ein Zeichen freundschaftlicher Gesinnung ansehen. *Di San Giuliano* stellte eine Lösung der Frage im Geiste des Rechtes, der Freundschaft und Versöhnlichkeit in Aussicht.

Die Beschlagnahme der „*Carthage*“ hatte in Tunis und in Frankreich große Aufregung hervorgerufen. Militärpatrouillen mußten Tag und Nacht

Tunis durchziehen um Ausbrüche der Erregung zu verhindern.

Verfolgung der „*Tafna*“.

In Italien ignorierte man den Aerger des Freundes. Am 18. Januar wurde der französische Dampfer „*Tafna*“, der auf der Fahrt nach Tunis am Abend in die Höhe von Sardinien kam, von zwei italienischen Torpedobooten verfolgt, aber nicht erreicht.

Anhaltung der *Manouba*.

Die peinlichste und schwierigste Affäre, die von zahlreichen diplomatischen Besonderheiten begleitet war, ist jedoch die der „*Manouba*“ gewesen.

Der Dampfer „*Manouba*“ der Compagnie mixte, der den regelmäßigen Postdienst zwischen Marseille und Tunis versieht, ging am 17. Januar mittags von Marseille mit der Post ab. Er hatte etwa 100 Passagiere — darunter 29 türkische — und 400 Tonnen Waren an Bord. Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „*Schleswig*“ ging gleichzeitig ab und die beiden Schiffe fuhren in kurzem Abstand voneinander. Sie wurden am 18. Januar abends in den Gewässern von Sardinien von italienischen Torpedojägern angehalten. Der Dampfer „*Schleswig*“ konnte nach einer kurzen Visite seine Fahrt nach Biserta fortsetzen und kam dort am 19. Januar früh an. Anders wurde mit der „*Manouba*“ verfahren. Ein an deren Bord entsandter italienischer Offizier verlangte die Auslieferung der 29 türkischen Passagiere. Da seiner Forderung nicht stattgegeben wurde, mußte die „*Manouba*“ nach *Cagliari* gehen. Dort übergab der Kapitän — aus zuerst unbekannt gebliebenen Gründen — seine türkischen Passagiere, worauf die „*Manouba*“ nach Beschlagnahme einer auf der „*Manouba*“ gefundenen, für die Türken bestimmten Summe von 250,000 Franken und eines Cheks auf 1,1 Millionen Franken am 19. Januar freigegeben wurde. Sie traf am 20. Januar 8 Uhr früh in *La Golette*, östlich von Tunis, ein.

Ehe nun in die diplomatische Geschichte der Affäre „*Manouba*“ eingegangen wird, soll die Darstellung der italienischen Depeschenagentur hieher gesetzt werden. Die offiziöse „*Agenzia Stefani*“ meldete am 19. und 22. Januar:

„Die Regierung hatte die zuverlässige Meldung erhalten, daß von Marseille an Bord des Dampfers „*Manouba*“ 29 türkische Offiziere und Soldaten, deren Namen auch angegeben waren, über Tunesien nach Tripolitanien abreisen sollten. Diese türkischen Offiziere und Soldaten würden von zwei Organisatoren der Kriegskonterbande geführt und trügen große Geldsummen für die türkische Armee bei sich. Infolge dieser Meldung wurde der Dampfer „*Manouba*“ am 18. Januar vormittags vom italienischen Kriegsschiff „*Agordat*“ angehalten und nach *Cagliari* gebracht. Man fand auch tatsächlich (!) an Bord der „*Manouba*“ die obbezeichneten (!) Personen und Geldsummen.“

Weiters: „Die Compagnie de Navigation Mixte verlautbart, daß die in Cagliari ausgeschifften 29 Türken Aerzte und Krankenwärter des Roten Halbmondes seien. Im Gegensatz hiezu hat sich ergeben, daß die genannten Türken versucht haben, Marseille heimlich zu verlassen, indem sie eine Privatjacht mieten wollten, um unbemerkt an einer unbewohnten Stelle der tunesischen Küste oder Tripolitanien zu landen und diesen Plan nicht ausführen konnten, weil der Eigentümer der Jacht

die Vermietung verweigerte, als ihm ihre Eigenschaft als *Kombattanten* bekannt wurde; daß sie ferner weder in Marseille noch anderswo chirurgisches Material gekauft haben, und daß schließlich der Zweifel an ihrer Eigenschaft als Aerzte durch den Umstand noch mehr gerechtfertigt wird, daß einige von ihnen sich für Rechnungsbeamte ausgegeben haben und im Besitze von bedeutenden Summen und eines Cheks auf 1,100,000 Franken waren. Um jedoch die Eigenschaften der angehaltenen Türken ganz genau festzustellen, ist eine Untersuchung im Zuge, die von Personen besonderer ärztlicher Kompetenz geführt wird.

Ehe noch diese Untersuchung abgeschlossen war, wurde von Italienern ohne besondere ärztliche Kompetenz verlautbart, daß die festgenommenen Türken nicht einmal die Kenntnisse und Geschicklichkeiten eines Blessiertenträgers besäßen.

Doch wir wollen den Ereignissen nicht vorgreifen

Die Anhaltung der „Manouba“, noch mehr aber die Auslieferung der 29 türkischen Passagiere an die italienischen Behörden hatten in Frankreich eine ganz beispiellose Wut und Beschämung ausgelöst. In Marseille mußten strenge Ordnungsmaßregeln getroffen werden, um Ausschreitungen der Bevölkerung gegen die dort in großer Zahl anwesenden Italiener hintanzuhalten. In Paris sprach man von einer unerhörten Beleidigung der französischen Flagge, deren Schutz sich die 29 Türken anvertraut hatten, von der Notwendigkeit, diese Türken mit einem französischen Kriegsschiff von Cagliari abzuholen, von einem möglichen Abbruch der italienisch-französischen Beziehungen. Der „Matin“ ging in seiner Gereiztheit sogar so weit, den deutschen Staatssekretär von Kiderlen-Waechter, der damals eben in Rom weilte, der Anstiftung der Affäre à la „Manouba“ im Interesse der Trübung der italienisch-französischen Freundschaft zu bezichtigen.

Schwere Vorwürfe wurden gegen den Kapitän der „Manouba“ erhoben, weil er seine türkischen Passagiere preisgegeben hatte. Die Kompanie mixte telegraphierte an den französischen Konsul in Cagliari, ihr Kapitän müsse wohl offenbar bewaffneter Macht gewichen sein, wenn er die 29 Türken wirklich ans Land gesetzt habe, und bat, gegen ein derartiges Vorgehen energisch zu protestieren. Der Kapitän wurde telegraphisch zur Rechtfertigung aufgefordert.

Auf diese Aufklärung wartete man mit umso größerer Spannung, als vom Quai d'Orsay erklärt worden war, der französische Geschäftsträger in Rom habe den formellen Auftrag erhalten, gegen jeden Versuch der italienischen Behörden, die Auslieferung der türkischen Reisenden herbeizuführen, aufs das entschiedenste zu protestieren.

(Fortsetzung folgt.)

Deutschland. (Zahl der Motorluftschiffe.) Nach Angabe der „Intern. Revue“ verfügt das Deutsche Reich z. Z. über 28 Motorluftschiffe. Hiervon befinden sich 1. in Metz: „Z. I.“, „P. I.“, „M. I.“, „P. II.“. 2. in Köln: „M. II.“ und „Z. II.“. 3. in der Halle des Luftschifferbataillons Nr. 1 in Tegel: „M. VI.“.

Zu diesen fiskalischen Motorballons treten noch die Luftschiffe der Parsevalklasse hinzu. Hiervon gehören „P. L. I.“ dem Kaiserlichen Aeroklub, „P. L. 6“ ist das bekannt vielgefahrene Reklameluftschiff, „P. L. 8“ ist ein größerer (5600 cbm), „P. L. 9“, „P. L. 10“. 2 kleinere Sportluftschiffe von nur je 1500 cbm Inhalt.

Außerdem sind noch die Motorballons privaten Besitzes zu nennen. „Clouth“ in Köln, das Siemens-Schuckertsche Riesenluftschiff in seiner drehbaren Halle bei Biesdorf, der kleinste Prallballon Forsmann in Augsburg, der Steffensche in Kiel, „Schwaben“, „Ruthenberg I“ in Eimsbüttel, „Ruthenberg II“ und „Ruthenberg III“ in Ruthenberg bei Krefeld.

In kurzer Reparatur befinden sich folgende Ballons, die bereits längere Zeit gefahren sind: „M. III“, dessen Hülle im vorjährigen Kaisermanöver verbrannte; wird im Februar, spätestens März d. J., wieder verwendungsbereit sein, „P. L. V“, dem dasselbe Schicksal wie im „M. III“ zustieß, „Erbslöh“, dessen geplatzte Hülle dem Erfinder den Tod brachte.

Unmittelbar vor dem Aufstieg bzw. Abschluß der Vorversuche stehen: „Schütte-Lanz“ in Mannheim. „Veeh“ in München, halbstarren Typs, und „Suchard“, der den Wahlspruch „Sieg und Kultur haften am Ruhme Deutschlands“ durch seine Ozeanfahrt nach Amerika bewahrheiten soll.

Demnächst gelangen fahrfertig zum Aufstieg: „L. Z. 10“, für Düsseldorf und „P. L. X“, für die Militärverwaltung bestimmt; er soll die Bezeichnung „P. III“ erhalten. (Militär-Zeitung.)

Frankreich. Körperliche Schulung der Offiziere. Der verlassene Kriegsminister hat in mehreren bemerkenswerten Erlassen auf die Notwendigkeit gesteigerter Pflege körperlicher Übungen seitens der Offiziere hingewiesen: „Das Beispiel körperlicher Kraft und Marschfähigkeit der Offiziere aller Grade, ihre Beweglichkeit und die Gewandtheit, mit der sie Geländehindernisse zu überwinden wissen, steigert das persönliche Ansehen des Vorgesetzten mächtig und trägt zu einer Hebung der Tatkraft und Wagemutes der Untergebenen bei. Namentlich die körperliche Schulung der Leutnants ist ständig im Auge zu behalten. Doch sollen auch die Hauptleute und Bataillonskommandeure öfters ihren Leuten den Beweis liefern, daß sie ihnen bei allen Gelegenheiten, besonders bei Sturmübungen und in schwierigem Gelände, überlegene Führer zu sein vermögen.“ (Militärische Blätter.)

Italien. Den „Neuen Militärischen Blättern“ gemäß sollen gegenwärtig in der Waffenfabrik von Verni 6000 Stück automatische Gewehre, verbessertes Modell „Genayesi-Revelli“, erzeugt und die Bersaglieri-Radfahrer-Bataillone mit denselben ausgerüstet werden.

Um den Abgang an Offizieren infolge des Mehrbedarfes für die Tripolisexpedition und die dortigen beträchtlichen Verluste an Offizieren zu decken, hat die Militärverwaltung begonnen, eine größere Anzahl von Reservoffizieren zum aktiven Dienst einzuberufen. Auch verabschiedete Offiziere sind neuerdings zur Dienstleistung wieder eingezogen worden. (Armeeblatt.)

Niederlande. Maschinengewehre. Von den Rekruten des Herbstkontingents der Miliz wurden 8 Mann pro Inf.-Regt. am Maschinengewehr ausgebildet. Offiziere und Unteroffiziere der Infanterie waren im November zu einem Lehrkurs bei den MGA. der Divisionen kommandiert. Jedes Inf.-Reg. soll künftig 3 M.G.-Züge erhalten. (Militärische Blätter.)

Japan. Maschinengewehre. Sämtliche Regimenter der Infanterie und Kavallerie sind mit Maschinengewehren System Hotchkiss (Gasdrucklader mit festem Lauf, ohne Schutzschilde) ausgerüstet. Die Fortbringung erfolgt durchwegs auf Tragtieren. Die Infanterie-MGA. hat 6, die Kavallerie-MGA. hat 8 Gewehre. (Militärische Blätter.)

Allgemeine Offiziersgesellschaft von Zürich und Umgebung.

VII. Sitzung:

Montag, den 19. Februar 1912, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr,
im Zunfthaus zur Zimmerleuten.

Neuerungen im militärischen Sprengwesen mit Demonstrationen

von Herrn Geniehauptmann Bruno Zschokke, Dozent an der militärwissenschaftl. Abt. der eid. techn. Hochschule.