

In der Lebensfrage des Deutschtums, wenn wir zwar auch der Reichskanzler im Hauptausdruck befragen können, er aber selber nicht weiß, wohin der Wagen fährt oder er wenigstens aus diplomatischen Rücksichten nicht sagt? Das ist der heutige Zustand. Gegen die Person des gegenwärtigen Reichskanzlers haben wir gar nichts einzumenden, sein Stellvertreter ist unser verehrter Parteifreund v. Papen, die Regierung genügt das Vertrauen der Mehrheit, aber sie selber kann den führenden Willen nicht erzeugen, der jetzt nötig ist, da auch sie nur die eine Hälfte des Systems der Gewalt darstellt und bis jetzt nicht verhindern kann, daß beständig widersprechende Aussagen als Kundgebung der deutschen Macht in die Öffentlichkeit gelangen. Alle Friedenskundgebungen vom Dezember 1918 an wurden durch entgegengesetzte Handlungen oder Reden durchkreuzt. Kein Mensch weiß mehr, was davon richtige Meinung der Oberleitung ist. Darüber klagt man rechts und links; überall wird empfunden, daß in der Grundfrage Klarheit geschaffen werden müßte, selbst wenn die Mehrheit darin bestünde, daß nicht wir, sondern unsere Gegenspieler die Führung gewinnen. Das, was heute vorliegt, ist Nebel. So wenigstens sieht es die Volksmenge an. Sie weiß nicht mehr, was sie hoffen, erwarten und fördern soll.

Namann schließt seine Betrachtungen mit den Worten: „Wir haben die beste, tapferste Armee, die besten Feldherren, aber eine Politik, die niemand versteht, weil sie aus dem Vorzimmer nicht herankommt. Als unsere Vorwörter einen deutschen Kaiser verlangten, da erwarteten sie von ihm, daß er ein Träger des Lichtes sein würde, wenn es einmal dunkel wird am deutschen Himmel. Bismarck häufte so viele Rechte und Befugnisse auf das eine Haupt, weil er annahm, daß der eine Bevorzugte klare Ziele dem Volke vorlegen können. Jetzt ist der Zeitpunkt der Probe. Jetzt heißt es in Nord und Süd: „Wer führt uns?“

Der Liberty-Motor und die amerikanische Flugzeugindustrie.

Von Eitenhillsleutnant Eno Descovich.
Wenige Wochen sind es her, daß amerikanische Kongressmitglieder in England offiziell von den ungeheuren Erfolgen des amerikanischen Flugzeugbaues sprachen. Ihre Mitteilung, daß 500 amerikanische Kampfflugzeuge an der Westfront stünden, ließ zwar ihre Behauptung, in Amerika gäbe es 100.000 Flieger, schon von vornherein als unrichtig erkennen, aber man durfte doch annehmen, daß wenigstens ein großer Teil des 22.500 Flugzeuge umfassenden Bauprogrammes würde verwirklicht werden können. Freilich hatte es 17 Monate seit seiner Aufstellung gedauert, bis 500 Flugzeuge an die Front gebracht werden konnten, was nicht gerade nach hoher Leistungsfähigkeit aussieht, doch konnte dies als Zeichen gedeutet werden, daß die Hindernisse der für Amerika neuen Industrie überwunden seien, zumal das wichtigste, der Motor, ganz besonders gelungen sein sollte. Die höchsten Anforderungen an die Maschinenbaufabrikation stellt die Herstellung eines guten Flugmotors. Die Erfahrung hat gelehrt, daß selbst Fabriken, die eine schon von anderen erprobte Type nachbauen wollten, auch trotz Vorfstellung von im Bau dieser Type gelübten Arbeitern, lange Zeit brauchen, bis sie selbst zur Serienzeugung übergehen können. Die Schwierigkeiten verwickeln sich aber, wenn die Nachahmung nur nach Plänen und vorhandenen Motoren der betreffenden Type möglich ist, so zwar, daß die Entwicklungsperiode des Motors in solchem Fall kaum viel kürzer zu sein pflegt, als die einer gelungenen Neukonstruktion.

Diese Überlegung mag, abgesehen von allerlei mitspielenden Prestigerücksichten, die Amerikaner veranlaßt haben, nicht irgend einen französischen, englischen oder sonstigen Flugmotor einfach nachzubauen, sondern sich eine

eigene Type zu konstruieren. Das war gleichzeitig wohl auch der beste Weg, einer großen Arbeitermenge die unerläßliche spezielle Werkstättenpraxis zu vermitteln. Die außerordentlich entwickelte amerikanische Automobilindustrie ließ zudem erhoffen, daß auch der neue Konstruktionszweig sich rasch zu voller Blüte entfalten würde. Um aber zunächst rasch zum Ziele zu gelangen, wurde beschloffen, die ganze Arbeitkraft aller in Betracht kommenden Ingenieure auf eine einzige Motortype zu konzentrieren. Was an Plänen und Motoren aufzutreiben war, alle greifbaren Erfahrungen der europäischen Flugmotorfabriken wurden ihnen zur Verfügung gestellt, und nach eingehenden Studien und Versuchen erblühte der Liberty-Motor, der „Freiheits-Motor, das Licht der Welt. Die praktischen Amerikaner hatten Bedacht darauf genommen, daß man für die verschiedenen Fluggattungen auch verschiedene Motoren benötigte.

Die erwünschten Abstufungen werden durch verschiedene Zahl der V-förmig gestellten Zylinder erreicht, so daß es mehrere Varianten des Libertymotors gibt, der übrigens in ziemlich naher verwandtschaftlichen Beziehungen zum Daimler und Hispano-Suiza stehen soll — die Folge der Auslese aus dem reichen den Konstrukteuren zur Verfügung gestellten Material.

Die Versuchsergebnisse mit dem Liberty-Motor waren nach amerikanischen Meldungen eine fast ununterbrochene Reihe glänzender Erfolge. Dann hörte man abspärende Urteile, die aber zu Anfang dieses Jahres als widerlegt gelten konnten. Man ist eine größere Anzahl solcher Motoren bereits in Flugzeugen in den Flieger Schulen und vor dem Feind. Aber siehe da, die hochgespannten Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Amerikanische Blätter erklären den Libertymotor als unbrauchbar. Ein beratend vernehmtes Urteil erschein nach sorgfältiger Vorbereitung und einer gewiß sehr eingehenden Erprobung vor Hiniansendung ins Feld gewiß sehr auffällig. Die Bestimmtheit, mit der es von verschiedenen Blättern gefällt wird, zusammen mit dem Umstand, daß 1200 Schulflugzeuge von der Regierung nicht übernommen wurden, und daß General Pershing die weitere Zufassung von Hauptkampfflugzeugen an die Kampffront zurückwies, zeigen, daß in amerikanischen Flugwesen jedenfalls vieles nicht klappert. Dabei ist es wahrscheinlich, daß die Zurückweisung der Schul- und Kampfflugzeuge nicht mit der Motorenfrage in Zusammenhang stehen. Man muß die beiden Tatsachen jede für sich betrachten.

Was den Motor betrifft, so wäre sein Verlangen kein so großes Wunder, als es vielleicht scheint. Die Schwierigkeiten des Flugmotorbauens wurden eingangs geschildert. Andere Motortypen haben gleichfalls bei den Hinterlandversuchen tadellos entsprochen, im Felde aber versagt. Schwere Kleinigkeiten sind oft die Schuld. Aber es kostet unendliche Mühe und vor allem Zeit, sie zu beheben. Die Ursache liegt darin, daß erst beim Übergang auf die Massenerzeugung sich gewisse Fehler überhaupt herausstellen können. Wenn man Glück hat, so kann dieses kritische Stadium in einigen Monaten überwunden sein, aber dann spielt man nicht vor Unbrauchbarkeit. Die Amerikaner haben offenbar kein Glück gehabt. Dafür lassen sich verschiedene Ursachen vermuten. Die Amerikaner haben in der Automobilindustrie ungeheure Erfolge errungen. Dies mag sie veranlaßt haben, die dort erprobten Methoden auf die Flugmotormassenfabrikation einfach zu übertragen. Dieser Weg hat bisher überall wo er beizutreten wurde, zu großen Enttäuschungen geführt. Die verschiedenen europäischen Flugmotortypen sind fast jeder für sich in einer einzelnen Fabrik nach den grundlegenden Ideen eines Ingenieurs entstanden, der dem Motor jugendliche seine Seele eingehaucht hat. In jahrelanger Arbeit wurde dann an ihm eine Verbesserung nach der anderen angebracht, bis er zu einer gewissen Vollkommenheit gelangte.

Die Amerikaner haben dagegen scheinbar überall das ihnen einzeln als am besten geltende genommen und einen

Motor geschaffen, dem — um im Bilde zu bleiben — bei aller etwa vorhandenen Vorzüglichkeit die Seele fehlte. Das heißt, verschiedene an sich treffliche Einzelheiten, die in ihrem Zusammenarbeiten während langandauernder Erprobungen im größten Eile beobachtet und aufeinander abgestimmt werden.

So können die zueinander am besten passenden Variationen für diese Einzelbestandteile nur auf diesem raubenden Wege ermittelt werden. Schließlich gibt eine micklige Flugmotorenindustrie in Amerika ein besseres Kriegsergebnis. Wenn man das alles berückichtigt, so wäre die Schaffung eines wirklich erstklassigen Motors in der Tat, gemessen an der Entwicklung anderer Motoren beifiellos kurze Zeit eine ungelückte Überraschung als das Versagen. Der inneren Gründe es also so viele, die für die Richtigkeit der Meldungen, daß man sie auch dann nicht zu bezweifeln brauchen, wenn sie nicht unmittelbar aus amerikanischen, sondern etwa neutraler Quelle stammen würde. Damit ist gesagt, daß der Liberty-Motor deswegen einmal abgetan ist. Höchstwahrscheinlich wird er — besser — wieder aufstehen.

Der Mißerfolg ist für die Amerikaner deshalb besonders schwerwiegend, weil sie andere Flugmotoren von ihren Verbündeten beziehen und nicht selbst herstellen können. Da auch nach im Flugzeugbau selbst, die Berichte zeigen, danebengegriffen wurde, so ist in einer sehr bedeutenden Verzögerung des amerikanischen Programmes zu rechnen. Flieger der Unionarmee werden zunächst auf Flugzeuge englischer, französische italienischer Herkunft fliegen. Die riesigen Anstrengungen der Amerikaner auf dem Gebiete des Flugwesens aber einzuweisen ohne militärischen Nutzen bleibt.

Das
Wälder- und Konfektionsgeschäft
Via Maria 5 „Zur Wienerin“
wurde Sonntag, den 15. d., wieder
eröffnet und werden die am Lager
befindlichen Herbst- und Winterartikel zum
Verkauf gebracht.

Kino „Novara“
Heute Montag:
Der Fall der Hirn.
Detektivkomödie in 5 Akten. — 1700 Meter lang.

KINO DES ROTEN KREUZES
Via Sergia 34.
Programm für heute:
Seltene Menschen.
Roman in 4 Akten von Franz Hofor.
Fortwährende Vorstellungen um 3, 4, 20, 5, 40 und 7 Uhr.
Programmänderung vorbehalten.

Im heiligen Land Tirol.

Ein Zeitroman aus den Tiroler Bergen von **Willy Wolke**.
(Nachdruck verboten.)
Amerikanisches Copyright 1916 by Willy Wolke-Mahn, Leipzig

Serene wagte nicht, sich darüber Rechenschaft zu geben, ob sie Freude oder Unwillen über diesen Ausgang empfand. Wenn Binghells Flucht auch die Schuld von ihrer Seele nahm, daß sie vielleicht doch, etwas hätte zu seiner Rettung tun können, ihr väterländisches Herz empörte sich gegen den Mörder, der so schonungslos alles ihm Entgegenstehende aus dem Wege räumte. Sie schauderte vor dem Gedanken, daß es eine Zeit gegeben, wo sie geglaubt, den Conte zu lieben.

Würde sie je die Schwach von ihren Lippen wissen können, daß ein Binghell sie geküßt hatte?

Nur nicht denken müssen. — Es war ihr ja auch bisher so gut gelungen, die bösen Geister zu scheuchen. Todmüde war sie, bei Tage oder Nacht, wenn sie einmal ruhen durfte, auf ihr Lager gesunken. Im Auto, im Sattel, auf Stroh oder unter freiem Himmel, selten oder nie im Bett, hatte sie immer traumlos geschlafen, köstlich geschlafen im Bewußtsein treu erfüllter Pflicht. — Nur nicht denken müssen. — Aber heute auf dieser nächtlichen, geheimnisvollen Fahrt mußte sie es doch, denn in ihrem Wagen, da führte sie diesmal allein, denn sie nie wieder bezeugen wollte.

Hauptmann von Bergeln sah mit dem kleinen Leutnant Schreiner, der es inzwischen zum Oberleutnant ge-

bracht, hinter Berens und nicht ein Blick oder ein Wort hatte ihr vorher, da sie ganz starr vor ihm stand, als er so unerwartet ihren Kraftwagen besteigen wollte, während sie vorn Oberkommando hielten, verraten, daß er sie gekannt. —

Ein knapper, förmlicher Gruß, das war alles. Und nun ließe stundenlang, endlose Fahrt durch die Nacht. Er und sie hörte Berene die lustige Stimme des Oberleutnants Schreiner an ihr Ohr klingen, sie hörte auch zuweilen ein Wort der Erörterung, ohne zu verstehen, was die beiden sprachen. Aber jedes Mal, wenn Franz Josef's Stimme ihr Ohr traf, war es Berene, als hätte ihr Herz einen schweren Schlag empfangen.

Sie schauerte unter der Kälte der frostigen Spätsommer-nacht, Nebelschwaden gleiten über den Weg. Ab und zu tauchen dunkle Gestalten auf, ein Melodreier, ein Posten. Grell schreit die Hupe. Pfeifensignale schrillen durch die nächtliche Stille.

Der unendliche Zug der Wagen, der sich in bestimmten Abständen bewegt, hält.

Aus der Ferne donnern die schweren Geschütze des Feindes. Eine steile Straße steigt in scharfen Windungen bergan. Fast scheint es unmöglich, diesem gewaltigen Bergklee, der sich fast senkrecht vor der Kolonne in die Nacht hebt, beizukommen, aber die Motore der großen Melodreier da vorn werden funkelnprächtig. Mit Leichtigkeit nehmen sie den beschwerlichen Weg zur Höhe, dem Feld entgegen.

Berene mit ihrem Kraftwagen ist im Gefolge auf dem steilen Pfade. Wenn sie jetzt abwärts! Noch nie während ihrer ganzen Dienstzeit hatten solche Bedenken

ihre bedrückt. Er und sie zusammen in dem tiefen Abgrund, der Bergklee über ihnen als Wächter.

Berene weist unwillig den Kopf zurück.
„Nein, Tirol braucht keine Männer. Es wäre Feigheit und Sünde zugleich.“

Übermals schrillt das Haltesignal durch die Nacht. Wieder stehen die Wagen.

„Freilager!“ klingt das Kommando.

„Das kann ich nicht schön finden,“ meint der kleine Oberleutnant, als Berene ihn und Bergeln höflich auf-fordert, den Wagen zu verlassen, da hier oben auf der Höhe der Fliegergefahr wegen alle Gefährte durch Jüwige verbedet werden müssen. „da keur ich mich nicht aus. Wo sollen wir denn ein Schlafert machen, gnädige Gräfin?“ Berene lächelt.

„Ich bin hier keine gnädige Gräfin. — Herr Oberleutnant, sondern nur die Kraftwagenführerin „Jedenkamp.“

„Ich du meil! Daß ich dös eriech' muß. Und das Komteßler is noch immer droben auf Ramp? Du lästet Herrgott. Wenn's nun da toschief'n tuan, dös lästet Ding?“

„Das kann uns ja hier auch passieren, Herr von Schreiner. Der Krieg ist eben kein Kindespiel.“

„Dös wellt der lästet Gott, ich kenn mich schon nimmer aus. Kommen Sie, Herr Hauptmann, irgenbwo wird man wohl ein Platz zum Schlafen auffären.“

Hauptmann von Bergeln verabschiedete sich mit einem Gruß, dann schritt er mit dem kleinen Oberleutnant in die Nacht hinein.

Berene sah ihm nach. Wie wohl das tat, nicht ein Wort hatte er für sie. — (Fortf. folgt.)

