

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Die Schlacht bei Reims.

Oestlich von Dormans die Marne überschritten. — Westlich und ostlich von Reims die ersten französischen Stellungen genommen. — Bisher mehr als 13 000 Gefangene.

Amlich. Großes Hauptquartier, 16. Juli.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Seeresgruppe Kronprinz Rupprecht.

In einzelnen Abschnitten lebte die Kampfaktivität auf. Ostlich von Ailette wurde ein nördlicher Vorstoß, östlich von Hebuterne ein starker Angriff des Feindes abgewiesen. Hier haben sich während der Nacht neue örtliche Kämpfe entwickelt.

Seeresgruppe Deutscher Kronprinz.

Zwischen Ailette und Marne und östlich von Château-Thierry lebhafter Artilleriekampf. In kleineren Unternehmungen und im Vorstoß über die Marne südwestlich von Fauconne brachen wir in die feindlichen Linien ein und brachten Gefangene zurück.

Südwestlich und östlich von Reims sind wir gestern früh in Teile der französischen Stellungen eingedrungen. In den Vorberreitungen für die anschließende Kampfstellung hatten Besatzungstruppen besondere Anteil. Artillerie, Minenwerfer und Gaswerfer übten durch ihre vernichtende Wirkung im Bereich mit Panzerwagen und Flammenwerfern der Infanterie den Weg in den Feind.

Die Arme des Generalobersten v. Boehn hat zwischen Fauconne und östlich von Dormans die Marne überschritten. Die Arme setzten im Morgengrauen die Stützpunkte über den Fluß und schufen damit die Grundlage für den Erfolg des Tages. Infanterie erzwang die Ailette-Gänge auf dem Südober der Marne. Unter ihrem Schutz vollzog sich der Westenschieß. In diesem Kampf durchdrangen wir das jah vertheidigte Waldgelände der ersten feindlichen Stellung und warfen den Feind auf seine rückwärtigen Linien bei Condé et Chaubelle-Comblizh-Mareuil zurück. Auch nördlich der Marne entziffen wir Franzosen und Italiener ihre erste Stellung zwischen Ailette und Marne. Wir standen am Abend im Kampf östlich der Linie Chaubelle-Comblizh-Chaumont.

Die Armeen der Generale v. Mudra und v. Einem griffen den Feind in der Champagne von Brunay (östlich von Reims) bis Tahure an und nahmen im Kampf mit dem sich unserem Angriff entziehenden Feinde die erste französische Stellung. Östlich von Brunay-Moronvillers stießen wir über die Höhenlinie Cor-nillet-Gochberg-Keilberg-Hochberg durch das Trichterfeld der vorjährigen Frühjahrsschlacht bis an die Römerroute nordwestlich von Prosenes und in das Waldgelände südlich des Hühlerberges vor. Ostlich der Tahures entziffen wir den Feinde das Waldgelände der Champagne-Schlachten zwischen Ailette und südwestlich von Tahure. Auf unserer Angriffsfront östlich von Reims hält der Feind seine zweite Stellung südlich von Prosenes-Souain-Verthes.

Die Zahl der bisher eingebachten Gefangenen beträgt mehr als 13 000.

Trotz tiefer Wolken und böigen Windes waren die Luft-Kreuzkräfte tätig. In niedrigen Höhen griffen Jäger mit Bomben und Maschinengewehren in den Kampf auf der Erde ein. Die Schiffe gefahren über dem Schiffsfeld 31 feindliche Flugzeuge und 4 Beobachtungsab. Die Zeppelin-Luftschiffe und Luftschiffe erangen ihren 30., Zehntausendste feindliche Zerstörung.

Seeresgruppe Herzog Albrecht.

In kleinen Unternehmungen in Vothingen, den Vogesen und im Sundgau machten wir Gefangene.

Der Erste Generalquartiermeister.

Ludensdorf. (W. L. W.)

Der französische Bericht.

Französischer Bericht vom 15. Juli nachmittags: Nach heftiger Artillerievorbereitung griffen die Deutschen am Morgen auf der Front von Château-Thierry bis Rain de Massiges an. Die französischen Truppen hatten dem feindlichen Vorstoß auf einer Front von ungefähr 80 Kilometern tapfer stand. Die Schlacht ist noch im Gange.

Die Eisenbahn.

von (Nachdruck verboten.)

Georg Cotheln, Königl. Bergamt, Mitglied des Reichstags.

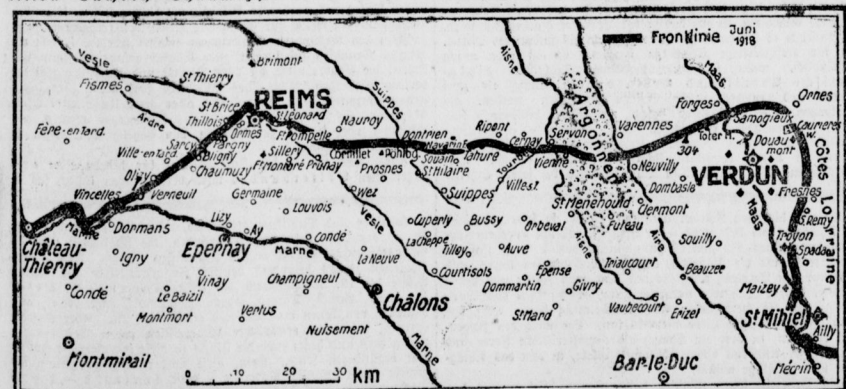
Als ich gestern mal wieder im D-Zug saß, verlangsamte er auf einmal seine Fahrt und landete nach einigen Minuten mühsam auf einer Station, wo er fahrplanmäßig nicht halten sollte. Die Maschine war defekt, eine andere mußte herangezogen werden. Schlusserfolg 40 Minuten Verpätung. Ich habe leider keine Statistik darüber aufgemacht, wie oft mir das gleiche im Laufe der letzten zwei Jahre bei meinen, ach, so häufigen, Bahnfahrten passiert ist. Schätzungsweise jede fünfte Fahrt.

Das ist für den betroffenen Reisenden, der freilich nach Fortfall der Speisemengen seinen Hunger (bzw. länger zähmen muß, ein kleines Mägdlein, das man im Krieg nebenbei größer gewiß ohne lautes Klagen ertragen soll. Über die Sache selbst hat doch einen recht eruffen Hintergrund: auf der pünktlichen Innehaltung des Fahrplans beruht die Leistungsfähigkeit des ganzen Betriebs. Jede solche Störung zieht eine ganze Reihe anderer nach sich. Verpätet sich ein Zug, ist die Strecke, die Einfahrt dadurch nicht frei, so muß meist eine ganze Anzahl weiterer Verpätungen die Folge. Die Zug- und Lokomotivführer sind außerdem nach Kräften befreit, die Verpätung durch schnelleres Fahren einzulösen; das bedeutet eine stärkere Anspannung der Maschine, deren rascherer Abnutzung oder Reparaturbedürftigkeit.

Die Maschinenbedienende beschränken sich keineswegs auf D-Züge- und Personenzuglokomotiven; sie sind bei den Güterzuglokomotiven kaum weniger zahlreich. Wenn wir im Winter und Frühjahr Kohlenmangel hatten, so lag das nicht daran, daß die Gruben zu wenig förderten, sondern daran, daß nicht genug abgefahren werden konnte. Die Bahnen verlagern; sie hatten einen zu hohen Reparaturstand, vor allem die Lokomotiven. Im Sommer ist dieser stets geringer als im Winter, zumal wenn starke Kälte herrscht oder trockener Schnee durch Verwehungen den Betrieb hemmt oder doch wenigstens erschwert. Ein harter, ein schneereicher Winter stellt unseren gesamten Eisenbahnbetrieb vor ein schweres Kalamität, wie wir sie im Kriegswinter 1916/17 schon einmal erlebt haben, ja, vor eine noch schwerere, da inzwischen rollendes und tragendes Material eine weitere Verschlechterung erfahren haben. Diese beruht bei dem weiteren zum Teil auf dem wesentlichen schlechteren Lagerung sich härter reiben, warmhalten, abnutzen. Wie oft muß gerade im Winter ein Wagen ausrangiert werden, weil er sich warmgelaufen hat. Auch müssen wir uns mit minderwertigen Erzeugnissen behelfen. Je größer aber die Abschreibung, um so schwerer die Arbeit, um so größer die Inanspruchnahme der Lokomotiven.

Das Schlimmste für diese aber ist, daß die kupfernen Feuerbüchsen, in welche die Feuerrohre wasserdicht eingezogen sind, durch stärkere Erhitzung wurden mußten, denn das Kupfer wird in der Rüstungsindustrie verbraucht. Um Stahl aber lassen sich die stärksten Rohre nicht so gut verformen und nicht so leicht nachstemmen wie Kupfer, und die härteren Büchse brennt viel leichter durch als die kupferne, besonders dann, wenn sich Kesselstein ansetzt. Eine der wichtigsten Aufgaben aller Dampfheiß ist es, zu verhindern, daß sich der nun einmal unvermeidliche Kesselstein an den Wänden, Büchsen und Rohren der Kessel festsetzt; es gilt, ihn möglichst pulverförmig zu erhalten, so daß man ihn ausblasen kann, eventuell unter Zuhilfenahme geeigneter Bürsten. Es ist ein Gegenstand als feinstabende Schicht an, die nur mit Meißel und Hammer entfernt werden kann, so beinträchtigt er nicht nur die Ausnutzung der Wärmeenergie, sondern bewirkt auch ein reiches Durchbrennen der Kesselwände, Büchsen und Rohre. Das häufige Entfernen des Kesselsteins bedingt dann aber stets langwieriges Außerbetriebstellen des Kessels, das natürlich um so länger währt, wenn infolge Durchbrennens mehr oder minder umfangreiche Reparaturarbeiten notwendig werden.

Um das Ansetzen des Kesselsteins zu verhindern, gilt es, das Wasser im Kessel stets in Bewegung — im Umlauf — zu erhalten, was nebenbei im Interesse der besseren Wärmenutzung und zur Gewinnung trockenen Dampfes vorteilhaft ist. Nun hat man schon zellig Wasserkreislaufapparate konstruiert, aber ihre Wirkung war nicht die erwartete, im Gegenteil, die schädlichen Nebenwirkungen waren weit größer als der erzielte Zweck. Erst vor etwa einem Jahrzehnt ist von dem Ingenieur Rumer in Breslau ein höchst einfacher Apparat konstruiert worden, der sich überaus leicht in jeden Kessel einbauen läßt, die gewünschte Wirkung erzielt, ohne irgend welche nachteilige Nebenwirkungen auszulösen. Ganze Industrien, große kommunale Unternehmen haben ihn eingeführt, nur die Eisenbahnverwaltung will nicht heranziehen; ihre Techniker, d. h. der dafür maßgebende Mann, sind sich nicht klar darüber, warum der Apparat diese Wirkung ausübt. Als ob es darum einkaufe und nicht vielmehr darauf, daß er sie ausübt. Um davon kann sich jeder Techniker überzeugen, der ihn an einem



Kürztlich Conrad v. Höhendorffs.

Wien, 16. Juli. (W. L. W.)
Seine Kaiserliche und Königliche Apostolische Majestät geruhen allergnädigst nachstehendes Handgeschreiben zu erlassen:
„Lieber Feldmarschall Freiherr v. Conrad! Schwer nur konnte ich mich entschließen, Ihre eruchten Bitte um Erhebung folge zu leisten; künftighin doch seit Jahrzehnten in meiner Wehrmacht ruhmvoll Ihr Name! Sie haben als erster bahnbrechend der technischen Ausbildung moderne Wege gezeigert, Sie haben im Frieden als Chef des Generalstabes unter schwierigen Verhältnissen weitgehend die zeitgemäße Ausgestaltung der Arme angebahnt. Die Schaffung dieser Grundlage ermöglicht uns, den Kampf gegen eine Welt von Feinden ebensovoll zu bestehen. Ihre Tätigkeit während des Krieges auf verantwortungsvollen Posten — speziell als Chef des Generalstabes — beweist Ihnen für alle Zeit einen Ehrenplatz in der Geschichte. Ihre Taten voller Wert wird später erst Gemeint oder werden. Für Ihre durch ein Menschenalter erfolgreich und aufopferungsvoll geleistete Arbeit gebührt Ihnen für immer mein, meiner Wehrmacht und des Vaterlandes Dank. Ich ernehme Sie zum Obersten der Leibgarde und erhebe Sie in den erblichen Grafenstand.“
Wien, 15. Juli 1918.
Gleichzeitig wurden ernannt der Generaloberst Erzherzog Joseph zum Seeresgruppenkommandanten, der General der Kavallerie Fürst Alois Schönburg-Görtenstein zum Kommandanten einer Arme.

Freiherr Franz v. Conrad, Höhendorff, der im Dezember 1912 zum zweitenmal Chef des österreichisch-ungarischen Generalstabes wurde, ist am 11. November 1852 in Penzing bei Wien als Sohn eines Obersten geboren worden. Die erste Erziehung genoss er auf der Sainburger Kadettenanstalt. 1871 wurde er Leutnant im 11. Feldjäger-Bataillon, machte 1878 den Feldzug in Bosnien und der Herzegovina mit und war 1879 als Generalstabsoffizier bei der Südbosnien unter General Rillie an der Befestigung des Grenzgebietes beteiligt. Auch nahm er an den Gefechten bei Kinn und an den kriegsrischen Operationen nach Luzin, Sarajewo, Konjica, Mostar und Kalinovic in der Gegend teil. Die Infanterie-Operationskämpfe riefen ihn 1882 nach Süddalmatien; er nahm an den Kämpfen bei Gedenice, Ublac-Bejelice, Travno, Ubi und Macoliniano teil. 1888 wurde er im Range eines Majors Lehrer der Taktik an der Wiener Kriegsschule. 1892 wurde er Oberst und führte zunächst das Infanterieregiment 93, später das Infanterieregiment 1. Im Jahre 1899 wurde er als Generalmajor Kommandeur der 55. Infanteriebrigade, 1903 als Feldmarschallleutnant Kommandeur der 8. Infanteriebrigade bis zum Jahresende. Vom Herbst 1906 bis zum November 1911 war er zum erstenmal Chef des Generalstabes der österreichisch-ungarischen Arme. 1908 wurde er General der Infanterie, später Armeinspekteur, bis er, wie zu Anfang erwähnt, im Dezember 1912 wieder als Chef des Generalstabes an die Spitze der österreichisch-ungarischen Arme gestellt wurde.

Anfang November 1917 übernahm Conrad Höhendorff eine Seeresgruppe; sein Nachfolger wurde der General Arz.
Amlich. Berlin, 15. Juli. (W. L. W.)
Im Spergebiet des Mittelmeeres wurden durch die Tätigkeit unserer U-Boote 4 Dampfer und ein Segler von insgesamt 17 000 Winternregistertonnen versenkt.
Der Chef des Kommandos der Marine,