

Salauer Tagblatt

Ein neues Heft ist erschienen. Es kostet 10 Pfennig. Die mit dem Preis verbundene Werbung ist auf Seite 20, also die zweite und dritte Seite dieses Hefts zu finden.

Durchsetzung: Redakteur Franz Dosek.

Verlagspreis Nr. 50.

Generalstab berichtet.

Wien, 15. September. (KB.) Amlich wird verlautbart: Auf dem italienischen Kriegsschauplatz sehr rege Artillerie-, Erkundungs- und Fliegeraktivität. — Der Chef des Generallabes.

Berlin, 15. September. (KB.) — Wollsburene. Aus dem Großen Hauptquartier wird amtlich gemeldet: Westlicher Kriegsschauplatz: Heeresgruppe Kronprinz Rupprecht: Beiderseits des Va Basses-Kanals werden Feindangriffe des Feindes abgewehrt. Bei Bourgoin griff der Gegner von neuem an. Sein erster Ansturm drückte uns vom Ostrand von Bourgoin zurück. Tagsüber mehrfach wiederholte Angriffe brachten zusammen. Schärfstes Zusammenstoß: Feuer unserer Artillerie verhinderte den Gegenangriff vor, der uns am Abend wieder in den vollen Besitz der vor dem Kampf gehaltenen Linien brachte. Der Feind erlitt wieder schwere Verluste und ließ etwa 100 Gefangene in unserer Hand. — Heeresgruppe Generaloberst v. Boehn: Westliche Artillerieaktivität. Vorläufe des Feindes am Ognigno-Bach wurden abgewiesen. — Heeresgruppe deutscher Kronprinz: Die Armeen des Generals v. Hartmann stand zwischen Altleute und Monc wieder im schweren Kampfe. Nach mehrstündigem Feuerverbreitung griff der Franzose seit frühen Morgen mit starken Kräften an. Beiderseits der Altleute wurde er von hannoverschen und braunschweigischen Truppen abgewiesen. Brandenburger und Sachsenegener haben nach einem schweren Kampftage, an denen der Gegner fast täglich verlor, sich in den Besitz der Höhe östlich von Vaucluse zu sehn. Auch gestern hier durch schärfste Artillerie- und Minenwerferfeuer vorbereitete Angriffe in Hartenbach am Talausgang, teilweise im Gegenstand zum Schellen gebracht. Das Infanterieregiment Nr. 20 unter der Führung des Majors Millich zeichnete sich hierbei besonders aus. Über die Höhe östlich von Passau stellte der Feind in den Grund Altenland vor. Unser Gegenangriff brachte ihn hier zum Stehen. Zwischen Sancy und Ballon brachen die mehrfachen, teilweise mit Panzerwagen vorgelagerten feindlichen Angriffe vor unseren Linien zusammen. Erkunder durchschwammen höchst von Ballon den Monc-Kanal und brachten vom Südfesten zurück. Südlich der Alte griff der Franzose in der Hauptstraße mit Senegalemer zwischen Reutte und Roncali an. Trotz schwerer Verluste, die der Feind bei vergleichbaren Angriffen am Vorlage erlitt, stellte er am Nachmittag nach starker Feuerverbreitung von neuem vor. Wir schlugen den Feind zurück und machten mehr als 100 Gefangene. — Heeresgruppe u. Salzbach: Beiderseits der Straße Verdun—Elsass schickten Vorläufe des Feindes. Zwischen Coes-Lorraine und der Mosel Vorfeldkämpfe vor unseren neuen Linien. Der Feind, bei teilweise mit Panzerwagen gegen sie vorstieß, wurde abgewiesen. Die Artillerieaktivität blieb auf Süßwasserseite bestehen, das in Verbindung mit Infanteriegeschützen zeitweilig auflebte. — Wir schafften gestern neue feindliche Positionen und 40 Flugzeuge ab. — Der erste Generalquartiermeister von Lüdenscheid.

Kriegsberichterstatter

Italienischer Bericht vom 14. September. In der Debreczengegend und der Po entlang rissen unsere wichtigen Feuerkonzentrationen Bündnis herum und zerstörten feindliche Truppen, die sich in Bewegung befanden. Auf dem Monte Corno (Val Sesia) und in der Gegend des Grappa wurden feindliche Abteilungen, die sich unter dem Schutz von Artilleriefeuer unserer Linien zu nähern versuchten, durch unser Feuer glatt abgewiesen. Im Dreieck machten unsere Infanterie- und Kanonierpatrouillen, unterstützt von Panzermaschinengewehren, eine Erkundung westlich von Fieri und machten 23 Gefangene, darunter 1 Offizier. Auf dem Reste der Front kein wichtiges Ereignis.

Französischer Bericht vom 12. September, abends. Westlich von St. Quentin machten wir in Verbindung mit englischen Truppen Vorstöße bis zur Straße Holnon-Saum. Die amerikanische Armee griff heute morgens in der Gegend von St. Mihiel an. Das Unternehmen entwickelte sich unter den besten Bedingungen.

Französischer Bericht vom 13. September, nachmittags. Westlich von St. Quentin besetzten die Franzosen das Dorf Saum. In der Champagne wurde ein mit starken Kräften unternommener deutscher Handstreich in der Gegend nordöstlich von Messil und Les Hurles abgeschlagen. In der Gegend von Verdun brachten mehrere Handstiche der Franzosen Gefangene ein. Der amerikanische Angriff in der Gegend von St. Mihiel wird erfolgreich fortgesetzt.

Französischer Bericht vom 13. September, abends. Im Laufe des Tages machten wir zwischen Saum und der Straße St. Quentin—Ham Vorstöße. Nördlich der Alte erweiterten wir unsere Stellungen. Nördlich von Namur-La-Treille wurden zwei deutsche Gegenangriffe in der Gegend von Laffaux und bei der Farm Moissi abge-

wiesen. Die Erfolge in der Gegend von St. Mihiel sind in dem amerikanischen Heeresbericht verzeichnet.

Französischer Bericht vom 14. September, nachmittags. Von der ganzen französischen Front nichts zu melden.

Englischer Bericht vom 13. September, nachmittags. Gestern setzten sich englische Truppen in den Besitz des Holnonmaltes, indem sie den Feind aus dem Besitz vertrieben, wo er Widerstand leistete. Weiter nördlich wurde unsere Linie östlich des Dorfes Bourcourt, das sich in unserer Hand befindet, vorgehoben. Während des Abends griffen starke feindliche Kräfte, durch Geschwader niedrig fliegende deutsche Flugzeuge unterföhrt, unsere neuen Stellungen bei Bourcourt an. Sie wurden mit großen Geschossen abgewiesen. Auf der entgegengesetzten Seite von Bourcourt wurde schwache Infanterie beobachtet, wie sie sich mit einem Gegenangriff bemühte. Sie wurde von unserer Artillerie unter schweres, gut koordiniertes Feuer genommen. Der Angreifer, der sich unmittelbar daraus entzog, verlor glänzend erfolglos. Einige Deutsche, die an unsere Stellungen herankamen, wurden gefangen oder gesangen genommen. Während der Nacht machten unsere Truppen Vorstöße westlich von Achy-les-La-Vallée.

Englischer Bericht vom 13. September. Im Verlaufe der Nacht bombardierte der Feind unsere vorbereiteten Werke südlich von Meaux-les-Mines. Nach Artilleriebeschuss konnte er einen Augenblick in unseren Überwachungsposten nordwestlich von St. Georges eindringen. In der Gegend von Merleben gelang es den Deutschen nach heftiger Artilleriebeschuss vorübergehend die Positionen wieder zu belegen, die kürzlich von uns übernommen wurden. Durch einen Angriff von Dralbank eroberte wurde. Morgens eroberten unsere Truppen hoch feindliche Befestigungen, welche sie etwa 50 Gefangene machen und 4 Maschinengewehre erbeuteten.

Amerikanischer Bericht vom 13. September, abends. Im Abschnitt von St. Mihiel erzielte wir neue Fortschritte. Dank der Verbindung unserer für diesen Abschnitt kämpfenden Truppen mit den westlich vorliegenden Spanischen haben wir die ganze vorliegende Ebene ausgegliedert, wobei wir Punkte auf der Höhe nordöstlich von St. Mihiel erreichten. Im Verlaufe dieser Kampfhandlung stellten zahlreiche Gefangene in unsere Hand. Der Feind ist vor unserem beständigen Vorstoßen gegangen, sich zurückzuziehen. Auf seinem Rückzug zerstört er ungeheure Materialmassen. Die Zahl der bereits gefangen Gefangene erhöht sich auf 10.000. Unsere Linie verläuft jetzt über Herbeuville, Châtillon, Hattenville, St. Venoit, Rammed, Saulny, Thionvillen und Vieville-en-Haye.

Frontberichterstatter

Unsere Erfolge in Altona.

Wien, 13. September. (KB.) Aus dem Kriegspressquartier wird gemeldet: Unsere Linien in Altona unter dem Oberbefehl des Generalfeldzeugers v. Blasius-Baltin kämpfenden Streitkräfte haben neue wichtige Erfolge errungen. In dem zu einer Höhe von 200 Metern ansteigenden Ponwergelände zum Angriff übergehend, gelang es uns von nie erkannten Angreifern befreiten Truppen, sich der befestigten Stellungen auf diesem Gebiete zu bemächtigen. Die Eroberung der wichtigen und dominanten Höhe kostet uns den Besitz der Höhe Fiert. Bereit, damit werden die von feindlicher Seite anlässlich der italienischen Anfangserfolge in Altona gehegten Hoffnungen auf eine durch die Wiedergewinnung der serbischen und montenegrinischen Territorien mögliche Auflehnung der Balkanfront zunächst gemacht. Der Verlust der feindlichen Herstellung, für jene Erfolge, die die westlich der Adria versagt blieben, auf den Österreichischen Erfolg zu finden, hat zu einem vollen Misserfolg geführt. Im Anschluß an unser Vordringen im Hochgebirge gingen auch unsere österreichischen und dem Meer kämpfenden Truppen zum Angriff über und erzielten gleichfalls beträchtliche Fortschritte. Einige von Feinde bis zum äußersten verdeckt liegende Höhle stürzt uns den Besitz der Höhe Fiert. Bereit, damit werden die von feindlicher Seite anlässlich der italienischen Anfangserfolge in Altona gehegten Hoffnungen auf eine durch die Wiedergewinnung der serbischen und montenegrinischen Territorien mögliche Auflehnung der Balkanfront zunächst gemacht. Der Verlust der feindlichen Herstellung, für jene Erfolge, die die westlich der Adria versagt blieben, auf den Österreichischen Erfolg zu finden, hat zu einem vollen Misserfolg geführt. Im Anschluß an unser Vordringen im Hochgebirge gingen auch unsere österreichischen und dem Meer kämpfenden Truppen zum Angriff über und erzielten gleichfalls beträchtliche Fortschritte. Einige von Feinde bis zum äußersten verdeckt liegende Höhle stürzt uns den Besitz der Höhe Fiert.

Übernahme der Delegationen.

Wien, 14. September. (KB.) Den Mittern zu folgen werden einige Ausschüsse der österreichischen Delegationen noch im Laufe dieses Monates zu einer Reihe von Sitzungen einberufen werden. Dies gilt insbesondere vom Heeresausschuß. Was das Plenum beruft, so kann es insofern nicht zufaummenreisen, als die Ausschüsse den erforderlichen Arbeitsstoff für eine Tagung vorbereitet haben, was gegenwärtig nicht der Fall ist. Es müssen also zunächst die Obmänner der Delegationsausschüsse, die diesbezüglich vollkommen autonom sind, leichter einberufen, worauf erst der Präsident der Delegation über die Abberatung der nächsten Plenaritzung wird entscheiden können.

Rückblick.

Moskau, 15. September. (KB.) Nach einer Meldung des „Militär“ ist das Schiff des verhassten englischen Königs Lockhardt und seiner zum slowakischen Diplomaten gehörigen Heister noch nicht entschieden. In Sovjetkreisen spricht man von einer unter den Verbündeten vereinbarten Herrschaft und über eine gewisse Bereitwilligkeit der Entente, der Sowjetunion Konzessionen zu machen. Bis zur Klärung der Frage bleibt Lockhardt in Haft.

Moskau, 15. September. (KB.) Nachmittags führten bewaffnete Banden einen Raubüberfall auf einen Kommuverein aus. Die Rebellen, die 300.000 Rubel erbeuteten, entkamen.

Stockholm, 14. September. (KB.) Unter den wegen gegenrevolutionärer Münze hingerichteten Personen befindet sich auch der ehemalige Minister Molotow und Protovopos.

Moskau, 15. September. (KB.) „Tschetsch“ schreibt, die Besetzung in Turkestan sei vollständig auf Seite der Sowjetunion.

Stockholm, 14. September. (KB.) Die englische Regierung hat den russischen Sozialisten Petroff und Ruzanow, die in Stockholm wohnen, die Pässe für die internationale Sozialkonferenz, die am 17. d. in London stattfindet, verweigert, obwohl beide zu den ersten Vertretern der sowjetischen Delegation gehören. Die Verweigerung wird damit begründet, daß Ruzanow nicht mehr zu den Mitgliedern gehört. Die leidenschaftliche Reise der russischen Delegation nach der Schweiz ist dadurch ebenfalls unmöglich geworden.

Stockholm, 14. September. (KB.) Die Sowjettruppen haben Simbirsk erobert. Bisher liegt keine Bestätigung der Gerüchte über den Fall von Petersburg vor.

Frontberichterstatter

Der neue gemeinsame Finanzminister. Im „Begegnungsbüro“ wird der neue gemeinsame Finanzminister Dr. v. Spizmüller einer eingehenden Kritik unterzogen, die vielleicht von der neuen Eigentümerschaft (Sieghaltgruppe) nicht unbeeinflußt ist. Zum Schluß heißt es: „Als Spizmüller die Verhandlungen mit Ungarn begann, war Österreich finanziell und handelspolitisch der stärkste Teil, heute ist es umgekehrt, Ungarn hat seine Sozialgrenze gegen uns, wir aber keine gegen Ungarn. Koerber mußte gehen, weil er die Lage Wiederaufbau, Spizmüller gab in allem nach, obwohl er den Gegenstand gut genug kannte, um d. Folgen seiner Haltung für das Land abschätzen zu können. Kein Nachfolger kann einfach nur machen, was Dr. Spizmüller damals getan und was er unterlassen hat. Die Riedelschule ist nach Spizmüllers Austritt wieder die erste Bank in Österreich, aber der Staat hatte nicht so viel Reserven wie die Bank und vorher unter Spizmüller endgültig sein Primat an Ungarn. Daß wir heute unter allen Ländern des Weltverbands am schlechtesten ranken sind, daran ist nicht Spizmüller allein schuld, aber er und seine Sohnes Schläge haben Ungarn und abspalten lassen und uns dadurch in die gegenwärtige Lage gebracht. Nach solchen Leistungen auf den verschiedenen Gebieten, zuerst in Finanzministerium, dann in der Bank, nun Schluß als Handelsminister war es schon seit einer Zeit festgestellt, daß Dr. v. Spizmüller etwas für den Staat tun würde oder gemeinsamer Finanzminister. In gewöhnlichen Zeiten würde niemand darüber in Leidenschaft geraten, daß ein brauer, neuer, aber unbedeutender und schwacher Beamter das Gemeinsame Finanzministerium übernimmt. Unter einem läufigen und unverlässigen Chef könnte er vielleicht ganz Gutes leisten, sein Chegels führt ihn aber auf leitende Posten und sein Chef, der Vorsitzende des Gemeinsamen Ministeriums, ist Graf Burian. Mit diesen Männer als leitenden Minister geht die Monarchie in das fünfte Jahr des Weltkrieges! Wenn man gerecht sein will, muß man zugeben, daß selbst Leute von den Riedelschulen Spizmüllers in den oberen Sphären nicht allzu häufig sind, denn Grauen Burian beispielweise ist Dr. v. Spizmüller ganz sicher weit überlegen, aber in der gegenwärtigen Lage, in der der Verteidigung kaum genug ist für eine Ministerstelle, hätte man j. Spizmüller einen anderen Posten ausüben sollen.“

Naumann über Herrlings Politik.

Friedrich Naumann weiß in der „Hilfe“ die Frage auf: „Wer führt uns?“ Er antwortet darauf zunächst: „Soviel es ich um militärische Dinge handelt, führen uns die beiden großen Feldherren Hindenburg und Ludendorff, aber“, fragt er weiter, „wie steht es in der Politik? Haben wir da eine erkennbare Führung?“

Nach der herkömmlichen staatsrechtlichen Auffassung werden wir damit getötet, daß der Kaiser in seinen politischen Handlungen durch den verantwortlichen Reichskanzler vertreten wird; das mag für Angelegenheiten militärischen Umfangs ganz gut sein, aber was nicht es uns

in der Lebensfrage des Deutschtums, wenn wir zwar den Reichskanzler im Hauptauskührer 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 eingunten, sein Selbstverstände ist unser verehrter Parteifreund v. Bayrer, die Regierung genügt das Vertrauen der Mehrheit, aber sie selber kann den fühlenden Willen nicht erzeugen, der jetzt nötig ist, das auch sie nur die eine Hälfte des Systems der Gewalt darstellen und bis jetzt nicht verhindern kann, daß beständig widersprechende Aussagen als Ausdruck der deutschen Macht in die Weltöffentlichkeit gelangen. Alle Friedenskundgebungen vom Dezember 1916 an wurden durch gegenseitige Handlungen über 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 Klarheit darin besteht, 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."

Naumann schließt seine Beobachtungen mit den Worten: „Wir haben die beste, tapferste Armee, die besten Führer, aber eine Politik, die niemand versteht, weil sie aus dem Vorzimmer nicht herauskommt. Als unser Vaterland einen deutschen Kaiser verlangten, da erwarteten sie von ihm, daß er ein Erzäger des Reiches sei werde, wenn es einmal dunkel wird am deutschen Himmel. Bismarck hätte so viele Rechte und Befugnisse auf das eine Haupt, weil er annahm, daß der eine Deutzaugze klare Ziele dem Volke würde geben können. Jetzt ist der Zeitpunkt der Probe. Seht heißt es in Nord und Süd: „Wer führt uns?“

Der Liberty-Motor: und die amerikanische Flugzeugindustrie.

Von Leutnant Leutnant Emo Descovalich.

Wenige Wochen sind es her, daß amerikanische Kongressmitglieder in England offiziell von den ungeheuren Erfolgen des amerikanischen Flugzeugbaus sprachen. Ihre Mitteilung, daß 500 amerikanische Kampfflugzeuge an der Westfront ständen, ließ zwar ihre Behauptung, in Amerika gebe es 100.000 Flieger, schon von vornherein als unwichtig erkennen, aber man durst doch annehmen, daß wenigstens ein großer Teil des 22.000 Flugzeuge umfassenden Bauprogrammes wirklich verwirklicht werden könne. Tatsächlich 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 Kinderkrankheiten der für Amerika neuen Industrie überwunden seien, zumal das wichtigste, der Motor, ganz besonders gelungen sein sollte. Die höchsten Anforderungen an die Maschinenausbauindustrie stellt die Herstellung eines guten Flugmotors. Die Erfahrung hat gelehrt, daß selbst Fabriken, die eine schon von anderen erprobte Type nachbauen wollen, auch trotz Bestellung von im Bau dieser Type gelösten Arbeitslängen, lange Zeit brauchen, bis sie selbst zur Serienherstellung übergehen können. Die Schwierigkeiten verleideten sich aber, wenn die Nachahmung nur nach Modellen und vorhandenen Motoren der betreffenden Type möglich ist, so zwar, daß die Entwicklungssperiode des Motors in solchem Fall kaum vielfach größer zu sein pflegt, als die einer gelungenen Neukonstruktion.

Diese Überlegung mag, abgesehen von vielleicht missplauderen Presseberichten, 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 Arbeitsmenge die unverlässliche spezielle Werkstattpraxis zu vermitteln. Die außerordentlich entwickelte amerikanische Automobilindustrie ließ zudem erhoffen, daß auch der neue Konstruktionsversuch sich rasch, zu voller Blüte entfalten würde. Um aber zunächst rasch zum Ende zu gelangen, wurde beschlossen, die ganze Arbeitskraft aller in Betracht kommenden Unternehmen auf eine einzige Motortyp zu konzentrieren. Was an Plänen und Motoren aufgetreten war, alle greifbaren Erfahrungen der europäischen Flugmotorenfabriken wurden ihrer Verfüzung gestellt, und nach eingehenden Studien und Versuchen erblickte der Liberty-Motor, der „Freiheits-Motor“, das Licht der Welt. Die praktischen Amerikaner hatten Gedacht darauf genommen, daß man für die verschiedenen Fluggesellschaften auch verschiedene starke Motoren benötigt.

Die ersten Abschüsse werden durch verschiedene Zahl der V-förmig gestellten Zylinder erreicht, so daß es mehrere Modelle des Freiheitsmotors gibt, der überwiegend in gleicher Weise verwandtschaftlichen Beziehungen zum Daimler und Hispano-Suiza stehen soll — die Folge der Auslastung aus dem reichen den Konstrukteuren zur Verfügung gestellten Material.

Die Versuchsläufe mit dem Liberty-Motor waren nach amerikanischen Meldeungen eine fast ununterbrochene Reihe glänzender Erfolge. Dann hörte man obprechende Urteile, die aber zu Anfang dieses Jahres als widerlegt gelten konnten. Nun ist eine größere Anzahl solcher Motoren bereits in Flugzeugen in den Fliegerkünsten und vor dem Feind. Über siehe da, die hochgepommten Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Amerikanische Flieger erläutern den Freiheitsmotor als unbrauchbar. Ein vernichtendes Urteil erscheint nach sorgfältiger Vorbereitung und einer gewiß sehr eingehenden Erprobung vor Hüttenfestung ins Feld gewußt sehr auffällig. Die Beschränktheit, mit der es von verschiedenen Fliegern geübt wird, zusammen mit dem Umstand, daß 1200 Schulflugzeuge von der Regierung nicht überwiesen wurden, und daß General Pershing die weitere Aussetzung von Haftflugzeugen an die Kampffront zurückholte, gelten, daß in amerikanischen Flugzeugen jedenfalls vieles nicht klappt. Dabei ist es wahrscheinlich, daß die Zuverlässigkeit der Schul- und Kampfflugzeuge nicht mit der Motorenfrage in Zusammenhang steht. Man muß die vielen Tatsachen jede für sich betrachten.

Was den Motor betrifft, so wäre sein Versagen kein so großes Wunder, als es vielleicht scheint. Die Schnurknoten des Flugmotorenbaus werden eingangs geschildert. Andere Motorarten haben gleichfalls bei den Hindernisversuchen tadellos entsprochen, im Felde aber versagt. Schlechte Kleinheiten sind oft die Schuld. Über es kostet unendliche Mühe und vor allem Zeit, sie zu beheben. Die Ursache liegt darin, daß es beim Übergang auf die Maschinenzügelung sich gewisse Fehler überhaupt herausstellen können. Wenn man Glück hat, so kann dieses ketzhafte Stadium in einigen Monaten überwunden sein, aber dann spürt man nicht von Unbrauchbarkeit. Die Amerikaner haben offenbar kein Glück gehabt. Oftmals lassen sich verschieden Urfächen vermuten. Die Amerikaner haben in der Automobilindustrie ungeheure Erfolge errungen. Dies mag sie veranlaßt haben, die dort erprobten Methoden auf die Flugmotorenfabrikation einfach zu übertragen. Dieser Weg hat bisher überall wo er beschritten 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, deren Motor sozusagen seine Seele eingehandelt 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 Thun einzeln als am besten geltende genommen und einen

Motor geschaffen, dem — um im Dilde zu bleiben: bei allen etwa vorhandenen Voraussetzungen die Seele ist. Das heißt, verschiedene an sich treffliche Einzelheiten müssen erst in ihrem Zusammenspiel miteinander langwieriger Erprobungen im größten Stil beobachtet und aufeinander abgestimmt werden.

So können die zusammen am besten passende Variante für diese Einzelbeständigkeit nur auf diesem zu rauhenden Wege ermittelt werden. Schließlich gewinnt eine wirkliche Flugmotorenindustrie in Amerika einen wahren Kriegseinfluß. Wenn man das alles berücksichtigt, so wäre die Schaffung eines wirklich erstaunlichen Motors in der, gemessen an der Entwicklung anderer Motoren, beispielhaft kurzen Zeit eine unglaubliche Leistungsfähigkeit als das Versagen. Der innere Grund es also so viele, die für die Richtigkeit des Modells sprechen, daß man sie auch dann nicht zu bezweifeln braucht. Wenn sie nicht unmittelbar aus amerikanischer, in etwa neutraler Quelle stammen würde. Damit folgt gefolgt sein, daß der Liberty-Motor deswegen als allein abgetan ist. Höchstwahrscheinlich wird er verbessert — wieder auftauchen.

Der Liberator ist für die Amerikaner deshalb besonders schwierig, weil sie andere Flugmotoren von ihren Verbündeten beziehen und nicht selbst er können. Da auch noch im Flugzeugbau selbst, Berichte zeigen, danebengegriffen wurde, so ist es einer sehr bedeutenden Vergrößerung des amerikanischen Programms zu rechnen. Flieger der Unionssoldaten sind zunächst auf Flugzeuge englischer, französischer und italienischer Herkunft fliegen. Die riesigen Anstrengungen der Amerikaner auf dem Gebiete des Flugwesens aber einstweilen ohne militärischen Nutzen bleibt.

Das

Wahl- und Konfektionsgeschäft

Die Halle 5 „Zur Winterin“

wurde Sonntag, den 15. d., wieder eröffnet und werden die am Lager befindlichen Herbst- und Winterartikel zum Verkauf gebracht.

Kino „Novara“ Kino „Novara“

Maus Montag:

Der Fall der Hirn.

Dekativkomödie in 5 Akten. — 1700 Meter lang.

KINO DES ROTEN KREUZES

Von Sergio S. —

Programm für heute:

Seltsame Menschen.

Roman in 4 Akten von Franz Hofer.

Portofreie Vorstellungen am 3, 4, 5, 6, 7 Uhr. — Programmänderung vorbehaltlich.

Es verhält. Es und sie zusammen in dem lieben Augenblick. Der Briefglocke über ihnen als Wächter.

Bereue mich unwillig den Kopf zurück.

„Nein. Tirol braucht keine Männer. Es wäre Freiheit und Sünder zugleich.“

Abermals läßt das Hostessignal durch die Radt. Wieber stehen die Wagen.

„Feldlager!“ klingt das Kommando.

„Das kann ich nicht schön finden,“ meint der kleine Oberleutnant, als Bereue ihn und Bergeln häflichst auffordert, den Wagen zu verlassen, da hier oben auf der Höhe der Fliegerburg wegen alter Gefährte durch Zweige verdeckt werden müssen, „da kennt ich mich nicht aus. Wo sollen wir denn ein Schlafert machen, gnädige Gräfin?“

Bereue läßt.

„Ich bin hier keine gnädige Gräfin. Herr Oberleutnant, sondern nur die Kraftwagenführerin Helbennkamp.“ „Ach du well! Daß ich dös erlob' nuh. Und das Rottessert is noch immer droben auf Kamp? Du lieber Herrgott. Wenn's nun da totschick'n tuan, dös liebe Ding?“

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

„Dös weß der late Gott, ich kann mich schon nimmer aus. Kommen Sie, Herr Hauptmann, irgendwo wird man wohl ein Platz zum Schloß aufzupüren.“

Hauptmann von Bergeln verabschiedete sich mit Juanem Gräfin, dann schreit er mit dem kleinen Oberleutnant in die Nacht hinein.

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

Im heiligen Land Tirol.

Ein Seltroman aus den Tiroler Bergen von Harry Wothe.
(Nachdruck verboten.)

Amerikanisches Copyright 1916 by Harry Wothe-Naun, Leipzig

Bereue wagte nicht, sich darüber Rechenschaft zu geben, ob sie Freude oder Unzufriedenheit über diesen Ausgang empfand. Wenn Binghills Flucht auch die Schuld von ihrer Seele nahm, daß sie vielleicht doch etwas hätte zu seiner Rettung tun können, ihr vaterländisches Herz empörte sich, gegen den Mörder, der so schamlos alles ihm Entgegenstellt aus dem Weg räumte. Sie schaute vor den Gedanken, daß es eine Zeit gegeben, wo sie geglaubt, den Conte zu lieben.

Würde sie je die Schnauze von ihren Lippen wischen können, daß ein Binghills sie geküßt hätte?

Nur nicht denken müssen. — Es war ihr ja auch bisher so gut gelungen, die bösen Gefahr zu steuern. Todmüde war sie, bei Tage oder Nacht, wenn sie einmal zu ruhen durfte, auf ihr Lager gekrunken. Im Auto, im Stall, auf Stroh oder unter freiem Himmel, selten oder nie im Bett, hatte sie immer traumasch geschlafen, höchstlich geschlafen im Bewußtsein treu erfüllter Pflicht. — Nur nicht denken müssen. — Aber heute aus dieser nächtlichen, geheimnisvollen Fahrt mußte sie es doch, denn in ihrem Wagen, da führte sie diesmal einen, dem sie nie wieder begegnen wollte. —

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

brachte, hinter Bereue und nicht ein Blick oder ein Wort hatte ihr vorhin, da sie ganz statt vor ihm stand, als er so unerwartet ihren Kraftwagen bestiegen wollte, während sie vom Oberkommando hielten, verraten, daß er sie gekannt. —

Ein knapper, brennlicher Gruß, das war alles. Und nun die Stundenlangen, endlose Fahrt durch die Nacht.

Ab und zu hörte Bereue die lustige Stimme des Oberleutnants Scheiner an ihr Ohr klingen, sie hörte auch zuweilen ein Wort der Erwideration, ohne zu verstehen, was die beiden sprachen. Aber jedes Mal, wenn Franz Sofies Stimme ihr Ohr traf, war es Bereue, als hätte ihr Herz einen schweren Schlag empfangen.

Sie schaute unter der Käthe der frostigen Spätsonnen-nacht. Nebelschwaden ziehen über den Weg. Ab und zu tauchten dunkle Gestalten auf, ein Metzgereiter, ein Posten.

Grell schreit die Hupe. Pfeilsignale schreiten durch die nächtliche Stille.

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

Aus der Ferne donnern die schweren Geschütze des Feinds. Eine steile Straße steigt in schweren Windungen bergauf. Fast scheint es unmöglich, diesem gewaltigen Bergkleben, der sich fast senkrecht vor der Kolonne in die Nacht hebt, beizukommen, aber die Motore der großen Wälder da vorn arbeiten funkensprühend. Mit Leichtigkeit nehmen sie den beschwerlichen Weg zur Höhe, dem Feind entgegen.

Bereue mit ihrem Kraftwagen ist im Gefolge auf dem Stellen Psade. Wenn sie jetzt absteigen! Noch nie während ihrer ganzen Dienstzeit hatten solche Bedenken