

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

Band: 54=74 (1908)

Anhang: Literaturblatt der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung Nr. 4

Autor: [s.n.]

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: 25.11.2025

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

Peking-Paris im Automobil. Eine Wettfahrt durch Asien und Europa in 60 Tagen. Von Luigi Barzini. Mit einer Einleitung von Fürst Scipione Borghese. Mit 168 Abbildungen und einer Karte. Leipzig. F. A. Brockhaus, 1908. Preis geb. Fr. 13. 35.

Durch den bei Brockhaus erschienenen Band obigen Titels ist uns vergönnt, die grossartige Leistung dreier vortrefflicher Männer kennen zu lernen, dreier hervorragender Persönlichkeiten, die das Schicksal zusammengeführt hat. War der italienische Fürst Scipione Borghese die leitende und treibende Kraft des kühnen Wagnisses, so konnte er auf das Gelingen eines solchen Vorhabens nur vertrauen im Verlass auf seinen unübertrefflichen Ettore, der mit so viel Geschick und Gefühl die „Itala“ lenkte und besorgte, während die ganze ohne ihresgleichen dastehende Wettfahrt durch den ihre Freuden und Leiden teilenden Journalisten und Dichter Barzini eine meisterhafte Schilderung erfährt. Dank der letztern können wir andre nun nachträglich die gewaltige Reise in Gedanken mitmachen, Land und Leute von China, Mongolei, Sibirien etc., besonders aber auch die erheblichen Schwierigkeiten kennen lernen, die sich einer Automobilfahrt auf so weiter, kulturloser Strecke ohne durchgehende richtige Strasse in den Weg stellen. Gleichzeitig wie von den Hindernissen erhalten wir aber auch Kunde von der nie verzagten und nie verlegenen Art, wie dieselben vorbedacht und in der Folge überwunden wurden. Fast den grössten Genuss und Gewinn für Geist und Gemüt bereitet es uns jedoch, von so ausgezeichneten Männern, wie die hier handelnden, Näheres und Bewunderungswürdiges zu erfahren. Je mehr wir von ihren Charaktereigenschaften und Leistungen hören, desto sympathischer und achtenswerter erscheinen sie uns.

Was wir hier von Fürst Borghese lesen, erinnert uns lebhaft an einige hochgestellte Offiziere, die wir die unsrigen nennen dürfen und die ihren Untergebenen stets ein leuchtendes Beispiel von Willenskraft, Unermüdlichkeit, scharfem Verstand und Gedächtnisstärke gegeben haben und noch geben. — Als Mitte März 1907 im Pariser „Matin“ die Einladung „Wer ist bereit, in diesem Sommer von Peking nach Paris im Automobil zu fahren?“ erschien, antwortete Fürst Scipione Borghese: „Ich beteilige mich an der Wettfahrt Peking-Paris mit meinem Automobil „Itala“. Wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir möglichst bald alle Einzelheiten mitteilen, um meine Vorbereitungen darnach treffen zu können.“ Und als in den ersten Tagen des April die übrigen angemeldeten Teilnehmer nur noch Schwierigkeiten sahen und entmutigt dem Fürsten nach Rom telegraphierten, dass sie das Projekt fallen liessen, gab er zur Antwort: „Ich

schiffe mich morgen in Neapel ein.“ Am 10. Juni sollte die Wettfahrt beginnen, an welcher dann noch 3 Franzosen und 1 Holländer mit ihren Motorwagen teilnahmen. „Fürst Borghese hatte (vor der Abfahrt von Peking) in 6 Tagen 500 Kilometer zu Pferd zurückgelegt und alle Wege, die nach Kalgan führten, untersucht und ihre Breite mit Hilfe eines Bambusstabes von der Breite des Automobils gemessen. Seine Gemahlin hatte ihn in Gesellschaft einer befreundeten Dame auf seinem beschwerlichen Ritte begleitet . . . Der Fürst kehrte nach Peking zurück mit einer vollständigen topographischen Karte — im Kopfe. — Er besitzt ein staunenswertes Gedächtnis. In diesem bleibt alles, was die Augen gesehen und die Ohren gehört haben, wie auf einer photographischen Platte haften. Namen, Daten, Redewendungen der orientalischen Sprachen, die schwierigst zu behaltenden Dinge bleiben in diesem eisernen Gedächtnis eingegraben. Don Scipione macht nie Aufzeichnungen, er hat es nicht nötig . . . Von einer Strasse, die er vor 10 Jahren zurückgelegt hat, vermag er zu sagen: Bei dem und dem km-Stein steht der und der Baum. Reist er in unbekanntem Ländern, zu Pferde oder im Automobil, so zieht er morgens vor dem Aufbruch die Karten zu Rate, und selten braucht er sie später nochmals nachzusehen; er erinnert sich der Kreuzwege, der Richtungen, Entfernungen und nennt die Namen der Gegenden wie ein Führer seinen Reisegefährten. Fürst Borghese verfügt über ein seltenes Wissen und besitzt einen scharfen, kühlen Verstand, der diesen Stoff geordnet hat. In seinem Geiste herrscht eine Ruhe, welche an die eines Bibliothekars erinnert. Seine Ruhe, seine Ueberlegung, seine Logik verleihen seinen Gedanken eine mathematische Klarheit . . . Seine Seele könnte die eines Generals oder eines Richters sein . . . Seine Organisation der Fahrt Peking-Paris ist ein vollgültiger Beweis seiner Berechnungsgabe. Dazu tritt noch eine Willenskraft, die der Fürst mehr über sich selber als über andre ausübt. Wenn er von jemand ein Opfer verlangt, so ist er selbst der erste, der es bringt. Um ein Ziel zu erreichen, vermag er Hunger, Durst, Strapazen zu ertragen, . . . er weist dem Ziele die allerhöchste Bedeutung zu. Es ist, als habe er sich selbst gegenüber die unbedingte Verpflichtung übernommen, es zu erreichen, und als wolle er sein Wort um keinen Preis brechen. Darin liegt das Geheimnis aller grossen Erfolge.“

Von des Fürsten Maschinist Ettore Guizzardi sagt Barzini, dass er ein geborener Chauffeur sei, von Geburt an mit den Maschinen vertraut, versteht er sie sofort, wie der Züchter das Pferd, beurteilt er sie auf den ersten Blick — er weiss sich stets zu helfen, weiss stets ein Mittel gegen Beschädigung seiner Maschinen. Seine Hingebung an den Herrn und dessen vorgesetztes Ziel ist rührend, und überaus interessant zu lesen, wie er

das Automobil sicher und sorgsam über Hindernisse aller Art, stufenförmige, gewölbte, schmale und andre schwierig zu nehmende Brücken, Fuhrten, Eisenbahnlinien, Sumpf- und Waldboden und dergleichen führt. Barzini hat wohl Recht, wenn er zum Schlusse sagt: „Es sollte jedes Automobil seinen Ettore haben.“ — Ein wahrer Virtuose!

Der Verfasser dieses Buches, Mitredaktor des „Corriere della Sera“, hat die Mühen, aber auch die Reize und Ergebnisse der enormen Fahrt aufs beste geschildert. Ueber eine feine Beobachtungs- und Darstellungsgabe verfügend, entwirft er die anschaulichsten Bilder und erhöht deren Wert durch am rechten Ort zur rechten Zeit eingestreute vortreffliche Reflexionen. Wir können raummangelshalber nur noch einige wenige Beispiele davon anführen.

„Es gibt Landschaften, von denen man sagen könnte, sie seien für den Kampf der Menschen untereinander geschaffen; Schlachtgefilde, Oertlichkeiten, in denen die Natur Angriff und Verteidigung unterstützt, düstere, zerrissene Gegenden, die den Geist der Feindseligkeit atmen, Defiles für Ueberfälle und Pässe für Hinterhalte. Nankou bietet solch einen drohenden Anblick.“ Und weiter: „Bis zum Gipfel des Nanschan (bei Nankou) ziehen sich zinnengekrönte hohe Mauern, alte Verteidigungswerke, die sich von der grossen (chinesischen) Mauer abzweigen und fast unversehrt geblieben sind, weil sie dem Menschen fast unzugänglich waren. Ihre Zerstörung ist einzig und allein der Zeit überlassen, und die Zeit ist gegen grossartige Werke unendlich gütiger als der Mensch.“ . . . „Von fern gesehen, macht die Grosse Mauer, die mit dem Gebirge zusammengewachsen und verschmolzen ist als riesenhaftes Pendant zu dessen Gipfeln und Felswänden, nicht den Eindruck eines Werkes von Menschenhand: sie ist allzugewaltig dazu, und das, was man von ihr sieht, beträgt nicht den tausendsten Teil . . . Arme alte Mauer, du Werk und Sorge von Dynastien und Millionen von Menschen; nicht nur das Geschütz macht dich heutzutage nutzlos: ein einfacher Draht genügt. Die fernsten Völker verkehren ruhig über deine Schultern hinweg.“ — Das Tor dieses „staunen-erregenden, unermesslichen Denkmals chinesischer Furcht“ wird am 11. Juni 1907 wohl zum erstenmal von einem Automobil passiert worden sein und ist wohl Fürst Borghese auch noch für lange Zeit der letzte, der es passiert hat? Er selber schreibt im September 1907 an seinen lieben Barzini: „Es hat sich also doch jemand gefunden, der nach allem — trotz unsrer zweimonatigen Anstrengungen“ (10. VI.—10. VIII.), „trotz der Felsen, Flüsse, Wüsten und Wälder, Sümpfe und Bankette, die wir hinter uns haben — der nach alledem behauptet, dass unsre Reise nur das eine bewiesen habe, dass man im Automobil nicht von Peking nach Paris fahren könne! Der Satz hat in seiner Wirklichkeit etwas Barbarisches an sich. Aber, gestehen wir es nur zu, er ist buchstäblich richtig, und gerade wir haben bewiesen, dass es heutzutage bei ausschliesslicher Benutzung des Motors eines Automobils unmöglich ist, in ununterbrochener Fahrt und in die weichen Kissen des Fahrzeugs gelehnt, sich von Peking nach Paris zu begeben . . . Als ich die Herausforderung des Pariser „Matin“ annahm, hatte ich als Ziel vor Augen, zu zeigen, dass ein gut gebautes, mit Um-

sicht und Sorgfalt geleitetes Automobil imstande ist, auf langen Reisen durch Gelände mit oder ohne Strassen die Zugtiere tatsächlich zu ersetzen . . . Und Peking-Paris hat mir recht gegeben. Mein Wagen die „Itala“ hat die lange Fahrt bestanden . . . alle Teile — ich spreche nicht von Rädern und Federn, die der Anstrengung erlegen sind — wurden einer Kraftprobe ausgesetzt wie noch nie. Und bei den etwa 16 000 Kilometern, die wir durchfahren haben und von denen 12 000 ohne chausseerte Strassen waren, beträgt die Länge der Strecken, die das Automobil nicht lediglich durch seinen Motor bewegt zurückgelegt hat, noch nicht 200 Kilometer. Ich erkläre mich von dem Erfolge befriedigt, auch wenn es sich erwiesen hat, dass man heute noch nicht in einem Zuge, und ohne von der Maschine zu steigen, von Peking nach Paris fahren kann.“ — Die „Itala“ hatte 50 Pferdekräfte und wog 2000 kg. Für eine neue ähnliche Fahrt wünschte er nur etwas höhere, kräftige Räder, sowie stärkere Federn und Kupplungen. Oft musste die „Itala“ bedeutend leichter gemacht werden und diente eine Kiste als Sitz.

Das Buch ist so reichlich mit photographischen Aufnahmen ausgestattet, dass es auf je die dritte Seite eine solche trifft. Zu der Uebersichtskarte der ganzen Route mit zusammen 48 Etappen (durchschnittlich 333 Kilometer per Etappe) hätten wir gerne noch Ausschnitte von Spezialkarten einiger besonders interessanter Landesteile, wie z. B. Peking-Kalgan oder Urga-Irkutsk gesehen. Das Aergste waren Sümpfe, Brücken und steinige Wege mit starkem Gefäll. Wie oft waren Borghese und seine Gefährten froh um die Hilfe der braven Kulis, Mongolen und Muschiks. Die gutmütigen, dienstbereiten Mongolen müssen in der Tat das zuvorkommendste Volk der Welt sein. Es wäre zu wünschen, dass auch die andern drei Automobilfahrer, welche den Spuren der „Itala“ zu folgen vermochten, ihre Reiseerlebnisse und -Eindrücke bekannt gäben — zu weiterem Aufschluss über die mongolischen und sibirischen „Gefilde“, deren Bewohner und Beschaffenheit. Von Barzini's poetisch-philosophischen Schilderungen finden sich prächtige Beispiele auf den Seiten 151, 169, 175, 185, 195, 215 u. s. v. a. — Man wird sein Buch mit hoher Befriedigung lesen und wieder lesen.

Deutsche Alpenzeitung. Illustrierte Blätter für Wandern und Reisen, Alpinistik, Touristik, Fremdenverkehr, Sommer- und Wintersport, Landes- und Volkskunde, Photographie und Kunst. VII. Jahrgang, 1907/08, Heft 3 bis 18. Wien, München, Zürich. Gustav Lammers. Monatlich 2 Hefte à Fr. 1. 35. Preis des Vierteljahrs Fr. 4. 70.

Wenn wir leider erst so hintendrin dazu kommen, die seit unserer letzten Rezension erschienenen 16 Hefte summarisch zu besprechen, so hoffen wir doch die Aufmerksamkeit manches Lesers auf diese schöne Zeitschrift zu lenken und dessen Interesse für dieselbe zu wecken. Wie vom Anfang ihres Erscheinens an, können wir das wirklich fein illustrierte und redigierte Blatt in jeder Beziehung zu halten empfehlen. Die meisten der im Titel angeführten Gebiete, über welche es uns unter-

richten will, sind ja auch dem Militär von Wert und hier in so reizender und guter Form geboten, dass im besten Sinn des Wortes von einer vorzüglichen Verbindung des Angenehmen mit dem Nützlichen gesprochen werden kann. Dass die Deutsche Alpenzeitung, ihre Sammelkreise immer weiter ziehend, Stoff von überall her bringt und nicht bloss mehr ist, was ihr Name vermuten lässt, das gereicht ihr u. E. nur zum Vorteil. Am meisten Raum bleibt ja immer noch den Alpen gewidmet und es ist für Freunde der Natur und der Geographie durchaus interessant, auch andre Gebirge und Gegenden der Erde in Wort und Bild so prächtig dargestellt neben unserm Alpenland betrachten und näher kennen lernen zu können. So sind die „Bergfahrten in der Cordillere von Ecuador“ (von R. Reschreiter, München) ganz hervorragend schön illustriert; geradezu wundervolle Landschaftsbilder und Gemälde sind z. B. die Kunstblätter: Chimborazo (6310 m); Quilidana mit dem See Yurac Cocha; Urwald im Collanestal mit Blick gegen Chimborazo; alle in Heft 3 und 4. Das Sonderheft 5 „Aus Tirol“ enthält die hübsche „Marmolata“ vom Col di Cuc (von E. T. Compton); Heft 6 mehrere Landschaftchen und besonders auch „An der Tränke“, wie man sie sich nicht hübscher wünschen kann; Heft 7 ein Motiv „An der belgischen Küste“ und das erhabene Kreuz „Auf dem Gipfel des Grossglockner“. Aeusserst vorteilhaft und duftig sind im 8. Heft die aus dem berühmten Verlag Wehrli-Zürich hervorgegangenen Photographien „Am Wege zur kleinen Scheidegg mit Blick auf das Wetterhorn“ und „An der Sihl“ (von Gyr, Einsiedeln). Ebenfalls Wehrli'sche Aufnahme ist das packend schöne Bild „Stilleben auf der Alp“ in Heft 9. Ansichten aus den Bernina-Höhen füllen zum Teil das 10. Heft. Das 12. ist ganz dem Zentralfest des S. A. C. geweiht und enthält u. a. ein „Hochwaldmotiv bei Grindelwald“, das wert ist, in Gold eingerahmt zu werden wie auch das reizende „Juhuh!“-Gedicht von Gottfr. Strasser, mit Wehrli'scher Photographie, sowie das „Morgengrauen“ auf hoher Berges-Warte. Nicht weniger schön und abwechslungsreich sind die Kunstblätter in den folgenden Heften „Herbstabend im Salzachtal“, „Singhalese am Bach“, „Domhütte des S. A. C. mit Weisshorn“, „Bauernhaus in Oberbayern“, „Waldteich“ und „Taufwetter“.

In einer nächsten Besprechung werden wir wieder mehr aus dem Text hervorheben, welcher der Deutschen Alpenzeitung in gleich hohem Masse zur Zierde und Empfehlung gereicht und die Schweiz nichts weniger als stiefmütterlich behandelt.

Mitteilungen des k. k. Kriegsarchivs. Herausgegeben von der Direktion des k. k. Kriegsarchivs. Dritte Folge, V. Band. Mit vier Textskizzen. Wien 1907. L. W. Seidel & Sohn. Preis Fr. 13. 50.

Dieser Band enthält keine Schilderungen kriegsgeschichtlicher Ereignisse erster Ordnung, dagegen zwei Aufsätze, die für Spezialisten Interesse bieten, ferner vier Beiträge zur Kenntnis der Geschichte des Kriegsjahres 1809.

Hauptmann Paldus erstattet einen ausführlichen Bericht über die Bedeutung des kaiserlichen Ingenieurhauptmanns Johann Christoph Müller, der 1673 geboren wurde und 1721 starb. Müller war der hervorragendste Kartograph Oesterreichs in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Er machte sich namentlich durch die kartographische Aufnahme von Böhmen und Mähren einen Namen.

Hauptmann Peters schildert die Anfänge der Luftschiffahrt und ihre erste Anwendung im Feldzug 1794. Nach den ersten Versuchen und Aufstiegen der Brüder Montgolfier mit Luftballons im Jahre 1783 legte der Physiker Carra schon im folgenden Jahre das Projekt eines lenkbaren Ballons vor. Die Verwirklichung seines Gedankens blieb aber erst dem Erfindergeist von Männern des 20. Jahrhunderts vorbehalten. Die Franzosen gebrauchten den Fesselballon zum erstenmal zu Kriegszwecken 1794 bei Maubeuge, in der Schlacht von Fleurus und später bis zum Jahre 1798. Napoleon führte in Aegypten einen Ballon mit sich. Die Urteile über den Wert dieses Erkundungsmittels, wie sie Hauptmann Peters von Freund und Feind aus damaliger Zeit anführt, sind recht lesenswert, teilweise auch sehr ergötzlich. In den raschen Bewegungskriegen Napoleons auf ungeheure Entfernungen hatte der schwerfällige Ballon seine Rolle vorübergehend ausgespielt. Die Technik vermochte mit der Kriegskunst nicht Schritt zu halten.

Der folgende Aufsatz „Feldzugsreise des Kaisers Franz I. von Oesterreich im Jahre 1809“, verfasst von dem damaligen Hofkontrollor J. B. Skall, mitgeteilt von Hauptmann Sommeregger, zeugt von der Verehrung, die der Monarch in seinem Lande genoss, und bildet einen bemerkenswerten Beitrag zu seiner Biographie.

Hauptmann Veltzé veröffentlicht ein „Gedrängtes Journal zur Uebersicht der Ereignisse bei der Armee des Erzherzogs Johann im Feldzuge 1809“, sowie einen Beitrag zur Kriegsgeschichte desselben Jahres „der Grazer Schlossberg 1809“. Major Hackher verteidigte die Festung gegen wiederholte Angriffe der Franzosen mit Erfolg.

Major Ludwig Eberle berichtet über „die Mission des Obersten Steigentesch nach Königsberg im Jahre 1809“. Baron Steigentesch war nach der Schlacht von Aspern vom österreichischen Minister Graf Stadion zu König Friedrich Wilhelm nach Königsberg geschickt worden, um Preussens Teilnahme am Kriege gegen Napoleon zu erwirken. Der König war aber nicht dazu zu bewegen; die Mission missglückte.

A. B-n.

Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71. Von Frobenius, Oberstleutnant a. D. 10. Heft: Strassburg; 11. Heft: Belfort. Berlin 1906. Ernst Siegfried Mittler & Sohn. Preis je Fr. 6.—.

Diese beiden Hefte des schon mehrfach besprochenen Werkes beschäftigen sich mit dem belagerungsmässigen (förmlichen) Angriff auf die Festungen Strassburg und Belfort. Der Verfasser hat, wie gewohnt, ein ausserordentlich reiches Quellenmaterial verarbeitet. Der artilleristische

und der Ingenieurangriff finden eine gleich sachkundige Beurteilung. Ueber die Dienstverhältnisse und die Tätigkeit der bei den Belagerungskorps am meisten in die Erscheinung tretenden Artillerie- und Ingenieur-Offiziere berichtet der Verfasser wohl aus eigener Erfahrung und Anschauung, da er beide Belagerungen mitmachte. Er tritt mehrfach Ansichten, die in der „Studie des Grossen Generalstabes zur Kriegsgeschichte und Taktik Nr. IV“ zum Ausdruck kommen, so viel wir die Sache zu beurteilen vermögen, mit Recht entgegen, besonders dort, wo die Studie den abgekürzten Angriff auf Strassburg gegenüber dem förmlichen Angriff als vorteilhafter hinstellt. Der Verfasser zögert nicht zuzugeben, dass bei Belagerungen im Kriege 1870/71 zu viel improvisiert werden musste und zu wenig vorbereitet war. Ein Teil der Schuld trifft die Heeresleitung; dies springt namentlich in die Augen bei den zur Belagerung von Belfort zur Verfügung gestellten Mitteln. Einem energischen und mehr Verständnis für die allgemeine Lage an den Tag legenden Festungskommandanten als es Denfert war, hätte es höchst wahrscheinlich gelingen können, während den Gefechten an der Lisaine den Belagerungsring zu sprengen. Schliesslich wurde auch Belfort nicht durch die Belagerer, sondern durch die Diplomatie genommen. Aus allen Frobenius'schen Heften ist für die Spezialisten auch für die moderne Führung des Festungskrieges viel zu lernen. Sie zeigen, dass zwischen Kommandanten, Artilleristen und Ingenieuren oft nicht die notwendige Uebereinstimmung über das zweckmässigste Verfahren vorhanden war und dass der Infanterie die Schulung im Festungskriege unentbehrlich ist; denn sie bringt hier wie in der Feldschlacht die Entscheidung.

A. B-n.

Der Festungskrieg. Von Fritsch, Major und Militärlehrer an der Kriegsakademie in Berlin. Mit 7 Skizzen im Text. Berlin 1907. Liebelsche Buchhandlung. Preis Fr. 6. —

Das Werk gibt auf Grund des frühern, bekannten Gerwien'schen Buches eine umgearbeitete Lehre des Festungskrieges. Nach einleitenden Darlegungen über den Zweck der Festungen, die Mittel zur Lösung der Festungsaufgaben, die Festung und den Angreifer in kriegsgeschichtlicher Beleuchtung, tritt der Verfasser auf die Darstellung des Kampfes um eine grosse Festung ein. Was uns dabei am meisten interessiert, das sind die Vorbereitungen für den Festungskrieg von seiten des Verteidigers. Die Geschichte des Festungskrieges weist nämlich so viel ganz ungenügend vorbereitete Armierungen von befestigten Plätzen auf, dass man fast versucht wäre, dies als Regel anzusehen. Oft mögen die hiezu verfügbaren, allzuknappen Geldmittel Schuld an der unzulänglichen Kriegsvorbereitung getragen haben, sehr häufig sind aber auch die Heeresleitung und die Festungskommandanten nicht davon freizusprechen. Man vergegenwärtige sich den Zustand der preussischen Festungen 1806, der französischen 1870! Wer mit der Vorbereitung der Armierung einer Festung zu tun hat, wird in diesem Buche ausreichende Orientierung finden. Mit der Darstellung des Kampfes um eine vereinzelte Sperrbefestigung schliesst das sehr instruktive Werk ab.

A. B-n.

Der Kampf um Sperrbefestigungen. Mit 1 Tafel in Steindruck, enthaltend technische Einzelheiten des Angriffs. Von W. Stavenhagen, königlich preussischer Hauptmann a. D. Sondershausen 1907. Fr. Aug. Eupel. Preis Fr. 1. —

Das kleine Heft bildet einen Nachtrag zu einem grössern Werk „Grundriss des Festungskrieges“. Es basiert seine Lehre auf die neuesten in den Kampf um befestigte Stellungen einschlägigen Dienstvorschriften des deutschen Heeres. Die Aufgaben der verschiedenen Waffengattungen und die Verwendung aller technischen Hilfsmittel finden eine kurze Würdigung im Angriff und in der Verteidigung. Das Büchlein dürfte seinem Zweck, als Orientierungsmittel für Offiziere aller Waffen zu dienen, sehr wohl genügen.

A. B-n.

Prinz Eugen von Savoyen im Lichte der neuern Geschichtsforschung. Von Oberleutnant Ignaz Beck. Wien 1907. Carl Konegen. Preis Fr. 1. 35.

Die Literatur über den Prinzen Eugen wächst von Jahr zu Jahr an. Leider ist das für den Soldaten wertvollste Werk über „die Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen“ vom Feldzeugmeister v. Wetzler wenig bekannt, weil es seines Umfangs und Preises wegen selten in Bibliotheken zu finden ist.

In gewandter, sehr ansprechender Form schildert Oberleutnant Beck in grossen Zügen Eugen als Feldherr, Staatsmann, Mensch und seine Bedeutung für Kunst und Wissenschaft. Die kurze Biographie des „edlen Ritters“ wird vielen willkommen sein.

A. B-n.

Bibliographie.

Eingegangene Werke:

33. Die Schweiz. Geographische, demographische, politische, volkswirtschaftliche und geschichtliche Studie von einer grössern Anzahl Fachmännern aus allen Teilen des Landes. Deutsche Ausgabe unter Redaktion von Heinrich Brunner. Mit zahlreichen Ansichten, Plänen, Tabellen und Skizzen. Erscheint in 15 Faszikeln. 1. Faszikel: Lage, Grösse, Gestalt, Fläche, Höhenverhältnisse. Grenzen und deren geschichtliche Entwicklung, Landesvermessung, Kartographie, Bodenbeschaffenheit und Gewässer. Alpen. — Dazu separat:
34. Geographischer, volkswirtschaftlicher, geschichtlicher Atlas der Schweiz. Erste Lieferung. Grenzen, Dreiecksnetz, natürliche Gebiete, Relief von Perron, orographische Karte der Alpen, physische Karte des Mittellandes und Jura, Hauptketten des Jura. — Für „Schweiz“ und „Atlas“ Administration der Bibliothek des geographischen Lexikons der Schweiz. Neuenburg 1907. Buchdruckerei Gebrüder Attinger. Subskriptionspreise: Für „Schweiz“: der Faszikel von je 48 Seiten, vielen Skizzen und Abbildungen Fr. 1.20; für den „Atlas“: die Lieferung von je 8 Karten Fr. 1.—
35. Csicseries von Bocsány, Oberst Maximilian, Die Schlacht. Studie auf Grund des Krieges in Ostasien 1904/05. Mit 5 Kartenbeilagen. 8° geh. 113 S. Wien 1908. L. W. Seidel & Sohn. Preis Fr. 5.35.