

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Presse. 1890-1944 1908

436 (19.9.1908) Unterhaltungsblatt Nr. 76

Manöverbilder

Herbstzeit — Manöverzeit; für die Armeen fast aller Staaten ist dieser kurze Auspruch maßgebend. Wir veröffentlichen heute Bilder aus den diesjährigen Herbstmanövern Deutschlands, Frankreichs u. der Schweiz. Das deutsche Bild ist während der Kaisermanöver in Elsass-Lothringen aufgenommen u. zeigt die deutsche Artillerie während eines Gefechts. In einer Höhe von ca. sechs Metern ist ein Beobachtungsgerüst errichtet worden, von dem aus der Blick des ausspähenden Offiziers weit ins Land hinaus schweift; hinüber zu den feindlichen Stellungen.

Zu französischen Heere erfreut sich die Verwendung von Radfahrern zu taktischen Zwecken besonderer Beliebtheit. So organisiert beim 18. Regiment eine große Radfahrerabteilung. Unser Bild zeigt einen solchen Zyklisten mit voller Verpackung. Die großen französischen Generalmanöver fanden in diesem Jahre unter der Leitung des Generals de Lacroix in der Gegend von Orleans statt; Balengon, Montreuil und Loches bildeten nacheinander die Standpunkte der Manöverleitung.



Kaiser Wilhelm im Gespräch mit dem Grafen Haeseler.

Die Herbstmanöver der schweizerischen Armee, an denen diesmal das 3. eidgenössische Armeekorps den Hauptanteil nahm, sind auch zur vollsten Zufriedenheit des Armeekommandanten Wille ausgefallen. Sie spielten sich in der Nähe von Brugg ab, wo sich ein befestigtes Lager befand. Unser Bild zeigt eins der modernen schweizerischen Schnellfeuergeschütze beim Feuern.

Außerdem zeigt noch ein besonderes Manöverbild unsern Kaiser mit dem Generalfeldmarschall Grafen Haeseler im eifrigen Gespräch. Graf Haeseler, der einstige Leiter des Meber Armeekorps, hatte Gelegenheit, sich darüber zu freuen, wie seine Lehren in seinem Korps hochgehalten wurden. Das 16. Korps hat die Prüfung glänzend bestanden. Er konnte aber auch konstatieren, daß die anderen Korps im gleichen Sinne arbeiteten, eingedenk der hohen Aufgabe, die Ihnen als das Grenzkorps gestellt ist. Wie der Kaiser die Anschauungen des Grafen Haeseler, der nicht gerne ein Blatt vor den Mund nimmt, schätzt, ist allbekannt. Öffentlich wird uns der alte Herr, dessen markante Erscheinung niemand vergißt, der ihn einmal gesehen, uns noch recht lange erhalten bleiben.



Beobachtungsposten der deutschen Artillerie



Ausrüstung eines französischen Militärradfahrers



Ein schweizerisches Schnellfeuergeschütz beim Feuern

Manöverbilder.

Der Unfall des Parseval-Ballons.

— Nun ist auch der Parseval-Ballon an seinem Entscheidungstage den Elementen zum Opfer gefallen, nur daß er, glücklicher als das Luftschiff Zeppelins, ob auch schlimm mitgenommen, doch reparaturfähig geblieben ist. Auf seiner Fahrt nach Potsdam, wo er vor dem Kaiser auf dem Vornstedter Felde manövrieren sollte, ist der Parsevalballon von seiner schweren „Banne“ ereilt worden, die den Zweck seiner Fahrt bereitelte hat.

Ueber die Gründe und Einzelheiten des unglücklichen Niederganges berichtet Hauptmann von Kehler, der den Ballon führte:

„Wir sind am Mittwoch den 16. September, morgens um 9 Uhr 20 Min. vom Tegeler Schießplatz in Reinickendorf aufgestiegen. Der Wind war außerordentlich böig. Infolgedessen brach um 1/10 Uhr, also nach etwa 20 Minuten der Fahrt, die linke Stabilisierungsfläche, die sich in dem hinteren Ende des Ballons befindet. Dann ist sie hochgeklappt, und ein Stück von dem zerbrochenen Holzrahmen ist in die Hülle des Ballons hineingefahren. Dort hat sie ein Loch hineingestoßen, infolgedessen ist ... entwichen, und wir sind genötigt gewesen, zu landen. Die Landung vollzog sich vollständig glatt. Führer des Ballons war ich selbst. In dem Ballon befand sich Major v. Parseval, Ingenieur Kiefer und der Maschinist Weiß. Wir flogen in der Richtung nach Potsdam und wollten auf dem Vornstedter Felde landen.“

Die große Hülle des Ballons kam in den Garten hinter dem Grundstück Trabener Straße 28 zu liegen. Die Ballonhülle, die auf der linken Seite ein etwa dreieckiges Loch zeigt, das einen Durchmesser von etwa 1/2 Meter hat, war noch ziemlich mit Gas angefüllt. Das Steuer, das gebrochen ist, lag zur rechten Seite neben dem Ballon. Unmittelbar nach der Landung wurde sofort die Feuerwehr der Kolonie Grunewald requiriert. Unter Leitung des Majors von Parseval und Hauptmanns von Kehler wurden sofort alle Vorbereitungen getroffen, um den Ballon zu bergen und die Teile des verunglückten Ballons nach dem Schießplatz zurückzubringen.



Major v. Parseval.

Getroffen des Aufstiegs stieg der Ballon nochmals einige Meter hoch und blieb dann in dem Geäst der Bäume hängen. Von den Insassen war glücklicherweise niemand verletzt. Die Luftschiffer konnten, ohne Schaden genommen zu haben, landen.“

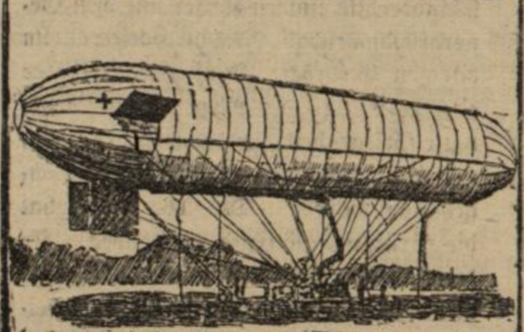
Ein sachmännischer aeronautischer Mitarbeiter, der Gelegenheit hatte, den Parseval-Ballon kurz vor seiner unglücklichen Landung zu beobachten, schreibt dem „V. A.“:

„Etwa gegen 1/10 Uhr wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß der Parseval-Ballon in Sicht meiner Wohnung schwebte: er befand sich über der Berliner Straße beim Schloß Charlottenburg. Die Wolken schwebten etwa in 1000 bis 1500 Meter Höhe; das Luftschiff mochte sich etwa 200 bis 300 Meter über dem Erdboden befinden. An der Bewegung der Wolken konnte man ersehen, daß unzweifelhaft hart böiges Wetter herrschte. Bei näherer Betrachtung des Fahrzeuges bemerkte ich, daß es zweifellos seine Stabilität völlig verloren hatte. Namentlich am Hinterteil sah man, daß der Aerosiat starken Schwankungen um seine vertikale Achse ausgesetzt war. Außerdem drehte sich der Ballon langsam um seine Längsachse, ähnlich wie dies seinerzeit vor dem Scheitern des Militär-Luftschiffes am 1. Juli geschehen war.“

Der Grund zu diesem Verhalten war zunächst nicht genau zu erkennen. Anscheinend war eine der Stabilitätsflächen nicht mehr intakt. Jeder Lenkballon von langgestreckter Form muß gegen das Uebererschlagen durch besondere Flächen geschützt werden. Früher hat man geglaubt, daß man über ein Verhältnis des Querschnitts zur Länge von 1 : 6 nicht hinausgehen dürfe, und ferner, daß die Lenkballons eine sogenannte kritische Geschwindigkeit hätten, über die hinaus sie ihre Eigenbewegung nicht steigern dürften, wenn anders sie sich nicht der Gefahr aussetzen wollten, sich zu überschlagen. Der französische Oberst Renard, Konstrukteur des ersten erfolgreichen Lenkballons, der schon 1882 vor acht Jahren sechs mal zu seiner Aufstiegsstelle zurückkehrte, hatte diese Frage angegriffen und zugleich das Gegenmittel bei seinem Lenkballon zur Anwendung gebracht und später darüber berichtet. Es besteht eben darin, besondere horizontale Flächen am Ballon anzubringen, die am zweckmäßigsten natürlich am Ballonkörper selbst angebracht werden, und zwar möglichst nahe an seinem Ende.

Wir sehen daher solche Flächen am Zeppelinschen Ballon, am Militär-Luftschiff und auch am Parseval'schen Aerosiaten. Major v. Parseval hatte bei seinem ersten Luftschiff zwei Taisheln, rechts und links am hinteren Ende, angebracht, die mit Luft aufgeblasen und auf diese Weise wie ein horizontal liegendes Luftschiff in ihrer Form erhalten wurden. Diese Art der Stabilitätsflächen hat sich anscheinend nicht besonders bewährt und ist beim letzten Luftschiff geändert worden. Man hat den Stoff auf einen Rahmen gespannt und vorn eine Öffnung gelassen. Durch diese Öffnung soll während der Fahrt hindurch die Luft hineinströmen und die Stabilitätsflächen in ihrer Form erhalten. Daß der Ballon in der Luft, als ich ihn sah, um seine Längsachse Schwankungen ausführte, kann nur seinen Grund darin gehabt haben, daß diese Stabilitätsflächen in Unterordnung geraten sind, wie ich im weiteren Verlaufe des Fluges feststellen konnte. Ob vielleicht der Rahmen nicht kräftig genug gewesen ist, den Luftdruck auszuhalten, oder ob er irgendwie vor der Luftfahrt einen Schaden erlitten hat, kann man natürlich nicht angeben. Der Grund, daß das Luftschiff gleichzeitig seinem Steuer nicht ordentlich gehorcht hat, mußte die nächste Folge der nichtfunktionierenden Stabilitätsflächen sein.

Es ist nun, wie die Berichte melden, der Rahmen der linken Stabilitätsflächen zerbrochen und durch den Wind eine seiner Stangen in die Hülle hineingehohlet worden. Da nun ein Ballonnetzluchtschiff nur dann in seiner Form erhalten werden kann, wenn man dafür sorgt, daß es im Innern genügenden Ueberdruck behält, so mußte durch die Beschädigung der Hülle der Aerosiat sofort seine Gestalt verlieren und das Gas aus dem Luftschiff herausströmen. Hierdurch wird natürlich das Scheitern unvermeidlich und die Luftschiffer können nichts weiter tun, als sich durch Auswerfen alles verfügbaren Ballastes vor einem heftigen Sturz auf die Erde zu schützen. Eine Lenkung ist, sobald der Ballon sein



Der Unfall des Parseval-Ballons. Unten: Der zerbrochene Seitenstreifen.

dem Westen ab. Wir wollten ebenfalls in die Delbrückstraße einbiegen, als plötzlich eine kanonenschußähnliche Detonation erfolgte. In demselben Augenblick — wir hatten das Luftschiff keinen Moment aus den Augen gelassen — sahen wir zu unserem Entsetzen, daß sich der stolze Ballon krampfartig zusammenzog und eine hufeisenförmige Gestalt annahm. In derselben Minute begann das Luftschiff rapid zu sinken und fuhr senkrecht in den Garten einer Villa in der Trabenerstraße 28 hinab. Knapp an dem Gemäuer der Villa sank die Gondel zu Boden, die rechts und links stehenden Bäume wie Palme zur Seite brügend. Durch die



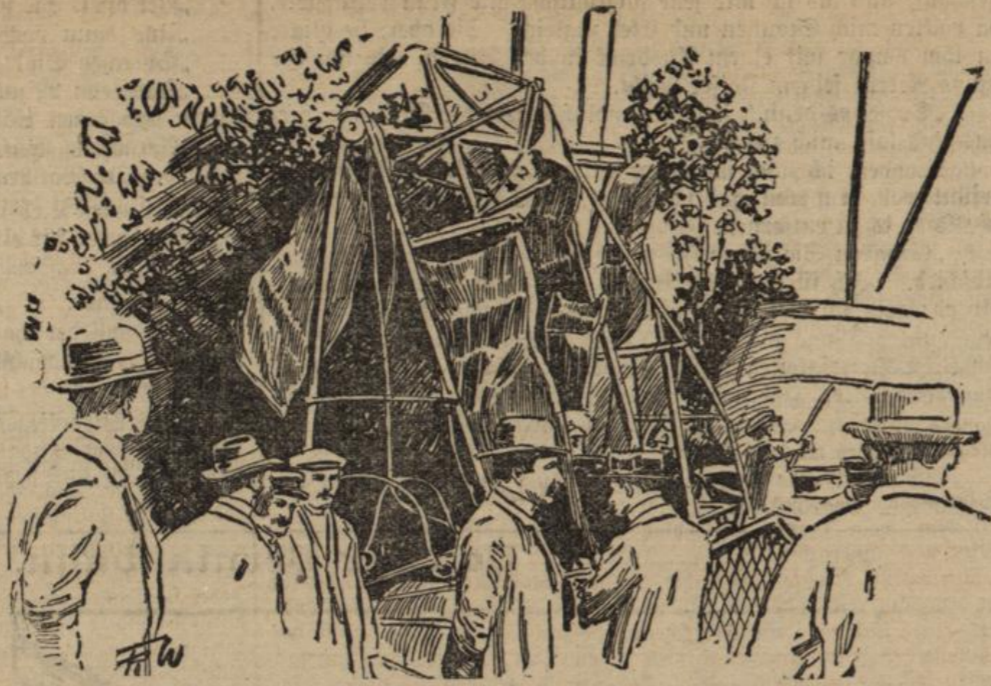
Der Ballon nach der Strandung.

Die absolute Sicherheit, mit der das Luftschiff dahingog, ließ keinen Gedanken aufkommen, daß an der Maschinerie oder an der sonstigen Konstruktion irgend etwas in Unordnung sein könnte. Als der Ballon senkrecht über uns stand, nahmen wir mit einem Automobil die Verfolgung auf. Die Fahrt des Ballons ging den Kurfürstendammentalweg über die Königsallee zur Delbrückstraße. Hier bog der Lenkballon nach dem Westen ab. Wir wollten ebenfalls in die Delbrückstraße einbiegen, als plötzlich eine kanonenschußähnliche Detonation erfolgte. In demselben Augenblick — wir hatten das Luftschiff keinen Moment aus den Augen gelassen — sahen wir zu unserem Entsetzen, daß sich der stolze Ballon krampfartig zusammenzog und eine hufeisenförmige Gestalt annahm. In derselben Minute begann das Luftschiff rapid zu sinken und fuhr senkrecht in den Garten einer Villa in der Trabenerstraße 28 hinab. Knapp an dem Gemäuer der Villa sank die Gondel zu Boden, die rechts und links stehenden Bäume wie Palme zur Seite brügend. Durch die

Form, verloren hat, ausgeschlossen. Solche Beschädigungen der Hülle können natürlich infolge des starken inneren Ueberdrucks schon durch einen einzigen Flintenschuß hervorgerufen werden. Es ist zweifellos der größte Nachteil der Ballonnetzlufschiffe, mögen sie nun halbstar oder unstar sein. Den starren Ballons nach Art der Zeppeleinschen kann so etwas natürlich nicht passieren; auch wenn mehrere der im Innern befindlichen neunzehn Gashüllen beschädigt sind, stets bleibt das starre Flugschiff, wenn einer seiner Motoren noch intakt ist, steuerfähig. Dieser Vorwurf gegen die Ballonnetzlufschiffe darf jedoch nicht dazu führen, daß man das System, das natürlich im Kriege leicht Beschädigungen durch Geschossen ausgeht, gänzlich verdammt. Es hat eben so viele unläugbare Vorzüge, daß man trotz aller Unfälle auf den Bau dieser Typs nicht verzichten kann. Auch der starre Ballon hat einige Nachteile, wemgleich allerdings Unfälle in der Luft bei ihm fast gänzlich ausgeschlossen sind.

Sofort nach dem unfreiwilligen Niedergang des Parzeval-Ballons wurde das Luftschiffbataillon in Regal alarmiert und dem Kaiser von dem Unfälle Mitteilung gemacht. Nach kurzer Zeit kamen auf Automobilen Offiziere und Mannschaften des Luftschiffbataillons auf der Unfallstelle an, und sofort wurde mit den Bergungsarbeiten begonnen, die von Major v. Parzeval und Hauptmann v. Reibler geleitet wurden. Gegen 12 Uhr kamen noch 24 Mann der Luftschiffabteilung im Lauffschritt die Trabenerstraße entlang, und mit ihrer Hilfe gelang es, um 1/2 1 Uhr die Hülle auf großen Rollwagen zum Rücktransport nach Regal zu verladen. Der Motor und die Eisenteile des Ballons werden ebenfalls noch heute zurücktransportiert. Die Bergungsarbeiten boten insofern Schwierigkeiten, als das Getrippe des Ballons in zwei Kiefern hineingefallen ist.

Brandinspektor Damehl, der Leiter der Wilmsdorfer Feuerweh, äußerte sich zu einem unserer Mitarbeiter über die Tätigkeit der Wilmsdorfer Feuerweh an der Unfallstelle folgendermaßen: Die eine Hälfte lag in dem Garten der Villa Trabenerstraße 28, die andere



Die Bergung des Parzeval-Ballons nach dem Niedergang im Grunewald.

Hälfte hing zwischen der Villa und hohen Kiefern. Für die Feuerweh galt es, die noch in der Luft schwebende Hälfte des Ballons zu bergen. Hierzu war zuerst nötig, daß der Ballon entleert wurde. Um Explosionen durch Flugfeuer zu verhüten, ordnete ich sofort an, daß in der Villa alle Feuerung aus den Deisen genommen werden mußten. Dann erst wurde das Gas zum Ausströmen gebracht. Darauf gingen wir daran, den Ballon einzuziehen. Bäume brauchten nicht gefällt zu werden, da der Ballon schon zwei hohe Kiefern, die einen Durchmesser von dreißig Zentimeter haben, umgerissen hatte. Bei den Bergungsarbeiten wurden wir auch von der Grunewalder freiwilligen Feuerweh unterstützt. Ganz allmählich konnte die Ballonhälfte zur Erde gebracht werden. Nach etwa dreiviertelstündiger Tätigkeit waren die Rettungsarbeiten beendet.

Abenteuer des General Gerard.

Von Conan Doyle.
(Schluß.) (Nachdruck verboten.)

Die kleine Gefandtschaft bestand aus einem wunderlichen Trio. Der erste war ein portugiesischer Infanterist in dunkler Uniform, der zweite ein französischer Jäger in Hellgrün, und der dritte ein riesiger englischer Artillerist in Blau mit Gold. Alle drei salutierten, aber der Franzose ergriff das Wort.

„Siebenunddreißig englische Dragoner sind in unserer Gewalt“, begann er, und „wir schwören Ihnen mit unserem heiligsten Eide, daß sie innerhalb fünf Minuten nach dem Tode unseres Marschalls von den Mauern des Klosters herabhängend werden.“ „Siebenunddreißig!“ rief ich, „einundfünfzig habt ihr!“ „Wierzehn wurden niedergemacht, ehe wir ihnen zu Hilfe kommen konnten.“

„Und der Offizier?“ „Der wollte seinen Degen nur mit seinem Leben zugleich hergeben. 's nicht unsere Schuld!“

„Ach, mein armer Vort! Nur zweimal hatten sich unsere Wege gekreuzt, und doch, wie lieb hatte ich ihn gewonnen! Um dieses einen Freundes willen sind mir die Engländer immer wert gewesen. Ja fürwahr, ein tapferer Mann und eine schlechtere Hand am Schwert sind mir nie begegnet!“

Natürlich hatte ich den Worten jener Schufte nicht geglaubt. Papilette wurde mit einem von ihnen abgeschickt, kehrte jedoch mit der Meldung zurück, daß es nur zu wahr sei. Aber ich durfte mich meinem Kummer nicht überlassen, galt doch meine Pflicht jetzt den Lebenden.

„Wollt ihr die siebenunddreißig Dragoner gegen euren Anführer freigegeben?“

„Wir geben Euch zehn heraus!“

„Zieht ihn hoch!“

„Zwangsig!“ brüllte der Jäger.

„Spart eure Worte“, sagte ich, „allons!“

„Me!“ schrie der Sprecher, als die Schlinge um des Marschalls Hals sich zuzuziehen begann.

„Mit Pferden und Waffen?“

Sie sahen, daß mit mir nicht zu spaßen war,

„Mit der ganzen Rüstung“, bestätigte der Jäger mürrisch.

„Auch die Gräfin La Ronda?“

Damit stieß ich jedoch auf Widerstand. Mein Drohen meinerseits konnte sie zu einem solchen Schritte bewegen. Wir zogen den Strick an, wir führten das Pferd mit dem Marschall unter den Ast — wir hatten nichts mehr zu tun, als ihn schweben zu lassen — dann aber waren die Dragoner verloren, ja, wir waren beide gleich übel daran!

„Erlauben Sie mir eine Bemerkung“, ließ sich jetzt der Marschall hören, „Sie setzen mich da der Gefahr aus, einen Anfall von Bräune davonzutragen. Da Sie sich beide über diesen Punkt nicht einigen können, wäre es vielleicht ein glücklicher Gedanke, jene Dame selbst um ihre Meinung zu befragen; ich bin der festen Ueberzeugung, keiner von uns wird sie in ihren Redungen beeinflussen wollen.“

Das war ja eine ausgezeichnete Lösung, die ich mit Freuden begrüßte. Keine zehn Minuten waren vergangen, da stand die äußerst stattliche Dame auch schon vor uns. Graue Locken quollen unter der Mantilla hervor, und ihr Gesicht war so gelb, als strahle es den Schimmer der ungezählten Goldstücke ihres Reichtums wieder.

Die Freunde des Wiedersehens verklärte die Blicke des Marschalls, als er jetzt zu ihr sagte: „Diesem Herrn hier liegt sehr am Herzen, dich an einen Ort zu geleiten, wo du mein Antlitz nie mehr erblicken wirst. Er stellt dir jedoch anheim, zu entscheiden, ob du mit ihm gehen willst oder es vorziehst, auch ferner bei mir zu bleiben.“

Sie trat ganz nahe an sein Pferd heran und rief mit bebender Stimme: „Alexis, mein Alexis, uns soll nichts scheiden!“

Er wendete mir sein hübsches Gesicht zu, und Spottlust blühte aus seinen Augen.

„Ihnen ist ein kleiner Irrtum passiert, mein lieber Oberst. Eine Gräfin La Ronda ist nur noch im Bereich der Vergangenheit vorhanden. Ich habe die Ehre, Ihnen hier mein innigst geliebtes Weib, Frau Alexis Morgan, vorzustellen, oder, falls es Ihnen so besser gefällt, Frau Marschall Willefleurs!“

In diesem Augenblick wurde mir klar, daß ich den klügsten, aber auch gewissenlosesten Mann vor mir hatte, den je mein Auge

geschaut, und als ich mir jene unglückliche alte Frau betrachtete, da packten mich Staunen und Ekel zugleich. Sie aber, sie blickte zu ihm empor mit einem Ausdruck in den Augen, wie ihn der junge Rekrut seinem Kaiser weihet.

„So sei es denn,“ sagte ich endlich, „gebt die Dragoner heraus und laßt mich ziehen.“

Nachdem ich mich überzeugt hatte, daß meine Bedingungen erfüllt worden waren, gab ich Befehl, die Söhlinge von des Marschalls Hals zu entfernen.

„Gehaben Sie sich wohl, mein lieber Oberst!“ sagte er zum Abschied. „Ich fürchte, Ihr Bericht an Masséna wird ein wenig hinken; aber lassen Sie sich nicht bange sein, wie ich höre, hat er jetzt andere Dinge zu tun. Ich muß gestehen, Sie haben sich in Ihren Schwierigkeiten besser zu helfen gewußt, als ich Ihnen augetraut hätte. Haben Sie vielleicht noch irgend einen Wunsch?“

„Ich möchte Sie in der Tat um etwas bitten.“

„Und das wäre?“

„Gewährt dem jungen Offizier samt seinen Männern ein anständiges Begräbniß!“

„Verlassen Sie sich darauf!“

„Und dann noch eins!“

„Sprechen Sie!“

„Fünfzehn Minuten mit Ihnen auf freiem Felde, beide zu Pferde und einen Säbel in der Hand!“

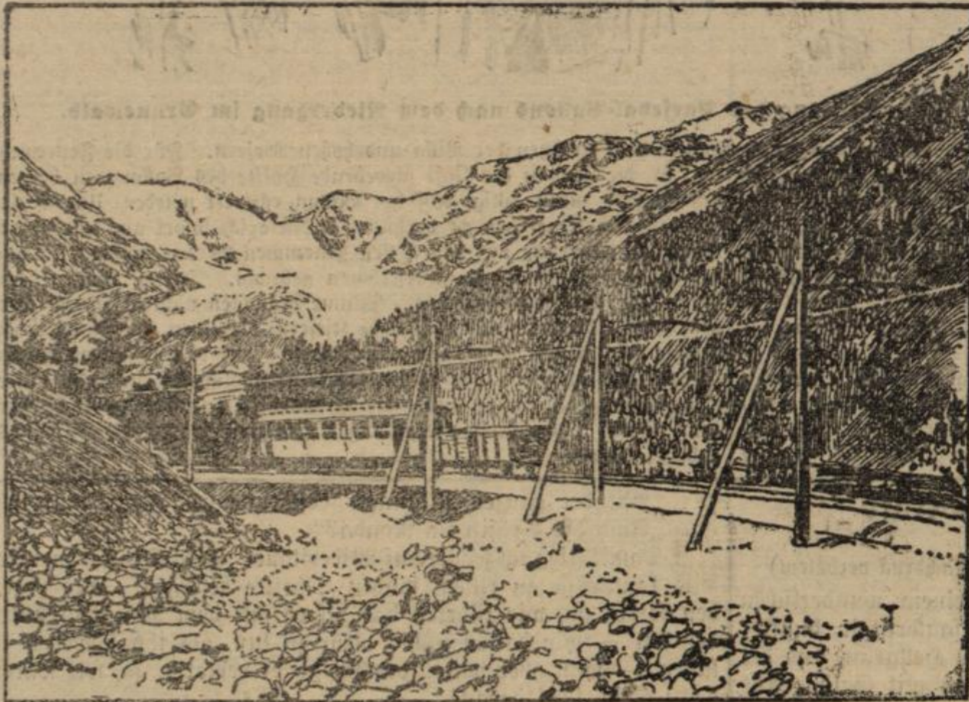
„Ach was! Würde mir nichts weiter übrig bleiben, als Sie aus Ihrer vielversprechenden Karriere zu reißen, oder selbst meinem jungen Lieb Lebwohl zu sagen — und das letztere wäre doch allzuschwer für einen jungen Ehemann!“

Ich ließ zum Sammeln blasen und stellte mich an die Spitze meiner Männer.

„Auf Wiedersehen!“ rief ich, mit dem Säbel drohend, ihm noch zu. „Das nächstemal dürften Sie nicht so leichten Kaufs davonkommen!“

„Auf Wiedersehen!“ scholl die Antwort zurück. „Wenn Sie Ihres Kaisers müde sind, wird sich genug Arbeit für Ihren Säbel im Dienste des Marschalls Milleseurs finden!“

Von der Berninabahn.



Die Bahn am Morteratschgletscher in der Schweiz.

= Stolz und trübsig ragt der Biß Bernina auf der Grenze des Graubündener Landes gegen das sonnige Italien hin in die Wolken, 4052 Meter hoch. Ueber den Paß dieses Gebirgsgiganten führt jetzt eine elektrische Bahn in einer Höhe von 2300 Meter hinüber und verbindet das Veltlin und das Engadin, den Süden und den Norden der Rhätischen Alpen. Im Norden ist ihr Ausgangspunkt St. Moritz (Engadin) und im Süden das italienische Tirano. Die Gegend, durch die die Berninabahn führt, kann es getrost mit allen Bahnrassen der Erde, was Großartigkeit und Natur Schönheit anbetrifft, aufnehmen. Führt sie doch von St. Moritz aus durch die romantische Charnadüraschlucht nach Celerina und nahe an der prächtigen alten Kirchenruine von St. Gian vorbei auf der linken Seite des Tals nach Ponteresina und weiter zum Fuße des Morteratschgletschers und von hier aus über den an landschaftlichen Schönheiten reichen Paß weiter nach Süden.

Allerlei.

= Gleiche Brüder — gleiche Köpfe. Aus Kopenhagen wird der „Vos. J.“ geschrieben: Ein hübscher Zug kameradschaftlicher Bestimmung ist von den Mitgliedern der soeben heimgekehrten dänischen Grönland-Expedition zu berichten. Am Tage nach der Ankunft der Expedition wurden sämtliche Mitglieder vom König Frederik in Audienz empfangen, und der Monarch teilte ihnen zum Schluß mit, daß sie alle die silberne Verdienstmedaille erhalten würden mit Ausnahme des Oberleutnants Trolle und des Hauptmanns Koch, denen dieselbe Medaille in Gold verliehen sei. Diese Unterscheidung in der Anerkennung ihrer Verdienste gefiel den Expeditionsteilnehmern nicht, am allerwenigsten den beiden besonders ausgezeichneten Offizieren, und die letzteren ließen sofort darum, die ihnen zuerkannte Goldmedaille gegen die Silbermedaille umtauschen zu dürfen, was der König natürlich gestattet hat. Es erhalten also alle Mitglieder der Expedition dieselbe Ordensauszeichnung, deren Insignien mit einer entsprechenden Inschrift besonders versehen werden. Die so bekundete Kameradschaft der Expeditionsteilnehmer hat, wie man hört, während der ganzen Reise bestanden. Mylius Ericksen, der berunglückte Leiter der Expedition, legte großes Gewicht darauf, unter den 26 Teilnehmern keinerlei Rangunterschiede aufkommen zu lassen. Er bestimmte, daß während der ganzen Dauer der Fahrt alle Titel abzulegen seien; die militärischen und wissenschaftlichen Mitglieder der Expedition verzichteten auf die Bezeichnungen des Ranges und der akademischen Würden. Alle standen gleich, vom Führer bis zum jüngsten Matrosen, und alle erhielten auch gleichen Lohn, der Herr Hauptmann wie der gelehrteste Doktor und der Koch. Diese Anordnung hat sich als von großem Nutzen erwiesen, indem während der ganzen langen Reise zwischen allen Teilnehmern das beste Einvernehmen bestand. Und noch mehr, sie sind Freunde fürs Leben geworden. Sehr begreiflich darum, daß sie nicht in verschiedenen Graden ausgezeichnet zu werden wünschten.

Rätsel.



Auflösungen folgen in nächster Samstagsnummer.

Auflösung der Rätsel-Gate in Nr. 74.

Wohlfahrt: Hantel, Handel, Häffel: Korallen, Krallen.

Nächste Auflösungen lauten ein:

Kugeln Brand, Ludwig Franz, Eise Grams, Philipp Hirsch, Hedwig und Richard Lange, Siegmund Lehmann, Egon Reher, Th. Müller, Hermann Siegel, Maria Thomé, sämtliche in Karlsruhe; Max Lieberles in Gröningen, Toni und Meta Wegger, Ida und Ludwig Klein, Hilba und Selma Simon, Maria Herbst und Fritz Kreiner, sämtliche in Jöhlingen; Leo Heymann in Untergrombach; Karl und Mina Ulrich in Wankenloch; Eugen Herzog in Kirchheimbolanden.

Für die Redaktion verantwortlich: **Albert Herzog.**
Druck und Verlag von Ferd. Ziegler in Karlsruhe.