

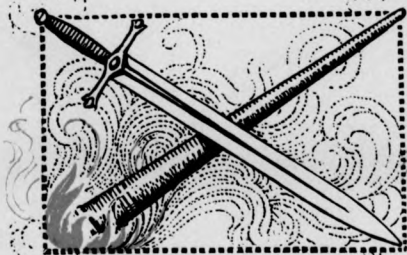
Der europäische Krieg

und der Weltkrieg
Historische Darstellung
der Kriegsergebnisse von 1914-16

Von

Andreas Hemberger

Mit vielen Illustrationen, Karten und Plänen



H. Hartleben's Verlag

Wien und Leipzig

(Alle Rechte, auch das der Übersetzung vorbehalten)

Alt und Neu Wien

Geschichte der österreichischen Kaiserstadt und ihrer Umgebungen von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart

Zweite, vollkommen neu bearbeitete und bis zur Neuzeit fortgesetzte Auflage

Von **Karl Eduard Schimmer**

Mit über 500 Illustrationen, Ansichten, Porträts und Plänen. 91 Bogen. Groß-Oktav. In zwei Prachtbänden gebd. 24 K = 20 M.

Durch seine übersichtliche Anlage, die konsequent durchgeführt erscheint und durch die bei aller Gründlichkeit gefällige Darstellungsweise eignet sich dieses Werk besonders dazu, weiteren Lesertreibern über alle wichtigen Daten der vielseitigsten Geschichte Wiens erspähende Ausunft zu geben. Der historische Gang der Ereignisse wird an passenden Stellen durch Abschnitte über die räumliche Entwicklung Wiens, die Rechts- und Verwaltungszustände, über Kultur- und Volksleben unterbrochen

Die Frauen des Orients

in der Geschichte, in der Dichtung und im Leben

Von

A. v. Schweiger-Lerchenfeld

Mit 11 färbigen, 15 schwarzen Vollbildern und 338 Textabbildungen. 50 Bogen. Quart. In Original-Prachtband 36 K = 30 M.

Dieses Buch stellt sich als ein Prachtwerk von eigenartigem inneren und äußeren Gehalt vor. Wer es mit Aufmerksamkeit studiert, dem erschließt sich — wirksam unterstützt durch die reichsten Anschauungsmittel — eine Welt, die gewiß der Mehrzahl der Leser nicht verschleiert war

Julius Verne und sein Werk

Des großen Romantikers Leben, Werke und Nachfolger

Von **Dr. Max Fopp**

Mit 25 Abbildungen. 15 Bogen. Groß-Oktav. In Originalband 5 K 50 h = 5 M.

Admiral Max Freiherr von Sterneck

Erinnerungen aus den Jahren 1847—1897. Herausgegeben von seiner Witwe. Biographische Skizze und Erläuterungen vom k. u. k. Linienflottenkapitän

Jerolim Freiherr von Benko

Mit 83 Abbildungen. 22 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 10 K = 9 M.

Das neue Buch von der Weltpost

Geschichte, Organisation und Technik des Postwesens von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart

Von **A. von Schweiger-Lerchenfeld**

Mit 29 Vollbildern, 4 Karten und 633 Textabbildungen. 61 Bogen. Groß-Oktav. In Originalband 21 K = 17 M. 50 Pf.

Kämpfe in China

Eine Darstellung der Wirren und der Beteiligung von Österreich-Ungarns Seemacht an ihrer Niederwerfung in den Jahren 1900—1901

Von **Theodor Ritter von Winterhader** k. u. k. Linienschiffsleutnant

Mit 118 Abbildungen, 26 Croquis und 2 Karten. 38 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 10 K = 9 M.

Mistra

Eine mittelalterliche Ruinenstadt Streifbilde zur Geschichte und zu den Denkmälern des fränkisch-byzantinischen Zeitalters in Morea

Von **Adolf Struck**

Mit 76 Abbildungen und Planzeichnungen. 12 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 6 K 60 h = 6 M.

Das Lied und seine Geschichte

Von **W. S. von Solms**

Mit 122 Notenbeispielen und Evidenz der früheren Epoche bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. 44 Bogen. Groß-Oktav. In Original-Leinwandband 12 K = 10 M.

Frauenreiz

Licht- und Schattenbilder aus dem modernen Frauenleben

Von **A. von Schweiger-Lerchenfeld**

Mit 254 Abbildungen nach Originalzeichnungen von Friedrich Gareis jun., E. Penzl, A. S. Sacram, Prof. Ad. Sr. Seligmann, J. Strauß und Sr. Wielich und mehreren hunderten Tierbildern. 60 Bogen. Groß-Oktav. In Originalband 30 K = 25 M.

Beiträge zur Geschichte der Ölmalerei

(Materials for a history of oil-painting)

Von **Charles Louis Eastlake**

Ins Deutsche übertragen von

Dr. Julius Hesse

21 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 10 K = 9 M.

Geschichte der Stenographie

In kurzen Zügen vom klassischen Altertum bis zur Gegenwart

Von **Ad. Zimmermann**

Zweite Auflage

Mit 24 Abbildungen und 6 Porträts. 16 Bogen. Oktav. Gebd. 3 K 30 h = 3 M.

Die Wiener Revolution 1848

in ihren sozialen Voraussetzungen und Beziehungen

Von

Ernst Viktor Jenker

20 Bogen. Oktav. Gebd. 6 K 60 h = 6 M.

Reiseleid — Reisescheu anno dazumal

Von

Paul Eserna

6 Bogen. Oktav. Gebd. 2 K 20 h = 2 M.

Geschichte der Photographie

Von **E. Schindl**

Mit den Bildnissen der Erfinder und Gründer der Photographie und einer Abbildung der ersten Photographie

25 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 11 K = 10 M.

Kirche und Staat unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Österreich

Von

Ernst Viktor Jenker

15 Bgn. Oktav. Gebd. 5 K 50 h = 5 M.

Kulturgegeschichte. Werden und Vergehen im Völkerverleben

Von **A. v. Schweiger-Lerchenfeld**

Mit 41 Tafeln und 613 Textabbildungen. 82 Bogen. Groß-Oktav. In 2 Originalbänden gebd., zusammen 30 K = 25 M.

Meisterhaft verwertet der Verfasser in seinem Werke die Ergebnisse prähistorischer Forschung, die neuartige Auffassung des Rassengriffes von Seite der Anthropologen, die überraschenden und epochemachenden Resultate der jüngsten Ausgrabungen

Handbuch der Englischen Geschichte

von den Ursprüngen bis zur Gegenwart

Nach bewährten historischen Hilfsquellen bearbeitet von

Wanda von Hübsch

18 Bgn. Oktav. Gebd. 4 K = 3 M. 60 Pf.

und Kehle ungefährlich ist und keine dauernde Störung zur Folge hat.“

Hier haben wir den bündigen Beweis dafür, daß die Franzosen schon mindestens zu Beginn des Jahres 1915 Geschosse mit Stöckgasen in staatlichen Werkstätten hergestellt haben. Die Anzahl muß so groß gewesen sein, daß sich das französische Kriegsministerium schließlich veranlaßt sah, schriftliche Anweisungen über die Benutzung dieser Kampfmittel auszugeben. Welche Heuchelei, wenn dieselben Leute sich darüber „entrüsten“, daß die Deutschen viel später auf dem vorgezeichneten Wege nachgefolgt sind! Sehr bezeichnend ist die Wendung in der amtlichen französischen Anweisung:

„Die durch die Geschosse mit Erstickungsgasen verbreiteten Dämpfe sind nicht tödlich, wenigstens bei geringen Mengen.“

Gerade diese Einschränkung enthält das unzweideutige Eingeständnis, daß die französischen Stöckgase tödlich wirken, wenn sie in größerem Umfange angewendet werden.

Wir erinnern ferner daran, daß in amerikanischen Blättern — dem „Cincinnati Enquirer“ und später sogar in der „New York Times“ — die Behauptung eines als maßgebende Persönlichkeit bezeichneten amerikanischen Chemikers veröffentlicht worden ist, wonach sich auf der „Lusitania“ 250.000 Pfund Zinntetrachlorid befunden haben, die zur Herstellung von Stöckgasen dienen sollten. Die Sendung war nach der Angabe des amerikanischen Gewährsmannes für die französische Regierung bestimmt! Diese hat also nicht nur vor Monaten in Amerika große Bestellungen auf Chemikalien zur Herstellung von Stöckgasen gemacht, sondern sie hat auch die Verantwortung für den Tod der „Lusitania“-Passagiere mitzutragen, von denen viele durch die bei der Torpedierung freigewordenen Dämpfe des Zinntetrachlorids umgekommen sein sollen.

Aus der Mitteilung des „Cincinnati Enquirer“ (Nummer vom 10. Mai) führen wir in wörtlicher Übersetzung folgendes an:

„In der Pittsburgur Gegend hergestelltes Material spielte bei der Zerstörung der „Lusitania“ eine Rolle. Es war keine Verschwörung hier zu diesem Zweck, wie angedeutet wurde, aber die Verschiffung gewissen tödlichen Kriegsmaterials aus der Pittsburgur Gegend für die französische Armee machte das Auffliegen des Schiffes fast zu einem vorher bestimmten Ereignis, wie ich bereits vier Tage vor diesem voraus sagte.“

Zinntetrachlorid ist eine flüchtige Substanz, die einen sehr beißenden und betäubenden Geruch hat. Die Ladung, die der Schiffsraum der „Lusitania“ enthielt, war dazu bestimmt, betäubende Bomben aus ihr herzu-

stellen, die von den französischen Streitkräften in die Reihen der deutschen Soldaten geworfen werden sollten. Die Ladung war in Pittsburg hergestellt. Augenscheinlich wußten die deutschen Behörden, was der Schiffsraum der „Lusitania“ enthielt, und es war in ihrem eigenen Interesse, zu verhindern, daß diese Ladung ihren Bestimmungsort erreichte.

Für einen, der diese näheren Umstände kannte, war es ein leichtes, vorauszusagen, was sich ereignen würde. So geschah es, daß ich letzten Montag zu der Überzeugung gelangte, der große Dampfer würde Donnerstag oder Freitag den deutschen Unterseebooten begegnen und torpediert werden.“

Bezeichnend für das, was sich wirklich ereignete, als der verurteilte Dampfer getroffen wurde, ist eine Stelle aus dem „Cincinnati Enquirer“, die sich auf das Unglück bezieht:

„Dämpfe von Explosivstoffen durchdrangen jede Abteilung des in Stücke gegangenen Dampfers. Viele von den Passagieren fielen auf Deck bewußtlos nieder. Andere warteten nach den Rettungsbooten.“

„Die erwähnten Dämpfe kamen nicht von dem Torpedo, sondern kamen von den Fässern voll Zinntetrachlorid, die durch den explodierenden Torpedo in Stücke gerissen wurden. Diese Dämpfe rufen, schwach eingeatmet, bei Menschen, die nicht an sie gewöhnt sind, einen heftigen Husten hervor, werfen sie um und machen sie bewußtlos. Der Zustand dauert gewöhnlich nur kurze Zeit, falls die betreffende Person den Dämpfen entkommen kann. In diesem Fall war ein Entkommen von den Dämpfen natürlich sehr schwer.“

Man erinnere sich doch auch der skrupellosen Freude, mit der die feindliche und die amerikanische Presse schon im Herbst 1914 großartige französische Erfindungen ankündigte, die es möglich machen sollten, die Vernichtungskraft der Artilleriegeschosse durch giftige Gaswirkung zu steigern. Und man halte sich jenes berühmte Inserat der „Cleveland Automatic Machine Co.“ vor Augen, worin es über eine neue Granate in deutscher Übersetzung wörtlich heißt:

„Das Material ist von ganz besonderer Art, von hoher Dehnbarkeit und Festigkeit und hat die Eigenschaft, bei der Explosion der Granate in kleine Stücke zu zerspringen. Die Einstellung der Zündung dieser Granate ist ähnlich der des Schrapnells, aber sie unterscheidet sich dadurch, daß zwei explosive Säuren zur Verwendung gelangen, um die Ladung im Hohlraum des Geschosses zur Explosion zu bringen. Die Vereinigung dieser zwei Säuren ruft eine schreckliche Explosion hervor, die eine größere Wirkung hat, als irgendeine bisher gebrauchte Ausführung. Sprengstücke, die bei der



Ein von den Franzosen in Brand geschossenes Dorf.

Leitz. Pressebild.

Explosion mit diesen Säuren in Berührung gekommen sind, und Wunden, welche durch sie hervorgerufen werden, bedeuten einen Tod mit schrecklichem Todeskampfe innerhalb Stunden, falls nicht unmittelbar Hilfe zur Stelle ist. Nach den Erfahrungen, die wir mit den in den Schützengräben herrschenden Bedingungen gemacht haben, ist es unmöglich, ärztliche Hilfe jemandem in dieser Zeit zuteil werden zu lassen, um den tödlichen Ausgang zu vermeiden. Es ist unerlässlich, sofort die Wunde auszubrennen, falls sie im Körper oder im Kopf sitzt, oder zur Amputation zu schreiten, wenn es sich um die Beine handelt, weil es kaum ein Gegenmittel gibt, das der Vergiftung entgegenwirkt. Hieraus läßt sich ersehen, daß diese Granate leistungsfähiger ist als das gewöhnliche Schrapnell, da die Wunden, die durch Schrapnellkugeln und Sprengstücke im Fleisch verursacht werden, nicht so gefährlich sind, solange sie keine giftigen Beimischungen haben, die eine unverzügliche ärztliche Hilfe notwendig machen.“

Hier ist ein würdiger Gegenstand für die Entrüstung der Welt!

Nach alledem muß jeder Ehrliche es für selbstverständlich erklären, daß auch das deutsche Heer sich nicht länger der Anwendung dieses neuen Kampfmittels entziehen, nicht länger seine Angehörigen mit ungleichen Waffen gegen die rücksichtsloseren Gegner kämpfen lassen durfte.

Ganz neu war übrigens die Verwendung von Stickgasen im Kriege auch nicht.

Schon die Buren haben sich bitter über die schäuflischen Gase der englischen Lydditgranaten beschwert und sie als völkerrechtswidrig bezeichnet. Das waren sie ja nun wohl freilich nicht. Verbietet doch die Haager Erklärung von 1899 nur die Verwendung von Geschossen, deren einziger Zweck es ist, erstickende und giftige Gase zu verbreiten. Da die Lydditgranaten außerdem auch eine Sprengwirkung ausübten, muß man sie mit-

hin als erlaubtes Kriegsmittel ansehen. Aber die Giftigkeit ihrer Gase wird durch die sicher festgestellte Tatsache bewiesen, daß Geier, die von den durch Lydditbomben getöteten Pferden fraßen, daran starben. Die Engländer können sich also um so weniger über unsere Anwendung von betäubenden Gasen beklagen, als sie die Haager Erklärung über die Verwendung solcher Gase erst unterschrieben haben, nachdem sie selber hinreichenden Vorteil aus der Anwendung dieses Kriegsmittels gezogen hatten.

In der Plenarsitzung der Haager Friedenskonferenz vom 21. Juli 1899 wurde jene Erklärung gegen die Stimmen von England und den Vereinigten Staaten angenommen. Wenn unsere Feinde jetzt versuchen, auch in Amerika Stimmung gegen uns wegen der Verwendung von betäubenden Gasen zu machen, so ist nicht nur auf die amerikanischen Lieferungen giftiger, zur Erzeugung solcher Gase bestimmter Chemikalien an unsere Gegner hinzuweisen, sondern vor allem auch auf den entschiedenen Widerspruch der amerikanischen Delegierten von 1899 gegen das Verbot dieses Kampfmittels. In der Marineunterkommission, wo die Erklärung über die Stickgase verfaßt wurde, wandte sich der bekannte amerikanische Kapitän zur See Mahan gegen sie. Geschosse mit Stickgasen könnten, so sagte er, menschlicher wirken als andere, die den Körper mit Metallstücken zerlegten. Eine nutzlose Grausamkeit liege bei jenen nicht vor und man könne nicht wohl von

einem verbotenen Kriegsmittel reden. Von demselben Standpunkt ging dann auch die folgende Erklärung aus, die in der Hauptkommission der Bevollmächtigte der Vereinigten Staaten zu Protokoll gab, um sein ablehnendes Votum zu begründen:

„1. Den Einwand, daß eine Kriegsmaschine barbarisch sei, hat man immer gegen die neuen Waffen erhoben, die nichtsdestoweniger schließlich angenommen worden sind.

Im Mittelalter sind es die Feuerwaffen gewesen, denen man den Vorwurf der Grausamkeit gemacht hat. Später sind die Granaten und vor kurzem die Torpedos an die Reihe gekommen.

Es erscheint mir nicht bewiesen zu sein, daß Geschosse mit erstickenden Gasen un menschliche oder unnützlich grausame Kriegsmaschinen sind und kein entscheidendes Ergebnis herbeiführen werden.

2. Ich bin der Vertreter eines Volkes, das von dem lebhaften Wunsche beseelt ist, den Krieg menschlicher zu gestalten, das sich aber gezwungen sehen kann, Krieg zu führen. Deshalb handelt es sich darum, sich nicht durch hastig gefaßte Beschlüsse der Mittel zu beirauben, deren man sich später mit Erfolg wird bedienen können.“

Man ersieht hieraus, daß die Meinungen über die Haager Erklärung von Anfang an geteilt waren, und wird bei ruhiger Überlegung dem Standpunkt der Amerikaner eine gewisse Berechtigung nicht absprechen mögen. Kapitän Mahan ging von der Feststellung aus, daß ja in engen Schiffsräumen die Gase aller Explosivgeschosse eine erstickende Wirkung ausüben. In der Tat ist das Kohlenoxyd, das sich bei der Explosion der früher allgemein üblichen Pulverladung bildete, ein außerordentlich giftiges Gas, das in geschlossenen Räumen betäubend, ja tödlich wirkt. Es handelt sich also um die Frage, ob man diese Erscheinung des Sees wie des Festungskrieges auch in den Feldkrieg ver-

pflanzen darf. Das Gefühl wird sich dagegen sträuben, wenn eine Massen-tötung beabsichtigt ist, der niemand entronnen kann. Und das ist ja auch der Grundgedanke der Haager Abmachungen: unnötige Grausamkeit und unnütziges Töten zu verhindern, wenn ein milderes Außergewöhnliches des Feindes genügt und möglich ist.

Von diesem Standpunkt aus ist das Entwickeln von Rauchwolken, die sich bei schwachem Wind ganz langsam auf den Feind hin bewegen, ein nicht nur völkerrechtlich erlaubtes, sondern außerordentlich mildes Kriegsmittel. Gibt es dem Gegner doch die Möglichkeit, sich der Rauchwirkung zu entziehen.

Wer die Zumutung, daß der Feind diesen Ausweg einschlagen solle, vom militärischen Standpunkt aus anstößig findet, dem sei entgegengehalten, daß es zu allen Zeiten als ein erlaubtes Kriegsmittel gegolten hat, den Feind durch künstlich verursachte Überschwemmung seiner Stellungen zu deren Räumung zu zwingen. Was für ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dieser kriegsmäßigen Anwendung des flüssigen Elements und der des gasförmigen bestehen soll, ist wirklich nicht recht einzusehen. Wer sich nicht entrüstet, ja nicht einmal gewundert hat, als unsere Gegner in Flandern die Gewalt des Wassers gegen uns zu Hilfe riefen, der hat auch keinen Grund, empört zu sein, wenn wir uns statt dessen die Luft zum



Ein Soldatenfriedhof mit würdigen Offiziersgrabmälern, die sämtlich von Soldaten hergestellt wurden.

Bundesgenossen machen und sie benutzen, um unseren Feinden betäubende Gase entgegenzutragen.

Man wende nicht ein, daß dies daselbe sei wie die Anwendung von Geschossen mit ausschließlicher Betäubungswirkung, die der Haager Konvention widerstreite. Was die Konvention verhüten wollte, war die unentrinnbare Massenvernichtung von Menschenleben, die zustandekommen würde, wenn man Geschosse mit giftiger Gaswirkung in Menge über den wehrlosen Feind herniederhageln ließe, der sie nicht kommen sähe und ihnen deshalb auch rettungslos preisgegeben wäre. Die bloße Ausübung eines Zwanges zum Verlassen der Kampfstellung, wie sie unseren Gasentwicklern eigen ist, läßt sich damit gar nicht vergleichen.

Die wandelbaren Formen der Kriegführung machen immer neue Kriegsmittel notwendig. Aus der Gestaltung des Schützengrabenkrieges mußte die Kriegstechnik ihre Folgerungen ziehen. Wer einmal eine lebendige Schilderung der Hölle gelesen hat, die ein von Artilleriegeschossen, Handgranaten, unterirdischen Minen und Fliegerbomben bearbeitetes Schützengrabenstück darstellen kann: der wird eine langsam sich nähernde Rauchwolke sicherlich nicht für unmenschlicher halten als die anderen Kriegsmittel. Es ist nur, unter günstigen Umständen, ein noch sicherer wirkendes Mittel, um den Feind aus seiner Stellung zu vertreiben — und das allein ist auch der Grund, weshalb unsere Gegner sich ein Wehgeschrei erheben. Die deutsche Wissenschaft und Technik haben eben wieder einmal alle Mitbewerber

aus dem Felde geschlagen, obschon diese sich schon länger um die Lösung der Aufgabe heiß bemüht hatten. Wenn die englische Mut darüber sich sogar in Schmähungen gegen den deutschen Kaiser austobt, so ist uns dieses Zeichen von Verfall der Sittlichkeit und des Geschmacks bei den Engländern nichts neues mehr. Und wenn sich die Russen an dem Verleumdungsfeldzug beteiligen, indem sie über die Anwendung von betäubenden Gasen klagen, bevor es auf dem östlichen Kriegsschauplatz überhaupt zur Benutzung der neuen Waffe gekommen ist, so können wir darin nur die richtige Vorausschauung neuer Niederlagen sehen, für die man schon jetzt nach einer fadenscheinigen Entschuldigung sucht.

*

Soweit die deutsche Veröffentlichung über die Verwendung von giftigen Gasen, gegen die völkerrechtlich nichts einzuwenden ist. Es soll auch kein Vorwurf gegen die Engländer erhoben werden, daß sie bei ihrer Herbstoffensive giftige Gase zur Anwendung brachten; es sei nur darauf hingewiesen, daß die Feinde der Zentralmächte die ersten waren, die sich dieses Kriegsmittels bedienten, aber trotzdem Zeter und Mordio schrien, als von deutscher Seite ebenfalls Sticgase zur Anwendung gelangten. Die widerliche Heuchelei, die sich besonders auf englischer Seite immer wieder zeigte, erscheint in dieser Frage in ganz besonderer Deutlichkeit. Was die Ententemächte taten, war immer gut, gerecht und moralisch. Aber die Zentralmächte verletzten, wenn sie sich der gleichen Mittel bedienten, das Völkerrecht, die Menschlichkeit und alle irdischen und ewigen Gesetze.



Der Krieg zur See.

die Flotte der Entente mied längere Zeit nach der Versenkung des französischen Panzerkreuzers „Léon Gambetta“ durch das österr.-ungar. Unterseeboot 5 (Kommandant Linienschiffsleutnant Georg Ritter v. Trapp) am 27. April 1915 die Adria. Am 10. Mai aber konnte das k. u. k. Flottenkommando wieder melden:

Unterseeboot 4, Kommandant Linienschiffsleutnant Singule, hat am 9. Juni vormittags 30 Meilen West von San Giovanni di Medua einen englischen Kreuzer,

Typ Liverpool, der von sechs Zerstörern geschützt fuhr, torpediert und versenkt.

Das ist alles, was über dieses Ereignis bekannt geworden ist. Die englische Regierung ließ kein Wort über den Untergang des Kreuzers verlautbaren. Der Erfolg, der hier gegen ein großes Schlachtschiff trotz des Schutzes von sechs Zerstörern errungen wurde, war deshalb jedoch keineswegs geringer und bedeutet ein Ehrenblatt in der Geschichte der k. u. k. Kriegsmarine und besonders ihrer jüngsten, erfolgreichen Waffe, der Unterseeboote.

Der Morgen des 7. Juli brachte der österr.-ungar. Flotte einen neuen schönen Erfolg. Eines der k. u. k. Unterseeboote griff in

der Nordadria einen italienischen Panzerkreuzer an und versenkte ihn durch einen Torpedoschuß. In dem offiziellen Kriegsbericht wurde bloß von einem Schiff des Typs „Amalfi“ gesprochen. Privatnachrichten, die aus Italien hiehergelangten, stellten aber den Namen des gesunkenen Schiffes fest. Es war der Panzerkreuzer „Amalfi“ selbst. Der Verlust, den die italienische Marine durch den Untergang dieses Schiffes erlitt, war für sie ein sehr schmerzlicher.

Die Schiffsklasse, der dieser Panzerkreuzer angehörte, war vorzüglich gelungen. Italien verfügte über vier Schiffe dieses Typs, die in zwei äußerlich stark voneinander abweichende, aber an Gesichtswert vollkommen ebenbürtige Gruppen zerfiel. Die Schiffe hatten alle durchschnittlich ein Displacement von 10.400 Tonnen bei einer Bestückung von vier 25-Zentimeter-, acht 19-Zentimeter-Schnelladegeschützen und einer großen Anzahl kleiner Schnellfeuerkanonen. Die Geschwindigkeit jedes der Schiffe überstieg 23 Knoten um ein Bedeutendes. Die Panzerung, die an der Wasserlinie 200 Millimeter, in den schweren Geschütztürmen 203 Millimeter und bei den mittleren Geschützen 180 Millimeter stark war, übertraf an Widerstandskraft die gar mancher Schlachtschiffe. Die Schiffe waren auch noch sehr jungen Datums. „Visa“ und „Amalfi“, die der einen Gruppe angehörten, liefen September 1907 vom Stapel.

Ein ähnlicher Erfolg war am 18. Juli 1915 zu melden:

Eines unserer Unterseeboote hat heute morgens südlich von Ragusa den italienischen Kreuzer „Giuseppe Garibaldi“ torpediert und versenkt. Der Kreuzer sank in 15 Minuten.

Tags darauf teilte das Flottenkommando mit:

Gestern früh erschienen vor Ragusa Vecchia und Gravosa zusammen acht italienische Kreuzer und zwölf Torpedoboote und eröffneten das Feuer gegen die Bahn, gegen den Bahnhof Gravosa, einige Ortschaften und gegen die Höhe bei Ragusa Vecchia. Sie gaben insgesamt etwa 1000 Schüsse ab. Es wurden einige Privatgebäude leicht beschädigt. Menschenderluste sind nicht zu beklagen. Auch Verwundete gab es nicht.

Um 5 Uhr 45 Minuten früh erfolgte die bereits gemeldete Torpedierung des Kreuzers „Giuseppe Garibaldi“, worauf das italienische Geschwader eilends unsere Küstengewässer verließ.

Drei Tage später verstand sich der italienische Admiralstab zu folgender Veröffentlichung:

Bei Tagesanbruch des 18. Juli näherte sich eine Division unserer alten Panzerkreuzer, bestehend aus den Panzerkreuzern „Varese“, „Francesco Ferruccio“, „Giuseppe Garibaldi“ und „Vettor Pisani“, den Gewässern von Cattaro und befandete seine Anwesenheit, indem es die Eisenbahnlinie bei dieser Ortschaft beschloß und ernstlich beschädigte. Gleichzeitig gingen kleine Schiffe gegen Gravosa vor, zerstörten dort ein Maschinendepot, Kajernen und mehrere militärische Gebäude und führten dank einer Landung eine Aufklärung auf der Insel Ciuppana aus. Die in die Basis von Cattaro geschlochtenen feindlichen Panzerschiffe, welche, obgleich nicht von modernem Typ, doch unserer Division alter bescheidener Kreuzer hätten die Stirn bieten können, kamen nicht aus dem Hafen heraus, obgleich sie alle Maschinen unter Dampf hatten.

Während unsere Schiffe sich entfernten, wurden Angriffe von Tauchbooten auf sie gemacht. Der „Garibaldi“ wurde, nachdem er einem ersten Angriff entgangen war, von einem Torpedo getroffen und sank. Die Besatzung bewahrte vollkommene Disziplin und Ruhe und rief wiederholt: „Es lebe der König!“ bevor sie sich, den erhaltenen Befehlen gemäß, ins Meer warf. Sie wurde größtenteils gerettet.

Über die Verdächtigung der österr.-ungar. Flotte ist kein Wort zu verlieren. In Wirklichkeit spielte sich der Vorgang folgendermaßen ab:

In den frühen Morgenstunden des 17. Juli sichtete eines der österr.-ungar. Unterseeboote eine feindliche Kreuzer- und Torpedobootflottille, die, von Ragusa kommend, südwärts fuhr. Im Jagdkurs auf die Gruppe lossteuernd, konnte der Kommandant drei Kreuzer vom Typ „Garibaldi“ und einen vom Typ „Vettor Pisani“ feststellen. „Garibaldi“ hatte die Führung, die übrigen folgten im Kielwasser, die Zerstörer umgaben die Schiffe.

In getauchtem Zustand gelang es dem österr.-ungar. Unterseeboot, durch geschicktes Manövrieren nahe an den Feind heranzukommen. Gegen $\frac{1}{2}$ 5 Uhr morgens wurde es entdeckt und ein Schnellfeuer gegen das sichtbare Periskop eröffnet. Aber es war schon zu spät! Denn der Kommandant des Unterseebootes war bereits in günstige Distanz und Position gelangt; rasch lancierte er auf das Führerschiff und tauchte dann vollends unter.

Bange Sekunden des Wartens. Da endlich erschütterte ein heftiges Zittern die Bootwände, gleich darauf ein zweiter dumpfer Stoß. Ein Freudenschrei jubelt aus aller Kehlen. Auf „Garibaldi“ ist wohl eine Munitionskammer



Verpöberung des italienischen Dampferes „Amalfi“.

Nach einer Originalzeichnung von W. Stenberg.

in die Luft geflogen, das beschleunigt das Vernichtungswerk.

Die drei anderen feindlichen Kreuzer haben maximale Kraft angelegt und in eiliger Flucht suchen sie dem Schicksal ihres Führerschiffes zu entgehen. „Garibaldi“ ist im sinkenden Zustand. Aus dem Schiffsinnern stürzen sich die Matrosen auf Deck und springen mit ihren Rettungsgürteln in die salzigen Fluten. Immer rascher sinkt das Schiff. Mit dem Hed voran verschwindet es nach fünf Minuten in der Tiefe. Gurgelnd schließen sich die Bogen der Adria über den Masten.

Die mit den Wellen kämpfenden Matrosen werden von den zurückgebliebenen Zerstörern aufgenommen. Aber da entsinnen sich diese, daß auch sie vor Torpedos nicht sicher sind. Raun haben sie das Rettungswerk begonnen, so sieht der Unterseebootkommandant mit Erstaunen, daß auf jedem der Zerstörer die Genfer Flagge hochgeht, daß sich diese also unter den Schutz einer völkerrechtlichen Vereinbarung stellen wollen, der ihnen nie und nimmer zukommt. Er versucht, näher zu fahren, doch kaum ist er entdeckt, stürzen sich schon diese merkwürdigen „Spitalschiffe“ auf ihn, um ihn zu überrennen. Zwar erzielen sie keinen Erfolg, aber die Art der gegnerischen Kriegsführung erscheint durch diese, einen krassen Mißbrauch der Genfer Flagge involvierende, hinterlistige, dabei naive Handlungsweise auf das treffendste gekennzeichnet.

Nach einer Stunde Bergungsarbeit verlassen die Zerstörer den Schauplatz ihres Mißerfolges und überlassen die Sintflut dem auf-tauchenden, unverkehrten Unterseeboot. Zahlreiche Schiffstrümmer und eine dicke Ölschicht bedecken das Meer. Umhertreibende Gegenstände, Rettungsringe, ein Boot werden gefischt, dann die Flagge eines italienischen Vizeadmirals, welcher Fund zweifellos feststellt, daß „Garibaldi“ das Flaggenschiff der vor Ragusa operierenden Flotte war.

„Garibaldi“ ist somit das vierte Admiralschiff, das den österr.-ungar. Unterseebooten zum Opfer fiel. „Sean Barr“ (Vizeadmiral Boué de Lapeyrère), „Léon Gambetta“ (Konteradmiral Senes), „Amalfi“ (Flaggenschiff der dritten Division) und „Giuseppe Garibaldi“ (Flaggenschiff der fünften Division).

Am 25. Juli 1915 meldete das k. u. k. Flottenkommando:

Am 23. Juli früh haben unsere Kreuzer und Fahrzeuge die Eisenbahn an der *italienischen Ostküste* auf einer Strecke von über 160 Kilometer erfolgreich beschossen. Die Bahnstationen von Cipienti, Campomarino, Fossacesia, Termoli und Ortona sind stark beschädigt, jene von San Beneditto und Grot-

tammare in Brand geschossen, vier Lokomotiven und viele Waggons demoliert, einige sind verbrannt. In Ortona wurde der Wasserturm zerschossen, der Pontonkran beschädigt und ein Schleppender versenkt. Zwei Fabriken in Ortona und eine in San Vito haben schweren Schaden davongetragen, alle Schornsteine sind umgelegt. Der Bahnviadukt bei Termoli ist demoliert, die Brücke über den Moro eingestürzt und außerdem eine Kaserne in San Beneditto zerschossen. Der Semaphor Tremitti wurde in Schutt gelegt, das dortige Kabel zerstört. Feindliche Seestreitkräfte wurden nicht gesichtet.

Das war die Flotte, die sich, nach dem italienischen Bericht, nicht aus der Bucht von Cattaro herauswagte, weil „alte“ italienische Panzerkreuzer vorüberfuhren!

Am 28. Juli wurde mitgeteilt:

Am 27. Juli früh unternahmen unsere leichten Kreuzer und Torpedoeinheiten einen erfolgreichen Angriff auf die Eisenbahnstrecke von *Ancona bis Pesaro* und beschossen die Stationsanlagen, Bahnhofsmagazine, Wachhäuser und Eisenbahnbrücken an dieser Küstenstrecke mit gutem Erfolg.

Mehrere Lokomotiven und zahlreiche Waggons wurden demoliert, ein Bahnhofsmagazin in Fano geriet in Brand, der eine starke Explosion zur Folge hatte.

Gleichzeitig belegten unsere Seeflugzeuge den Bahnhof, eine Batterie, Kasernen und sonstige militärische Objekte Anconas erfolgreich mit Bomben, wobei der Rangierbahnhof sehr stark beschädigt und viel rollendes Material zerstört wurde.

In einem Naphthatank entstand ein noch auf 30 Seemeilen sichtbarer Brand.

Alle Einheiten sind ohne Verluste eingedrückt; feindliche Seestreitkräfte wurden nicht gesichtet.

Am 29. Juli meldete das österr.-ungar. Flottenkommando:

Die Italiener hatten kürzlich auf dem von uns militärisch nichtbesetzten Eiland *Pelagosa* eine Funkenstation errichtet. Am 28. Juli wurden die Stationsgebäude derselben von einer Gruppe unserer Torpedofahrzeuge durch Geschützfeuer zerstört und der Gittermast umgelegt. Hieran anschließend wurde zur Feststellung des Umfanges der feindlichen Besetzung ein kleines Landungsdetachement unserer Torpedofahrzeuge zu einer scharfen Reconnoszierung auf das Eiland gesandt. Dieses drang ungeachtet des heftigen Widerstandes über einen feindlichen Schützengraben bis zu den stark besetzten betonierten Verteidigungsanlagen der Italiener vor und brachte diesen, unterstützt durch das Artillerief Feuer aus un-

ieren Fahrzeugen, bedeutende Verluste bei. So fielen unter anderen der Kommandant der italienischen Besatzung und ein zweiter Offizier. Nach der erfolgreichen Refognosierung kehrte unser Detachement trotz der großen Übermacht des Gegners ohne erhebliche Verluste wieder auf die Fahrzeuge zurück. Feindliche Unterseeboote lancierten vergebens mehrere Torpedos gegen unsere Einheiten.

Am 6. August wurde offiziell mitgeteilt: Eines unserer Unterseeboote hat gestern früh ein italienisches Unterseeboot, Typ „Nautilus“, bei Pelagoja anlanciert und versenkt.

Das italienische Luftschiff „Citta di Jesi“ wurde um Mitternacht vom 5. auf den 6. August beim Versuche, über den Hafen von Pola zu fliegen, durch Schrapnellfeuer heruntergeholt, bevor es irgendeinen Schaden anrichten konnte. Die gesamte Besatzung, bestehend aus 3 Seeoffizieren, einem Maschinisten und 2 Mann, ist gefangen. Das Luftschiff wurde nach Pola gebracht.

7. August 1915:

Das am 5. August früh durch eines unserer Unterseeboote versenkte italienische Unterseeboot war „Nereide“; das am 26. Juni auf gleiche Weise vernichtete Torpedoboot hieß „5pn“.

Am 29. Juli abends ist im Golf von Triest ein Fahrzeug auf eine unserer Minen gestossen und in die Luft geflogen, ohne daß man damals wegen stürmischen Wetters erkunden konnte, welcher Art das Opfer war. Nun hat sich mit voller Bestimmtheit ergeben, daß es das italienische Unterseeboot „Nautilus“ war, welches damals mit der ganzen Besatzung untergegangen ist.

Schon früher sind das italienische Torpedoboot „6pn“ und das bereits gemeldete Torpedoboot „17os“ mit der ganzen Besatzung unserer Minen zum Opfer gefallen.

12. August:

Am 11. August früh beschossen unsere Fahrzeuge die italienischen Küstenbahnanlagen von Molfetta bis Seno San Giorgio. In Molfetta wurden vier Fabriken und zwei Straßenbahnviadukte stark zerschossen, ein Viadukt stürzte ein, eine Fabrik geriet in Brand, in San Spirito sind der Bahnhof und verschiedene Depots bis auf den Grund niedergebrannt. In Bari wurden das Kastell, der Semaphor, die Bahn und fünf Fabriken beschossen, von welcher letzteren eine in Flammen aufging. Ganz Bari war in Staub und Rauchwolken gehüllt, in der Bevölkerung herrschte Panik. Italienische Geschütze mittleren Kalibers richteten ihr Feuer erfolglos gegen unsere Zerstörer; auch der Angriff eines feindlichen Unterseebootes mißlang. Der Bahnviadukt über

Seno San Giorgio wurde durch unser Feuer stark beschädigt. Unsere Fahrzeuge sind alle völlig unversehrt heimgekehrt. Von den feindlichen Seestreitkräften war außer dem erwähnten Unterseeboot vor Bari nichts zu sehen.

Aber auch die österr.-ungar. Kriegsmarine hatte in diesen Tagen ein schmerzliches Opfer zu beklagen. Am 13. August teilte das Flottenkommando mit:

Unser Unterseeboot 12 ist von einer Kreuzung in der Nordadria nicht zurückgekehrt. Laut amtlicher italienischer Meldung wurde es mit der ganzen Besatzung versenkt.

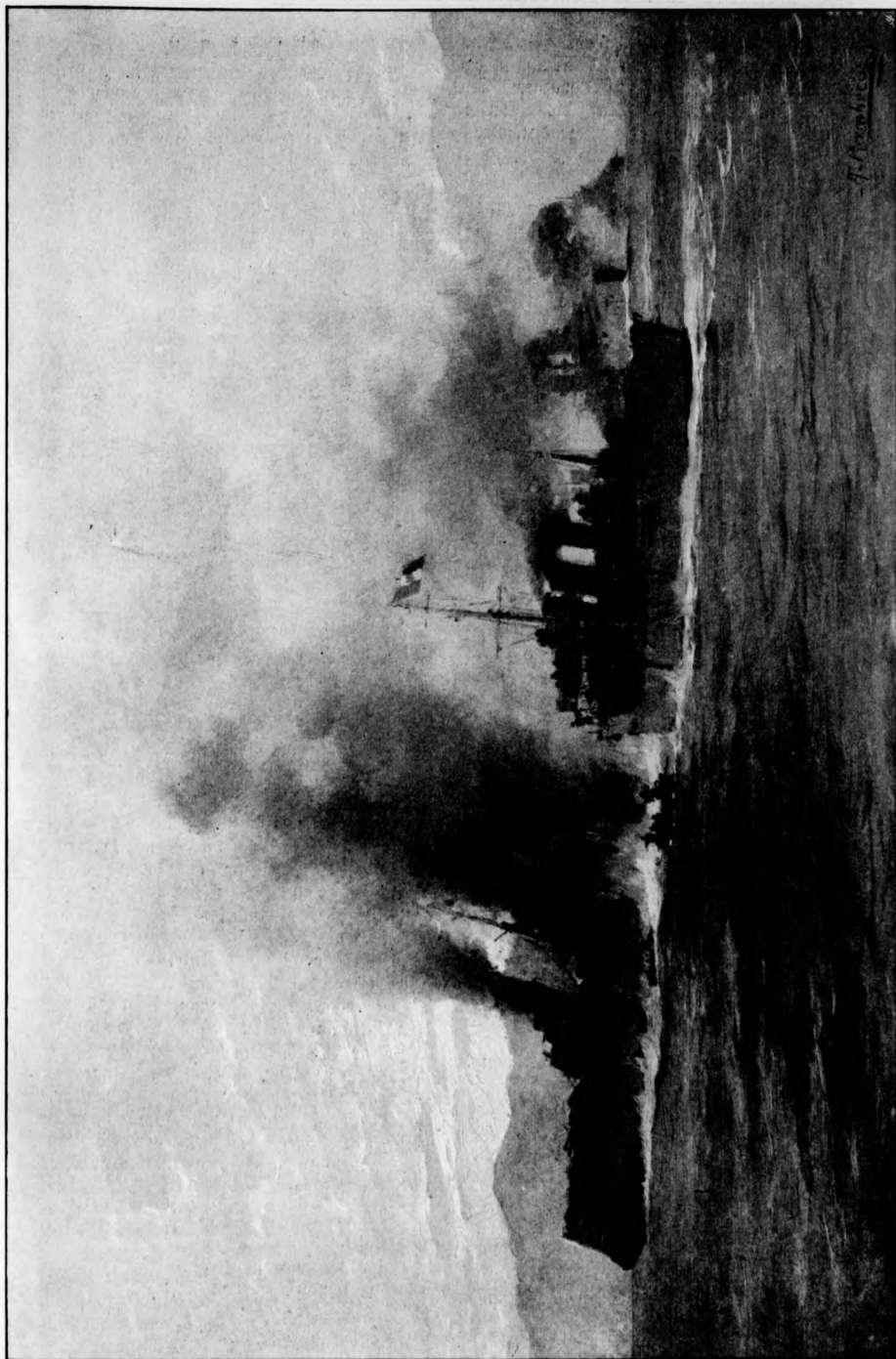
Am 10. August zu Mittag ist ein feindliches Unterseeboot im Golf von Triest durch eine Mine vernichtet worden. Von der Besatzung konnte niemand gerettet werden.

Am selben Tag und am darauffolgenden belegten unsere Seeflugzeuge die vom Feinde besetzte Insel Pelagoja mit Bomben und erzielten mehrere wirksame Treffer am Leuchthaus, an der Radiostation, an einem Wohngebäude, im aufgestapelten Material und in der Abwehrmannschaft. Ein feuerndes Geschütz mittleren Kalibers wurde voll getroffen, ein Maschinengewehr demontiert, ein Tender versenkt. Die Flugzeuge sind trotz heftiger Beschießung wohlbehalten eingedrückt.

Unterseeboot 12 mit seinem Kommandanten, Linienschiffsleutnant Egon v. Lerch, dem „Webdigen“ Östereich-Ungarns, war versenkt. Egon v. Lerch war es, der am 21. Dezember 1914 in der Straße von Otranto das französische Admiralschiff „Jean Bart“ torpediert hatte — man kann sich denken, daß die Nachricht, daß er mit seinen Gefährten den Tod gefunden, in der ganzen Monarchie schmerzliche Trauer hervorrief.

Auch ein zweites österr.-ungar. Unterseeboot ging zugrunde. Am 16. August wurde amtlich mitgeteilt:

Eines unserer Seeflugzeuge belegte am 15. August nachmittags vier Küstenforts von Venedig mit Bomben, von denen alle mit Ausnahme einer einzigen innerhalb der Werke explodierten. Von fünf zur Verfolgung startenden feindlichen Fliegern wurden zwei beim Aufstieg durch Maschinengewehrfeuer zur Umkehr und zur Landung gezwungen; zwei gaben die Verfolgung nach einiger Zeit auf, während der letzte feindliche Flieger unserem Flugzeug bis in die Nähe der istriatischen Küste folgte, wo er — ohne Erfolg erzielt zu haben — umkehren mußte. Unser Seeflugzeug ist trotz heftiger Beschießung durch die feindlichen Kriegsschiffe und Forts wohlbehalten eingedrückt.



Anfugang des „Günseppes Gartbadi“.
Nach einer Originalzeichnung von H. Namburg.

Laut amtlicher italienischer Veröffentlichung ist unser „U 3“ am 12. August in der südlichen Adria versenkt worden. Der zweite Offizier und 11 Mann des Unterseebootes wurden gerettet und gefangengenommen.

Am 18. August 1915 teilte das Flottenkommando mit:

Am 17. August früh beschloß eine unserer Flottillen zum drittenmal die von den Italienern besetzte Insel Pelagosa, während zugleich ein Flieger über der Insel mit Bomben, Maschinengewehren und Fliegerpfeilen operierte. Hierbei wurde das seit der letzten Beschießung wieder zum Wohnen hergerichtete Leuchthaus zerstört. Baracken und Zelte wurden in Brand geschossen, ein Geschützemplacement demoliert, mehrere Materialdepots, einige am Strande aufgestapelte Materialhaufen und mehrere Boote vernichtet. Die Besatzung hielt sich im Schützengraben und in unterirdischen Unterständen versteckt und leistete keinen Widerstand. Feindliche Seestreitkräfte wurden nicht gesichtet.

22. August:

Durch eine Rekognoszierung wurde am 21. August früh festgestellt, daß die Insel Pelagosa von den Italienern vollständig geräumt und alle Baulichkeiten und Verteidigungsanlagen zerstört worden sind. Die Insel, die nur von den Familien der Leuchtturmwächter bewohnt war, wurde in der Nacht auf den 11. Juli von den Italienern „erobert“ und dann mit Radiostation und Verteidigungsanlagen ausgestattet. Auch ein Unterseeboot wurde dort stationiert. Die Raids unserer Flieger und die dreimalige gründliche Beschießung durch unsere Flottille brachten dem Feind immer schwere Verluste an Menschen und Material ein, das Unterseeboot „Nereide“ wurde vernichtet. Dies mag endlich zur Erkenntnis geführt haben, daß der strategisch-taktische Wert dieses Inselchens nicht so hoch ist, wie man bei dessen Eroberung glauben machen wollte.

Ein schwerer Unfall traf die italienische Kriegsflotte am 28. September:

In der hinteren Pulverkammer des Linienschiffes „Benedetto Brin“ (14.970 Tonnen) ereignete sich eine Explosion, der ein Brand folgte.

Von 820 Mann der Besatzung wurden 8 Offiziere und 379 Mann gerettet. Unter den Opfern befand sich der Konteradmiral Rulin di Ceroin. Eines der besten Schiffe Italiens war damit vernichtet; die Ursache der Explosion ist nie bekannt geworden.

*

Die deutsche Flotte.

Der deutsche Unterseebootkrieg, die Antwort auf den englischen Aushungerungsversuch, ging weiter; kaum ein Tag verging, an dem nicht der britischen Handelsflotte schwerer Schaden geschah. Aber die deutschen Unterseeboote wandten sich nicht nur gegen Handelsschiffe, sondern griffen nach wie vor die Kriegsschiffe der Verbündeten an, wo es immer möglich war. Am 4. Juni 1915 wurde der russische Transportdampfer „Jenissei“ bei Baltischport, ein Minenkreuzer von fast 3000 Tonnen, versenkt. Am 10. Juni fielen die beiden englischen Torpedoboote „10“ und „12“ an der Ostseeküste einem deutschen Unterseeboot zum Opfer. Aber auch die deutsche Unterseebootflottille hatte Opfer zu beklagen. Die englischen Handelsschiffe und Fischdampfer nahmen Kanonen an Bord; sie waren von der Regierung aufgefordert, sich zu verteidigen und bei jeder möglichen Gelegenheit angriffsweise gegen die deutschen Unterseeboote vorzugehen. Preise für die Vernichtung deutscher Unterseeboote wurden ausgesetzt. Am 5. Juni 1915 erlag „U 14“ den Angriffen englischer Fischerboote. Der Kapitän eines holländischen Schiffes berichtete, daß er am 5. Juni früh in der Nordsee plötzlich ein deutsches Unterseeboot, vermutlich „U 14“, über Wasser kommen sah. Das Unterseeboot feuerte zwei Geschosse auf einen englischen Trawler ab, der mit einer 75-Zentimeter-Kanone bewaffnet und mit englischen Marinematrosen bemannt war. Statt auf die Warnungsschüsse des Unterseebootes zu antworten, gab der englische Trawler Signalfiff ab, worauf vier weitere englische Fischdampfer, die ebenso bewaffnet waren wie der erstgenannte, und deren Anwesenheit vermutlich durch das neblige Wetter dem Unterseeboot unbekannt geblieben war, herbeieilten. Die fünf englischen Trawler griffen jetzt vereint das Unterseeboot an und beschädigten das Vorderschiff, das aus dem Wasser emporzuragen begann. Das Unterseeboot konnte nun nicht mehr untertauchen; es wurde von einem Trawler gerammt und versank in der Tiefe. Nach einer Minute kam es wieder für einen Moment an die Oberfläche, die Besatzung sprang, mit Schwimmgürteln versehen, ins Meer und wurde von den Trawlern an Bord genommen, die dann nach Grimby fuhren.

Am 21. Juni konnte die deutsche Admiralität mitteilen:

Am 20. Juni griff eines unserer Unterseeboote etwa 100 Seemeilen östlich vom Firth of Forth einen englischen Panzerkreuzer, anscheinend von der Minotaur-Klasse, an. Der Torpedo traf; die Wirkung

konnte von dem Unterseeboot jedoch nicht mehr beobachtet werden.

Da die englische Admiralität sich auch diesem Ereignis gegenüber in völliges Schweigen hüllte, hat man über das Schicksal des englischen Panzerkreuzers nichts weiter erfahren; es ist wahrscheinlich, daß er gesunken ist, denn wenn er erhalten geblieben wäre, hätten die amtlichen englischen Stellen das gewiß nicht verschwiegen.

Am 24. Juni teilte der deutsche Admiralstab mit:

Am 22. Mai wurde in der Ostsee ein russisches Unterseeboot, anscheinend vom „Mula“-Typ, durch ein deutsches Flugzeug 25 Seemeilen östlich von Gotland mit Bomben beworfen. Der Erfolg konnte damals nicht festgestellt werden.

Nunmehr wird russischerseits zugegeben, daß das Unterseeboot verloren gegangen ist.

*

Am 2. Juli fand in der Ostsee bei Gotland ein Seegefecht zwischen deutschen und russischen Streitkräften statt, über dessen Verlauf der deutsche Admiralstab zunächst folgendes berichtete:

Auf der Rückkehr von einer Vorpostenstellung traf am 2. Juli gegen 6 Uhr morgens ein Teil unserer leichten Ostseestreitkräfte, die ihrer Aufgabe gemäß in aufgelöster Ordnung fuhren, zwischen Gotland und Windau bei strichweise unsichtigem Wetter auf russische Panzerkreuzer. Es entspannen sich Einzelgefechte, in denen unsere schwächeren Streitkräfte versuchten, den Gegner in den Bereich der Unterstützungen zu ernsterem Kampfe zu ziehen.

Im Verlaufe der Einzelgefechte vermochte S. M. S. „Albatros“ nicht den Anschluß an die eigenen Streitkräfte wiederzugewinnen. Nach zweifündigem schweren Kampfe gegen vier Panzerkreuzer, die mit der Beschießung auch innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer fortfuhren, mußte das Schiff infolge zahlreicher Treffer in sinkendem Zustand bei Östergarn auf Gotland auf den Strand gesetzt werden.

Es hatte 21 Tote und 27 Verwundete, deren sich die schwedischen Behörden und Einwohner in menschenfreundlicher Weise annahmen.

Ein späterer amtlicher Bericht sagte: Unsere leichten Streitkräfte, die in der Nacht eine vorgeschobene Stellung besetzt gehalten hatten, fuhren am 2. Juli morgens mit südlichem Kurs zurück. Das Wetter war namentlich nach Osten zu unsichtig, strichweise sogar neblig. Gegen 6 Uhr früh erhielten plötz-

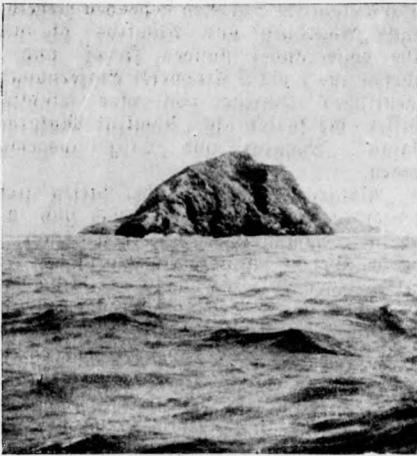
lich aus einer im Südosten stehenden Nebelwand heraus „Augsburg“ und „Albatros“, die in der Nähe voneinander standen, Feuer, und gewahrten aus 7 bis 8 Kilometer Entfernung die undeutlichen Umrisse von vier feindlichen Schiffen, die später als „Admiral Mafarow“, „Bajan“, „Bogatyr“ und „Dleg“ ausgemacht wurden.

„Albatros“, der gegenüber diesen großen Kreuzern keine Gefechtskraft besaß und ihnen auch an Geschwindigkeit unterlegen war, erhielt den Befehl, sich nach der schwedischen Insel Gotland zurückzuziehen, während „Augsburg“ die beiden weiter östlich stehenden Kreuzer „Roon“ und „Lübeck“ herbeirief und inzwischen im Vertrauen auf ihre höhere Geschwindigkeit versuchte, das Feuer der Gegner vom „Albatros“ ab und auf sich zu lenken und den Feind in der Richtung der herankommenden Verstärkungen zu ziehen.

Die feindlichen Kreuzer ließen aber nicht vom „Albatros“ ab, sondern vereinigten auf ihn ihr heftigstes Feuer. Ein Entkommen aus dem feindlichen Feuerbereich war für ihn wegen seiner geringen Geschwindigkeit nicht möglich. Nach zweifündigem Gefecht, das die Russen trotz ihrer Ablehnungen auch nach Erreichen der schwedischen Hoheitsgewässer nicht abbrechen, wie die dienstlichen deutschen Meldungen in Übereinstimmung mit den schwedischen Zeitungen feststellen, mußte der Kommandant sein von zahlreichen schweren Treffern ledigeschossenes und in sinkendem Zustand befindliches Schiff bei Östergarn auf Strand setzen.

Aus Berichten von Augenzeugen geht klar hervor, daß die russische Behauptung, der „Albatros“ habe die Flagge noch während des Gefechts getrichen, mit der Wahrheit nicht im Einklang steht. Während dieses Vorganges waren zunächst „Lübeck“, dann „Roon“ aus östlicher Richtung bei unsichtigem Wetter auf den Kanonendonner in höchster Fahrt zulaufend, an die Schlußschiffe des Gegners herangekommen und hatten in das Gefecht eingegriffen. Der Feind richtete das Feuer hauptsächlich gegen das ihm nächste und schwächste Schiff „Lübeck“, doch erzielte er keinerlei Erfolge, auch nicht, als ihm aus der Nebelwand heraus gegen 8 Uhr 30 Minuten vormittags sein neuester stärkster Panzerkreuzer „Kurik“ zu Hilfe kam. „Roon“ und „Augsburg“ stießen auf diesen los, um die „Lübeck“ zu entlasten, was zur Folge hatte, daß „Kurik“ abdrehte.

Das Gefecht, in dem die Russen nach ihrem eigenen Eingeständnis wahrscheinlich durch die schwere Artillerie des „Roon“ Beschädigungen erlitten, endete gegen 10 Uhr, wo der Gegner infolge des unsichtigen Wetters im Norden aus



Das Eiland Pelagos.

S. 311. 8.

Sicht kam, bevor weitere Verstärkungen von uns auf dem Kampfplatze erscheinen konnten. Trotz der lebhaften und dauernden Beschießung durch die an Zahl und Geschickkraft weit überlegenen russischen Schiffe haben unsere Kreuzer, abgesehen vom „Albatros“, keinen einzigen Treffer erhalten.

*

Nach allen schwedischen Meldungen über die Seeschlacht an der Küste von Gotland kämpfte der „Albatros“ gegen eine große Übermacht heldenmütig. Schwer beschädigt, suchte das Schiff mit forcierter Fahrt unter lebhaftem Feuerwechsel mit den Verfolgern sich unter der Küste von Gotland in Sicherheit zu bringen. Aber die Russen setzten unbekümmert um das schwedische Seegebiet die Beschießung fort und fügten dem Schiff nach der Aussage deutscher Matrosen gerade auf neutralem Seegebiet die schwersten Schäden zu. Granaten schlugen auf den Strand, so daß die schwedische Bedienungsmannschaft von Vestergarnfeuer hinter einem Berge Deckung suchen mußte. 100 Meter vom Strand entfernt lief das Schiff auf; dort lag es mit starker Schlagseite, die deutsche Flagge im Lopp auf dem Hintermast, während der Vordermast fortgeschossen worden war.

Als das Schiff auslief, spielte die Musikkapelle an Bord die deutsche Nationalhymne. Die Besatzung brachte Hurrarufe aus, froh, der russischen Gefangenschaft entronnen zu sein. Das Schiff bot einen schaurigen Anblick mit seinen Toten und Verwundeten. Eine Granate war im Operationsraum des Schiffes geplatzt, wobei zehn Verwundete getötet und der Schiffszart tödlich verletzt wurde.

Von allen Seiten strömte die Bevölkerung herbei, um nach Möglichkeit zu helfen und die Verwundeten auf weichen Sand zu betten. Es war rührend, zu sehen, wie die alten Fischerfrauen die ungewohnten Krankendienste zu leisten versuchten. Dann kamen Ärzte und Pflegerinnen in Automobilen. Trotz der furchtbaren Verletzungen hörte man keinen Schmerzenslaut. Still und ruhig, mit Zigarren oder Zigaretten im Munde, warteten die Verwundeten, bis die Reihe an sie kam. In Roma, wohin die Verwundeten geführt wurden, fanden sie sorgfältige Pflege.

Mittags wurde an Bord des „Albatros“ eine kurze Totenfeier abgehalten. Dann entließ der Kommandant die Besatzung. Es erklangen Hurrarufe auf Deutschland und den Kaiser, worauf die Flagge geftrichen wurde.

Die Toten wurden in deutsche Kriegsschlaggen gehüllt, in Fischerbooten ans Land gebracht und abends unter militärischen Ehren auf dem Friedhofe beigesetzt.

Der Kommandant ersuchte die Behörden, Schiff und Besatzung zu internieren, worauf sofort ein Internierungslager in Roma eingerichtet wurde. Dorthin wurden die 190 Überlebenden von der Besatzung überführt; die 7 Offiziere wurden bei Familien des Ortes einquartiert.

*

Am 11. August 1915 konnte der deutsche Admiralstab mitteilen:

Nach kühnem Durchbruch durch die feindlichen Bewachungsstreitkräfte hat S. M. Hilfschiff „Meteor“ an verschiedenen Stellen der britischen Küste Minen geworfen und sodann Handelskrieg geführt.

In der Nacht vom 7. zum 8. August stieß er südöstlich der Orneinjeln auf den britischen Hilfskreuzer „The Ramsen“, griff ihn an und vernichtete ihn, wobei er 40 Mann der Besatzung, darunter 4 Offiziere, retten konnte. Am folgenden Tage wurde er von vier britischen Kreuzern gestellt.

Da ein Kampf ausichtslos und ein Entkommen unmöglich war, versenkte der Kommandant sein Schiff, nachdem die Besatzung, die englischen Gefangenen und die Mannschaft eines als Prise versenkten Seglers geborgen worden waren. Die gesamte Besatzung des „Meteor“ hat wohlbehalten den deutschen Hafen erreicht.

„Meteor“ war ein als Minenschiff ausgerüsteter Handelsdampfer mittlerer Größe.

Am 10. August griffen unsere Ostseestreitkräfte die an der Einfahrt zu dem Alandsarchipel liegende befestigte Schäreninsel Utö an. Sie zwangen durch ihr Feuer die in der Einfahrt stehenden russischen Streit-

kräfte, unter ihnen einen Panzerkreuzer der Mafarowklasse, zum Rückzug und brachten die feindliche Küstenbatterie durch eine Anzahl guter Treffer zum Schweigen.

Am gleichen Tage trieben andere deutsche Kreuzer russische Torpedoboote, die sich bei Zerel am Eingang zum Rigaischen Meerbusen gezeigt hatten, in diesen zurück. Auf einem feindlichen Torpedobootzerstörer wurde ein Brand beobachtet.

Unsere Schiffe wurden wiederholt von feindlichen Unterjeebooten angegriffen. Sämtliche auf sie abgeschossenen Torpedos gingen fehl.

Unsere Schiffe erlitten weder Beschädigungen noch Verluste.

18. August 1915:

Am 17. August, 10 Uhr abends, griffen fünf Boote einer unserer Torpedobootflottillen bei Horns-Riff-Feuerschiff an der jütischen Westküste einen englischen modernen kleinen Kreuzer und acht Torpedobootzerstörer an und brachten den Kreuzer und einen der englischen Zerstörer durch Torpedoschüsse zum Sinken. Unsere Streitkräfte fanden keinerlei Verluste.

19. August:

Das englische Unterjeeboot „13“ ist am 19. August vormittags durch ein deutsches Torpedoboot am Südausgang des Sundes vernichtet worden.

21. August:

Unsere Seestreitkräfte in der Ostsee sind in den Rigaischen Meerbusen eingedrungen, nachdem sie sich durch zahlreiche geschickt gelegte Minenfelder und Netzsperrn unter mehrträgigen schwierigen Räumungsarbeiten Fahrstraßen gebahnt hatten. Bei den sich hierbei entwickelnden Vorpostengefechten wurde ein russisches Torpedoboot der Emir-Bucharski-Klasse vernichtet. Andere Torpedoboote, darunter „Novik“, und ein größeres Schiff wurden schwer beschädigt.

Beim Rückzug der Russen am Abend des 19. August in den Moonjund wurden die russischen Kanonenboote „Siwutisch“ und „Korejek“ nach tapferem Kampf durch Artilleriefeuer und Torpedobootangriffe versenkt. 40 Mann der Besatzungen, darunter 2 Offiziere, konnten, teilweise schwer verwundet, durch unsere Torpedoboote gerettet werden.

Drei unserer Torpedoboote wurden durch Minen beschädigt. Von

ihnen ist ein Boot gesunken, eines konnte auf Strand gesetzt, eines in den Hafen gebracht werden. Unsere Verluste an Menschenleben sind gering.

Am 24. August wurde von amtlicher deutscher Seite folgende Richtigstellung veröffentlicht:

In den letzten Tagen werden von russischer und englischer Seite über die Vorgänge im Rigaischen Meerbusen vom 15. bis 21. August, die mit der Vertreibung der russischen Streitkräfte ihren Abschluß fanden, wahrheitswidrige Nachrichten veröffentlicht. Es ist von einer großen Schlacht die Rede; es wird behauptet, die Russen hätten einen großen glänzenden Seesieg erfochten und die Deutschen vertrieben, nachdem sie ihnen schwere Verluste beigebracht. Ohne auf alle Einzelheiten der russischen Lügen einzugehen, sei folgendes nochmals festgestellt:

1. Die im Rigaischen Meerbusen vorgeführten deutschen Seestreitkräfte fanden dort nur leichte russische Kräfte vor, die teils vernichtet, teils vertrieben wurden. Von einer großen Seeschlacht kann somit gar keine Rede sein.

2. Deutsche Verluste sind außer den im amtlichen Bericht veröffentlichten nicht vorgekommen. Kein größeres Schiff, kein Kreuzer ist gesunken oder ernstlich beschädigt worden. Alle russischen Meldungen, die anders berichten, sind erfunden.

3. Vom Abschlagen eines Landungsversuches bei Pernau kann nicht die Rede sein. Ein solcher ist weder begonnen worden, noch war er beabsichtigt. Die Torpedobootflottille, welche hier erschien, hatte den Zweck, die Sperrung des Hafens zu decken. Hierbei entwickelte sich ein Geschützkampf mit den Hafens- und Feldbatterien, wobei die Hafensbatterien zum Schweigen gebracht und die Feldbatterien mit gutem Erfolg beschossen wurden. Ein russischer Dampfer mit sechs russischen Segelschiffen wurde außerdem aufgebracht und versenkt.



Das am 5. August 1915 von einem Unterjeeboot bei Pelagosa torpedierte italienische Unterjeeboot „Nereide“.

4. Die von den Russen angeblich erbeuteten Schiffe sind Dampfer, die von uns zur Sperrung von Fahrstraßen versenkt wurden.

Es ist bezeichnend, daß immer wieder Falschmeldungen aus Ententekreisen entgegengetreten werden mußte; nach einem Kriegsjahr konnten Engländer, Franzosen und Russen das Lügen noch immer nicht lassen, obwohl die erlundenen Siege auf die Neutralen schon lange keine Wirkung mehr übten.

Am 26. August 1915 wurde von deutscher Seite mitgeteilt:

Am 25. August abends hat einer unserer kleinen Kreuzer die russische Signalstation Kap-Süb-Ristna auf der Insel Dagö (am Eingang des Finnischen Meerbusens) beschossen und teilweise zerstört. Zur gleichen Zeit hat ein anderer kleiner Kreuzer die Signalstation Andreasberg gleichfalls auf Dagö mit Erfolg unter Feuer genommen. Feindliche Streitkräfte wurden nicht gesichtet.

In der Nacht vom 9. zum 10. September warf ein deutsches Marineluftschiff auf den russischen Flottenstützpunkt Baltischport an der Westküste von Estland und auf seine Eisenbahnanlagen eine Anzahl von Bomben mit gutem Erfolg. Das Luftschiff wurde vom Gegner mehrfach wirkungslos beschossen und kehrte unbeschädigt zurück.

Am 14. September wurde amtlich mitgeteilt:

Am 12. September haben deutsche Wasserflugzeuge einen Angriff auf russische Seestreitkräfte im Rigaischen Meerbusen und auf Rigadünamünde gemacht.

Eines der Flugzeuge sichtete vor der Bucht ein feindliches Flugzeug-Mutterschiff und belegte es mit Erfolg mit Bomben. Brandwirkung wurde beobachtet.

Ein anderes Flugzeug griff einen Zerstörer mit Bomben an und erzielte einen Treffer.

Ein drittes entdeckte in der Anensberger Bucht ein Flugzeug-Mutterschiff und brachte ihm zwei Treffer bei.

Dem vierten Flugzeug, das bei Zerel einen Kampf mit zwei russischen Flugzeugen zu bestehen hatte, gelang es, an einen Zerstörer heranzukommen und auf ihn einen Treffer zu erzielen.

Das fünfte traf zwei feindliche getauchte Unterseeboote vor Windau und bewarf sie mit zwei Bomben. Der Erfolg konnte nicht festgestellt werden.

Das letzte Flugzeug erzielte auf der zum Torpedobootbau für die russische Marine bestimmten Mühlgrabenwerft in Dünamünde sechs Treffer in den Werfstätten und auf den Hellingen. Die Werft geriet in Brand.

Einem Flugzeug begegnete im Rigaischen Meerbusen ein russisches Segelschiff, welches versenkt wurde, nachdem die Mannschaft gerettet war.

*

Die deutsche Flotte hatte also, gleichwie die österreichisch-ungarische, in diesem Zeitabschnitt nicht ungünstig operiert. Eine Reihe feindlicher Schiffe war vernichtet worden, die eigenen Schäden gering. Daß deutsche und österreichisch-ungarische Unterseeboote in dieser Zeit im Mittelmeer den Feinden großen Abbruch taten, davon wird an anderer Stelle noch die Rede sein. Jedenfalls hat die Flotte der Zentralmächte das erste Kriegsjahr gut überstanden, und insbesondere England hat fühlen müssen, daß die deutsche Flotte doch nicht gut mit Ratten verglichen werden konnte, die ausgeräuchert werden mußten, wie Churchill gemeint hatte. Die Kriegsflaggen der beiden Zentralmächte hatten es sehr wohl verstanden, sich in Nord und Süd in Respekt zu setzen.

*

Der deutsch-amerikanische Zwist.

Die Torpedierung der „Lusitania“ hatte, wie eingehend geschildert, zu einem Notenwechsel zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten Anlaß gegeben. Am 30. Mai 1915 hatte die deutsche Regierung noch einmal ihren Standpunkt genau präzisiert und mit guten Gründen dargetan, daß die „Lusitania“, dieses schwimmende Arsenal mit Passagierbedeckung, sehr wohl von einem Unterseeboot versenkt werden durfte. Dank der englischen Hezke in den Vereinigten Staaten schien es, als sollte zwischen Amerika und Deutschland ein tief-

gehender Zwist entstehen, dessen Folgen sich noch gar nicht absehen ließen. Präsident Wilson stand mit seinen Sympathien ganz auf englischer Seite; Staatssekretär Bryan gab am 8. Juni seine Demission. Am 10. Juni traf die Antwort der Washingtoner Regierung auf die deutsche Note vom 28. Mai ein; sie lautete in bezug auf die „Lusitania“:

Eurer Erzellenz Note weist bei Erörterung der Verluste an amerikanischen Menschenleben anläßlich der Versenkung des Dampfers „Lusitania“ mit ziemlicher Ausführlichkeit auf gewisse Nachrichten hin, die der kaiserlich deutschen Regierung hinsichtlich des Cha-

racters und der Ausrüstung des Schiffes zugegangen sind, und Curer Erzellenz geben der Befürchtung Ausdruck, daß diese Nachrichten nicht zur Kenntnis der Regierung der Vereinigten Staaten gelangt sein könnten. In der Note wird behauptet, daß die „Lusitania“ zweifellos bewaffnet gewesen sei, im besonderen verdeckte Geschütze geführt habe, daß sie mit ausgebildeter Bedienungsmannschaft für Geschütze und mit besonderer Munition versehen gewesen sei, Truppen von Kanada befördere, eine Ladung an Bord gehabt habe, die nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten für ein Schiff, das auch Passagiere befördert, nicht zulässig gewesen sei, und daß sie ihrem Wesen nach als ein Hilfsschiff der englischen Seestreitkräfte gebildet habe.

Glücklicherweise sind dies Angelegenheiten, bezüglich deren die Regierung der Vereinigten Staaten in der Lage ist, der kaiserlich deutschen Regierung amtliche Aufklärung zu geben. Falls die in Curer Erzellenz Note angeführten Tatsachen zuträfen, wäre die Regierung der Vereinigten Staaten verpflichtet gewesen, davon amtlich Kenntnis zu nehmen. In Ausübung ihrer anerkannten Pflicht als neutrale Macht und in Anwendung ihrer nationalen Gesetze wäre es ihre Pflicht gewesen, darauf zu achten, daß die „Lusitania“ für ein angriffsweises Vorgehen nicht bewaffnet war, daß sie keine Ladung führte, die durch die Gesetze der Vereinigten Staaten verboten war, und daß sie, wenn sie tatsächlich ein englisches Flottenschiff war, keine Klarierungspapiere als Handelsschiff erhalten durfte.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat diese Pflicht erfüllt und ihre Gesetze mit gewissenhafter Wachsamkeit durch ihre ordnungsgemäß bestellten Beamten zur Anwendung gebracht. Sie ist deshalb in der Lage, der kaiserlich deutschen Regierung zu versichern, daß diese fallig informiert war. Sollte die kaiserlich deutsche Regierung der Auffassung sein, daß sie überzeugende Beweise besitzt, wonach die Beamten der Regierung der Vereinigten Staaten ihre Pflicht nicht gründlich erfüllt haben, so gibt sich die Regierung der Vereinigten Staaten der aufrichtigen Hoffnung hin, daß die kaiserlich deutsche Regierung dieses Beweismaterial zur Prüfung unterbreiten wird.

Was immer auch die Behauptung der kaiserlich deutschen Regierung hinsichtlich der Beförderung von Kriegskonterbande an Bord der „Lusitania“ oder hinsichtlich der Explosion dieses Materials durch den Torpedoschuh sein möge, so braucht nur gesagt zu werden, daß nach Ansicht der amerikanischen Regierung diese Behauptungen für die Frage der Geschmähigkeit des von den deutschen Marinebehörden bei der Versenkung des Schiffes angewandten Verfahrens unerheblich sind. Allein die Versenkung von Passagierdampfern berührt die Grundsätze der Menschlichkeit, denen gegenüber die besonderen einzelnen Umstände, die in Versenkungsfällen mitzupreden könnten, in den Hintergrund gedrängt werden, Grundsätze, die eine solche Versenkung, wie die kaiserlich deutsche Regierung zweifelsohne ungenügend erkennen und anerkennen wird, aus der Reihe der gewöhnlichen Gegenstände diplomatischer Erörterung oder internationaler Streitfragen herausheben.

Was immer die sonstigen Tatsachen im Falle der „Lusitania“ sein mögen, die Hauptfrage bleibt, daß ein großer Dampfer, der in erster Linie und vorzugsweise als Beförderungsmittel für Passagiere diente und über tausend Menschen beförderte, die keinerlei Anteil an der Kriegführung hatten, torpediert und versenkt wurde, ohne geringsten Anruf oder Warnung, und daß Männer, Frauen und Kinder unter Umständen, für die es in der modernen Kriegführung kein Beispiel gibt, in den Tod gefandt wurden.

Die Tatsache, daß mehr als hundert amerikanische Bürger unter denen waren, die zugrunde gingen, macht

es der Regierung der Vereinigten Staaten zur Pflicht, von diesen Dingen zu sprechen und erneut mit feierlichem Nachdruck die Aufmerksamkeit der kaiserlich deutschen Regierung auf die schwere Verantwortung zu lenken, die sie nach Ansicht der Regierung der Vereinigten Staaten auf sich geladen hat, und auf den unanfechtbaren Grundsatz, worauf diese Verantwortung beruht.

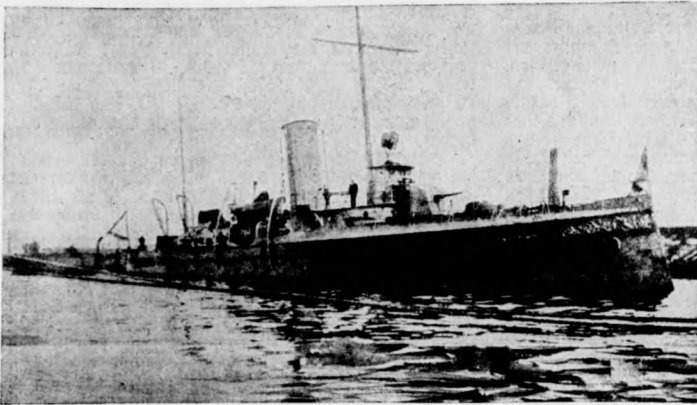
Die Regierung der Vereinigten Staaten bemüht sich um etwas Größeres als bloße Eigentumsrechte oder Handelsprivilegien. Sie bemüht sich um nichts weniger Erhabenes und Heiliges als die Rechte der Menschlichkeit, durch deren Achtung sich jede Regierung ehrt und auf die keine Regierung im Interesse der in ihrer Obhut und Gewalt Befindlichen verzichten darf. Nur tatsächlicher Widerstand gegenüber der Raperung oder die Weigerung, anzubalten, wenn dies zu Durchsuchungszwecken befohlen war, hätte dem Führer des Unterseebootes die Berechtigung geben können, das Leben der an Bord Befindlichen in Gefahr zu bringen. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist der Ansicht, daß die ausdrücklichen, am 3. August 1914 durch die kaiserlich deutsche Admiralität an ihre Seesoffiziere erlassenen Instruktionen diesen Grundsatz anerkennen und zur Geltung gebracht haben, wie dies auch die Priisenordnungen aller anderen Nationen tun, und jeder Reisende und Seemann hatte das Recht, sich darauf zu verlassen. Auf diesem Grundsatz der Menschlichkeit, sowohl als auf dem Gesetze, das sich darauf gründet, müssen die Vereinigten Staaten bestehen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten nimmt mit Vergnügen wahr, daß Curer Erzellenz Note mit der Andeutung schließt, daß die kaiserlich deutsche Regierung jetzt wie vorher geneigt ist, die guten Dienste der Vereinigten Staaten anzunehmen bei dem Versuch, mit der Regierung von Großbritannien zu einer Verständigung über eine Änderung des Charakters und der Bedingungen des Seekrieges zu gelangen. Die Regierung der Vereinigten Staaten würde es als einen Vorzug betrachten, auf diese Weise ihren Freunden und der Welt einen Dienst leisten zu können. Sie ist jederzeit bereit, jeder der beiden Regierungen Andeutungen oder Anregungen zu übermitteln, die die andere zu übermitteln wünscht, und ladet die kaiserlich deutsche Regierung herzlich ein, von ihren Diensten in dieser Richtung nach Belieben Gebrauch zu machen. Die ganze Welt wird mitbetroffen von allem, was auch nur einen teilweisen Ausgleich der Interessen herbeizuführen oder irgendwie die Schreden des gegenwärtigen unseligen Konfliktes zu mildern geeignet ist.

Welche Vereinbarung auch immer zwischen den kriegführenden Parteien glücklich getroffen werden mag und was immer nach Ansicht der kaiserlich deutschen Regierung in der Vergangenheit für die Handlungsweise ihrer Seebefehlshaber als Aufforderung oder als verhältnismäßige Rechtfertigung in Betracht kommen mag, die Regierung der Vereinigten Staaten erwartet zurecht, daß die Gerechtigkeit und Menschlichkeit der deutschen Regierung in allen Fällen, wo Amerikaner geschädigt oder ihre Rechte als Neutrale verletzt worden sind, zur Geltung gebracht werden wird.

Die Regierung der Vereinigten Staaten erneuert deshalb ernstlich und feierlich die Vorstellungen, die sie in ihrer Note an die kaiserlich deutsche Regierung vom 15. Mai erhoben hat und stützt sich bei diesen Vorstellungen auf die Grundsätze der Menschlichkeit, die allgemein anerkannten Anschauungen des internationalen Rechtes und die alte Freundschaft mit der deutschen Regierung.

Die Regierung der Vereinigten Staaten kann nicht zugeben, daß die Proklamierung einer Kriegszone, vor der neutrale Schiffe gemarnt worden sind, irgendwie als eine Verkürzung von Rechten ameri-



Das russische Kanonenboot „Sivutsch“, welches im Rigaer Meerbusen von deutschen Kriegsschiffen verlenkt wurde.

fianischer Schiffseigentümer oder amerikanischer Bürger ausgelegt werden kann, die sich auf erlaubten Reisen als Passagiere an Bord von Handelsschiffen einer kriegsführenden Macht befinden. Sie glaubt, daß die kaiserlich deutsche Regierung als außer Zweifel stehend die Grundzüge annimmt, daß das Leben von Nichtkämpfern gesetz- und rechtmäßig nicht in Gefahr gebracht werden dürfe durch Kaperung oder Zerstörung eines Handelsschiffes, das keinen Widerstand leistet, und daß die kaiserlich deutsche Regierung die Verpflichtung anerkennt, die notwendige Vorsicht anzuwenden bei der Feststellung, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegsführenden Nation angehört oder tatsächlich Kriegskonterbande unter neutraler Flagge führt. Die Regierung der Vereinigten Staaten darf deshalb erwarten, daß die kaiserlich deutsche Regierung die notwendigen Maßnahmen ergreifen wird, um diese Grundzüge hinsichtlich der Sicherung amerikanischen Lebens und amerikanischer Schiffe zu verwirklichen, und bittet um die Zusicherung, daß dies geschehen wird.

Höflich in der Form, aber durchaus feindselig im Inhalt! Die deutsche Regierung antwortete am 9. Juli 1915:

Die kaiserlich deutsche Regierung entnahm mit Genugtuung aus der Note, wie sehr es der Regierung der Vereinigten Staaten am Herzen liegt, die Grundzüge der Menschlichkeit auch im gegenwärtigen Kriege verwirklicht zu sehen. Dieser Appell findet in Deutschland vollen Widerhall und die kaiserliche Regierung ist durchaus gewillt, ihre Darlegungen und Entschlüsse auch im vorliegenden Falle ebenso von den Prinzipien der Humanität bestimmen zu lassen, wie sie es stets tat. Dantbar begrüßte es die kaiserliche Regierung, daß die amerikanische Regierung in ihrer Note vom 15. Mai 1915 selbst daran erinnerte, wie sich Deutschland in der Behandlung der Seekriegsrechte stets von den Grundzügen des Fortschrittes und der Menschlichkeit leiten ließ. In der Tat haben seit der Zeit, wo Friedrich der Große mit John Adams, Benjamin Franklin und Thomas Jefferson den Freundschafts- und Handelsvertrag vom 10. September 1785 zwischen Preußen und der Republik des Westens vereinbarte, deutsche und amerikanische Staatsmänner in dem Kampf für die Freiheit der Meere und für den Schutz des friedlichen Handels zusammengestanden.

Bei den internationalen Verhandlungen, die später zur Regelung des Seekriegsrechtes gepflogen

wurden, sind Deutschland und Amerika gemeinsam für fortschrittliche Grundzüge und besonders für die Abschaffung des Seebeuterechtes sowie für die Wahrung der neutralen Interessen eingetreten. Noch bei Beginn des gegenwärtigen Krieges hat sich die deutsche Regierung auf Vorschlag der amerikanischen Regierung sofort bereit erklärt, die Londoner Seekriegsrechtsklärung zu ratifizieren und sich dadurch bei Verwendung ihrer Seeestreitkräfte allen dort vorgegebenen Beschränkungen zugunsten der Neutralen zu unterwerfen. Ebenso hielt Deutschland stets an dem Grundzüge fest, daß der Krieg mit der bewaffneten und organisierten Macht eines feindlichen

Staates zu führen ist, daß dagegen die feindliche Zivilbevölkerung nach Möglichkeit von den kriegerischen Maßnahmen verschont bleiben muß.

Die kaiserliche Regierung hegt die bestimmte Hoffnung, daß es beim Eintritt des Friedens oder sogar schon früher gelingen werde, das Seekriegsrecht in einer Weise zu ordnen, die die Freiheit der Meere verbürgt, und sie wird es mit Dank und Freude begrüßen, wenn sie dabei Hand in Hand mit der amerikanischen Regierung arbeiten kann.

Wenn in dem gegenwärtigen Kriege je länger, je mehr die Grundzüge durchbrochen wurden, die das Ziel der Zukunft sein sollten, so trägt die deutsche Regierung keine Schuld daran. Der amerikanischen Regierung ist bekannt, wie von vornherein und in steigender Rücksichtslosigkeit Deutschlands Gegner darauf ausgingen, unter Losagung von allen Regeln des Völkerrechtes und unter Mißachtung aller Rechte der Neutralen durch völlige Lahmlegung des friedlichen Verkehrs zwischen Deutschland und den neutralen Ländern nicht sowohl die Kriegführung als vielmehr das Leben der deutschen Nation vernichtend zu treffen.

Am 3. November erklärte England die Nordsee zum Kriegsgebiet und erschwerte und gefährdete die neutrale Schifffahrt durch Legung schlecht verankerter Minen sowie durch das Anhalten und die Aufbringung der Schiffe auf das äußerste, so daß tatsächlich die neutralen Küsten und Häfen gegen alles Völkerrecht blockiert wurden. Lange vor Beginn des Unterseebootkrieges unterband England auch die legitime neutrale Schifffahrt nach Deutschland so gut wie völlig. So wurde Deutschland zu dem Handelskrieg mit Unterseebooten gezwungen. Bereits am 16. November 1914 erklärte der englische Premierminister im Unterhause, daß es eine der Hauptaufgaben Englands sei, zu verhindern, daß Nahrungsmittel für die deutsche Bevölkerung über neutrale Häfen nach Deutschland gelangten. Seit dem 1. März 1915 endlich nimmt England von neutralen Schiffen alle nach Deutschland gehenden sowie alle von Deutschland kommenden Waren ohneweiters, auch wenn sie neutrales Eigentum sind. Wie seinerzeit die Buren, so soll jetzt das deutsche Volk vor die Wahl gestellt werden, ob es mit seinen Frauen und Kindern dem Hungertod erliegen oder die Selbstständigkeit aufgeben will. Während uns so unsere Feinde den Krieg ohne Gnade und

bis zur völligen Vernichtung ansetzten, führen wir den Krieg in Notwehr für unsere nationale Existenz und um des dauernd gesicherten Friedens willen. Den erklärten Absichten unserer Feinde und der von ihnen angewandten völkerrechtswidrigen Kriegsführung mußten wir den Unterseebootkrieg anpassen.

Bei allen grundsätzlichen Bemühungen, neutrales Leben und Eigentum nach Möglichkeit vor einer Schädigung zu bewahren, anerkannte die deutsche Regierung schon in der Denkschrift vom 4. Februar rückhaltlos, daß durch diesen Unterseebootkrieg die Interessen der Neutralen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Aber ebenso wird auch die amerikanische Regierung zu würdigen wissen, daß die kaiserliche Regierung in dem Daseinstampfe, der Deutschland von seinen Gegnern aufgezwungen worden ist, die heilige Pflicht hat, alles, was irgend in ihrer Macht steht, zu tun, um das Leben der deutschen Untertanen zu schützen und zu retten. Wollte die kaiserliche Regierung diese ihre Pflicht veräußen, so würde sie sich vor Gott und der Geschichte der Verletzung derjenigen Prinzipien der höchsten Humanität schuldig machen, die die Grundlage jedes Staatslebens sind. Mit erschütternder Deutlichkeit zeigt der Fall der „Lusitania“, zu welcher Gefährdung von Menschenleben diese Art der Kriegsführung unserer Gegner gelangt ist.

Die unter Verheißung von Prämien gegebene Anweisung an die britischen Handelsschiffe, sich zu armieren und Unterseeboote zu rammen, ist im schärfsten Widerspruch mit allen Grundbügen des Völkerrechtes und durch sie ist jede Grenze zwischen Handels- und Kriegsschiffen verwischt und sind diejenigen Neutralen, die Handelsschiffe als Reisende benötigen, allen Gefahren des Krieges in erhöhtem Maße ausgesetzt worden. Hätte der Kommandant des deutschen Unterseebootes, welcher die „Lusitania“ vernichtet hat, die Mannschaften und die Reisenden vor der Torpedierung ausbooten lassen, so hätte dies die sichere Vernichtung seines eigenen Bootes bedeutet. Nach allen bei der Versenkung vieler kleinerer und weniger seetüchtiger Schiffe gemachten Erfahrungen war zu erwarten, daß ein so mächtiges Schiff wie die „Lusitania“ auch nach der Torpedierung lange genug über Wasser bleiben würde, um die Passagiere in die Schiffsbote gehen zu lassen.

Umstände ganz besonderer Art, insonderheit das Vorhandensein großer Mengen hochexplosiver Stoffe an Bord, täuschten diese Erwartung. Außerdem darf noch darauf hingewiesen werden, daß bei einer Scho-

nung der „Lusitania“ tausende Riften mit Munition den Feinden Deutschlands zugeführt und dadurch tausende deutscher Mütter und Kinder ihrer Ernährer beraubt worden wären.

In dem Geiste der Freundschaft, von welchem das deutsche Volk gegenüber der Union und ihren Bewohnern seit den ersten Tagen ihres Bestehens besetzt ist, wird die kaiserliche Regierung immer bereit sein, auch während des gegenwärtigen Krieges alles ihr mögliche zu tun, um einer Gefährdung des Lebens amerikanischer Bürger vorzubeugen. Die kaiserliche Regierung wiederholt daher die Zusicherung, daß amerikanische Schiffe in der Ausübung der legitimen Schifffahrt nicht gehindert und das Leben amerikanischer Bürger auf neutralen Schiffen nicht gefährdet werden soll. Am unvorherzusehenden, bei der Seerückführung der Gegner Deutschlands mögliche Gefährdung amerikanischer Passagierdampfer auszuschließen, werden die deutschen Unterseeboote angewiesen, solche durch besondere Zeichen kenntlich gemachte und in angemessener Zeit vorher angelegte Passagierdampfer frei und sicher passieren zu lassen. Dabei gibt sich die kaiserliche Regierung allerdings der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die amerikanische Regierung die Gewähr übernimmt, daß diese Schiffe keine Konterbande an Bord haben. Die näheren Vereinbarungen für die unbehelligte Fahrt dieser Schiffe würden von den beiderseitigen Marinebehörden zu treffen sein.

Zur Schaffung ausreichender Reisegelegenheit für amerikanische Bürger über den Atlantischen Ozean stellt die deutsche Regierung zur Erwägung, die Zahl der verfügbaren Dampfer dadurch zu vermehren, daß eine angemessene, einer genauen Vereinbarung unterliegende Zahl neutraler Dampfer unter amerikanischer Flagge in den Passagierdienst unter den gleichen Bedingungen wie die vorgenannten amerikanischen Dampfer eingestellt werde. Die kaiserliche Regierung glaubt, annehmen zu dürfen, daß auf diese Weise ausreichende Gelegenheiten für die amerikanischen Bürger zur Reise über den Atlantischen Ozean zu schaffen sind. Eine zwingende Notwendigkeit für amerikanische Bürger, in Kriegszeiten auf Schiffen unter feindlicher Flagge nach Europa zu reisen, dürfte demnach nicht vorliegen. Insbesondere vermag die kaiserliche Regierung nicht zuzugeben, daß amerikanische Bürger ein feindliches Schiff durch die bloße Tatsache ihrer Anwesenheit an Bord zu schützen vermögen. Deutschland folgt lediglich dem Beispiel Englands, als ein festes Teil der See zum Kriegs-



Blick auf Riga vom linken Ufer der Düna.

gebiet erklärte. Unfällen, die in diesem Kriegsgebiet Neutralen auf feindlichen Schiffen zustoßen sollten, könnten daher nicht wohl anders beurteilt werden, als Unfälle, denen Neutrale auf dem Kriegsschauplatz zu Lande jeberzeit ausgesetzt sind, wenn sie sich trotz vorheriger Warnung in Gefahr begeben. Sollte sich jedoch die Erwerbung neutraler Passagierdampfer für die amerikanische Regierung nicht in ausreichendem Umfang ermöglichen lassen, so ist die kaiserliche Regierung bereit, seine Einwendungen zu erheben, daß die amerikanische Regierung vier Passagierdampfer feindlicher Flagge für den Passagierverkehr Nordamerika—England unter die amerikanische Flagge bringt. Die Zulagen für die freie und sichere Fahrt amerikanischer Passagierdampfer würden dann unter den gleichen Vorbedingungen auch auf diese früher feindlichen Passagierdampfer ausgedehnt werden.

Der Präsident der Vereinigten Staaten erklärte sich in dankenswerter Weise zur Übermittlung und Anregung von Vorschlägen an die großbritannische Regierung, insonderheit wegen einer Änderung des Seekrieges, bereit. Die kaiserliche Regierung wird stets von den guten Diensten des Präsidenten gern Gebrauch machen und gibt sich der Hoffnung hin, daß seine Bemühungen sowohl im vorliegenden Fall, wie auch für das große Ziel der Freiheit der Meere zu einer Verständigung führen werden.

Könnte die Sachlage überzeugender dargestellt werden? Ganz gewiß nicht! Aber der Präsident der Vereinigten Staaten wollte sich nicht überzeugen lassen; er gab am 23. Juli folgende Antwort:

Die Regierung der Vereinigten Staaten bedauert, sagen zu müssen, daß sie die rote sehr unbedeutenden gefunden hat, da sie es unterläßt, auf die eigentlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Regierungen einzugehen, und seinen Weg weist, auf dem die anerkannten Grundsätze von Recht und Menschlichkeit in der einen ersten Streitgegenstand bildenden Angelegenheit zur Geltung gebracht werden können, vielmehr im Gegenteil Vereinbarungen für die teilweise Aufhebung jener Grundsätze vorschlägt, die diese dem Erfolge nach beseitigen würden. Die Regierung der Vereinigten Staaten bemerkt mit Genugtuung, daß die kaiserlich deutsche Regierung ohne Vorbehalt die Gültigkeit der Grundsätze anerkennt, auf denen die amerikanische Regierung in verschiedentlichen an die kaiserlich deutsche Regierung gerichteten Mitteilungen hinsichtlich der Verhängung des Kriegsgebietes und der Verwendung von Unterseebooten gegen Handelschiffe auf hoher See bestanden hat, nämlich des Grundsatzes, daß die hohe See frei ist und daß der Charakter und die Ladung eines Handelschiffes festgesetzt sein müssen, ehe es rechtmäßigerweise beschlagnahmt oder zerstört werden kann, und daß das Leben von Nichtkämpfern auf keinen Fall in Gefahr gebracht werden darf, es sei denn, daß das Schiff Widerstand leistet oder zu entfliehen versucht, nachdem es aufgefordert worden ist, sich der Durchsichtung zu unterwerfen. Denn die Vergeltungshandlung eines Kriegführenden (Belligerent act of retaliation) ist an und für sich ein Handeln außerhalb des Gesetzes und die Verteidigung einer Maßnahme als Vergeltungsmaßnahme bedeutet das Zugeständnis, daß sie ungesetzlich ist. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist jedoch bitter enttäuscht darüber, daß die kaiserlich deutsche Regierung sich in weitem Maße von der Verpflichtung zur Beobachtung dieser Grundsätze — selbst wo neutrale Schiffe in Frage kommen — entbunden erachtet infolge der Politik und Praxis, die nach ihrer Ansicht Großbritannien im gegenwärtigen Krieg gegenüber dem neutralen Handel befolgt.

Die kaiserlich deutsche Regierung wird unschwer verstehen, daß die Regierung der Vereinigten Staaten die Politik der großbritannischen Regierung hinsichtlich ihrer Verpflichtungen gegenüber einer neutralen Regierung nur mit der großbritannischen Regierung selbst erörtern kann. Auch muß sie das Verhalten anderer kriegführenden Regierungen in der Erörterung mit der kaiserlich deutschen Regierung über die ihrer Ansicht nach ernste und nicht zu rechtfertigende Mißachtung von Rechten amerikanischer Bürger durch die deutschen Seebefehlshaber als unerheblich ansehen. Ungeheuliche und unmenseliche Handlungen, so gerechtfertigt sie auch immer einem Feinde gegenüber erscheinen mögen, von dem angenommen wird, daß er unter Verletzung von Recht und Menschlichkeit gehandelt hat, sind offenbar nicht zu verteidigen, wenn sie Neutrale ihrer anerkannten Rechte berauben, insbesondere wenn sie das Recht auf das Leben selbst verletzen. Wenn ein Kriegführender dem Feinde gegenüber nicht Vergeltung üben kann, ohne das Leben Neutraler und deren Eigentum zu schädigen, so sollten sowohl Menschlichkeit als Gerechtigkeit und angemessene Rücksicht auf die Würde der neutralen Mächte gebieten, daß das Verfahren eingestellt wird.

Wird darauf bestanden, so würde dies unter solchen Umständen einen unverzeihlichen Verstoß gegen die Souveränität der betroffenen neutralen Völker bedeuten. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist nicht uneingedenk der außergewöhnlichen, durch diesen Krieg geschaffenen Verhältnisse oder grundlegenden Veränderungen der Umstände und Arten des Angriffs, die durch den Gebrauch von Werkzeugen der Seekriegführung hervorgerufen worden sind, wie sie die Völker der Welt nicht im Auge haben konnten, als die geltenden Regeln des Völkerrechts festgelegt wurden. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist bereit, jede vernünftige Rücksichtnahme auf diese neue, unerwartete Gestaltung der Seekriegführung wachen zu lassen. Sie kann jedoch nicht zugeben, daß ein wesentliches oder grundlegendes Recht ihres Volkes wegen einer bloßen Änderung der Verhältnisse aufgegeben wird. Die Rechte der Neutralen in Kriegszeiten beruhen auf Grundsätzen, nicht auf Zweckmäßigkeit, und Grundsätze sind unabänderlich.

Die Pflicht und Obliegenheit der Kriegführenden ist es, einen Weg zu finden, sich den ihnen neuen Verhältnissen anzupassen.

Die Ereignisse der letzten zwei Monate haben klar gezeigt, wie es möglich und ausführbar ist, die Operationen der Unterseeboote, wie sie die Tätigkeit der kaiserlich deutschen Marine innerhalb des sogenannten Kriegsgebietes kennzeichnet, in wesentlicher Übereinstimmung mit den anerkannten Grundsätzen einer geordneten Kriegführung zu halten. Die ganze Welt hat mit Interesse und mit wachsender Genugtuung auf eine Darlegung dieser Möglichkeit durch den deutschen Seebefehlshaber geblickt. Es ist mithin offenbar möglich, das ganze Verfahren bei Unterseebootangriffen der Kritik, die es hervorgerufen hat, zu überheben und die Hauptursache des Anstoßes zu beseitigen. Angesichts des Umstandes, daß die kaiserliche Regierung die Gehechtheit ihrer Handlungsweise zugab, indem sie zu deren Rechtfertigung das Recht zur Vergeltung anführte, und angesichts der offensbaren Möglichkeit, die hergebrachten Regeln der Seekriegführung innezuhalten, vermag die Regierung der Vereinigten Staaten nicht, zu glauben, daß die kaiserliche Regierung noch länger davon absehen wird, das unbefürmte Vorgehen ihres Seeführers bei der Verletzung der „Luftan“ zu mißbilligen oder Entschädigung für Verluste an amerikanischen Menschenleben anzubieten, insofern für die zwecklose Vernichtung von Menschenleben durch die ungeheuliche Handlung überhaupt Ersatz geleistet werden kann.

Die Regierung der Vereinigten Staaten kann die Anregung der kaiserlich deutschen Regierung nicht annehmen, nach welcher bestimmte Schiffe bezeichnet werden und nach Vereinbarung auf den zurzeit widerrechtlich verbotenen Meeren freifahren sollen, wenn sie auch den freundschaftlichen Geist, in dem dieses Angebot gemacht ist, nicht verkennt. Gerade eine solche Vereinbarung würde stillschweigend andere Schiffe widerrechtlichen Angriffen aussetzen und würde eine Beeinträchtigung und demgemäß das Aufgeben der Grundsätze bedeuten, für die die amerikanische Regierung eintritt, die in Zeiten ruhigerer Überlegung jede Nation als selbstverständlich anerkennen würde.

Die Regierung der Vereinigten Staaten und die kaiserlich deutsche Regierung kämpfen für das gleiche große Ziel. Sie sind lange zusammen eingetreten für die Anerkennung eben jener Grundsätze, auf denen die Regierung der Vereinigten Staaten jetzt so feierlich besteht. Sie kämpfen beide für die Freiheit der Meere. Die Regierung der Vereinigten Staaten wird fortfahren, für diese Freiheit zu kämpfen, von welcher Seite auch immer sie verletzt werden möge — ohne Kompromiß, um jeden Preis. Sie läßt die kaiserlich deutsche Regierung zu praktischer Mitarbeit ein, im jetzigen Augenblick, wo sie diese Arbeit am meisten durchsetzen kann und dieses große Ziel am schlagendsten und wirksamsten erreicht werden kann. Die kaiserlich deutsche Regierung drückt die Hoffnung aus, daß dieses Ziel in gewissem Maße sogar vor Ende des gegenwärtigen Krieges erreicht werden möge. Dies kann geschehen. Die Regierung der Vereinigten Staaten fühlt sich nicht nur verpflichtet, auf diesem Ziel, von wem auch immer es verletzt oder mißachtet werden mag, zum Schutze ihrer eigenen Bürger zu bestehen, sie ist auch auf das höchste daran interessiert, dieses Ziel zwischen den Kriegführenden selbst verwirklicht zu sehen und hält sich jeberzeit bereit, als gemeinsamer Freund zu handeln, dem der Vorzug zuteil wird, den Weg vorzuschlagen.

Mittlerweile fühlt sich die amerikanische Regierung gerade wegen des großen Wertes, den sie auf die lange, ununterbrochene Freundschaft zwischen Volk und Regierung der Vereinigten Staaten und Volk und Regierung Deutschlands legt, veranlaßt, bei der kaiserlich deutschen Regierung feierlich auf die Notwendigkeit einer gewissenhaften Beobachtung der neutralen Rechte in dieser kritischen Angelegenheit zu bestehen. Die Freundschaft selbst drängt sie, der kaiserlichen Regierung zu sagen, daß die Regierung der Vereinigten Staaten eine Wiederholung von Handlungen, die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in Verletzung neutraler Rechte begehen sollten, im Falle sie amerikanische Bürger betreffen, als v o r ä h l i c h u n f e u n d l i c h e n A k t betrachten müsse.

Die Versenkung der „Arabic“.

Auf diese Note war wohl zunächst überhaupt keine Antwort zu geben; wahrscheinlich wurde auch keine erwartet. Der „Lustania“-Fall trat auch in der nächsten Zeit mehr in den Hintergrund, oder vielmehr: er wurde abgelöst durch den Zwischenfall der „Arabic“. Am 19. August 1915 wurde von englischer Seite gemeldet:

Der Dampfer „Arabic“ der White-Star-Linie (10.000 Tonnen) wurde auf dem Weg nach Amerika torpediert. Die „Arabic“ fuhr am 18. August nachmittags von Liverpool nach New York ab und wurde heute

um 9 Uhr 15 Minuten torpediert. Wie verlautet, waren keine Passagiere erster Klasse an Bord. Auf dem Dampfer befanden sich insgesamt 170 Fahrgäste dritter Klasse und 250 Mann Besatzung. Viele Passagiere waren Amerikaner. Die Schiffsfahrts-Gesellschaft teilt mit, es seien ungefähr 15 Boote auf dem Weg nach Queenstown, es sei aber noch nicht bekannt, ob Menschenleben verloren gegangen seien.

Nach den letzten Mitteilungen sank die „Arabic“ in elf Minuten. Eine Schaluppe nahm Reisende und Besatzung von elf Booten auf und befindet sich auf dem Weg nach Queenstown. Das Wetter ist gut, die See ruhig.

Ämtlich verlautet, daß 375 Personen gerettet wurden, während das Los der übrigen 48 unbekannt ist.

Nach einer anderen Meldung soll feststehen, daß alle Passagiere bis auf fünf oder sechs gerettet wurden.

Eine spätere englische Meldung besagte: Die White-Star-Linie teilt mit, daß alle Passagiere der „Arabic“ bis auf acht gerettet und in Queenstown angekommen sind. Unter den Ertrunkenen befanden sich vier Amerikaner.

Der Kapitän, der eine Wunde am Bein erlitten hat, sagte aus, daß er das Unterseeboot nicht gesehen habe, wohl aber den Torpedo, der auf das Schiff zustam. Ein Entrinnen wäre unmöglich gewesen. Er hatte nur acht Minuten Zeit, um die Boote herabzulassen. Der zweite Administrator teilte mit, daß der Torpedo das Schiff im Maschinenraum traf, so daß die Kessel platzen und die ganze Seitenwand eingerissen wurde. Die meisten Fahrgäste nahmen eben ihr Frühstück ein, und viele bemerkten auch einen anderen Dampfer. Als die „Arabic“ getroffen wurde, entstand nach den Aussagen keine Panik und die Boote erreichten ohne Schwierigkeit das Wasser. Sie mußten viereinhalb Stunden gerudert werden, ehe die Schiffsbrüchigen ausgenommen wurden.

Also waren wieder vier Amerikaner durch einen deutschen Unterseebootangriff ums Leben gekommen! Amerika meldete sich auch sogleich und verlangte Aufklärung. Warum die „Arabic“ versenkt wurde, ist kaum zweifelhaft. Das Schiff hatte monatelang amerikanische Munition nach England geliefert. Auch bei seiner letzten Fahrt nach Liverpool.

In dem Manifest des am 29. Juli aus den neutralen Vereinigten Staaten nach Liverpool abgefahrenen White-Star-Dampfers „Arabic“ sind die folgenden Konterbandeartikel angeführt:

2272 ungeladene Geschosse, 2173 Kisten mit ungeladenen Geschossen, 497 Kisten Zünder,

4000 Kisten Patronen, 106 Automobile, 59 Aeroplane und Teile von solchen, 318 Kanonvaszette, 3877 Kupferstangen, 1564 Kupferkathoden, 185 Ballen Baumwolle, 1038 Gummiradreifen, 337 Fässer Schmieröl, 60 Fässer Wachs, 914 Blöcke Guajakholz, 69 Blöcke Zedernholz, 1514 Säcke Mehl, 9769 Stahlstangen, 8477 Patete Stahl, 15.815 Platten Lötzinn, 6301 Mulden Blei, 2710 Nickelstäbe, 80 Fässer Nickelplatten, 141 Kisten Messingplatten, 699 Messingstäbe, 204 Rollen Drahtseile und 7955 verschiedene Artikel.

Die „Arabic“, die wie ein Kriegsschiff angefrachten war, hatte zwölf amerikanische Schutzingel an Bord, die gleichmäßig auf Kajüte und Zwischendeck verteilt waren. Außerdem war das Heck des Schiffes mit Sandfäden von oben bis unten verbarrikadiert, um gegen Torpedoangriffe geschützt zu sein. Nicht allein waren alle Ladungsräume vollgepropt, sondern Aeroplane und Lastautos waren hoch aufgetürmt und festgelastet auf allen Decks, das Promenadendeck nicht ausgenommen. Die Linie hatte zum erstenmal in ihrer Geschichte keine Passagierliste drucken lassen.

Trotzdem: auf der Rückreise nach den Vereinigten Staaten hatte die „Arabic“ keine Konterbande an Bord, und nach einer Mitteilung der amerikanischen Regierung gab der deutsche Botschafter in Washington, Graf Bernstorff, anfangs Oktober folgende Erklärung ab:

„Geleitet von dem Wunsch nach Erreichung eines befriedigenden Übereinkommens mit Bezug auf den „Arabic“-Zwischenfall, hat mir meine Regierung die folgende Instruktion erteilt:

Die durch Se. Majestät den Kaiser an die Befehlshaber der deutschen Unterseeboote ausgegebenen Befehle, welche ich Ihnen bei einer früheren Gelegenheit bekanntgegeben habe, wurden so verschärft, daß die Wiederkehr von Fällen wie der der „Arabic“ für ausgeschlossen erachtet wird.

Gemäß dem Bericht des Kommandeurs Schneider des Unterseebootes, welches die „Arabic“ versenkt hat, und seinem Affidavit (eidliche Aussage) sowohl als den Affidavits seiner Leute war Kommandeur Schneider überzeugt, die „Arabic“ beabsichtige, das Unterseeboot zu rammen.

Die kaiserliche Regierung bezweifelt nicht den guten Glauben der Affidavits der britischen Offiziere der „Arabic“, gemäß welchen die „Arabic“ nicht beabsichtigt hat, das Unterseeboot zu rammen. Der Angriff des Unterseebootes war daher unternommen, entgegen den dem Kommandeur erteilten Instruktionen.

Die kaiserliche Regierung bedauert und mißbilligt diese Tat und hat dies dem Kommandeur Schneider bekanntgegeben.

Unter diesen Umständen ist meine Regierung bereit, eine Entschädigung für die amerikanischen Leben zu bezahlen, die zu ihrem tiefen Bedauern auf der „Arabic“ zugrunde gegangen sind.

Ich bin ermächtigt, mit Ihnen über den Betrag der Entschädigung zu verhandeln.“

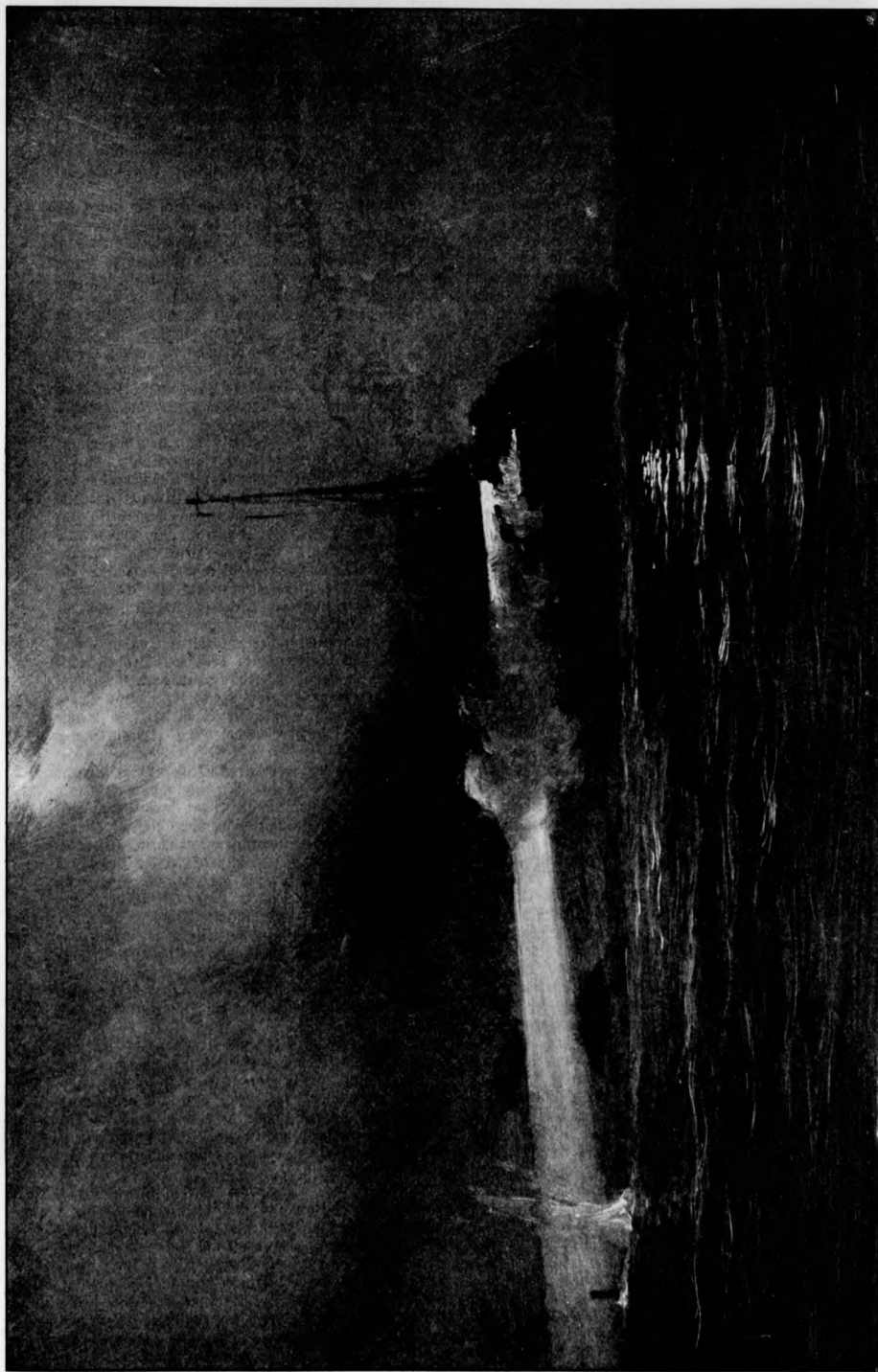
*

Damit war nicht nur der „Arabic“-Zwischenfall, den man in England schon als sichere Kriegsursache zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten angesehen hatte, beseitigt, sondern überhaupt dem drohenden Konflikt die Spitze abgebrochen. Die Regierung der Vereinigten Staaten war auch aus verschiedenen Kundgebungen im Lande selbst zu der Erkenntnis gekommen, daß die schroffe Haltung gegenüber Deutschland nur bei den extrem Anglophilen Beifall weckte; die Mehrheit der Amerikaner war damit zufrieden, für gutes Geld den Engländern und Franzosen Waffen und Munition zu liefern und ein hübsches Geschäft mit dem Krieg zu machen. Anzufrieden allerdings waren die amerikanischen Landwirte und Baumwollpflanzer, weil ihnen durch die Blockade der deutschen Küste die Einfuhr ihrer Erzeugnisse nach Deutschland abgeschnitten wurde. Dieser Stimmung trug Präsident Wilson dadurch Rechnung, daß er Anfang November 1915 in London eine Protestnote gegen diese Blockade überreichen ließ. In dieser Note hieß es unter anderem:

Die amerikanische Regierung hat die englischen Noten über die Beschränkung des amerikanischen Handels durch Maßregeln der britischen Regierung sorgfältig erwogen und die Antwort in der Hoffnung hinausgeschoben, daß die angefündigte Absicht der englischen Regierung, die Rechte der Kriegführenden unter möglicher Berücksichtigung der Interessen der Neutralen auszuüben, die Behandlung amerikanischer Ladungen möglichst zu beschleunigen, den berechtigten Handel möglichst wenig zu belästigen usw., die Rechte der amerikanischen Bürger in Handel und Verkehr nicht unberechtigt beschränken würde. Um so bedauerlicher ist es, daß sich diese Hoffnung nicht verwirklicht hat, sondern im Gegenteil die Übergriffe gegen amerikanische Schiffe und Ladungen, die guten Glaubens für neutrale Häfen bestimmt waren, in wachsendem Maße schitanös geworden sind, und die amerikanischen Reeder und Kaufleute zu einer Beschwerde an die Regierung veranlaßt haben, weil diese nicht Schritte getan hätte, um die Eingriffe der Kriegführung in ihre begründeten Rechte zu verhindern.

Die Beschwerden der amerikanischen Note betreffen drei Punkte:

1. Das Anhalten amerikanischer Schiffe und Ladungen, 2. die Blockade und 3. die Forberung, daß die durch die englische Politik geschädigten amerikanischen Interessenten ihr Recht vor einem englischen Preisengericht suchen sollen.



Nachtscher Kampf eines auf Periscope dienenden Torpedoboots mit einem feindlichen U-Boot.

Nach einer Originalzeichnung von H. Hamberg.

Beim ersten Punkt verurteilt die Note das Verfahren, die Schiffe nicht auf hoher See zu durchsuchen, sondern in einen Hafen zu schleppen, und beschwert sich, daß die königliche englische Verordnung vom 5. August die hundertjährige Übung der Preisgerichte aufgehoben habe, nach der bei der Durchsicherung nur die Schiffs-papiere, die Art der Ladung und die eidlichen Aussagen von Offizieren und Matrosen als Beweise dafür gegolten hätten, ob Vorräte vorlag oder nicht, während jetzt die Schiffe auf bloßen Verdacht hin beschlagnahmt und festgehalten werden. Durch dieses neue Verfahren werden den Kaufleuten so hohe Verluste an Zeit und Geld verursacht, daß ein großer Teil des amerikanischen Ausfuhrhandels nach den europäischen Ländern vernichtet worden ist. Die Annahme, daß gewisse Güter, wie Gummi und Baumwolle von vornherein als für Feindesland bestimmt anzusehen seien, öffnet dem Mißbrauch des Kriegserdictes Tür und Thor. Die Note betont, daß nicht nur die amerikanische, sondern auch die englische Ausfuhr nach diesen neutralen Ländern gestiegen sei. Die amerikanische Ausfuhr müßte bei dieser Behandlung in demselben Maße leiden, in dem die englische Ausfuhr zunimmt. England kann nicht voraussetzen, daß die Vereinigten Staaten sich eine solche offenbare Ungerechtigkeit gefallen lassen. Jeder Versuch der Kriegführenden, das Recht der Neutralen auf freie Ausfuhr zu beeinträchtigen, wird als ungesetzlich und unentschuldigbar erklärt. Es geht den neutralen Verkäufere nichts an und berührt kein Handelsrecht nicht, wenn das Bestimmungsland Güter später an ein feindliches Land weiter verkauft. Die Beschlagnahme ist auch nicht gerechtfertigt, wenn es sich um ein bedingtes Banngut handelt, das durch ein neutrales Land an ein feindliches Land ausgeführt wird. Die Vereinigten Staaten sehen sich daher genötigt, die Beschlagnahme von Schiffen auf bloßen Verdacht hin und ihre Behandlung nach der königlichen Verordnung vom 11. März anzufechten. Die Regierung vertraut auf die Einhaltung der Grundzüge der Gerechtigkeit, die die englische Regierung vor dem Kriege so oft und unparteiisch vertreten hat und nimmt an, daß die englische Regierung ihre Offiziere anweisen wird, dieses ärgerliche und ungesetzliche Vorgehen zu unterlassen.

Beim zweiten Punkt macht die amerikanische Regierung besonders auf die sogenannte „Blockade“ auf Grund der königlichen Verordnung vom 11. März aufmerksam und sagt: England will Deutschland und Österreich-Ungarn blockieren, hat aber versichert, daß es den Handel mit den Nachbarländern nicht beeinträchtigen wolle. Doch eine Erfahrung von sechs Monaten hat die amerikanischen Bürger gelehrt, daß England mit seinen Bemühungen, zwischen feindlichem und neutralem Handel zu unterscheiden, keinen Erfolg hatte. In den neutralen Ländern wurden besondere Bezugskörperlichkeiten gegründet, aber die amerikanischen Handelsinteressen sind durch die verwickelte Art dieser Einrichtungen behindert, und viele amerikanische Bürger beschwerten sich mit Recht darüber, daß ihr in gutem Glauben geführter Handel mit Neutralen wesentlich verringert und vielfach ganz unterbunden wurde. Das englische Vorgehen gegen den neutralen Handel wird um so beschwerlicher, als die englische Behörde die Konfignatur zum Beweis fordert, daß die Güter nicht für Feinde Englands bestimmt sind. Das geschieht selbst dann, wenn diese Güter auf der Embargoliste des neutralen Bestimmungslandes stehen. Die Vereinigten Staaten waren anfangs geneigt, die sogenannten britischen Blockademeregeln milde zu beurteilen. Nach den englischen Ausführungsverordnungen aber sind sie gezwungen, zu erklären, daß ihre Erwartungen auf einem Mißverständnis der Absichten der englischen Regierung beruht haben. Die amerikanische Regierung hat, um Streit zu vermeiden

und in der Erwartung, daß die Anwendung der königlichen Verordnung den anerkannten Regeln des Völkerrechts entsprechen würde, sich bisher enthalten, die tatsächliche Rechtsgültigkeit der angeblichen Blockade zu beanstanden. Aber unter den jetzigen Umständen darf sie sie nicht länger unangefochten lassen. Die Note widerlegt ausführlich die juristische Gültigkeit der Blockade und sagt schließlich:

Die amerikanische Regierung sieht sich daher genötigt, der englischen Regierung in aller Form anzuzeigen, daß die Blockade, die England mit der königlichen Verordnung vom 11. März errichtet zu haben behauptet, von den Vereinigten Staaten nicht als rechtmäßige Blockade angesehen werden kann.

Der dritte Beschwerdepunkt ist, daß amerikanische Bürger in britischen Preisgerichtshöfen ihr Recht suchen sollen und daß die britische Regierung, bevor nicht solche Prozesse mit einer Rechtsverweigerung beendet haben, über die einzelnen Fälle nicht diplomatisch verhandeln will. Die Note betont, daß die Entscheidungen der Preisgerichte durch königliche Verordnungen gebunden seien, deren Inhalt den Gegenstand eines Streites mit den Vereinigten Staaten bilde. Die Note weist rechtsgeschichtlich die Unhaltbarkeit des britischen Standpunktes nach und weist unter anderem auch darauf hin, daß England im Burenkrieg die deutschen Schiffe „Herzog“, „General“ und „Bundesrat“ ohne Verhandlungen vor dem Preisgericht freigegeben und die Entschädigungsfrage diplomatisch geregelt habe. Die Preisgerichte, sagt die Note weiter, könnten ferner nicht den Schaden vergüten, den die allgemeine Unsicherheit der Lage verursache, welcher aus der ungesetzlichen Seerechtspolitik Englands entstehe. Die Entscheidung der britischen Preisgerichte müsse auch deshalb abgelehnt werden, weil Rechtserlässe einer kriegführenden Macht für neutrale Länder nicht bindend seien. Die Ausübung der Rechte kriegführender Mächte werde durch internationales Recht geregelt.

Die Regierung hat mit Überraschung und Sorge den Versuch der englischen Regierung bemerkt, durch eine so ungesetzliche Ausübung der Gewalt englischen Gerichtshöfen die Rechtssprechung über die auf offener See beschlagnahmten neutralen Ladungen zu übertragen, die rechtmäßig nur in territorialen Gewässern ausgeübt werden darf. Die amerikanische Regierung glaubt, daß man ihr unter diesen Umständen nicht zumuten kann, den amerikanischen Bürgern zu raten, daß sie Schadenersatz vor Gerichtshöfen suchen, die nicht ermächtigt sind, durch uneingeschränkte Anwendung des Völkerrechts Entschädigungen zu bewilligen oder die davor zurückzureden, ihre Ansprüche der englischen Regierung unmittelbar auf diplomatischem Weg vorzulegen.

Die Note fährt fort: Die Regierung erfährt, daß die Freigabe der Schiffe nur erfolgt, wenn der Kläger Losgebühren, Kaiegebühren, Hafenkriegsgeld, Ladegebühr, Lagergelde usw. zahlt oder sich verpflichtet, später keine Erstattungsansprüche geltend zu machen. Der amerikanischen Regierung ist der Gedanke widerwärtig, daß amerikanische Bürger eine solche unwürdige Behandlung erfahren sollen.

Damit die Haltung der amerikanischen Regierung deutlich verstanden wird, erkläre ich bei dieser Gelegenheit, daß meine Regierung die Rechtmäßigkeit solcher Belastungen nicht anerkennt und bestreitet, daß diplomatische oder andere Rechtsmittel dadurch außer Kraft gesetzt würden. Die amerikanische Regierung erklärt ausdrücklich, daß sie sich keinesfalls des Rechts begibt, gegen den Anspruch der englischen Regierung, bestimmte Güter auf die Banngutliste zu setzen, Einspruch zu erheben. Die Vereinigten Staaten behalten sich vielmehr das Recht vor, hierüber später noch Vorstellungen an die englische Regierung zu richten.

Der Ton dieser Note war gewiß sehr eindringlich und ihre Gründe durchaus richtig, aber wer konnte glauben, daß England dieser Note wegen seinen Aushungerungsplan gegen das verhaßte Deutschland aufgeben

solgte! Die englische Regierung dachte nicht daran! Sie beharrte auf ihrer bisher festgehaltenen Taktik und war durch keine Menschlichkeits- und Vernunftgründe von ihrem schlußwürdigen Plan abzubringen.

Die Angriffe auf London und die englische Ostküste.

Als England in den Krieg eintrat, da war es anscheinend der Meinung, es werde, weitab von der Gefahrzone, ruhig zusehen können, wie Frankreich und Rußland, verstärkt durch einige englische Söldnerregimenter, Deutschland und Österreich-Ungarn vernichteten. Es kam aber anders: auch England mußte erfahren, was Krieg ist. Wir haben bereits wiederholt über Angriffe der deutschen Flotte und der deutschen Luftschiffe auf die englische Küste berichtet; insbesondere die Luftschiffangriffe wurden in London als außerordentlich unangenehm und störend empfunden. Aber die deutschen Zeppeline kamen immer wieder.

Am 10. Mai 1915 meldete das Bureau Reuter:

Zwei Zeppeline erschienen morgens um 3,3 Uhr über Southend und Westcliffe und warfen im ganzen etwa 30 Bomben ab; einige Brandbomben verursachten eine Anzahl Brände. Soviel bis jetzt bekannt geworden ist, wurden zwei Frauen getötet und eine Anzahl Einwohner verwundet. Eine Bombe wurde auf die Gaswerke abgeworfen, verfehlte jedoch ihr Ziel.

Ein Zeppelin wurde am frühen Morgen in großer Höhe in der Nachbarschaft von Romford gesehen, das zwölf Meilen von London entfernt liegt. Er schien von Southend oder Purfleet zu kommen. Das Luftschiff wendete kurz vor Romford und kehrte nach Chelmsford zurück.

Auch über Gravesend wurde morgens ein Luftschiff gesehen. Die Forts eröffneten das Feuer und vertrieben es.

Der in Southend angerichtete Schaden wird auf 60.000 Pfund geschätzt.

Einem französischen Bericht ist zu entnehmen, daß die Bombardierung alles bisherige übertraf. Als der Berichtstatter in Southend ankam, war die Stadt noch voller Aufregung. Mehr als acht Bomben wurden von zwei oder drei Zeppelinen, die von Flugzeugen begleitet waren, abgeworfen. Während der Aktion der Luftkreuzer war Nebel, aber schönes Wetter. Als die Stadt durch die erste Explosion und das Geräusch der Motoren aufgeschreckt worden war, erkönte die Sturmglocke. Truppenabteilungen durchliefen die Stadt, durch Trompetensignale

die Einwohner warnend. Trotz der Gefahr verließen dieselben die Häuser, um die Zeppeline zu sehen. Durch die entstandenen Brände schien die Stadt in ein Feuermeer gehüllt. Truppen und Feuerwehr unternahmen Lösch- und Rettungsarbeiten. Die Häuser in Southend sind sehr leicht gebaut, so daß die, welche Bomben getroffen hatten, buchstäblich wie Kartenhäuser zusammenfielen.

Zwei Zeppeline überflogen das Königin Mary-Hotel und warfen etwa 20 Bomben, die einige Löcher in die umliegenden Gärten wühlten. Ein Arzt, der das erste vom Feuer vernichtete Haus bewohnte, erklärte, daß er gerade ruhig schlief, als er durch ein ungewöhnliches Geräusch aufgeweckt wurde. In diesem Augenblick durchschlug die Bombe das Dach wie ein Blatt Papier, jauste etwa einen Meter entfernt an seinem Bett vorbei und durchschlug den Fußboden. Ein Geschloß fiel auf ein Boardinghaus, wo sich Pensionäre und Inhaber gerade noch retten konnten, ehe sie unter den Trümmern begraben wurden. Die Beschädigung rief in London große Bestürzung hervor.

Am 1. Juni meldete Reuter amtlich:

Über Ramsgate, Brentwood und einigen anderen Orten in der unmittelbaren Nachbarschaft von London wurden Zeppeline gesehen.

Es brachen viele Brände aus, doch läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen, ob die Brände mit dem Besuch der Luftschiffe im Zusammenhang stehen.

Natürlich standen die Brände mit den Luftschiffen in Zusammenhang. Die englischen Mitteilungen über Zeppelinschäden wurden übrigens immer spärlicher und schließlich ganz eingestellt.

Von deutscher amtlicher Seite wurde am 5. Juni mitgeteilt:

In der Nacht vom 4. zum 5. Juni führten unsere Marineluftschiffe Angriffe gegen die befestigte Humberründung und den Flottenstützpunkt Harwich aus. Die Hafenanlagen von Harwich wurden ausgiebig und mit gutem Erfolg mit Bomben belegt. Zahlreiche starke Brände und Explosionen, darunter eine besonders heftige von einem Gasbehälter oder Stant

herrührende, wurden beobachtet. Ferner wurde eine Eisenbahnstation mit Bomben beworfen.

Unsere Luftschiffe sind heftig durch Land- und Schiffsgeschütze beschossen, aber nicht getroffen worden. Sie sind wohlbehalten zurückgeführt.

Am 17. Juni 1915 meldete der deutsche Admiralstab:

In der Nacht vom 15. zum 16. Juni haben unsere Marineluftschiffe einen Angriff auf die Nordostküste Englands ausgeführt.

Ein befestigter Küstenplatz wurde mit Bomben beworfen, durch die eine Reihe industrieller Anlagen, darunter ein Hochofenwerk in Brand gesetzt und zum Teil zerstört wurden.

Die Luftschiffe wurden stark beschossen, besonders heftig von einer Strandbatterie.

Leztere wurde angegriffen und zum Schwelgen gebracht.

Die Luftschiffe erlitten keinerlei Beschädigung.

Auch die Engländer versuchten mit der gleichen Waffe zu antworten. Am 5. Juli wurde deutscherseits amtlich mitgeteilt:

Am 4. Juli morgens versuchten die Engländer einen größeren Flugzeugangriff gegen unsere Stützpunkte in der Deutschen Bucht der Nordsee anzusetzen. Der Versuch scheiterte. Unsere Luftschiffe stellten die anmarschierenden englischen Streitkräfte in der Stärke von mehreren Flugzeugmutter Schiffen, begleitet von Kreuzern und Torpedobootzerstörern, bereits vor Tagesanbruch auf der Höhe der Insel Tershellung fest und zwangen sie zum Rückzug. Ein englisches Wasserflugzeug, dem es gelungen war aufzusteigen, wurde von unseren Flugzeugen verfolgt und entkam dadurch, daß es über holländisches Gebiet flog.

Am 10. August meldete der deutsche Admiralstab:

In der Nacht vom 9. zum 10. August führten unsere Marineluftschiffe Angriffe gegen befestigte Küsten- und Hafenplätze der englischen Diktüste aus.

Trotz starker Gegenwirkung wurden britische Kriegsschiffe auf der Themse, die Dock von London, ferner der Torpedobootstützpunkt Harwich und wichtige Anlagen am Humber mit Bomben beworfen.

Es konnten gute Wirkungen beobachtet werden.

Die Luftschiffe sind von ihrer erfolgreichen Unternehmung zurückgeführt.

9. September:

Während der Nacht von vorgestern zu gestern wurden in London die Docks sowie die sonstigen Hafenanlagen und deren Umgebung ausgiebig mit Spreng- und Brandbomben

belegt. Die Wirkung war recht befriedigend. Unsere Luftschiffe sind trotz heftigster Beschießung ohne jeden Schaden zurückgeführt.

Unsere Marineluftschiffe haben ferner in der Nacht vom 8. zum 9. September den Westteil der City von London, ferner große Fabriksanlagen bei Norwich sowie die Hafenanlagen und Eisenwerke von Middleborough mit gutem Erfolg angegriffen. Starke Explosionen und zahlreiche Brände wurden beobachtet. Die Luftschiffe wurden von den feindlichen Batterien heftig beschossen. Sie sind sämtlich wohlbehalten zurückgeführt.

13. September:

In letzter Nacht wurde ein Luftangriff auf die Befestigungen von Southend durchgeführt.

18. September:

In der Nacht vom 17. zum 18. September griffen unsere Marineluftschiffe wiederum London an. Es wurden die City von London und wichtige Anlagen an der Themse ausgiebig mit Bomben belegt und dabei gute Wirkungen beobachtet. Außerdem wurden Fabriksanlagen und Hochofenwerke bei Woodbridge und Ipswich erfolgreich mit Bomben beworfen. Die Schiffe erlitten trotz starker Beschießung keinerlei Beschädigung und sind sämtlich zurückgeführt.

14. Oktober:

Unsere Marineluftschiffe haben in der Nacht vom 13. zum 14. Oktober die Stadt London und wichtige Anlagen in ihrer Umgebung sowie die Batterien von Ipswich angegriffen. Im einzelnen wurden die City von London in mehreren Angriffen, die Londoner Docks, das Wasserwerk Hampton bei London und Woolwich ausgiebig mit Brand- und Sprengbomben belegt. An allen Stellen wurden starke Sprengwirkungen und große Brände beobachtet.

Trotz heftiger Gegenwirkung, die zum Teil schon an der Küste einsetzte, sind alle Luftschiffe unbeschädigt zurückgeführt.

*

Daß die Angriffe auf London die größte Erregung in England hervorriefen, ist selbstverständlich; ins Herz Englands fielen die deutschen Bomben und richteten großen Schaden an. Daß die Beschießung Londons, dieses riesigen Arsenal Englands, völkerrechtlich zulässig war, darüber besteht kein Zweifel.

Näheres über die Zeppelinangriffe auf London erfahren wir aus einer Unterredung, die der Kommandant des Zeppelingschwaders, Kapitänleutnant Mathy, einem amerikanischen Korrespondenten, Karl v. Wiegand,

gewährte. Kapitänleutnant Mathy sagte einleitend:

London ist im Sinne aller geschriebenen und ungeschriebenen Kriegsregeln ein wichtiger militärischer Mittelpunkt, eine militärisch verteidigte Stadt. Die City ist für einen Luftangriff ganz besonders geeignet. Große militärische Depots befinden sich dort. Ebenso auch große Eisenbahnstationen, Banken, Docks, Schiffswerften und industrielle Anlagen aller Art. Wenn irgend jemand London

als unverteidigte Stadt zu betrachten geneigt ist, der hätte neben mir in der vorderen Gondel meines Zeppelins stehen sollen, als wir vor einigen Nächten unseren letzten Angriff auf London unternahmen. Dort würde ihn das wilde, rote Aufblitzen der Abwehrkanonen und die plahenden Schrapnelle eines anderen belehrt haben.

Zwei Jahre Dienst auf den großen Zeppelinkreuzern der deutschen Luftflotte haben mich überzeugt, daß wir erst am Beginn dessen stehen, was der Luftkrieg in Wahrheit in der Zukunft sein wird. Wir stehen am Beginn eines großen Entwicklungsheeres der Luftfahrzeuge, die einen großen Einfluß auf die Gestaltung künftiger Kriege haben müssen.

Der Korrespondent sagt weiter: Mathy befehligt einen der größten und modernsten Zeppeline, welche der Marine die wertvollsten Dienste leisten. Daß sie trotz ihrer Größe nicht so leicht getroffen und niedergeholt werden können, als man es im allgemeinen annimmt, geht aus der Tatsache hervor, daß bisher die Deutschen noch keinen Zeppelin bei ihren zahlreichen Luftangriffen auf England verloren haben. Mathy war bis zum Tage vor der Katastrophe auf dem Zeppelin, welcher vor zwei Jahren in Johannistal in der Luft ver-

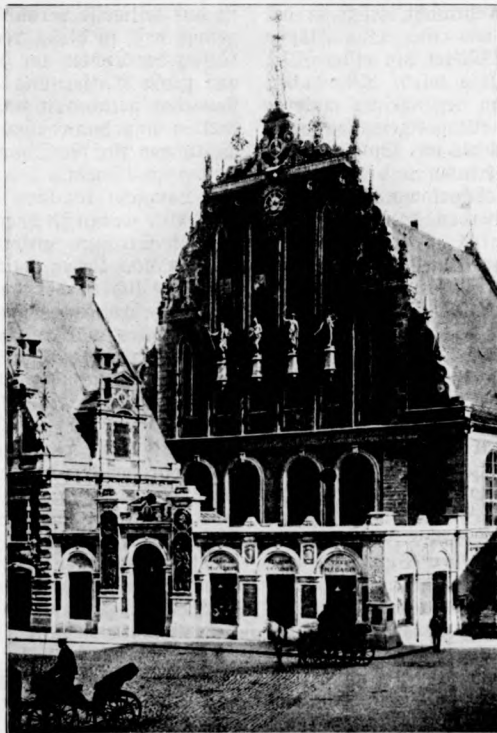
brannte, und gehörte zu den Offizieren des Luftschiffes, welches in der Nordsee vor zwei Jahren im Sturm verloren ging. Er verließ es aber wenige Tage vor der Katastrophe. Kapitänleutnant Mathy erzählt:

Das erstmal, als ich nach England flog, war es wie die Entdeckung eines neuen Landes, und alle Eindrücke waren viel lebhafter, als sie es jetzt sind. Trotz unserer Übungsfahrten blieb uns noch viel zu lernen übrig. Außerdem mußten wir erst genau aus-

fündig machen, wo die militärisch wichtigen Punkte lagen, denen laut Instruktion unsere Angriffe zugebacht waren. Anfänglich hatte es sich nur um Aufklärung gehandelt. Jetzt war es zum ersten Mal ein wirklicher Angriff auf verschiedene wichtige Punkte Londons, die Eisenbahnstationen usw. Ich hatte die strengsten Befehle, alles mögliche zu tun, um Beschädigungen an der St. Pauls- und anderen Kirchen sowie an Museen, Palästen, an der Westminsterabtei und dem Parlament, sowie an bewohnten Distrikten zu vermeiden.

Ich brauche wohl nicht zu sagen, daß es keinen Offizier und keinen Mann in der Luftflotte gibt, der nicht bedauert, wenn er erfährt, daß Frauen oder Kinder oder andere Nicht-

kombattanten getroffen oder gar getötet worden sind. Die Wetterbeobachtung hatte günstige Bedingungen vorausgesagt. Je kühler das Wetter ist, desto größere Last können wir tragen. Die Luft war ganz kühl und daher konnten wir mit unseren Magazinen voller Bomben aufsteigen. Bald darauf befanden wir uns über der Nordsee. Die neuen Zeppeline fahren viel schneller als irgendein Schiff. Auf unseren früheren Zeppelinen waren die Gondeln ganz offen, während wir auf den neuen wenigstens etwas Schutz vor dem Wind haben. Aber es



Das Schwarzhäupterhaus in Riga.

ist intensiv kalt in der Höhe, wenn man mit solcher Schnelligkeit fährt, wie wir fahren. Dabei kann man sich keine Bewegung machen und unsere Bekleidung besteht aus flanelgefürteten Lederanzügen, wie sie die Piloten von Luftfahrzeugen tragen. Außerdem tragen wir dicke Filzstiefel, und trotz alledem ist es sehr kalt. Die Zeppeline haben weder eine Bar, noch eine Küche, noch einen Speiseraum. Wir sind alle vollständige Abstinenten von geistigen Getränken auf den Zeppelin Schiffen, denn wir brauchen klare Köpfe und kühle Nerven. Was jeder für seinen Magen braucht, trägt er bei sich. Außerdem haben wir nur eine Flasche Kognak da und einige Mittel als erste Hilfe, im Falle jemand getroffen wird. Wir haben keinen Arzt mit. Wenn irgendeiner unserer Leute von einer Schrapnellkugel getroffen wird, verbinden wir ihn so gut als wir können, geben ihm etwas Kognak zu trinken und dann muß er warten, bis wir zurückgekommen. Sollten wir heruntergeschossen werden, dann, denke ich, sind Ärzte überhaupt nicht mehr nötig.

Als die Sonne im Westen unterging, schwebten wir noch weit entfernt von London über der Nordsee. Unter uns nahm die Dunkelheit schnell zu. Aber in der Höhe, wo wir schwebten, war es noch hell. Auf unserer einen Seite schwebte ein anderer grauer Zeppelin. Niedriger dunstiger Nebel hing in der Ferne, dort wo England liegen mußte. Sterne sängen an zu blitzen und die Kälte nahm zu. Als wir uns der Küste näherten, setzte ich das Höhensteuer in Bewegung, um noch höher zu steigen, damit der Lärm der Motoren unsere Ankunft nicht zu früh verrate. Ich kann die genaue Zeit oder den genauen Punkt, wo wir die Küstenlinie passierten, nicht mitteilen, da daraus dem Feinde Vorteile erwachsen könnten. Die Kanoniere gingen zu ihren Kanonen, um etwaige feindliche Flieger abzuwehren und von den anderen begab sich ein jeder auf seinen Posten. Mein Leutnant nahm seinen Standort bei den Abfeuerungsrichtungen ein, wo die Bomben ausgelöst und die Schnelligkeit registriert wird, mit der sie fallen gelassen werden, in dem Augenblick, wo ich meine Befehle dazu von der Kommandobrücke aus gebe, die sich in der vorderen Gondel befindet.

Das Glück begleitet uns, denn es ist kalter und klarer Sternenhimmel und kein Mondschein. Es ist eine von den Nächten, in denen Entfernungen und Gegenstände, wenn man himmelabwärts blickt, verschwimmen und es äußerst schwierig ist, die richtige Tragweite auf Gegenstände zu finden, die in schneller Bewegung sind. Unsere Instrumente dagegen geben uns unsere Höhe jederzeit genau an. Der Nebel teilt sich und weit in der Entfer-

nung erblicke ich die Themse, die mir den Weg nach London weist. Sie bildet für uns den besten Wegweiser und ihr entlang führt der sicherste Weg nach der großen Stadt. Die Engländer mögen London, so viel sie wollen, verdunkeln, aber sie können niemals die Themse beseitigen oder bedecken. Sie ist unser großer Orientierungspunkt, von dem wir stets unsere Peilungen erhalten und jeden Punkt von London, den wir suchen, feststellen können. Das soll jedoch nicht heißen, daß wir jedesmal längs der Themse uns London nähern. London ist nur teilweise verdunkelt, und es bleibt Licht genug, daß, in dieser Nacht wenigstens, ich den Reflex der Lichter am Himmel kurz vor 10 Uhr auf große Entfernung entdecken konnte. Wir steuerten geradeaus nach dem Lichtschein und hielten uns dann über der Themse, um stets Peilungen für die Objekte unserer Angriffe erhalten zu können.

Langsam tauchten die Umrisse der Stadt auf. Wir waren zu hoch, um menschliche Wesen in den Straßen unter uns zu sehen. Kein Zeichen von Leben, mit Ausnahme von Lichtern, die sich in der Entfernung fortbewegten und wahrscheinlich Eisenbahnzüge waren. Wie gesagt, alles war ruhig und kein Laut drang zu uns herauf, der stark genug gewesen wäre, das Brausen unserer Motoren zu übertönen. Plötzlich schießt ein schmaler Streifen glänzender Lichter aus der Dunkelheit und erreicht uns. Er fñhlt ringsumher am Himmelszelt, dann ein zweiter, dritter, vierter, fünfter, und dann immer mehr von diesen Streifen, welche sich kreuzen, um uns her den Himmel abzudecken. Unsere Motoren und Propeller verrieten bald unsere Gegenwart. Erst einer und dann ein anderer und dann noch mehrere der Lichtstreifen finden uns und verlieren uns wieder. Jetzt kommt von unten ein ominöser Laut, der den Lärm der Propeller übertönt. Kleine rote Blitze und kurze Sprengpunkte, die sich deutlich von dem dunkelschwarzen Hintergrund abheben, werden sichtbar, vom Norden und vom Süden, von rechts und von links tauchen sie auf und kurz auf die Blitze folgt von unten der Schall der GeschüÙe. Ich stellte zunächst die St. Pauls-Kathedrale fest und mit diesem Fixpunkt nahm ich meinen Kurs auf die *B a n k v o n E n g l a n d*. Ein mächtiger Scheinwerfer fand sich unmittelbar neben der Kathedrale und die Engländer hatten eine Batterie GeschüÙe unter der Bedeckung dieses Gotteshauses aufgestellt, wie ich es deutlich an dem Aufblitzen der SchüÙe erkennen konnte. Vielleicht würde ich von militärischen Standpunkt unter diesen Umständen berechtigt gewesen sein, Bomben auf die Batterie zu werfen, welche sich in der Nähe von St. Paul befand. Ich trug jedoch kein Ver-

langen, dies zu tun, da ich fürchten mußte, daß ich möglicherweise das Gotteshaus beschädigen konnte. Obgleich wir von allen Seiten beschossen wurden, hatte ich bis zu diesem Augenblick noch keine Bomben fallen lassen. Als wir uns über der Bank von England befanden, rief ich durch das Sprachrohr meinem Leutnant, der sich an dem Abfeuerungsapparat befand, zu, das Feuer langsam zu beginnen. Jetzt mischte sich in das Getöse und das Blitzen der Kanonen unter uns der Lärm des Platzens unserer Bomben, und wir sahen die Flammen, die von den getroffenen Stellen aufstiegen. Meine Sinne waren ausschließlich darauf konzentriert, die Punkte ausfindig zu machen, welche auf unserem Angriffsplan standen, als Gegenstände von militärischer Bedeutung. Gleichzeitig beschäftigte ich mich mit der Steuerung meines Fahrzeuges und der Direktion des Feuers, und dabei ersahen der verhältnismäßig kurze Aufenthalt über London viel länger, als er in Wirklichkeit war. Bald sah ich, wie die Flammen aus verschiedenen Gebäuden schlugen. Über dem Holbornviadukt, in der Nähe der Eisenbahnstation von Holborn, ließ ich mehrere Bomben fallen. Von der Bank von England zum Tower ist es nur eine kurze Entfernung, und ich versuchte daher, die große Themisbrücke zu treffen, und glaube auch, daß ich hierin Erfolg hatte, obgleich ich nicht feststellen konnte, wie groß der angerichtete Schaden war. Das Aufblitzen von Schüssen auf dem Tower zeigte, daß sich dort dieselben Geschütze befanden, die ich schon bei meinem vorhergehenden Angriff beobachtet hatte; sie unterhielten ein lebhaftes Feuer auf uns.

Nachdem ich nun mein Fahrzeug so gesteuert hatte, daß ich mich direkt über der Liverpoolstation befand, kommandierte ich Schnellfeuer und die Bomben regneten hernieder. Der unmittelbare Widerhall bestand in einer schnellen Reihenfolge von Explosionen und Aufschlägen von Flammen, und ich konnte sehen, daß wir gut getroffen und offenbar großen Schaden angerichtet hatten, was auch durch die Berichte bestätigt wird, die wir seither erhalten haben. Da ich meine Befehle ausgeführt hatte, lenkte ich mein Luftschiff heimwärts. Trotz des lebhaften Bombardements, dem wir ausgesetzt waren, waren wir nicht getroffen worden. Hinsichtlich des angerichteten Schadens und des richtigen Treffens der Ziele meines Luftangriffes war dies der erfolgreichste Versuch über London oder in der Umgegend.

Der Kapitänleutnant erwähnte noch einige Ziffern und schien die Entfernungen ganz genau zu kennen, so von St. Paul nach der

Bank von England und dann von dort nach dem Tower und den verschiedenen Eisenbahnstationen. Er wußte immer, wie lange der Flug für seinen Zeppelin mit einer gegebenen Geschwindigkeit und Umdrehungszahl der Propeller dauern würde. Er erwähnte auch öfters neue Instrumente und Apparate, die jetzt auf Zeppelin für die allgemeine Luftschiffahrt, für das Feststellen und Distanzmessen von Gegenständen auf der Erde und die Kontrolle der abgeworfenen Bomben erfunden sind. Ich hatte von seinen Mitteilungen den Eindruck, daß ungeheuer viele Versuchsarbeiten in dieser Richtung stattgefunden haben und daß während der letzten Monate hinsichtlich der sicheren Steuerung der Zeppeline sehr viel erreicht worden ist. Es steht zum Beispiel außer Zweifel, daß die Hin- und Herreise der Zeppeline nach London jetzt viel weniger Zeit nimmt, daß sie größere Gewichte tragen und sich in höhere Höhen erheben können, als früher. Mathy sagte noch:

Wir führen zwei Arten von Sprenggeschossen und Feuergranaten. Die Größe kann ich Ihnen nicht angeben, aber sie haben eine ungeheure zerstörende Gewalt, die Sie erst feststellen könnten, wenn Sie heute die Liverpoolstation besuchten. Die Zahl, die wir mitführen können, hängt natürlich viel von den beabsichtigten Entfernungen und der Quantität Benzin für unsere Motoren ab.

Mathy ließ noch durchblicken, daß die neuen Zeppeline einen viel größeren Aktionsradius als bis London besitzen. Ich fragte dann den Kommandanten des Zeppelins noch, ob er jemals durch Flugzeuge angegriffen worden sei während seiner Angriffe auf England. „Ich habe keinerlei Begegnung mit Flugzeugen gehabt und bin niemals von solchen angegriffen worden. Meine Leute warten fortwährend an unseren Geschützen auf sie und wir sind gut vorbereitet, wenn sie kommen wollen. Ich fürchte sie nicht, auch wenn sie in großen Schwärmen angreifen. Die Herren von dem Flugzeugtorps von London werden wahrscheinlich sehr gut wissen, daß es eine bedeutende Zeit dauert, um ein Flugzeug in die Höhe hinaufzuschrauben, in der wir uns befinden. Bis sie diese Höhe erreichen, sind wir schon wieder fort. Außerdem besteht die große Schwierigkeit des Landens bei Nacht für die Flugzeuge, während wir mit Leichtigkeit die ganze Nacht und noch länger in den Lüften bleiben können.“

Der Korrespondent fügt zum Schluß noch hinzu: Man hat sich bemüht, genau den Umfang der Zerstörungen festzustellen, die durch Mathys Luftangriff in London verursacht wurden. Der Kommandant sagte mir, soviel

er aus seiner großen Höhe beobachten konnte, waren die Zerstörungen sehr bedeutend, und das scheint durch alles bestätigt zu sein, was wir seit der Zeit gehört haben. Mathy sagt, daß auf der Heimreise er noch aus großer Entfernung die Lohse großer Flammenmeere sehen konnte. Nach glaubhaften Berichten ist die Liverpoolstation ein vollständiges Wrad. Ein Bombentrichter neben der Station ist so groß, daß man zwei Omnibusse hineinstellen kann. Die Signalmasten liegen überall quer über den Gleisen und der Zugverkehr war gesperrt, so daß die Passagiere gezwungen waren, in Fenchurstreet auszustiegen. Bei Bischofsgate wurden vier große Geschäftshäuser zerstört.

Es braucht kaum besonders betont zu werden, daß diese Fahrten nach England einen außerordentlichen Triumph der deutschen Technik bedeuteten, dem die Engländer und Franzosen nichts gleichwertiges an die Seite zu setzen hatten. Man müßte denn die Beschießung offener Städte durch französische Flieger dem deutschen Bombardement des Waffenplatzes London als gleichwertig an die Seite stellen. Hierin allerdings haben die Franzosen einiges geleistet. Sie haben beispielsweise am 15. Juni 1915 die weitab vom Kriegsschauplatz liegende offene Stadt Karlsruhe in Baden beschossen und sich bemüht, das Schloß zu treffen. Deutscherseits wurde am 17. Juni



Gesamtansicht der City von London, welche von deutschen Luftschiffen angegriffen wurde. S. 31. 3.

Die Towerbrücke wurde getroffen, eine Bombe beschädigte den Holbornviadukt. Auch zwischen St. Paul und der Bank von England brannten mehrere Gebäude nieder. Der rückwärtige Teil der Bank von England ist zerstört, die Börse getroffen; eine Bombe fiel nahe beim Tower, eine andere bei Londonbrücke nieder. Noch viele andere Plätze sind erwähnt.

Ich habe den Eindruck bekommen, als ob doch in der Behauptung eine gewisse Wahrheit sein könne, daß eine ganze Zeppelinflotte den größeren Teil von London in kürzerer Zeit zerstören könnte, wenn sie rücksichtslos und ohne Schonung voringe.

zu diesem Ereignis halbamtlich folgendes verlautbart:

Die französische Heeresleitung brüstet sich in einem amtlichen Bericht vom 15. Juni mit einem Fliegerangriff auf Karlsruhe, den sie als Vergeltungsmaßregel für die Beschießung offener französischer und englischer Städte hinstellt. Dieser Begründung der französischen Angriffe ist die Tatsache entgegenzuhalten, daß von deutscher Seite nur besetzte Punkte und solche im Operationsgebiet liegende Orte beschossen wurden, die mit dem Krieg unmittelbar im Zusammenhang standen. Überall, wo es sich dabei um offene Städte handelte, waren unsere Angriffe nur die Vergeltung für gleichartige Maßnahmen unserer Gegner. Wir haben

in unseren Berichten auch in jedem Fall ausdrücklich darauf hingewiesen.

Daß die Begründung des französischen Vorgehens somit der Wahrheit widerspricht, wird niemand in Erstaunen setzen, der die Berichte unserer Gegner kritisch zu lesen pflegt. Neu ist dagegen die brutale Offenheit, womit die feindliche Heeresleitung eingesteht, daß sie ihren Fliegern als Angriffsziel eine fern vom Kriegsschauplatz gelegene friedliche Stadt bezeichnete, in der gerade den Franzosen vor dem Krieg so vielfach gastfreundliches Entgegenkommen erwiesen wurde.

Militärische Gründe können dieses Verhalten nicht rechtfertigen, denn der einzige Verlust, den der Angriff unserer Kriegsmacht zuzügte, besteht in der Verwundung dreier in Lazarettspflege befindlicher Soldaten. Die abseits von der Stadt gelegene Munitionsfabrik, deren militärische Bedeutung übrigens nicht allzu groß ist, litt bis auf die Beschädigung eines Baugerüstes nicht. Obwohl sie als Angriffsziel sehr leicht erkennbar war, wurde sie doch nur mit wenigen Bomben belegt.

Schon daraus geht hervor, daß es den Franzosen gar nicht auf die Gewinnung eines militärischen Vorteiles ankam. Mit noch weit größerer Deutlichkeit ergibt sich diese Tatsache aber aus dem Umstand, daß den feindlichen Fliegern nach dem amtlichen Eingeständnis der Franzosen besonders das Residenzschloß als Ziel bezeichnet worden ist. Man wußte im Lager unserer durch Spionage so gut unterrichteten Gegner zweifellos genau, daß das Schloß außer der ehrwürdigen Großherzogin Luise seit mehreren Wochen die Königin von Schweden beherbergte. Die Anwesenheit dieses einem neutralen Herrscherhause angehörenden hohen Gastes hielt die französischen Flieger jedoch nicht davon zurück, gerade das Schloß besonders heftig anzugreifen und in der Tat erheblich zu beschädigen. Wie groß die Gefahr für die Königin war, zeigt unter anderem die Tatsache, daß mehrere Sprengstücke in das Zimmer der schwedischen Baronin Hochschild flogen. Auch die Kinder des Prinzen Max von Baden, über deren Schlafgemach eine Bombe das Dach zertrümmerte und die Decke einschlug, entgingen nur mit knapper Not dem Tod. Unter der Bürgerschaft forderte der Überfall an Toten und Verwundeten insgesamt 84 Opfer.

Wir können den Angriff nach diesem Ergebnisse und nach der den feindlichen Fliegern erteilten dienstlichen Anweisung über die Angriffsziele nicht als militärische Unternehmung, sondern nur als Verbrechen bezeichnen, dessen Kohheit von der wirklichen Höhe der vielbewunderten französischen Kultur beredtes Zeugnis ablegt.

Soweit die halbamtliche deutsche Mitteilung über den Vorfall selbst erzählte eine Hofdame der Königin von Schweden in schwedischen Blättern:

Ich erwachte durch das Surren der Flugmaschinen und mehrere starke Explosionen. Ich warf einige Kleidungsstücke über, sprang aus dem Zimmer und holte einen Lakai, dem ich befahl, den Prinzen Lennart in den Keller zu tragen. Dann ließ ich die Königin weden. Nachdem ich meine Kleidung ein wenig vervollständigt hatte, sah ich von einem Fenster des Schlosses einige Flieger über der Stadt kreisen. Eine Explosion folgte auf die andere. Jetzt schieden sich zwei Maschinen von den übrigen, machten einen Bogen nach rechts, so daß sie gerade über das Schloß kamen — über den Flügel, wo die Königin wohnt und wo die Großherzogin Luise ihre Zimmer hat. Die Königin war eben aufgestanden und stand an ihrem Fenster, als die erste Explosion erfolgte. Nur 80 Schritte vom Zimmer der Königin schlug die Bombe ein. Im Schloß wurden ungefähr 70 Fensterscheiben zersplittert, und die Glasscherben flogen um die Königin herum. Die Wände des Schlosses waren voll von Bombenstücken. Wo die Bombe einschlug, entstand ein Loch, so groß, daß man ein Pferd hineinsteden konnte. Bald danach fiel noch eine Bombe ein paar Meter weit entfernt. In mehreren Gemächern fand man später noch Sprengstücke dieser Bombe. Es war wirklich merkwürdig, daß der Königin nichts geschah. Während des letzten Teiles des Bombardements hielten sich die Königin, die Großherzogin und alle anderen Anwesenden im Keller auf.

*

Die Tat, mit der sich die französische Regierung auch noch brüstete, hat bei allen unbefangenen Neutralen Abscheu hervorgerufen und insbesondere in Schweden wurden die schärfsten Urteile gegen die französischen Flieger und ihre Leitung laut. Überraschen konnte im Grunde dieses Vorgehen nicht; die Entente hatte ja schon früher, insbesondere durch die Behandlung der Zivilinternierten und Kriegsinvaliden gezeigt, bis zu welchem Grad von Brutalität sie sich durch den Haß gegen Deutschland und Österreich-Ungarn treiben ließ. Das Attentat auf die Zivilbevölkerung und das großherzogliche Schloß in Karlsruhe war nur ein Glied mehr in der Kette der Völkerrechtsbrüche, die sich die Entente zuschulden kommen ließ, dieselbe Entente, die angeblich zum Schutz Belgiens und der kleinen Staaten den Krieg begonnen hatte. — —

*

Der Krieg in den Kolonien.

Infolge der Abspernung der Zentralmächte durch die englische Welt-Pressenjux war man im Deutschen Reich ohne authentische Nachrichten über das Schicksal der Kolonien. Die englischen Meldungen aber verdienten wenig Glauben. Nur das war bekannt, daß am 9. Juli 1915 die Streitkräfte von Deutsch-Südwest-Afrika infolge von Mangel an Munition und Waffen hatten kapitulieren müssen. Gegen Ende November 1915 veröffentlichte das deutsche Kolonialamt eine Gesamtdarstellung der Lage in den Kolonien, der wir folgendes entnehmen.

Ostafrika.

Die aus Ostafrika vorliegenden amtlichen Nachrichten sind nicht sehr zahlreich. In meist nur knapper Form verzeichnen sie die vorgefallenen Ereignisse bis gegen Ende Juli 1915.

Aus allen Meldungen ergibt sich jedoch die erfreuliche Tatsache, daß es unseren Feinden auch weiterhin nicht gelungen ist, auf deutschem Boden festen Fuß zu fassen. Wir sehen im Gegenteil, wie sich die meisten der Kämpfe auf feindlichem Gebiet abspielten, in das einzelne Abteilungen der Schutztruppe sogar auf größere Entfernungen vorgestoßen sind.

Von den Begebenheiten an der Küste interessieren besonders die nach umfangreichen Vorbereitungen unter ungeheurem Kräfteaufwand in den Tagen vom 6. bis 11. Juli unternommenen Angriffe der englischen Blockadestreitkräfte zum Zwecke der Vernichtung des Kreuzers „Königsberg“. Wir erfahren hierüber das Nachstehende:

„Dienstag, den 6. Juli, unternahmen bei Tagesanbruch die vor dem Rufidjidelta stehenden feindlichen Streitkräfte allgemeine Angriffe zum Zwecke der Vernichtung S. M. S. „Königsberg“. Anwesend waren die Kreuzer „Weymouth“, „Hyacinth“, „Altraea“, „Pharampus“, drei Hilfskreuzer, sieben armierte Walfischjäger und zwei neue von England erworbene, ursprünglich für Brasilien bestimmte 1200 Tonnen große, stark armierte Monitore. Außerdem flogen über dem Delta während des Kampfes zwei feindliche Flugzeuge zur Übermittlung von Beobachtungen. Unter starkem Bombardement der Kreuzer drangen die mit je zwei 5-Zentimeter-Schnelladekanonen, zwei 12-Zentimeter-Haubitzen, vier 15-Zentimeter-Schnelladekanonen, sechs Maschinengewehren armierten Monitore und die Walfischjäger in das Delta ein und beschossen S. M. S. „Königsberg“. Nach neunstündigem Gefecht zogen sich

alle Streitkräfte unverrichteter Sache wieder zurück. Nach den Beobachtungen wurde ein Walfischjäger außer Gefecht gesetzt, ein Monitor schwer beschädigt. S. M. S. „Königsberg“ ist vollkommen gefechtsklar und fahrbereit geblieben und hatte nur geringe Verluste. Ein Haubitzentreffer tötete vier Mann. Angriffe bisher nicht wiederholt. Ein Monitor wurde Mittwoch mittags von einem Schlepper in Richtung Insel Mafia fortgeschleppt. Abteilung Delta nahm die Monitore bei Ein- und Ausfahrt unter starkes Feuer, welches seitens der Monitore mit größtem Munitionsaufwand erfolglos erwidert wurde. Abteilung Delta hatte keine Verluste. Der Angreifer hatte während des Kampfes annähernd 3000 Schuß aus Schiffsgeschützen verfeuert. Nach aufgefangenen Funksprüchen der Kreuzer ist zu schließen, daß die Monitore auch nicht unerhebliche Mannschftsverluste hatten. Am 11. Juli vormittags wurde S. M. S. „Königsberg“ abermals von den Monitoren gemeinsam mit einem einlaufenden Kreuzer angegriffen. Nach heldenmütigem Kampf und nachdem alle Geschütze von S. M. S. „Königsberg“ außer Gefecht gesetzt und mit den beiden letzten Schrapnellschüssen einer der feindlichen Flieger heruntergeholt worden war, wurde das Schiff auf Befehl des Kommandanten gesprengt.“

Danach bedurfte es eines zweimaligen Angriffes, deren erster sogar vollkommen ergebnislos verlief, unter Mitwirkung von vier Kreuzern, drei Hilfskreuzern, sieben armierten Walfischjägern und zwei starken Monitoren, zusammen also 16 Schiffe, um den deutschen Kreuzer außer Gefecht zu setzen.

Ein von der englischen Admiralität ausgegebener Bericht verschweigt diesen enormen Kräfteaufwand, erwähnt bei dem ersten Angriff nur die beiden Monitore und gesteht beim zweiten Angriff die Mitwirkung der beiden Kreuzer „Weymouth“ und „Pioneer“ zu. Bemerkenswert ist, daß der Befehlshaber des englischen Geschwaders in seinem Bericht an die Admiralität erklärt, daß seine Aufgabe äußerst schwierig und nur mit Hilfe der Monitore zu lösen gewesen wäre.

Nachdem er sich bis zum letzten Augenblick seiner ihm an Geschützzahl und Stärke um das Vielfache überlegenen Gegner erwehrt hatte, wurde der Kreuzer schließlich von der von Bord gehenden Besatzung auf Befehl des Kommandanten in die Luft gesprengt und hat somit ein ruhmreiches Ende gefunden.

Der kleine Kreuzer „Königsberg“ wurde 1905 in Dienst gestellt, lief 23 bis 24 1/2 Knoten,

hatte 12.000 Pferdeestärken, 3400 Tonnen Wasserverdrängung und 322 Mann Besatzung. Im Anfang des Krieges war er an der ostafrikanischen Küste stationiert. Der Schaden, den die „Königsberg“ den Feinden zufügte, ist von ihnen auf 275.000 Pfund Sterling berechnet worden. In ruhmvoller Weise hat er dann englische Kriegsschiffe von allzu leichten Angriffen auf Ostafrika abgehalten. Am 19. September 1914 gelang es ihm, den Kreuzer „Pegasus“, der vorher das ungeschützte Daresalam bombardiert hatte, im Hafen von Sansibar in den Grund zu schießen, nachdem er erst ein britisches Wachboot durch drei Schüsse kampfunfähig gemacht hatte. Dieser schwere Verlust bestimmte die englische Admiralität, durch eine ganze Flottille von schnellen Kreuzern auf „Königsberg“ Jagd machen zu lassen. Aber erst am 30. Oktober entdeckte sie der „Chatham“ etwa sechs Seemeilen oberhalb der Mündung des Rufidjiflusses in Gesellschaft des deutschen Dampfers „Somali“.

Das von den Engländern sofort eröffnete Bombardement hatte nur den Erfolg, daß „Somali“ in Brand geriet und versank. Um aber auch die „Königsberg“ unschädlich zu machen, beschloß der britische Befehlshaber, die Mündung des Rufidji zu sperren. Er ließ zunächst den Kohlendampfer „Newbridge“ und dann ein zweites Schiff daneben versenken. Diese Sperre, im Verein mit der anhaltenden Überwachung, verhinderte ein Auslaufen des deutschen Kreuzers. Englische Angriffe durch Motorboote und Wasserflugzeuge wurden stets erfolgreich abgeschlagen. Zuletzt versuchten es die Feinde mit Torpedos, aber auch diese gelangten nicht zum Ziel, da sich vor der „Königsberg“ eine schützende Schlammbank gebildet hatte.

Über die weitere Tätigkeit der englischen Seekräfte an der Küste Deutsch-Ostafrikas erfahren wir nach den von London aus verbreiteten Nachrichten folgendes:

Der Oberkommandierende des Kap-Geschwaders meldet:

„Am 29. Juli 1915 besuchten zwei Kriegsschiffe, begleitet von kleinen Fahrzeugen, Lindi. Letztere rekonnozierten auf dem Flusse, durchschnitten das über den Fluß führende Telegraphen-

kabel und machten den auf dem Flusse liegenden Dampfer „Präsident“ der Deutschen Ostafrika-Linie unbrauchbar, nachdem die Eingeborenenmannschaft, die ihn beaufsichtigte, entfernt worden war.

Am 17. August wurde ein in Daresalam liegendes deutsches Schiff durch das Feuer unserer Kreuzer vollständig zerstört. Die Deutschen boten keinen Widerstand, und wir hatten keine Verluste.

Am 18. August besuchte ein Teil des Geschwaders Tanga. Die kleinen Fahrzeuge und Monitore fuhrten in den Hafen, wo sie sofort, von der Küste aus, unter starkes Feuer genommen wurden. Die überlegene Schießkunst unserer Seeleute errang jedoch bald die Überlegenheit über die feindliche Artillerie und fügte der Landungsbrücke und den angrenzenden Lagerhäusern schweren Schaden zu.

Während des Gefechts wurde der deutsche Dampfer „Markgraf“ vollkommen unbrauchbar



Die Kirche Alexanders III. in Riga.

gemacht und ein Leichter, der eine große Anzahl Minen an Bord hatte, zur Explosion gebracht.

Wir hatten nur einen Offizier leicht verwundet, während die deutschen Verluste anscheinend schwer sind.“

Was an dieser Meldung richtig ist, muß abgewartet werden. Belustigend wirkt die Bemerkung von der überlegenen Schießkunst der englischen Seeleute. Bis jetzt hat sie sich nur da überlegen erwiesen, wo es galt, auf nahe Entfernungen große wehrlose Objekte unter Feuer zu nehmen, wie festliegende Handelsdampfer und offene Küstenplätze. Das sind keine rühmensewerten Heldentaten!

Im Gebiet der Nordostgrenze sehen wir in den Monaten Mai bis Juli 1915 einzelne Abteilungen der Schutztruppe eine rege und erfolgreiche Tätigkeit auf englischem Gebiet entfalten. Diese richtete sich in der Hauptsache gegen die Ugandabahn, sowie gegen die von dieser bei Kiw abweigende Magadibahn und die in letzter Zeit aus rein strategischen Gründen in Bau genommene Bahn Voi—Matatau (Taveta). Das Bestreben der Engländer, den Bau dieser nach dem Kilimandscharo führenden Bahn möglichst zu fördern und die dagegen deutscherseits unternommenen Maßnahmen führten zu einer Reihe von Zusammenstößen, von denen ein größerer am 14. Juli mit einer gründlichen Niederlage der Engländer endete. Im einzelnen ist darüber jetzt folgendes bekannt:

Östlich des Kilimandscharo stieß die Abteilung des Hauptmanns d. L. Augar am 13. Mai auf eine feindliche Europäerkompagnie, die zurückgeworfen wurde. Die Abteilung wurde später von drei weiteren Kompagnien im Rücken angegriffen, der Angriff wurde jedoch nicht durchgeführt, sondern bei eintretender Dunkelheit abgebrochen. Die Engländer hatten fünf Tote zurückgelassen; ihre sonstigen Verluste sind unbekannt. Bei uns fielen zwei Askari.

Am 6. Juni stieß die Abteilung Lieberman bei Matatau auf drei wahrscheinlich zur Arbeit am Bahnbau marschierende feindliche Kompagnien, die sie auf große Entfernung beschloß. Im Lauf des Juni kam es dann noch zu mehreren Zusammenstößen bei Mbuuni und bei Matatau (östlich Taveta), wobei dem Gegner Verluste beigebracht wurden und auf deutscher Seite ein Askari schwer verwundet wurde.

Am 27. Juni gelang es der Abteilung des Oberleutnants Gutknecht, die Bahn zwischen Bura und Matatau zu sprengen. Um diesen Störungen ihres Bahnbaues wirksam zu begegnen, unternahmen die Engländer Mitte Juli mit stärkeren Kräften einen Vorstoß in der

Richtung Taveta, der jedoch mit einem vollen Mißerfolg für sie endete. Die amtliche deutsche Meldung hierüber lautet:

„Am 14. Juli bedeutenderes Gefecht östlich Taveta. Abteilungen Hauptmann Vorberg, Oberleutnant d. L. Merensky und Oberleutnant d. Res. Steinhäuser von 1600 Mann mit Batterie angegriffen. Feind gründlich geschlagen. Bisher 6 Europäer, darunter 1 Major und 1 Hauptmann, sowie 38 Farbige beerdigt. 1 Hauptmann schwer verwundet gefangen. 1 Maschinengewehr, Waffen und Signalgerät erbeutet. Bei uns 5 Askari gefallen. Leutnant Dietrich und 11 Askari schwer verwundet.“

Am gleichen Tag gelang es der Abteilung des Leutnants d. Res. Schnecko, die Bahn bei Mwatete zwischen Voi und Bura, also im Rücken der vorgestoßenen Engländer, zu sprengen. Ebenso erfolgten weitere Sprengungen am 19. und 23. Juli an bis jetzt noch nicht bekannten Punkten.

Die Bestätigung der englischen Niederlage am 14. Juli erhalten wir durch eine aus Genf unter dem 17. Oktober 1915 verbreitete Nachricht. Danach hat das französische Kolonialamt zu der aus Nairobi (Britisch-Ostafrika) eingetroffenen Heraldnachricht über einen den Deutschen günstigen Zusammenstoß bei Monguni (Mbuuni?) aus London ergänzende Mitteilungen erhalten, die, wie das Blatt hinzufügt, jedoch unveröffentlicht bleiben, da sie den schleunigen englischen Rückzug zugestehen.

Auch englische Quellen berichten über ein Gefecht bei Mbuuni, das jedoch erst am 14. August, also genau einen Monat später, stattgefunden haben soll. Dabei stimmen jedoch die Angaben über die Verluste an Gefallenen so auffallend mit den deutschen Angaben über das Gefecht am 14. Juli überein, daß es sich um ein und dasselbe Ereignis handelt. Wir stoßen also auch hier wieder auf das schon des öfteren beobachtete englische Verfahren, ihnen unliebbare Vorfälle einfach im Datum zu verschieben, um dadurch die Wahrheit zu verschleiern.

Der englische Bericht, der unterm 16. Oktober, also einen Tag früher wie die aus Genf verbreitete Nachricht, über Amsterdam bekannt geworden ist, und den die Central-News unterm 1. September telegraphisch aus Nairobi in Britisch-Ostafrika erhalten haben, lautet:

„Eine gemischte Abteilung unter Generalmajor Mallejon marschierte am 14. August von Matatau ab und griff eine deutsche Truppenmacht von ungefähr 2000 Mann, die bei Mbuuni eine starke Stellung mit zahlreichen Maschinengewehren besetzt hielt, an. Der Hauptzweck des Vorstoßes, die Erkundung der Stärke und Stellung des Feindes, wurde voll-

Prof. Karl Schillers Handbuch der deutschen Sprache

In zweiter, gänzlich umgearbeiteter und vermehrter Auflage herausgegeben von
Dr. Friedrich Bauer und Dr. Franz Streinz

In zwei Teilen

Erster Teil: Wörterbuch der deutschen Sprache und der gebräuchlichsten Fremdwörter

45 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 1 K 9 M

Zweiter Teil: Laut- und Biegungslehre, Wortbildung, Rechtschreibung, Syntax, Stilistik, Metrik und Literaturgeschichte in populärwissenschaftlicher Darstellung

30 Bogen. Groß-Oktav. Gebd. 10 K 9 M.

Schillers Handbuch der deutschen Sprache erhebt sich über alle in das Gebiet der deutschen Philologie fallenden Fragen von allgemeinerem Interesse, daher genügt ihm nicht nur ein Platz in Bibliotheken, sondern es muß jedem empfohlen werden, der den Erhaltungsgen seiner Mutterprache Teilnahme entgegenbringt

Unterrichtsbriefe für die Buchstabenrechnung und Algebra

sowie für ebene Geometrie (Planimetrie) und
Anwendung der Algebra auf Geometrie in
Gesprächsform zum Selbstunterricht. Von

G. G. Weikel

In zwei Bänden

60 Bogen. Groß-Oktav. Jeber Band gebd. 10 K 50 h = 8 M. 75 Pf.

Als besondere Vorzüge obigen allgemein anerkannten Werkes sind zu nennen: die zum ersten Male bei Buchstabenrechnung und Algebra angewendete Art der Behandlungsweise in Gesprächsform zwischen Lehrer und Schüler, die geringen Vorkenntnisse, die zum Verständnis des Werkes nötig sind, und die vielen Fragen und Antworten sowie die vielen Beispiele mit vollständiger Ausrechnung

Gustav Burchards Handels-Korrespondenz

Vollständig neu bearbeitet und herausgegeben von

Professor Siegfried Loderer

Fünfte Auflage

52 Bogen. Quart. Gebd. 12 K 50 h = 10 M. 50 Pf.

Stenographische Unterrichtsbriefe

Allgem. in verständlicher Unterricht in 48 Lektionen für das Selbststudium der Stenographie nach Gabelbergers System

Von Carl Kaufmann

Dritte Volksausgabe

25 Bogen. Groß-Oktav. In Leinwandkarton 8 K 40 h = 7 M.

Allgemeiner deutscher Muster-Briefsteller und Universal-Haus-Sekretär

für alle in den verschiedenen gesellschaftlichen Verhältnissen sowie im Geschäfts-, Gewerbs- und Privatleben vorkommenden Fälle. Von

Georg von Saal

Dierzehnte, gänzlich umgearbeitete und den Verhältnissen vollständig angepaßte Auflage. 53 Bogen. Oktav. Gebd. 7 K 20 h = 6 M.

Zum Moral-Unterricht

Ausgewählte Kapitel aus englischen Lehrbüchern

Ins Deutsche übertragen und mit einer Einleitung versehen

von
Emily Altkauf

7 Bogen. Oktav. Gebd. 3 K 30 h = 3 M

Georg von Saals Kleiner Muster-Briefsteller und Haus-Sekretär

für alle in den verschiedenen gesellschaftlichen Verhältnissen sowie im Geschäfts- und Privatleben vorkommenden Fälle

Sechste, vollständig umgearbeitete Auflage

20 Bog. Oktav. Kart. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Der gute Ton

Anleitung, um sich in den verschiedensten Verhältnissen des Lebens und der Gesellschaft als feiner, gebildeter Mann zu benehmen

Von

Joseph Esler von S. . . ski

Fünfte, durchgesehene, verbesserte und vermehrte Auflage. 9 Bogen. Oktav. Gebd. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Der gute Ton für Damen

Eine Anleitung, sich in den verschiedenen Verhältnissen des Lebens und der Gesellschaft als wohlherzogene, gebildete Dame zu betragen

Von Malvine von Steinau

Sechste, durchgesehene und veränderte Auflage. 9 Bogen. Oktav. Gebd. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Der Mann von Welt

Grundsätze und Regeln des Anstandes, der feinen Lebensart und der wahren Höflichkeit für die verschiedenen Verhältnisse der Gesellschaft

Von J. G. Wenzel

Sünfhente, nach den herrschenden Sitten der Gegenwart umgearbeitete und vermehrte Auflage. 12 Bogen. Oktav. Gebd. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Das Buch der Glückwünsche

für jedes Alter und alle Erinnerungsstage des gesellschaftlichen und Familien-Lebens

Mit mehr als 200 Gratulationsbeispielen in Prosa und Versen und einem Anhang von Toasten und Trinksprüchen zu allen Anlässen

Von Christine Form

12 Bogen. Oktav. Gebd. 1 K 65 h = 1 M. 50 Pf

Universal-Gratulationsbuch

Auserwählte Glückwünsche in Prosa und Versen für alle erfreulichen Ereignisse im Leben, alle Stände und jedes Alter

Von Otto Müller

Achte, umgearbeitete Auflage. 10 Bogen. Oktav. Gebd. 1 K 40 h = 1 M. 25 Pf.

Der Erfolg

Damenbriefsteller für alle Fälle des Lebens und der Gesellschaft

Von Carola von Cassor

Zweite Auflage. 16 Bogen. Klein-Oktav. Gebd. 4 K 40 h = 4 M.

Universal-Gratulationsbuch

Auserwählte Glückwünsche in Prosa und Versen für alle erfreulichen Ereignisse im Leben, alle Stände und jedes Alter

Von Otto Müller

Achte, umgearbeitete Auflage. 10 Bogen. Oktav. Gebd. 1 K 40 h = 1 M. 25 Pf.

Fürs Album Sprüche und Spruchgedichte

Gesammelt von Emil Loosch

8 Bogen. Klein-Oktav. Zweite Auflage. Gebd. 3 K 30 h = 3 M.

Deutsches Wunschbuch

Die schönsten Glückwünsche guter deutscher Knaben und Mädchen für ihre Lieben

Gesammelt von
Julius Parsche

9 Bog. Oktav. Gebd. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Die richtige Lebensweise

Von Med. Dr. F. Schürer v. Badheim

Mit 8 Tafeln, 12 Abbildungen enthaltend. 10 Bogen. Groß-Oktav.

4 K 20 h = 3 M. 50 Pf.

Der Verfasser geht auf Grund selbständiger Beobachtungen und Studien durchaus seine eigenen Wege, hier von der Medizin, dort von der Naturheilkunde nehmend, was ihm wertvoll erscheint, und sich nicht scheuend, manche der heute üblichen Lehren der medizinischen Wissenschaft als verhängnisvolle Irrtümer zu bezeichnen. So bezüglich der Bausaustüchtungen und der Trockenluft, welchen der Autor eine ungeheure Bedeutung beimißt

Leitfaden für junge Mädchen beim Eintritt in die Welt

Von

Malvine von Steinau

Zweite Auflage

8 Bog. Oktav. Gebd. 2 K 40 h = 2 M. 25 Pf.

Wer die Ereignisse der Gegenwart in ihrem ganzen Umfange verstehen will,
bestelle das Werk:

Der europäische Krieg und der Weltkrieg

Historische Darstellung der Kriegsergebnisse von 1914—16

Von **H. Hemberger**

Drei Bände

Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen • Erscheint in fortlaufenden
Heften, jedes 50 Heller = 40 Pf. oder in sechs Abteilungen, geheftet, jede 5 K = 4 M.
Oder in drei Originalbänden, gebunden, jeder Band 12 K = 10 M.

Vom gleichen Verfasser
erschien früher:

Illustrierte Geschichte des Balkankrieges 1912—13

Von **H. Hemberger**

Mit 513 Abbild., 25 Textkarten u. 2 mehrfarb. großen Karten der Balkanländer. 162 Bogen. Quart
Zwei Bände, jeder 15 Kronen = 12 Mark 50 Pfennig

Telluria

Aufzeichnungen eines Natur-
freundes

Don

A. v. Schweiger-Lerchenfeld

Mit vielen Abbildungen

16 Bogen. Klein-Oktav. Gebdn. 2 K 20 h = 2 M.

Jedem Naturfreund wird das
schmucke Bändchen eine angenehme
Lektüre bilden, unterhaltend und
anregend zugleich

Der

Amateur - Astronom

Don

Gideon Ziegler

Mit vielen Abbildungen

16 Bogen. Klein-Oktav. Gebdn. 2 K 20 h = 2 M.

Mit diesem Werkchen soll allen
Freunden der Himmelskunde ein
kleines Vademekum zur Lektüre
in freien Stunden gegeben werden

Das Mikroskop

Ein Leitfaden für Anfänger

Don

M. A. v. Lüttgendorff

Mit vielen Abbildungen

16 Bogen. Klein-Oktav. Gebdn. 2 K 20 h = 2 M.

Mit diesem Leitfaden soll vor allen
Dingen dem Anfänger gezeigt wer-
den, daß man auch mit einfachen
Mitteln und geringer Kunstfertigkeit
die schönsten Naturgeheimnisse
aufzudecken vermag

Das Plankton unserer Seen

Don

Sans Ammann

Mit vielen Abbildungen. 18 Bogen. Klein-Oktav.
Gebdn. 2 K 20 h = 2 M.

Ammann führt in seinem Bändchen
in die Welt der mikroskopisch klei-
nen Lebewesen ein, die in unseren
Gewässern vorkommen

Natur- und Urgeschichte des Menschen

Don

Dr. Moritz Soernes

Professor an der Universität in Wien

Mit 2 Tafeln, 86 Vollbildern, 11 Textkarten und 468 Abbildungen. 76 Bogen. Quart. In 2 Halblederbänden
gebdn., zusammen 80 K = 25 M.

Die mächtigen Fortschritte, welche die Wissenschaft vom Menschen auf all ihren
Arbeitsgebieten gerade in den letzten drei Jahrhunderten gemacht hat, enthalten die härtesten
Auforderungen zu einer möglichst gründlichen synthetischen Behandlung des gesamten
derzeit vorliegenden Stoffes. Diese wird in dem Werke dadurch geboten, daß einer
neuen Darstellung der Urgeschichte die Naturgeschichte des Menschen als gleichwertiger
Teil der Anthropologie vorangestellt und somit die körperliche und die geistige Be-
schaffenheit des Menschen in gleicher Ausführlichkeit betrachtet werden

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen aus:

UG

H. Hartleben's Verlag in Wien und Leipzig

UG