

zwischen den Nationen fest und dauerhaft sein soll. Die Konfessionen sind die Vorläufer solcher erfolgreichen Verhandlungen. — Wie weiter gemeldet wird, wird König Alfonso dem Präsidenten Poincaré zur Erinnerung an seine spanische Reise einen Toledoer Degen, die genaue Kopie des Degens Philipps II., sowie ein Jagdgewehr zum Geschenk machen.

**König Gustav von Schweden Erkrankt.**

Stockholm, 6. Oktober. König Gustav hat die Nacht zwischen Sonntag und Montag gut geschlafen. Die Schmerzen sind geringer geworden, das Allgemeinbefinden ist heute etwas besser. Der den König behandelnde Arzt erklärte dem „Aftonbladet“, daß sich nicht das geringste Symptom dafür gezeigt habe, daß der König an Krebs leide. Alle diesbezüglichen Gerüchte entbehren jeder Grundlage.

**Verkäufe Eisenbahnfragen.**

London, 7. Oktober. Wie das Reutersche Bureau erfährt, haben am Sonnabend Sitzungen des Verwaltungsrates und des Direktoriums der Stadteisenbahngesellschaft für die Transpersische Bahn stattgefunden. An den beiden Verhandlungen nahmen Vertreter aus St. Petersburg und London teil. Es fand eine allgemeine Erörterung der russischen Vorschläge über die Eisenbahnen in Nordpersien statt, während für Südpersien noch kein bestimmter Plan aufgestellt worden ist.

**China, Rußland und die Mongolei.**

Rußland, 6. Oktober. (Meldung der St. Petersburger Telegraphen-Agentur.) Die von der chinesischen Regierung aus dem Tibetgebiet unter dem Befehl des Obersten Wunlanin gegen die Mongolen entsandte Abteilung Dunganentruppen traf in Scharasumeh ein, wo die Dunganen solche Ausschreitungen begingen, daß die russische Regierung sich veranlaßt sah, ihre Entfernung aus Scharasumeh zu fordern. Die chinesische Regierung hat daraufhin die Verlegung der Dunganentruppen nach Rußland angeordnet.

**Präsident Yuanshikai.**

Peking, 6. Oktober. (Meldung der St. Petersburger Telegraphen-Agentur.) Yuanshikai wurde im dritten Wahlgang mit 507 Stimmen zum Präsidenten der chinesischen Republik gewählt. Yuanshikai erhielt 179 Stimmen. Die Verkündung des Ergebnisses rief große Begeisterung im Parlament hervor.

Das Auswärtige Amt hat die Gesandtschaften sofort von der Wahl Yuanshikais benachrichtigt, nachdem es vorher die Gewähre abgenommen hatte, daß der neu gewählte Präsident alle mit der Mandchurengierung abgeschlossenen Verträge und die bestehende Polizeiverwaltung aufrechterhalte.

**Amerikanische Politik auf den Philippinen.**

Manila, 6. Oktober. Der Generalgouverneur hat erklärt, die Politik der amerikanischen Regierung zielt auf eine schließliche Unabhängigkeit der Philippinen ab. Als erste Maßnahme in dieser Richtung werde er den Eingeborenen unverzüglich die Mehrheit in der Philippinenkommission geben, wodurch diese in beiden gesetzgebenden Körperschaften die Mehrheit erlange.

**Kleine politische Nachrichten.**

Paris, 7. Oktober. Wie aus St. Etienne gemeldet wird, wurde im Generalkonvent des Departements Saone-et-Loire mit 13 gegen 8 Stimmen ein Beschlus Antrag angenommen, in dem die Regierung aufgefordert wird, in möglichst kurzer Frist die zweijährige Dienstzeit wieder einzuführen. Der Präsident hatte zum Zeichen des Einspruchs vor der Beratung dieses Antrages den Sitzungssaal verlassen.

Madrid, 6. Oktober. Der Kriegsminister erklärt die Nachricht vom Tode des Generalkommandanten in Marokko, Marina, jenseitig für unrichtig.

**Von der Armee.**

**Einstellung Einjährig-Freiwilliger am 1. April 1914 bei sächsischen Truppenteilen.**

Armee-korps	Standort	Truppenteil
XII.	Dresden	12. Infanterieregiment Nr. 177, 1. und 2. Bataillon (Nur eine beschränkte Anzahl, unter besonderer Berücksichtigung der Söhne Dresdener Bürger.)
	Bayreuth	4. Infanterieregiment Nr. 103
XIX.	Ehemnitz	5. Infanterieregiment „Kronprinz“ Nr. 104
	Leipzig	7. Infanterieregiment „König Georg“ Nr. 106 8. Infanterieregiment „Prinz Johann Georg“ Nr. 107 (Nur eine beschränkte Anzahl, unter besonderer Berücksichtigung der Söhne Leipziger Bürger.)
	Plauen	10. Infanterieregiment Nr. 134

**Seeer und Marine.**

**Grundlagen der Marineluftschiffahrt.**

Unter diesem Titel bringt die am Montag nachmittag erscheinende „Marinerundschau“ einen bedeutenden Artikel vom Marinebauingenieur Piepfer, dem wir folgendes entnehmen:

Die Marineluftschiffe sind für die Küstfährung zur See insofern besonders geeignet, als auf See keine Verkehrsmöglichkeiten gibt und die Täuschung durch Bäume, Ortschaften und dergleichen ausgeschlossen ist. Eine geringe Erhöhung über dem Meeresspiegel hebt die Aussicht schon ganz allgemein. Der Radius des sichtbaren Horizonts beträgt bei 50 m Höhe 23 km, bei 100 33, bei 200 46, bei 500 74 und bei 1000 m Höhe nicht weniger als 104 km. An haren Tagen reicht diese ungeheure Weitsicht voll in die Ferne. Um diese Dienste leisten zu können, müssen die Luftschiffe die technischen Möglichkeiten besitzen, mit genügender Sicherheit weite Seegebiete über der See zu unternehmen, und zwar an einer solchen Zahl von Tagen,

daß ihre Verwendung nicht die Ausnahme, sondern im allgemeinen die Regel bildet. Die Weite der Fahrt bildet den Hauptunterschied gegen die Verwendung über Land, da über See die Streitkräfte sich viel schneller bewegen und jede Zwischenlandung ausgeschlossen ist.

Die Ausgestaltung des Schiffes. Die Steigerung der Forderungen muß zu großem Displacement, d. h. großem Wasserdraht führen. Die Bauweise und die nötige Maschinenleistung wachsen in keinem Verhältnis wie das Displacement, so daß beim Wachsen dieses Gewicht zur Verwendung für Steigerungen der Leistungen übrig bleibt. Da bei Prallluftschiffen große Displacemente noch nicht verwirklicht sind und mit wachsender Größe ihr Hauptvorteil, ein im Verhältnis zum Displacement kleines Schiffsgewicht, fast ganz verschwindet, kommen nur kleine Schiffe in Frage. — Die Marine war sich von Anfang klar, daß nur große Displacemente in Frage kämen. Schon „L 1“ war mit 22 000 tbm gegen 19 000 tbm der damals vorhandenen Schiffe ein gewaltiger Fortschritt. Weiter glaubte die Welt damals nicht gehen zu können. Aber „L 2“ hat schon 27 000 tbm und die folgenden werden eine noch größere Steigerung aufweisen, jedoch muß der Fortschritt allmählich erfolgen, da zwei Bedenken gegen eine zu starke Steigerung im Einzelfalle sprechen. Zunächst ist die Festigkeit des Gerüsts nicht vollständig durch Rechnung zu fassen, sondern muß daneben durch vorstichtiges Weiterbauen auf der Grundlagte erprobter Konstruktionen entwickelt werden, da man durch die große Leichtigkeit gezwungen ist, viel weiter als sonst üblich an die Druckgrenzen der Materialien heranzugehen. Eine Vorlesung davon, was hier an konstruktivem Aufbau geleistet ist, erhält man, wenn man sich vergegenwärtigt, daß ein solches Luftschiff ein Raumgebilde von der Größe eines mittleren Linienschiffes ist, hergestellt mit dem Baugewicht eines größeren Bojbootes. Zweitens aber bildet die mit der Größe wachsende Schwierigkeit der Handhabung an Land bei Landung und Abfahrt, bei der die Schiffe hauptsächlich durch Menschenkraft gehalten werden müssen, einen wesentlichen Punkt. Hier muß ebenfalls von Stufe zu Stufe vorstichtig entwickelt werden. Die Betriebssicherheit der Motoren ist in letzter Zeit in erster Linie durch die Wauhachse Fabrik in Friedrichshafen auf eine sehr hohe Stufe gebracht. Bei der Abnahme werden die Motoren einem ununterbrochenen (selbständigen) Probelauf unterzogen. Tatsächlich sind aber Läufe von 12 und mehr Stunden durchgehalten worden. Die größte Geschwindigkeit betrug bei „L 1“ etwa 20 Mr.-Sek., „L 2“ hat etwa 22 Mr.-Sek. und weitere Steigerungen werden folgen. Die Ausrüstung mit Scheinwerfern und Maschinengewehren macht keine Schwierigkeiten. Es läßt sich einrichten, daß das offene Feuer an Stellen austritt, an die kein Schuß kommen kann. Auch für Funkenprüfungs- und Befähigungsversuche der Schiffe sind die nötigen Vorrichtungen vorhanden. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Das Gesamtbild der normalen Betriebsverhältnisse zeigt, daß schon die heutigen Luftschiffe wohl imstande sind, die an sie gestellten Forderungen zu erfüllen und daß sie damit für die Marine brauchbar sind. Wohl sind sie sehr vom Wetter abhängig und können nicht immer die Hochfahrten ausführen. Ihre Ausrüstung wird nur als Ergänzung sonstiger Ausrüstungen anzusehen sein; und es würde eine Bekämpfung der Schiffe sein, irrtümlich auf irgendein anderes Aufklärungsmittel zu verzichten, aber der Wert ihrer Ausrüstung ist so groß, kann von so einschneidender Bedeutung sein, daß ihre Verwendung trotzdem geboten ist. Die Weiterentwicklung muß vor allem stufenweise zu größeren Displacementen führen, daneben die Funkenprüfung, die meteorologische Ausbildung und die Orientierung umfassen. Auf allen diesen Gebieten ist die Entwicklung in vollem Gange.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

Die Hallenfrage ist, abgesehen vom Schiff selbst, der Marineverwaltung in ihrer Schwierigkeit durch die Einführung der Drehhallen als gelöst anzusehen. Ob es im einzelnen vorzuziehen ist, Einzelhallen, Doppelhallen oder eine Kombination einer Drehhalle als Aufnahmehalle mit festen Hallen als Unterstuhlräume zu bauen, bedarf noch der Klärung. — Für die Wettervorhersage werden noch weitere Organisationen geschaffen, die sie immer mehr in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt stellen. Man darf übrigens die Vorberesung auf Grund der Wettermeldungen von allen Stationen in ihrer Bedeutung für den Fernfall nicht zu hoch einschätzen. Daher muß als Ergänzung eine möglichst eingehende Ausbildung der Führer nach dem Wetterzeichen treten, die sie selbst beobachten können. — Die Orientierung auf hoher See bei unbekanntem Standverhältnissen, die eine direkte Bestimmung des Ortes nach der zurückgelegten Fahrt unmöglich machen, bietet die Tage, wo nicht zwei gleichzeitige Gestirnsbeobachtungen möglich sind, und bei Nebel heute noch Schwierigkeiten. Ein absolutes Hindernis ist aber auch dieser Umstand nicht. In den meisten Fällen wird eine ungefähre Ortsbestimmung möglich sein und es sind auch schon ausfahrtsreiche Versuche im Gange, die Orientierung jederzeit zu ermöglichen.

die Bedienungsmanschaften über den Schlüssel, auf den die Geheimdruckapparate eingeleitet sind, völlig im unklaren befinden, da die Apparate ganz ohne jedes Zutun arbeiten, sobald sie richtig eingestellt sind. Es wird also dadurch ein Verrat des Schlüssels des Geheimdruckapparates unmöglich gemacht. Die Verbindung der drahtlosen Telegraphie mit dem Typendruckapparat ermöglicht fernerhin auch eine Benutzung der gewöhnlichen Telegraphenleitung. Wie wir hören, bringt man auch in unseren militärischen Kreisen dieser genialen Erfindung das größte Interesse entgegen.

**Rekordfahrt eines neuen englischen Kreuzers.**  
London. Der neue geschützte Kreuzer der englischen Kriegsmarine „Queen Mary“ hat bei der Versuchsfahrt einen neuen Schnelligkeitsrekord aufgestellt. Er leistete 37,5 Knoten und man glaubt, daß er bei späteren Versuchsfahrten eine noch größere Geschwindigkeit erzielt. Die Bedingungen der Admiralität lauteten auf 28 Knoten Geschwindigkeit.

**Kleine Nachrichten.**  
Bayonne, 6. Oktober. Ein Unfall ereignete sich gestern nachmittag auf dem Torpedogeschütz „Carquois“, der hier im Hafen vor Anker liegt. Während eine ganze Anzahl von Personen sich zur Besichtigung auf dem Schiffe befand, erlöste plötzlich eine heftige Detonation, der laute Hiss- und Schreidrusche folgten. In einem 47 mm-Geschütz war auf unauffällige Weise eine Kartusche zurückgeblieben. Sie explodierte, schleuderte das Geschützstück des Geschützes heraus, verletzte einen Obermaat tödlich, mehrere in der Nähe stehende Matrosen und Zivilpersonen erheblich. Die sofort eingeleitete Untersuchung soll bisher noch keine Aufklärung des rätselhaften Unglücksfalles gegeben haben.

**Arbeiterbewegung.**  
London, 6. Oktober. Die Verhandlungen in Dublin sind gescheitert. Die Arbeiter nahmen den Vorschlag des Handelsamtes an, ein aus Unternehmern und Arbeitern zusammengesetztes Verhandlungskomitee zu schaffen, während die Unternehmer ihn verworfen haben.

Woskau, 6. Oktober. Die Arbeiter aller Transporthilfsleistungen einen einseitigen Protest an, weil die verhassten Straßenbahnangehörigen nicht freigelassen worden sind. Der Streik soll zugleich als Ausdruck der moralischen Unterdrückung der Ausständigen dienen. Morgen erscheinen keine Zeitungen. Auch die Arbeiter mehrere großen Fabriken haben die Arbeit eingestellt. An dem Proteststreik nehmen nach einer neueren Meldung über 14 000 Arbeiter teil. Die Streikenden versuchten an mehreren Stellen den Straßenbahnverkehr zu hemmen. An einer Stelle wurden die Fenster eines Straßenbahnwagens eingeschlagen und die Fahrgäste gezwungen, aussteigen. Ein Polizeioffizier wurde von einem Arbeiter schwer verletzt. Sechs Arbeiter wurden verhaftet. Gegen 3 Uhr wurde der Straßenbahnverkehr eingestellt.

**Tageskalender Mittwoch, 8. Oktober.**  
Königl. Opernhaus.  
Wagnon.  
Cper in drei Akten. Musik von Ambroise Thomas.  
(Mittlere Preise.)

Wilh. Meister	J. Soot	Jarno	J. Puttlig
Lothario	H. Plajshle	Antonio	H. Ernst
Loertes	L. Arnold	Wagnon	H. Seebö
Friedrich	H. Lange	Philine	H. v. Catopol

Anfang 8 Uhr. Ende gegen 11 Uhr.  
Donnerstag: Der Schmud der Madonna. Anfang 8 Uhr.

**Königl. Schauspielhaus.**  
Judith.  
Tragödie in fünf Akten von Friedrich Hebbel.

Judith	H. Fein	Josua	H. Lindner
Colofernes	H. Becker	Samuel	H. Müller
Kammerer	H. Meyer	Entel des Samuel	H. Schaffer
Mirza	H. Körner	Telia	H. Wirtz
Alfod	H. Wählberg	Eine Mutter	J. Bardou-R.
Daniel	H. Fischer	Achior, Hauptm.	H. Wirth
Samaja	H. Rehnert		

Anfang 8 Uhr. Ende 11 Uhr.  
Donnerstag: Mein Freund Teddy. Anfang 8 Uhr.

**Albert-Theater.**  
Heiligenswald.  
Lustspiel in drei Akten von Alfred Palm und Robert Sautel.  
Anfang 7,9 Uhr. Ende 11 Uhr.  
Donnerstag: Der Verschwenker. Anfang 7,9 Uhr.

**Residenztheater.**  
Puppen.  
Gesangspöffe in drei Akten von Curt Kraay und Jean Kreen.  
Gesangsterte von Alfred Schönseld. Musik von Jean Gilbert.  
Anfang 8 (Montag u. Freitag 1/2 8) Uhr. Ende nach 11 bez. 1/2 11 Uhr.  
Donnerstag: Dieselbe Vorstellung.

Karten-Verkauf für die Königl. Hoftheater und das Residenztheater (auch auf briefliche und telefonische Bestellung beim Invalidendant, Seestraße 5 (Telephon 9292).

**Centraltheater.** Varietevorstell. Anf. 8 (Sonntag auch 1/2 4) Uhr.

**Viktoriafalon.** Varietevorstellung. Anf. 8 (Sonntag auch 4) Uhr.

**Wasserstände der Elbe und Moldau.**  
Buhweis Wobau Brandeis Weisk Leitmeritz Ruffig Dresden  
6. Okt. — 12 — 16 — 21 + 36 — 29 — 6 — 147  
7. Okt. — 6 — 10 — 22 + 38 — 30 — 11 — 152

(Eingefandt.)

**MATTONI'S**  
**GISSHÜBLER**  
SAUERBRUNN