

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 39

Artikel: Die deutsch-österreichische Automobil Uebungsfahrt

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98700>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.05.2026

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

körper zu grosse Schwierigkeiten, unsre Kavallerie solle sich auf die Aufklärung und Verschleierung beschränken usw.

In der Ueberwindung von Schwierigkeiten steigert sich die Leistung und wächst der Mensch. — Aber es muss auch Gelegenheit gegeben werden zum Ueberwinden der Schwierigkeiten.

Alle bisherigen strategischen Studien und strategischen Kriegsspiele deuten auf die Notwendigkeit hin, auch in unsern Armeeverhältnissen das eine und andre Mal drei, vier, fünf Kavallerieregimenter unter einheitliches Kommando zusammenzufassen.

Aber auch wenn wir im Kriege auf derartiges verzichten wollen oder verzichten müssen, so sind Friedensübungen, wie die eben durchgeführten, aus folgenden Gründen nötig und nützlich:

Aufklärung können wir nur dann üben, wenn Situationen und Objekte uns dazu wirkliche Gelegenheit bieten, das ist nur in grössern Verhältnissen in genügendem Masse der Fall.

Kleinere Truppenübungen belegen zu geringe Räume, dort findet nur wenig Kavallerie Anlass zu Übungen auf natürlicher Grundlage; — für Markierungen im grossen Stile, gegen die wir aufklären könnten, ist unsre Infanterie kaum zu haben.

Die reinen Kavalleriemänöver (z. B. Brigade gegen Brigade) laufen notwendig stets auf ein Kavallerieduell hinaus, sie bieten uns viel weniger als die mit allen Waffen verbundenen Übungen.

Jetzt endlich gibt die neue Militärorganisation mit ihren jährlichen Wiederholungskursen der Kavallerie die willkommene Gelegenheit, jährlich mit allen Waffen zu arbeiten.

In den kleinen Mänövern der Infanterieregimenter und Brigaden gegeneinander können zahlreiche Kavallerieeinheiten den Divisionskavalleriedienst mit all seinen Sicherungs-, Verbindungs- und Aufklärungsaufgaben üben.

Gelegentlich lässt sich auch ein Infanteriebrigadewiederholungskurs (wie 1906) mit einer Kavallerieübung verbinden, wenn z. B. die grossen Mänöver im Gebirge stattfinden, wo Kavallerie keine Verwendung hat.

Sonst aber wird wohl stets so viel Kavallerie zur Verfügung bleiben, dass damit die Kavallerie des im grössern Verbands in günstiger Gegend übenden Armeekorps verstärkt werden kann.

Dadurch bieten diese grössern Übungen wachsendes Interesse, Sicherung und Aufklärung gewinnen an Umfang und Intensität; die ganze Operation wird lebhafter, wechselnder; — an Raschheit des Entschlusses, des Befehlverkehrs, an die Massregeln zur Verbindung, an die Cooperation werden höhere Anforderungen gestellt. — So tritt allseitige Förderung ein.

Bedenken könnten ja gerechtfertigt sein, wenn dadurch die Kavallerie litte, denn für alle andern liegen die Vorteile auf der Hand.

Aber gerade bei ihr werden im grössern Verbands alle die genannten Eigenschaften, welche für sie besonders nötig sind, auf das Höchste entwickelt.

Geistige Beweglichkeit, rasches gegenseitiges Verständnis, geschickte Bewegungstechnik, vernünftige Gefechtsaktion, Geländeausnützung, festes in der Handhalten der Truppe, alles das sind Dinge, deren Notwendigkeit bei solchen Übungen jedem klar wird und deren Fehlen sofort auffällt.

Nie ist der Aufklärung soviel interessante Arbeit geboten, nie ist die Notwendigkeit inniger Zusammenarbeit der Waffen klarer geworden, als im diesjährigen Mänöver des 3. Armeekorps.

Auf diese Art, bald im grössern Masse, bald an kleinen Aufgaben sich übend, bald kavalistisch Ueberlegenheit, bald einer Minderheit gegenüber, jeden Herbst nach genügendem Vorkurse in allen möglichen Situationen herumgeworfen, wird unsre Reiterei immer mehr zur kriegsbrauchbaren Waffe werden, trete sie dann im Felde einst als einzelne Patrouille, Sicherungs- oder Aufklärungsschwadron, oder trete sie in mittlerem oder grösserem Verbands auf.

So meine ich, sollten wir Reiterleute nach diesen Übungen denken. — Vorwärts, nicht rückwärts!

Die deutsch-österreichische Automobil- Übungsfahrt.

Das Automobil scheint bestimmt ein wichtiges Verkehrs- und Transportmittel der modernen Heere zu werden und zwar nicht nur in Gestalt der Personenbeförderungsautomobile, sondern auch der Lastautomobile, wie der bei den deutschen Kaisermanövern gemachte Versuch, dem gesamten XVI. Armeekorps vermittelst Lastautomobilen die Verpflegung zuzuführen, beweist. Von besonderem Interesse ist aber auch die unlängst erfolgte deutsch-österreichische Personenautomobil-Übungsfahrt, welche in den Tagen vom 27. und 29. Juli zwischen Wien und Berlin stattfand. An ihr beteiligten sich je 17 Mitglieder des freiwilligen österreichischen und deutschen Automobilkorps sowohl zu ihrer eignen Ausbildung in der Führung des Automobils für militärische Zwecke als auch um die von Kaiser Franz Josef und Kaiser Wilhelm sowie vom Erzherzog Friedrich und vom Prinzen Heinrich von Preussen gestifteten Ehrenpreise zu gewinnen. Das Besondere an dieser Veranstaltung war, dass die Bedingungen für den Sieg nicht nur einen sportlichen, sondern vor allem einen militärischen Charakter trugen.

Während es bei der vorausgegangenen Prinz Heinrich-Automobilfahrt darauf ankam, lediglich die Sicherheit in der Führung der Wagen und deren Schnelligkeitsleistung zu beurteilen, wurden bei der Fahrt Wien-Berlin in erster Linie militärische Gesichtspunkte berücksichtigt, und zwar wurden unter Zugrundelegung einer kriegsmässigen Situation den Teilnehmern Aufgaben gestellt, wie sie an das Automobilkorps im Kriege herantreten können. Zur Erreichung der Tagesziele wurde den Automobilführern nicht der Weg vorgeschrieben, sondern sie hatten die Strassen nach den ihnen während der Fahrt gemachten Mitteilungen der Leitung selbst zu wählen, und dann auf Grund der Generalstabskarte sich darüber zu entscheiden, was sie tun wollten, um ihren Auftrag zu erfüllen. Viel Zeit zur Ueberlegung war nicht vorhanden, sollte nicht Zeitverlust eintreten, der vielleicht nicht wieder einzubringen war. Gewandtheit im Kartenlesen, Findigkeit und Orientierungsvermögen im Gelände, richtiges Schätzen der Entfernungen und der Geländeschwierigkeiten, sowie genaue Kenntnis der Leistungsfähigkeit des Automobilfahrzeugs waren erforderlich, um erfolgreich konkurrieren zu können. Die Automobilführer, sämtlich Offiziere des Beurlaubtenstandes, die in Uniform fuhren, hatten ihr Fahrzeug selbst zu lenken, und waren von je einem Generalstabsoffizier des andern Heeres zur Kontrolle und Uebermittlung der Aufträge begleitet, und die Aufgaben für die österreichischen Teilnehmer wurden deutscherseits, die für die deutschen vom österreichischen Generalstab in bestimmter Form gestellt. Bei ihrer Lösung kam es jedoch nicht auf die grösste Schnelligkeit an, sondern darauf, dass jeder Fahrer diejenigen militärischen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Anwendung brachte, die von ihm im Fall eines Krieges verlangt werden. In diesem Sinne waren die Aufgaben gestellt.

Die deutschen Teilnehmer trafen bereits am 26. Juli vormittags in Wien ein, wo sie im Gebäude des österreichischen Automobilklubs begrüsst wurden und ihre Meldung erstatteten. Anwesend waren u. a. der österreichische Kriegsminister, Feldzeugmeister von Schönaich, der Chef des Generalstabs Feldmarschalleutnant Conrad v. Hotzendorf, der Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg, Kommandeur des deutschen freiwilligen Automobilkorps und der Herzog von Ratibor, Präsident des deutschen Kaiserlichen Automobilklubs. Nach herzlicher Begrüssung durch den österreichischen Kriegsminister erteilte der Chef der Uebungsleitung, Feldmarschalleutnant Ritter von Krobotin den Fahrteilnehmern die erforderlichen Weisungen. Am nächsten Morgen 6 Uhr erfolgte der Start der Automobile an der Rotunde. Er wurde in der Weise vor-

genommen, dass zwischen einem deutschen und einem österreichischen Wagen je eine Minute Intervall, zwischen zwei deutschen oder zwischen zwei österreichischen Wagen aber je fünf Minuten Intervall eingehalten wurden. Fast alle Konkurrenten benutzten stärkere Tourenwagen von 24 HP. und darüber, nur einige wenige fuhren schwächere Wagen, die in der niedrigen Kategorie rangieren.

Die Kriegslage, welche für die Uebung ausgegeben war, besagte, dass die beiden verbündeten Heere zu gemeinsamer Aktion in der Versammlung begriffen seien und die Armeeoberkommandos sich noch in Wien und Berlin befänden, während verschiedene höhere Kommandostellen sich bereits vorwärts zum Teil auch schon nächst den Grenzgeländen in voller Tätigkeit befanden. Am ersten Tage war die Aufgabe gestellt, eilige Befehle von Wien nach Brünn zu bringen, das schon am Mittag erreicht wurde, wo die weitere Weisung erging, wichtige Depeschen an den kommandierenden General des deutschen VI. Armeekorps zu befördern, wobei den Teilnehmern bekannt gegeben wurde, dass es unsicher sei, ob sie ihn in Breslau antreffen würden, und es daher galt, ihn aufzufinden.

Der Automobilführer sollte zu diesem Zweck einen Generalstabsoffizier nach Breslau bringen. Zugleich mit diesem Befehl bekam er die Nachricht, dass feindliche Kavallerie in der Nähe im Vorrücken begriffen sei. Dementsprechend wurde vom Kommandanten der freiwilligen Automobilisten die Fahrtroute in der Weise bekannt gegeben, dass sie hinter den vorgeschobenen eigenen Kavalleriedetachements ihre Route zu verfolgen hätten. Diesen Dispositionen entsprechend hatten die deutschen Teilnehmer an der Uebungsfahrt über Hohenstadt, Altstadt auf Breslau zu fahren, die österreichischen Teilnehmer die Route über Sternberg, Freudenthal, Neisse nach Breslau einzuschlagen. (Am 27. Juli wurde in Olmütz Nachtrast gehalten und am 28. die Weiterfahrt nach Preussisch-Schlesien angetreten, wo in Neisse und Glatz Benzin eingenommen werden sollte.) Doch damit allein waren die Dispositionen nicht erschöpft. Im Verlaufe der Fahrt nötigte das „Erscheinen feindlicher Kavallerie“ zur Aenderung der Route. Ja sogar von der Eröffnung „feindlichen Feuers“ sprach die Supposition, die schliesslich dahin ging, dass der begleitende Generalstabsoffizier verwundet wurde. Nun hatte der freiwillige Automobilist der Annahme gemäss ganz allein zu disponieren, und wurde überdies durch die Sorge um den verwundeten Offizier belastet. Die weitem Suppositionen setzten vor Neisse einen Defekt voraus, der zu längerem Aufenthalte zwang. Im weitem Verlaufe der Fahrt war bei der Meldesammelstelle Strehlen

der Aufenthalt des Generalkommandos zu erfragen. Auch das ging nicht glatt ab, denn das Kommando war nicht mehr in Strehlen, sondern schon auf Schweidnitz vorgeschoben. Auch in Schweidnitz nötigte die Annahme „Feuer aus einem Dorf“ zum Aufbruch.

Der Offizier, der es etwa unterliess, sich bei der Meldestelle in Strehlen zu melden, und es vorzog, direkt nach Breslau zu fahren, würde diesen Weg vergebens gemacht haben, denn in Schweidnitz gab der inzwischen dort eingetroffene kommandierende General des VI. Armeekorps dem Fahrer einen seiner Offiziere mit, und erklärte es für dringend notwendig, dass die aus Wien kommenden Depeschen dem deutschen Oberbefehlshaber in Berlin durch den Fahrer persönlich zur Kenntnis gebracht werden sollten. Der Fahrer hatte nun von Schweidnitz in der Richtung nach Liegnitz weiter zu fahren. Bis nach Liegnitz sollte der Offizier noch am 28. gelangen. Bei Striegau setzten die Suppositionen abermals Hindernisse voraus, die zur Aenderung der Dispositionen zwangen, bis schliesslich am 28. doch noch Liegnitz erreicht wurde. Hier fand nachts 1 Uhr ein Alarm statt, worauf von den Automobilen der Weg in der Dunkelheit nach Berlin eingeschlagen wurde. Das Weichbild der Hauptstadt wurde am Südrande am Steuerhause auf dem Tempelhofer Feld kurz nach 12 Uhr mittags am 29. von den ersten Automobilen erreicht, deren Insassen lebhaft vom Publikum begrüsst wurden.

Die von den mitfahrenden Generalstabsoffizieren bis zu dem Moment der Aushändigung an die Automobilführer in versiegelten Umschlägen bewahrten Befehle enthielten für die Teilnehmer wichtige die Fahrt beeinflussende Mitteilungen, so z. B., dass die Chausseebrücken da und dort zerstört, oder dass ein Bahnübergang unpassierbar sei oder dass ein nahe vorliegender Ort von feindlichen Kavalleriepatrouillen besetzt sei usw.

Infolgedessen wurde es für die Führer notwendig, sich schnell über einen andern Weg schlüssig zu machen, wobei oft nur die Wahl blieb, entweder einen weiten Umweg zu machen oder sich auf schwierige Bergpfade zu wagen. Der begleitende Generalstabsoffizier vermerkte mit der Uhr in der Hand die Minuten, die zur Entschlussfassung gebraucht wurden, und notierte jeden Aufenthalt und jeden Schaden am Fahrzeug. Die Anforderungen an die Automobilführer und das Material waren sehr grosse. Die begleitenden Offiziere rühmen die Energie der Automobilführer, und diese die Liebenswürdigkeit der Offiziere, aber sie bedauerten ihre Autos. Es war der Befehl gegeben, dass an den beiden Uebungstagen alle Teilnehmer um 11 Uhr nachts im Bett sein mussten, widrigenfalls ihnen 50

Strafpunkte angeschrieben wurden. Ausserdem wurden Defekte und selbstverschuldete unfreiwillige Aufenthalte als Strafpunkte angerechnet. Die Unparteiischen waren durch das Los bestimmt.

Dank der ausgezeichneten Beschaffenheit der Strassen waren die Fahrer dieses Mal (in Schlesien) nicht so sehr wie am Vortage von der Sorge für ihre Wagen in Anspruch genommen und für die unangenehme Ueberraschung, die ihnen nächst Freudenthal von automobilfeindlicher Hand durch Aufstreuen von Schusternägeln auf die Strasse bereitet worden war, was zahlreiche Pneumatikdefekte veranlasste, entschädigte die Möglichkeit, auf den deutschen Strassen die volle Geschwindigkeit der Motore auszunutzen. Die nahezu 400 km Fahrt, welche von den Konkurrenten am 28. zu bewältigen war, brachte denn auch den Fahrzeugen nur wenige geringe maschinelle Defekte, doch kam es bereits auf deutschem Boden zu einem Zusammenstoss zweier deutschen Wagen, der jedoch, so gefährlich er auch aussah, für die beteiligten Fahrer ohne ernste Folgen blieb, während jedoch die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, und der eine Wagen gebrauchsunfähig wurde. Fahrer Nr. 31 hatte sich verfahren und kehrte deshalb auf dem gleichen Wege zurück. In einer unübersichtlichen Kurve kam ihm der Wagen Nr. 21 (Mercedes) entgegen; beide Fahrzeuge karambolierten und die Insassen, so auch die Generalstabsoffiziere Major Freiherr Foullon de Norbeeck und Hauptmann Schaffel, wurden herausgeschleudert. Der Wagen 31 überschlug sich vollständig und sein Führer kam darunter zu liegen. Merkwürdigerweise blieben alle Beteiligten unverletzt; der Sachschaden an den wertvollen Fahrzeugen war ein grosser, doch konnte das Automobil 21 wieder fahrttüchtig gemacht werden.

Das Gros der Automobilführer passierte bis 4 Uhr nachmittags am 29. das Berliner Ziel, der Rest weit nacheinander. Der letzte Wagen traf erst am Abend ein. Die Automobile mit mittelstarken Motoren erwiesen sich als vollständig genügend, da die Geschwindigkeit erst in zweiter Linie figurierte und von der Oberleitung wiederholt darauf hingewiesen wurde, dass von jeder Form eines **Wettrennens** abgesehen sei. In erster Linie bildete die exakte Ausführung der militärischen Aufgaben die Grundlage für die Beurteilung und die Generalstabsoffiziere der beiden verbündeten Armeen stimmten nach Schluss der Fahrt darin überein, dass nach dieser Richtung beide Korps sich der Situation als gewachsen erwiesen hätten. Die Automobilfahrt Wien-Berlin hat bewiesen, dass den Automobilkorps wichtige und schwierige Aufgaben zugewiesen werden können, deren Lösung mit den sonst zur Verfügung stehenden

Hilfsmitteln sich als sehr schwierig gestalten würde.

Feldmarschalleutnant von Krobatin, der Obmann der Oberleitung, fand in seiner Kritik der Uebung, die er in den Räumen des kaiserlichen Automobilklubs vor den versammelten Teilnehmern abhielt, Gelegenheit, den Wert der Automobilkorps für den Ernstfall ins rechte Licht zu stellen, nachdem er während der dreitägigen Uebungsfahrt gründlich Gelegenheit gehabt hatte, die Leistungsfähigkeit der Korps in schwierigen Fällen zu studieren.

Dass die Uebung eine strapaziöse und schwere war, bewies schon die Anstrengung am Schlusse, denn mancher der Offiziere fand während der letzten 36 Stunden keine Gelegenheit, aus seiner Uniform herauszukommen, was bei der tropischen Hitze ins Gewicht fiel.

Die Berechnung der Bewertung der Leistungen erfolgte nach Punkten in zwei Klassen. Der Klasse A waren Motore von mindestens 18 PS. zugeteilt, die eine Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 30 km pro Stunde zu leisten hatten; der Klasse B waren Motore unter 18 PS. mit einer Leistung von mindestens 27 km zugewiesen. Die Stundendurchschnitte für die Nacht (von 10 Uhr abends bis 2 Uhr früh) waren um je 5 km. niedriger angesetzt. Nicht ausgeführte Aufträge wurden mit 50, mangelhaft ausgeführte mit 10 Strafpunkten bedacht.

Die Ausführung der Aufträge gestaltete sich um so schwieriger, als infolge der von beiden Generalstäben ausgegebenen Dispositionen, wie erwähnt, eine Menge Zwischenfälle supponiert waren, so dass die Hauptstrassen in den wenigsten Fällen zur Benutzung kommen konnten. Sie waren (in der Annahme) meist so durch Truppenmassen oder Fuhrkolonnen gesperrt, dass die vorgeschriebenen Etappen (am ersten Tage Olmütz, am zweiten Tage Liegnitz, am dritten Tage Berlin) nur auf ganz erheblichen Umwegen erreicht werden konnten. Besonders die Strassen des ersten Tages waren sehr schlecht, und es zeigte sich hier, dass die schwächeren, aber auch leichteren Wagen oft den stärkeren Gefährten überlegen sind. Am ersten Tage waren bis 11 Uhr nachts alle Wagen eingetroffen. Die Nacht verging ohne den erwarteten Alarm, für den man alle möglichen Vorbereitungen getroffen hatte; so waren in den Hôtels die Zimmer der Beteiligten mit der Aufschrift „Korpsübung“ versehen worden. Der zweite Tag brachte erheblich grössere Strecken, für viele Teilnehmer über 400 km. Die Pneumatikpannen nahmen zu, darunter auch beim Wagen der Oberleitung, der von Markgraf Alexander Pallavicini gesteuert wurde. Die Aussichten für die Nacht waren mit dem beschädigten Material und nach der

überaus anstrengenden Fahrt wenig gut. Kaum war man in Liegnitz spät eingetroffen, als nachts um 1 Uhr das Alarmsignal die erschöpften Fahrer zu neuer Tätigkeit aufrief. Ueber Guben ging es dann dem Richterzelt auf dem Tempelhofer Feld bei Berlin zu, das von 34 Wagen 30 erreichten. Zwei deutsche und zwei österreichische Herren-Fahrer hatten die Fahrt aufgeben müssen.

Bei der Ankunft in Berlin wurden die Wagen von Fachleuten auf ihre Kriegsbrauchbarkeit untersucht, wobei Belastungen bis zu 25 Punkten erfolgen konnten. Jede Fahrzeit von drei Minuten, in der der Konkurrent nicht persönlich steuerte und jede Minute unnötigen Aufenthaltes wurden mit einem weitem Strafpunkt geahndet. Für jede Minute verspäteter Fahrbereitschaft oder überschrittener Fahrzeit kamen sogar zwei Punkte in Anrechnung. An Automobilen starteten: zwei Benz, ein Argus, drei Adler, ein Deutz, ein Dixi, ein Dürkopp, neun Mercedes, ein Mixte-Mercedes, zwei Opel, ein Berliet, ein Bianchi, ein Bayard-Clement, ein englischer Daimler, zwei österreichische Daimler, ein Piepe, ein Puch, ein Metallurgique, ein R. A. F. Von den 17 Oesterreichern fuhren demnach nur fünf auf heimischen Fabrikaten.

Ketzereien über Seemacht.*)

Von Oberleutnant Otto Brunner.

(Schluss.)

Die vorliegenden Aeusserungen sind gewiss in mehrfacher Hinsicht hochbedeutungsvoll. Einmal beweisen sie, — wie übrigens eine ganze Anzahl anderer Dokumentierungen in Presse und Parlament und von stellenweise sehr ernst zu nehmenden leitenden politischen Persönlichkeiten,*) dass man in England schon jetzt genau fühlt, von welcher Seite seiner See- und Weltherrschaft die meiste Gefahr droht. Sie beweisen aber auch, dass man weit von Unterschätzung des Gegners entfernt, denselben vielmehr in seiner unverkennbaren Tüchtigkeit gebührend einschätzt. Man hört oft in der deutschen Presse, sogar in tonangebenden Zeitungsorganen die Meinung vertreten, die häufige Erörterung der Gefahr einer deutschen Invasion und der rapiden deutschen Flottenvermehrung in der englischen Presse, sei ein Zeichen der Furcht, Angst und Nervosität der englischen Nation. Diese Ansicht bedeutet gewiss eine arge Verkennung des britischen Nationalcharakters, dem vielleicht — ein Produkt der ganzen Volkserziehung — mehr als irgend einer andern Nation das Gefühl der Angst und Nervosität fremd ist. Der gleiche unzweifelhaft in einem Teil der deutschen Presse vor-

*) Vgl. die hochbedeutsame Rede, die kürzlich Lord Cromer im englischen Unterhause hielt.