

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

Band: 49=69 (1903)

Heft: 25

Artikel: Militär-Ballon gegen Motorzweirad

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-97871>

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: 18.03.2025

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

vor erwähnten 542 verabschiedeten Offizieren treten noch hinzu zwanzig Offiziere, die durch ehren- oder kriegsgerichtliche Urteile entlassen wurden. Die meisten Verabschiedungen entfallen wie naturgemäss der Zahl nach auf die Infanterie, den Prozenten nach auf die Kavallerie.

Endlich traten aus der Armee wieder aus, der sie einige Jahre zur Erlernung des Dienstes etc. angehört hatten, 22 türkische Hauptleute und Leutnants; eine grössere Anzahl solcher Offiziere soll, wie schon seit Jahren der Fall ist, wieder in die deutsche Armee eintreten. Befördert wurden in den vorerwähnten elf Monaten zu den vier verschiedenen Rangstufen der Generalität — General-Feldmarschall, General der Infanterie, Kavallerie oder Artillerie, Generalleutnant, Generalmajor — im Ganzen 104, zu Obersten 134, zu Oberstleutnants 122, zu Majors 336, im ganzen also zu Stabsoffizieren 592. Von der Infanterie zu Obersten 82, zu Oberstleutnants 77, zu Majors 302, von der Kavallerie 22, 23, 35, von der Feldartillerie 14, 10, 39, von der Fussartillerie 5, 4, 22, der übrige Rest verteilt sich auf Pioniere, Verkehrstruppen, technische Institute, Train etc. Bei den Beförderungen, Verabschiedungen etc. etc. hier vorerwähnt sind auch die bei den Kolonialtruppen vorgekommenen mit einbegriffen. Ernennungen zu Kompagnie-, Eskadrons- und Batteriechefs fanden zahlreiche statt, wie ebenso die zu Oberleutnants und Leutnants. Die Dienstaltersverhältnisse sind ziem-

möchten eher meinen, dass die in früheren Jahrhunderten nie geahnte Kenntnis der Naturkräfte und die aus ihr hervorgegangene Fähigkeit, diese Naturkräfte dem Menschen nutzbar zu machen, auch auf dem Gebiet der Bildung und Erziehung des jungen Menschen ihren segensreichen und von Formalismus befreienden Einfluss ausüben muss. Was bei der Jugenderziehung früherer Zeiten strenge Zucht unter Beihilfe von Rute und Stock notwendig erscheinen liess, war nicht der Ausfluss der Kraft, die durch strenge Zucht und Zwangsmittel gebändigt werden musste, um gesittete Menschen zu schaffen, sondern war die Reaktion der Kraft gegen die falsche Behandlung. Das Eingehen auf die Natur wird leicht mit weichlicher und (verderblich) nachgiebiger Erziehung verwechselt. Wenn die Zahl der Leutnants, die die Militärkarriere in Deutschland wieder aufgeben, wirklich auffallend gross ist, so möchten wir die Ursache nicht in weniger Fügsamkeit der Jugend von heute und in verweichlicher Erziehung erblicken, sondern eher darin, dass diejenigen, die heute zur Erkenntnis kommen, bei der Wahl des Militärberufs im unreifen Alter sich getäuscht zu haben, und leichter als früher sich einem anderen Beruf zuwenden können; einesteils gibt es viele bürgerliche Stellungen, für welche der ehemalige Offiziersberuf eine Empfehlung ist und andernteils haben doch gar viele Vorurteile der Offiziere über das Nicht-Standesgemäss einfachere Anschauungen Platz gemacht. — Wenn die Zahl der Offiziere, welche ganz jung, d. h. in einem Alter, in dem sie sich noch leicht eine andere Lebenstätigkeit schaffen können, die Karriere aufgeben, relativ gross ist, so möchten wir dies als einen Nutzen für die Armee erachten.

lich die gleichen geblieben als im Vorjahre, das goldene oder Dienstkreuz, das der aktive Offizier nach fünfundzwanzigjähriger vorwurfsfreier Dienstzeit erhält, findet man eigentlich nur vom Major aufwärts vertreten. Bei der Infanterie auch in der Dienststellung des Hauptmanns noch, und zwar bei rund einhundert derselben; bei den übrigen Waffen nur in verschwindenden Ausnahmen. Das eiserne Kreuz, dies schöne Zeichen, für besondere Leistungen im grossen Kriege 1870/71 verliehen, ist im aktiven Heere nur noch in den Reihen der Generalität und der Stabsoffiziere anzutreffen, in den Offizierskorps der Reserve und Landwehr auch noch bei Hauptleuten und Rittmeistern, aber auch da wird es immer seltener. Als neu erscheinen in der diesjährigen Rangliste zum ersten Male die Festungsbauoffiziere, die eine eigene Klasse für sich bilden und zwar sind deren vorhanden 48, 16 Oberleutnants und 32 Leutnants. Was Druck, Genauigkeit etc. anbelangt, so ist die Rangliste untadelhaft; für ersteren birgt der alte Ruf der Firma E. S. Mittler und Sohn, für letztere die geheime Kriegskanzlei. S.

Militär-Ballon gegen Motorzweirad.

Die von der Sektion der Motorzweiradfahrer des österreichischen Touringklub am 26. April veranstaltete Verfolgung eines Militär-Luftballons, in welchem sich Erzherzog Leopold Salvator befand, nahm einen in jeder Beziehung hochinteressanten und durchaus gelungenen Verlauf. Die folgende Idee lag ihr zu Grunde. Man setzte voraus, dass die Motorzweirad-Abteilung einer belagernden Armee einen aus einer belagerten Festung mit Depeschen aufgestiegenen Ballon zu verfolgen habe. Der Ballonführer hat alles aufzubieten, um den Motorzweiradfahrern zu entgehen. Um indes den Versuch nicht allzu sehr in die Länge zu ziehen, musste der Ballon innerhalb 50 Kilometer von Wien niedergehen, respektive innerhalb zweier Stunden die Fahrt unterbrechen. Der Ballon galt als „gefangen“, wenn einer der Motorzweiradfahrer bei der Landung zugegen war. Traf innerhalb 10 Minuten nach erfolgter Landung kein Motorzweiradfahrer beim Ballon ein, so dass also im Ernstfall die Offiziere Zeit hatten, mit Depeschen zu fliehen, so war der Ballon nicht gefangen.

Es gelang den Balloninsassen mit knapper Mühe zu entkommen, denn der erste Motorzweiradfahrer kam 11 Minuten nach der Landung an der Landungsstelle an. Also nur eine Minute zu spät! Das Wetter war klar, der Wind schwach, zwei Umstände zugunsten der Verfolger; hingegen entwickelte sich der Kurs des Ballons derart, dass die Motorzweiradfahrer

fast fortwährend ein sehr schwieriges Terrain zu überwinden hatten. Überdies hatten es die Motorzweiradfahrer mit „Flüchtlings“ zu tun, die es verstanden, alle ihnen sich bietenden Chancen auszunutzen. Die Auswahl des Landungsterrains seitens des Erzherzogs Leopold Salvator war eine vortreffliche; sie hätte mit Rücksicht auf die angenommene Idee kaum eine bessere sein können. Denn als die Motorcyclisten, noch innerhalb der 10 Minuten Spielraum, der ihnen gegeben war, eintrafen, sahen sie sich von der Landungsstelle durch einen abgebauten Donauarm getrennt. Und ehe sie dieses Hindernis bewältigt hatten, war ihre Frist um.

Als Aufstiegsplatz des Ballons war der Exerzierplatz vor dem Wiener Arsenal bestimmt. Die Verfolgung begann um 8 Uhr früh. Die Motorzweiradfahrer trafen kurz nach 7 Uhr beim Arsenal ein. Zwanzig Minuten vor 8 Uhr wurde der Ballon „Meteor“ auf dem auf dem Platz befindlichen Ballonhause durch Soldaten der Luftschiffer-Abteilung zur Aufstiegsstelle gezogen. Allmählich entwickelte sich hier ein lebhaftes Treiben. Die Motorzweiradfahrer rangierten sich, es trafen auch einige Automobile ein. Viele Offiziere, zahlreiches Publikum und ein Heer von Amateurphotographen.

Wenige Minuten vor 8 Uhr erschien Erzherzog Leopold Salvator in Begleitung eines Stabsoffiziers in einem Daimler Wagen und stieg bald in die Gondel, in der ferner der Kommandant der Luftschiffer-Abteilung, Hauptmann Kallab, und Oberleutnant v. Korwin Platz nahmen. In einem seitlich an der Gondel befestigten Korb befanden sich einige Brieftauben; nun wurde auf dem Ballon die Flagge des kaiserlichen Hauses gehisst, und im nächsten Moment erhob sich der „Meteor“ langsam in die Lüfte. Die letzten Vorbereitungen zum Aufstieg, und auch der Aufstieg selbst gingen fast lautlos vor sich. Doch jetzt ertönte bereits das Knallen der Motore der Zweiräder. Die Schnellfahrergruppe stäubte im Nu auseinander und verfolgte den Ballon auf vier verschiedenen Wegen. Nach ihr starteten die andern Gruppen und auch die Automobile setzten sich in Bewegung.

Die vor Beginn der Fahrt von Fachleuten ausgesprochene Ansicht, dass der Ballon die Richtung nach Baden einschlagen werde, veranlasste die meisten Motorzweiradfahrer, diesen Kurs einzuschlagen. In der Tat schien der Ballon Neigung zu haben, gegen den Kurort hin seinen Weg zu nehmen. Er war offenbar noch unentschieden; denn er wechselte hin und wieder den Kurs. Um so besser wussten die Balloninsassen, was sie zu tun hatten. Sie warfen in kurzen Intervallen Ballast aus. Ein Teil der Verfolger war infolge irrtümlicher Voraussetzung fast bis

nach Mödling gelangt; aber nun sah man, dass der Ballon eine mehr westliche Richtung einschlug. Die versprengten Motorzweiradfahrer, die bisher kreuz und quer ihren Weg suchten, trafen sich allmählich wieder auf der nach Laab führenden Strasse. Konnten sie in der Nähe Wiens jeden Augenblick in beliebiger Weise ihren Kurs wechseln, so war dies im Wienerwalde, wo das Strassennetz weitmaschig ist, kaum mehr möglich. Nunmehr wich der Ballon von der westlichen Richtung mehr nach Norden ab, und die Verfolger, die zeitweilig genau unterhalb der Gondel sich befanden, sahen, wie der Ballon allmählich ihren Blicken zu entschwinden drohte. Das Gebirge verhinderte ausserdem häufig den Ausblick. Merkwürdigerweise machte sich ein Gegenwind bemerkbar. Offenbar war die Luftströmung in den Regionen des Ballons der des Bodenwindes gerade entgegengesetzt. In Wolfsgraben traf der Präsident des österreichischen Automobilklubs, Graf Schönborn, die Verfolger. Für diese wurde es alsbald klar, dass der Erzherzog bestrebt war, mit dem Ballon das Tullnerfeld zur Landung aufzusuchen. Die Strassen waren infolge des regnerischen Wetters der vorangegangenen Tage in einem für die Fahrer höchst ungünstigen Zustande, die harten, tiefen Geleise bildeten für einspurige Fahrzeuge eine ausserordentliche Sturzgefahr. Aber die Verfolger fuhren mit einer Bravour, die bei den als Zuschauer mitfahrenden Automobilisten geradezu Bewunderung erregte. Sie wechselten blitzschnell die Geleise, kletterten die Berge hinauf und sausten zu Tal, als ob sie gegen jeden Sturz gefeit wären.

Endlich war von den ersten die Höhe erklimmen. Das Tullnerfeld breitete sich vor ihnen aus, und sie sahen den in den Lüften schwebenden „Meteor“, der aber schon im Nidergehen begriffen war. Vier Fahrer halten die Tête: drei davon aus der Gruppe der Schnellfahrer. Jetzt gilt es den Endspurt. Das ebene Terrain des Tullnerfeldes gestattete von den kleinen Maschinen die höchste Schnelligkeit zu verlangen. Je mehr sich der Ballon senkte, desto näher kamen die Fahrer. Schon war der „Meteor“ der Erde nahe; aber ein Feld trennte die Verfolger von der nächsten Strasse. Der Ballon sank zu Boden, die genaue Stelle kannte niemand, und es waren nur zehn kurze Minuten gewährt, um die Landungsstelle zu suchen. Kurz entschlossen wirft einer der Verfolger sein Motorrad zur Erde und machte einen anderthalb Kilometer weiten Lauf durch die Sturzäcker. Zwei andere suchten auf einem Umwege auf der Landstrasse den Landungsplatz zu gewinnen. Trotzdem sie einen ziemlich weiten Weg hatten, waren sie doch mit ihrem Rade eher in der

Nähe des Ballons als der erste Verfolger. Der Erzherzog Leopold Salvator hatte seinen Landungsplatz mit richtigem Blicke ausgesucht. Er war dicht bei der Reichsstrasse gelandet, aber jenseits eines ungefähr 15 Meter breiten abgebauten Donauarms.

Die drei Verfolger standen ratlos an dieser Stelle. Die ihnen noch gegönnte Zeit, um zu dem Ballon zu gelangen, war nahezu verstrichen. Der Erzherzog rief den drei Fahrern zu: „Schwimmen! Schwimmen!“ Einer derselben liess sich das nicht zweimal sagen. Ohne einen Moment zu überlegen, ging er ins Wasser, das ihm bis an die Hüften reichte und kam pudelnass beim Erzherzog an. Hauptmann Kallab stand mit der Uhr in der Hand da und rief: „Elf Minuten nach Landung, eine Minute zu spät!“ Die beiden anderen liessen sich von zwei handfesten Leuten über den Flussarm tragen. Der Erzherzog ging ihnen entgegen, reichte ihnen leutselig die Hand und zog sie dann in ein längeres Gespräch. Er erklärte, er sei erstaunt über die Leistungsfähigkeit der Motorzweiräder und über die Bravour der Fahrer.

Während der Ballon zusammengelegt wurde und der Erzherzog sich mit den Fahrern unterhielt, wurden die Brieftauben, die sich in einem Korbe befanden, mit der für die „Festung Arsenal“ bestimmten Nachricht hochgelassen, dass der Ballon glücklich bei Tulln gelandet sei. Dieselben nahmen sofort die Richtung nach Wien.

Der Erzherzog bemerkte über die Verwendbarkeit des Motorzweirades für militärische Zwecke, dass dasselbe auf allen Wegen dem gewöhnlichen Fahrrad überlegen sei, sowohl durch die Ausdauer in seiner Verwendung wie auch durch die entwickelte anhaltende grosse Geschwindigkeit. Es könne die schmalsten Terrainstreifen zur raschen Fortbewegung ausnützen, seien sie im Gefälle oder in Steigungen gelegen. Durch letztere würde eine merkliche Einbusse seiner Geschwindigkeit nicht bedingt, daher auf Wegen und fahrbarem Terrain der Motorfahrer jedem andern bisher bekannten Fortbewegungsmittel absolut überlegen sei. Dem Motorzweirade könne aus diesen Gründen eine grosse Bedeutung im militärischen Rekognoszierungs-, Nachrichten- und Meldedienst in Aussicht gestellt werden. In wegsamen, eventuell sogar in gangbarem Terrain dürfte der Luftschiffer, wenn ihn die Luftströmungen nicht allzu sehr begünstigen, einer gut geführten Motorzweiradtruppe schwer entkommen können. In wenig gangbarem oder unwegsamem Terrain, bei starken oder in verschiedenen Höhenlagen wechselnden Luftströmungen, bei der Möglichkeit, durch Wolken, Wald etc. ausser Sicht zu kommen, bei direkter Verfolgung in der ersten Anfangsrichtung des Ballons durch eine kleine

Zahl von Fahrern habe der Ballon die grössten Chancen für sich.

Eine Gefangennahme der depeschentragenden Ballonfahrer war im Ernstfalle nur dann möglich, wenn Motorradfahrer — selbstverständlich mit Karabinern bewaffnet — bei der Landung in Schussweite anwesend waren und zwar in einer den Balloninsassen überlegenen Zahl. Nach der Landung am 26. April hätten die Balloninsassen unbedingt entkommen können, da erst 11 Minuten nach vollzogener Landung der erste Verfolger eintraf und in den Donau-Auen ein Auffinden einzelner Leute ganz ausgeschlossen ist. Die Balloninsassen seien wohl meist in Zivil, daher dies schon als „Verkleidung“ aufzufassen sei. Überdies gingen sie aus einer zernierten Festung im eigenen Lande nieder, wo sie doch jede Unterstützung der Bevölkerung finden würden.

Der Ballonführer suchte ununterbrochen die Höhe und hoffte dadurch die Luftströmung zu wechseln. Die Mittel hierzu waren Ballastabgabe und Ventilmanöver. Es wurde auf 2800 m gegangen, um andere Windströmungen aufzusuchen, Windrichtung und Stärke waren jedoch oben nahezu dieselben wie in den tiefern Luftschichten. Mit Rücksicht auf die Zeitbeschränkung wurde am Ende der Fahrt das Passieren der Donau und die Landung unmittelbar dahinter beschlossen. Lokale Windströmungen knapp über der Erde verhinderten dies. Der momentan gefasste Entschluss, auf einer Donauinsel im Jungmais zu landen, wurde glatt durchgeführt. Verfolgende Automobile und Motorzweiräder wurden während der ganzen Fahrtdauer gesehen, insbesondere wurden deren Signale gehört. Der Unterschied zwischen diesen und anderem Fuhrwerk konnte durch deren Schnelligkeit leicht erkannt werden. Nach Passierung der Wienerwaldhöhen wurden jedoch nur mehr einzelne Motorzweiräder im Tullnerfeld beobachtet. Nach den Beobachtungen, die aus dem Ballon gemacht wurden, dürften Automobile in halbwegs wegsamen Gelände, ähnliche meteorologische Verhältnisse wie bei der Fahrt am 26. vorausgesetzt, mehr Chancen bei einer Ballonverfolgung haben als Motorzweiräder; ganz insbesondere dürfte aber die Wiederholung einer derartigen Übung ohne Zeit- und Raumbeschränkung sehr instruktiv sein, weil kräftigere Automobile mit grösserem Benzinvorrat durch bedeutend längere Zeit eine grössere Geschwindigkeit beibehalten könnten.

Diese Wiederholung fand am 17. Mai unter geänderten militärischen Voraussetzungen statt. Die Anregung hierzu ging vom Erzherzog Leopold Salvator aus, der, wie erwähnt, bei der ersten Fahrt selbst den Ballon führte. Es war nicht nur ein persönliches Interesse, das den Erzherzog veranlasste, die Wiederholung in Vor-

schlag zu bringen, sondern — und das vielleicht in erster Linie — die hohe Bedeutung des Motorzweirades für militärische Zwecke.

Die erste Ballonverfolgung war mehr nach sportlichen als nach militärischen Gesichtspunkten organisiert. Der Ballon stieg, wie erwähnt, vom Exerzierplatz vor dem Wiener Arsenal auf und der Start der Motorzweiräder fand gleichfalls dort statt. Die Motorzweiradfahrer hatten von Haus aus den Ballon zu verfolgen. Es siegte die Kunst des Ballonführers.

Die neuen Dispositionen, die für die Fahrt am 17. Geltung hatten, waren vom Erzherzog selbst entworfen; sie unterschieden sich von den früheren hauptsächlich dadurch, dass die Motorzweiradfahrer nicht vom Aufstiegplatz des Ballons starteten, sondern dass sie, ganz wie im Ernstfalle, vor den Mauern der belagerten Festung, als welche in diesem Falle Wien galt, Aufstellung nahmen. Es genügte auch nicht, dass ein Verfolger bei der Landung zugegen war, sondern es mussten deren zwei sein. Dies hatte seine militärische Berechtigung, denn ein einzelner Motorzweiradfahrer würde schwerlich imstande sein, zwei Gegner gefangen zu nehmen. Der Erzherzog hatte die folgenden Dispositionen gegeben.

Für den Ballonführer.

Annahme: Wien (als Festung) ist vom Gegner zerniert. **Auftrag:** Der Ballonführer hat den Auftrag, die Zernierungslinie zu überfliegen, womöglich in einer vom Feinde nicht gefährdeten Linie zu landen und seine Depeschen an die ausserhalb stehende eigene Armee gelangen zu lassen. Der Ballon hat nicht weiter als 150 Kilometer von Wien zu landen.

Für die Motorzweiradfahrer.

Annahme: Der Gegner in Wien (als Festung angenommen) ist von einer Armee zerniert. Durch Kundschafter wurde in Erfahrung gebracht, dass in der Festung ein gefüllter Kugelballon in Bereitschaft gehalten wird, welcher voraussichtlich am Sonntag freigelassen werden soll. Die Zernierungslinie wurde folgendermassen bestimmt: Im Westen und Nordwesten durch die Süd- und Südostabhänge des Wienerwaldes, im Süden durch die Linie des Schwechatbaches, im Norden und Nordosten durch das linke Donau-Ufer.

Auftrag: Die bei den Zernierungsabschnitten eingeteilten Motorzweiradfahrer erhalten das Aviso, sobald ein Freiballon den Zernierungsgürtel überfliegt, dessen Verfolgung aufzunehmen und desselben und seiner Insassen habhaft zu werden. Die Aufgabe gilt als gelöst, wenn fünfzehn Minuten nach der Landung des Ballons mindestens zwei der Verfolger sich beim Korbe eingefunden haben.

Erzherzog Leopold Salvator nahm an der Verfolgungsfahrt, über welche Details noch fehlen,

im Automobil teil. Dieselbe endete mit einem völligen Siege des Ballons, der sein Ziel erheblich früher erreicht und seine Aufgabe erheblich früher gelöst hatte, wie die Motorzweiradfahrer bei ihm eintrafen, sodass bei ihm der Beweis als erbracht gilt, dass Motorzweiradfahrer in der Regel einen Ballon nicht einzuholen vermögen. β

Eidgenossenschaft.

— **Ernennung.** Waadt. Hauptmann Eugène Kinderer, bisher Adjutant des 2. Infanterie-Regiments, wird zum Hauptmann der 2. Kompagnie des Füsiliersbataillons 4 ernannt.

— **Beförderung.** Major Gottlieb Schütz, seinerzeit Kommandant des Bataillons 37, nun Stellvertreter des Platzkommandanten von Langnau, in Langnau, wird zum Oberstleutnant der Infanterie befördert und dem Territorialdienst zugewiesen.

— **Manöver des I. Armeekorps.** Das Militärdepartement hat als Leitenden der Übungen des Armeekorps gegen die Manöverdivision den Kommandanten des III. Armeekorps, Oberst Korpskommandant Bleuler, und als Führer der Manöverdivision den Kreisinstruktor des I. Divisionskreises, Oberst i. G. Wassmer, bezeichnet.

— Der erste Korpsbefehl des Korpskommandos ist am 3. Juni herausgegeben worden; er enthält in knapper Form, aber doch erschöpfend alle die Verwaltung regelnden Bestimmungen. Das einzige unter diesen anfallende ist die durch Verfügung des schweizerischen Militärdepartements vom 4. März 1903 provisorisch stattgefundene Änderung der Bestimmungen des Tagesrapportes, durch welche die vor Jahren vom Kriegskommissariat im Verwaltungsreglement aufgestellte, sehr anfechtbare Anschauung über den Zweck des Tagesrapports, die sich dann später in der Armee vollständig eingelebt hat, ihre Krönung erhält. Nach dieser provisorischen Verfügung sollen die Tagesrapporte abends gemacht werden; sie sind **Administrativ-Rapporte**, gehen nicht weiter als bis zum Bataillon! — Der Truppenführer wird somit über den Zustand seiner Truppe nur durch den **Frontrapport** unterrichtet, der nach unserer Anschauung der Dinge nur zu berichten hat, in welcher Stärke die Truppe zur Stelle ist, der daher auch nur dann eingereicht wird, wenn die Truppe ausrückt, der sich gar nicht mit der inneren Verfassung der Truppe beschäftigt, und der daher niemals in genügendem Umfang und niemals zu nützlicher Zeit dem Truppenführer die pflichtgemässe innige Kenntnis seiner Truppe verschaffen kann. — Nach unserer Anschauung sind einzig die auf den Löhnungssatz vorzulegenden **Effektivrapporte** administrative **Rapporte**; sie geben genau an, welche Löhnungen und Fouragerationen an jedem Tag zu fassen berechtigt waren; der Tagesrapport gibt anderes und mehr an, das die Verwaltung gar nichts angeht, wohl aber den Truppenführer.

— **Pferderennen in Thun.** Die Propositionen sind erschienen und sehen nachstehende Felder vor:

1. **Trabreiten und Trabfahren** für in der Schweiz geborene und von in der Schweiz stehenden Hengsten abstammende Pferde. Preise Fr. 450. Distanz 2200 Meter. Einsatz Fr. 5.

2. **Flachrennen** für Pferde, die in der Schweiz stehen. Preise Fr. 600. Distanz 2000 Meter. Einsatz Fr. 20.

3. **Zuchtrennen.** Flachrennen für in der Schweiz geborene und von in der Schweiz stehenden Hengsten abstammende Pferde. Preise Fr. 450.