

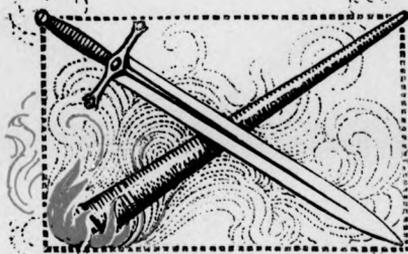
Der europäische Krieg

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)

Kollektion Hartleben

Feder Band
gebunden
80 h = 75 Pf.

Eine Auswahl hervorragender Romane aller Nationen

Feder Band
gebunden
80 h = 75 Pf.

Erster Jahrgang.

- 1.—4. **Carlson, Emilie**. Der Vormund.
- 5.—6. **Dumas, Alexander**. So sei es.
- 7.—8. **Sue, Eugen**. Miß Mary.
9. **Johal, Mor.** Gail's Patrona. (Die weiße Rose.)
10. **Sand, George**. Die kleine Gabette. (Die Grille.)
- 11.—12. **Mügge, Theod.** Verloren und gefunden.
- 13.—14. **Schäferer, William**. Die Geschichte Heinrich Schmöck's.
15. **Kurgénjew, Iwan**. Frühjahrskuten.
16. **Maquet, Aug.** Liebe und Rerrat.
- 17.—19. **Dumas, Alex. Sohn**. Roman aus dem Leben einer Frau.
20. **Léval, Paul**. Der schwarze Bettler.
- 21.—22. **Sandau, Jul.** Balceur.
- 23.—24. **Serthé, Elie**. Der Wolfsmensch.
- 25.—26. **Ainsworth, Harriſon**. Der Berschwender.

Zweiter Jahrgang.

- 1.—3. **Kraszewski, J. J.** Am Hofe August des Starzen (Gräfin Cosel).
4. **Konetta, Girolamo**. Der erste Liebhader.
- 5.—6. **Polpit, Albert**. Theresine.
7. **Kossegger, V. A.** Streit und Sieg.
8. **Dumas, Alex. Sohn**. Diana de Esp.
- 9.—11. **Herloffsen, H.** Wallenheims erste Liebe.
12. **Fesoff, Max**. Späte Einsicht.
- 13.—14. **Sue, Eugen**. Kinder der Liebe.
15. **Pégre, J.** Blanes Blut.
- 16.—17. **Sand, George**. Nebenmisse eines jungen Mädchens.
- 18.—20. **Hell, Currier**. Die Waife aus Newood.
- 21.—22. **Glaubert, G.** Mad. Dobary.
23. **Guehl, Wre**. Eine böle Nacht.
- 24.—26. **Dumas, Alex.** Ghevalier von Mailon rouge.

Dritter Jahrgang.

- 1.—3. **Collins, Wilkie**. Die neue Magdalena.
- 4.—5. **Seligobey, Fortuné**. Die Stimme des Blutes.
6. **Julius von der Traun**. Goldschmiedekinder.
- 7.—8. **Reyd, Cap. Mayno**. Die Stalpläger.
9. **Vogel vom Spielberg**. Irende Seelen.
- 10.—11. **Schlögl, Friedr.** Wiener Blut.
- 12.—14. **Gnaulst, Louis**. Die Geschichte einer Frau.
15. **Sermontoff, Michael**. Der Held unserer Zeit.
16. **Leuillet, Octave**. Der Roman eines armen jungen Mannes.

- 17.—18. **Schlögl, Friedr.** Wiener Luft.
- 19.—21. **Smith, Hamlyn**. Ein Londoner Geheimnis.
- 22.—24. **Soubras, Marquis**. Die Nacht der Mäher.
- 25.—26. **Schlögl, Friedr.** Wienerfisch.

Vierter Jahrgang.

- 1.—4. **Mary, Jules**. Schulbig oder nicht?
- 5.—6. **Karasin, H. H.** Der Brautmann.
- 7.—8. **Polpit, Albert**. Die schöne Frau.
9. **Johal, Mor.** Carinus u. andere Romellen.
- 10.—12. **Kraszewski, J. J.** Die Epping.
- 13.—14. **Sand, George**. Der Marquis von Willemer.
15. **Caballero, Fernan**. Spanische Romellen.
- 16.—18. **Soubras, Marquis**. Wir und unsere Nachbarn.
19. **Dumas, Alex.** Gabriel Lambert.
20. **Kurgénjew, Iwan**. Der König Lear der Steppe und andere Romellen.
- 21.—22. **Reyd, Cap. Mayno**. Die Scharfschützen.
- 23.—24. **Soubras, Marquis**. Ein großer Romévlant.
- 25.—26. **Verrin, Maximilian**. Der Sultan eines Pariser Stadtviertels.

Fünfter Jahrgang.

- 1.—2. **Seligobey, Fortuné**. Im Banne der Schulb.
3. **Karasin, H.** Das Drama im Grenzfort.
- 4.—6. **Wilson, Aug. Evans**. Infelice.
7. **Vogel vom Spielberg**. S. Frau Lear.
8. **Polpit, Alb.** Rath, Revallier.
9. **Senichy-Sajja, Solens v. Gräfin Ruth**.
10. **Mairat, Jeanne**. Merceblume.
- 11.—12. **Falkas, G. J.** Schiffalswege.
- 13.—15. **Wass, Gräfin**. Die schöne Aurora.
16. **Lyttton, Lord**. Der Ring des Amalfi.
- 17.—19. **J. v. S.** Am Hofe von Reapel.
- 20.—21. **Songfellow, H. W.** Hesperion.
- 22.—24. **Dumas, Alex.** Isabella von Bayern.
25. **Clot, George**. Der gestohlene Schiler.
26. **Sue, Eugen**. Die Marquise von Alft.

Sechster Jahrgang.

- 1.—3. **Werthen, S.** Opfer der Liebe.
- 4.—5. **Senichy-Sajja, Solens v. Die Bürde der Schönheit.**
6. **Mairat, Jeanne**. Marca.
- 7.—8. **Wallerburger, Lina**. Die Kiechblüte.
- 9.—10. **Pont-Yest, René ds.** Glanbia.

- 11.—12. **Sienkiewicz, Heintz**. Quo vadis?
13. **Serao, Mathilde**. Fahr' wohl, mein Lieb!
- 14.—16. **Soborsky, V.** Die Fürstin.
17. **Groner, August**. Der alte Herr und andere Romellen.
- 18.—19. **Gleming, M. A.** Brudertiebe.
20. **Aruth, W.** Nach dem Schiffbruch. Südamerikanischer Roman.
21. **Polpit, Albert**. Die Witwe Sorbier.
22. **Erckl-Gorostyáni, Irma v.** Romellen.
23. **Bran-Garnow, J. v.** Das Verhängnis.
- 24.—26. **Ohnst, Georges**. Der König von Paris.

Siebenter Jahrgang.

- 1.—3. **Glad, William**. Sabina Gembra.
- 4.—5. **Guidi, Orlando**. Isabella Gianelli.
6. **Fracinar, Marco**. Das Blumenkind und andere Romellen.
- 7.—8. **Sesmar, Daniel**. Festende Liebe.
9. **Polka, Solomon** Freisyr von Romette Tint.
- 10.—11. **Sandson, S. von der**. Der Gänksling.
- 12.—13. **Sowat, Cameron**. Ein schwarzes Weib.
14. **Englis, Eugen**. Das Begräbnis des Schaulpielers und andere Romellen.
15. **Cantacuzana, Olga**. Prinzessin. Cornela.
- 16.—17. **Casetti, Alexander**. Das Bermädmis. Originalroman aus der Gesellschaft.
18. **Koß, Karl**. Firma Löwe, Kurt u. Comp. Eine Gräslings.
- 19.—20. **Graddon, G.** Im Verdadht.
- 21.—22. **Polpit, Albert**. Alle Weibe.
- 23.—24. **Walbow, Ernst von**. Die rote Rode.
- 25.—26. **Mairat, Jeanne**. Ruf der Hdd.

Achter Jahrgang.

- 1.—3. **Pont-Yest, René ds.** Eine vornehme Ehe.
4. **Orsajho, Elise**. Der Aufratler.
- 5.—6. **Savage, Henry**. Die gefangene Prinzessin.
7. **Silow, Saronin Paula**. Ohne Verz.
- 8.—9. **Konetta, Girolamo**. Das Hof.
10. **Sandok, Eick**. Anna Dufjar.
- 11.—12. **Gleming, M. A.** Bom Sturm getragen.
- 13.—14. **Mairat, Jeanne**. Die Studentin.
- 15.—17. **Sétag, Louis**. Eine lahme Frau.
- 18.—19. **Sandson, S. von der**. Ein neues Geschicht.
20. **Wemini, Mario**.
- 21.—22. **Sesrot, Marie**. Mischelette.
- 23.—24. **Vaura, A. v. d.** Armeingarbe.
- 25.—26. **Saiso, Pierre**. Beauflou.

zugleich auch diesen Anlaß, um Sr. Excellenz den Ausdrud seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

Burian m. p.

*

Damit war die Angelegenheit zwischen Österreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten beigelegt. Studiert man die gewechselten Noten genau, so sieht man deutlich die aggressive Tendenz der amerikanischen Noten. Die Washingtoner Regierung hatte sich eben, obwohl sie sich immer noch neutral nannte, in der Angelegenheit des Unterseebootkrieges vollkommen auf die Seite Englands und Frankreichs gestellt; ihr Bestreben ging dahin, die Entente von der „Unterseebootgefahr“ nach Möglichkeit zu befreien.

*

Die bewaffneten Handelsschiffe der Entente.

Der Unterseebootkrieg riß in die Handelsflotte der Entente immer klaffendere Lücken; Hunderttausende von Tonnen waren bereits vernichtet, und die Ernährung Englands wurde infolge der ständigen Verminderung des Raumgehalts der Handelsmarine immer schwieriger. Die Frachten stiegen zudem in unerhörter Weise.

Deutschland hatte sich seinerzeit Amerika gegenüber bereit erklärt, auf die Versenkung feindlicher Handelsschiffe durch die Unterseeboote zu verzichten, wenn England den Hungerkrieg aufgeben wolle. England hielt jedoch an der allem Menschenrecht hohnsprechenden Politik fest, die deutsche Zivilbevölkerung durch den Hunger niederzuringen, und suchte der Unterseebootgefahr auf andere Weise entgegenzutreten. Es ließ die Handelsschiffe bewaffnen und gab Anweisungen, die Unterseeboote zu rammen.

Am 8. Februar 1916 ließ daraufhin die deutsche Regierung den Neutralen folgende Denkschrift übermitteln:

Schon vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges hatte die britische Regierung den englischen Reedereien Gelegenheit gegeben, ihre Kauffahrteischiffe mit Geschützen zu armieren. Am 26. März 1913 gab der damalige Erste Lord der Admiralität Winston Churchill im britischen Parlament die Erklärung ab, daß die Admiralität die Reedereien aufgefordert habe, zum Schutz gegen die in gewissen Fällen von schnellen Hilfskreuzern anderer Mächte drohenden Gefahren eine Anzahl erstklassiger Liniendampfer zu bewaffnen, die dadurch aber nicht etwa selbst den Charakter von Hilfskreuzern annehmen sollten. Die Regierung wollte den Reedereien dieser Schiffe die notwendigen Geschütze, genügende Munition und

geeignetes Personal zur Schulung von Bedienungsmannschaften zur Verfügung stellen.

Die englischen Reedereien sind der Aufforderung der Admiralität bereitwillig nachgekommen. So konnte der Präsident der Royal Mail Steam Packet Company Sir Owen Phillips den Aktionären der Gesellschaft bereits im Mai 1913 mitteilen, daß die größeren Dampfer der Gesellschaft mit Geschützen ausgerüstet seien. Ferner veröffentlichte im Januar 1914 die britische Admiralität eine Liste, derzufolge 29 Dampfer verschiedener englischer Gesellschaften Hedgegeschütze führten. In der Tat stellten bald nach Ausbruch des Krieges deutsche Kreuzer fest, daß englische Liniendampfer bewaffnet waren. Beispielsweise trug der Dampfer „La Correntina“ der Houlberlinie in Liverpool, der am 7. Oktober 1914 von dem deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ aufgebracht wurde, zwei 4-7-zöllige Hedgegeschütze. Auch wurde am 1. Februar 1915 ein deutsches Unterseeboot im Kanal durch eine englische Jacht beschossen.

Was den völkerrechtlichen Charakter bewaffneter Kauffahrteischiffe betrifft, so hat die britische Regierung für die eigenen Kauffahrteischiffe den Standpunkt eingenommen, daß solche Schiffe so lange den Charakter von friedlichen Handelsschiffen behalten, als sie Waffen nur zu Verteidigungszwecken führen. Demgemäß hat der britische Votschaffer in Washington der amerikanischen Regierung in einem Schreiben vom 25. August 1914 die weitestgehenden Versicherungen abgegeben, daß britische Kauffahrteischiffe niemals zu Angriffszwecken, sondern nur zur Verteidigung bewaffnet werden, insofern niemals feuern, es sei denn, daß zuerst auf sie gefeuert wird. Für bewaffnete Schiffe anderer Flaggen hat dagegen die britische Regierung den Grundsatz aufgestellt, daß sie als Kriegsschiffe zu behandeln seien. In den Prize Court Rules, die durch die Order in Council vom 5. August 1914 erlassen worden sind, ist unter Nr. 1, Order 1, ausdrücklich bestimmt: „Ship of war shall include armed ship.“

Die deutsche Regierung hat keinen Zweifel, daß ein Kauffahrteischiff durch Armierung mit Geschützen einen kriegsmäßigen Charakter erhält, und zwar ohne Unterschied, ob die Geschütze nur zur Verteidigung oder auch zum Angriff dienen sollen. Sie hält jede kriegerische Betätigung eines feindlichen Kauffahrteischiffes für völkerrechtswidrig, wenn sie auch der entgegenstehenden Auffassung dadurch Rechnung trägt, daß sie die Besatzung eines solchen Schiffes nicht als Piraten, sondern als Kriegsführende behandelt. Im einzelnen ergibt sich ihr Standpunkt aus der im Oktober 1914 der

amerikanischen Regierung und inhaltlich auch anderen neutralen Mächten mitgeteilten Aufzeichnung über die Behandlung bewaffneter Kauffahrteischiffe in neutralen Häfen.

Die neutralen Mächte haben sich zum Teil der britischen Auffassung angeschlossen und demgemäß den bewaffneten Kauffahrteischiffen der kriegführenden Mächte den Aufenthalt in ihren Häfen und Keeden ohne die Beschränkungen gestattet, die sie Kriegsschiffen durch ihre Neutralitätsbestimmungen auferlegt hatten. Zum Teil haben sie aber auch den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen und bewaffnete Kauffahrteischiffe kriegführender den für Kriegsschiffe geltenden Neutralitätsregeln unterworfen.

Im Lauf des Krieges wurde die Bewaffnung englischer Kauffahrteischiffe immer allgemeiner durchgeführt. Aus den Berichten der deutschen Seestreitkräfte wurden zahlreiche Fälle bekannt, in denen englische Kauffahrteischiffe nicht nur deutschen Kriegsschiffen bewaffneten Widerstand entgegensetzten, sondern ihrerseits ohne weiteres zum Angriff auf sie übergingen, wobei sie sich häufig auch noch falscher Flaggen bedienten. Die Zusammenstellung solcher Fälle, die nach der Lage der Sache nur einen Teil der wirklich erfolgten Angriffe umfassen kann, ist der Denkschrift beigefügt. Aus der Zusammenstellung geht hervor, daß sich das geschilderte Verhalten nicht auf englische Kauffahrteischiffe beschränkt, vielmehr von Kauffahrteischiffen der Verbündeten Englands nachgeahmt wird.

Die Aufklärung für das geschilderte Vorgehen der bewaffneten englischen Kauffahrteischiffe enthalten die geheimen Anweisungen der britischen Admiralität, die von den deutschen Seestreitkräften auf weggenommenen Schiffen gefunden worden sind und in acht Anlagen photographisch wiedergegeben werden. Diese Anweisungen regeln bis ins einzelne den artilleirischen Angriff englischer Kauffahrteischiffe auf deutsche Unterseeboote. Sie enthalten genaue Vorschriften über die Aufnahme, Behandlung, Tätigkeit und Kontrolle der an Bord der Kauffahrteischiffe übernommenen britischen Geschützmannschaften, die zum Beispiel in neutralen Häfen keine Uniform tragen sollen, also offenbar der britischen Kriegsmarine angehören. Vor allem aber ergibt sich daraus, daß diese bewaffneten Schiffe nicht etwa irgendeine seekriegsrechtliche Maßnahme der deutschen Unterseeboote abwarten, sondern diese ohne weiteres angreifen sollen.

In dieser Hinsicht sind folgende Vorschriften besonders lehrreich: Die „Regeln für die Benutzung und sorgfältige Instandhaltung der Bewaffnung von Kauffahrteischiffen, die zu

Verteidigungszwecken bewaffnet sind“, bestimmen im Abschnitt „Gefecht“ unter Nr. 4: „Es ist nicht ratsam, das Feuer auf eine größere Entfernung als 800 Yard zu eröffnen, es sei denn, daß der Feind das Feuer bereits vorher eröffnet hat.“

Grundsätzlich hat hienach das Kauffahrteischiff die Aufgabe, das Feuer zu eröffnen, ohne Rücksicht auf die Haltung des Unterseebootes.

Die „Anweisungen, betreffend Unterseeboote, herausgegeben für Schiffe, die zu Verteidigungszwecken bewaffnet sind“, schreiben unter Nr. 3 vor: „Wenn bei Tag ein Unterseeboot das Schiff offensichtlich verfolgt, und wenn es dem Kapitän augenscheinlich ist, daß es feindliche Absichten hat, dann soll das verfolgte Schiff zu seiner Verteidigung das Feuer eröffnen, auch wenn das Unterseeboot noch keine feindliche Handlung, wie zum Beispiel das Abfeuern eines Geschützes oder eines Torpedos, begangen hat.“

Auch hienach genügt also das bloße Erscheinen eines Unterseebootes im Kielwasser eines Kauffahrteischiffes als Anlaß für einen bewaffneten Angriff. In allen diesen Befehlen, die sich nicht etwa nur auf die Seekriegszone um England beziehen, sondern in ihrem Geltungsbereich unbeschränkt sind, wird auf Geheimhaltung der größte Nachdruck gelegt, und zwar offenbar deshalb, damit das völkerrechtswidrige und mit den britischen Zusicherungen in vollem Widerspruch stehende Vorgehen der Kauffahrteischiffe dem Feind wie den Neutralen verborgen bleibe. Hienach ist klar gestellt, daß die bewaffneten englischen Kauffahrteischiffe den amtlichen Auftrag haben, die deutschen Unterseeboote überall, wo sie in ihre Nähe gelangen, heimtückisch zu überfallen, also rücksichtslos gegen sie Krieg zu führen. Da die Seekriegsregeln Englands von seinen Verbündeten ohne weiteres übernommen werden, muß der Nachweis auch für die bewaffneten Kauffahrteischiffe der anderen feindlichen Staaten als erbracht gelten.

Unter den vorstehend dargelegten Umständen haben feindliche Kauffahrteischiffe, die mit Geschützen bewaffnet sind, kein Recht mehr darauf, als friedliche Handelsschiffe angesehen zu werden. Die deutschen Seestreitkräfte werden daher nach einer kurzen, den Interessen der Neutralen Rechnung tragenden Frist den Befehl erhalten, solche Schiffe als kriegführende zu behandeln. Die deutsche Regierung gibt den neutralen Mächten von dieser Sachlage Kenntnis, damit sie ihre Angehörigen warnen können, weiterhin ihre Person oder Vermögen bewaffneten Kauffahrteischiffen der mit

dem Deutschen Reich im Krieg befindlichen Mächte anzuvertrauen.

Die österr.-ungar. Regierung schloß sich dem deutschen Vorgehen an.

Das k. u. k. Ministerium des Äußern ließ unterm 10. Februar 1916 an die am k. u. k. Hof beglaubigten diplomatischen Vertreter der neutralen Mächte eine Zirkularverbalnote ergehen, die in deutscher Übersetzung nachstehenden Wortlaut hatte:

Den Regierungen der neutralen Mächte ist nicht unbekannt, daß die britische Admiralität im Lauf des Jahres 1913 eine Anzahl großer englischer Liniendampfer bewaffnen ließ. Wie der Erste Lord der Admiralität am 25. März 1913 im Haus der Gemeinen erklärt hat, soll die Bewaffnung der besagten Dampfer dieselben vor den Gefahren schützen, welche ihnen seitens der in Hilfskreuzer umgewandelten feindlichen Schiffe drohen, und ausschließlich zur Verteidigung dienen.

Die im jetzigen Krieg gemachten Erfahrungen zeigen, daß eine beträchtliche Zahl englischer Handelsschiffe von den an Bord installierten Geschützen gegen feindliche Kriegsschiffe Gebrauch gemacht hat, und zwar nicht bloß in der Absicht, sich der legitimen Ausübung des Priisenrechtes zu entziehen, sondern auch um die feindlichen Kriegsschiffe anzugreifen und zu vernichten.

Wie aus einer Denkschrift hervorgeht, welche die kaiserlich deutsche Regierung am heutigen Tag den neutralen Staaten übermittelt, hat man an Bord englischer Dampfer Instruktionen gefunden, welche beweisen, daß die königlich britische Regierung selbst ihre Handelsschiffe zu illegalen Akten angetiftet hat, und dies im vollen Widerspruch mit den Zusicherungen, die sie dem Staatsdepartement in Washington erteilt hat.

Dem Beispiel Großbritanniens folgten im Lauf der Feindseligkeiten seine Verbündeten, insbesondere Frankreich und Italien.

Ohne in eine Prüfung des von der königlich großbritannischen Regierung erhobenen befremdenden Anspruches eintreten zu wollen, wonach die von dieser Regierung bewaffneten Liniendampfer ihren inoffiziösen Charakter behalten, während ein von einem Feind bewaffnetes Handelsschiff von den britischen Seestreitkräften als Hilfskreuzer betrachtet werden soll, beschränkt sich die k. u. k. Regierung darauf, festzustellen, daß jedes zu welchem Zweck immer mit Geschützen versehene Rauffahrtsschiff bereits hiedurch allein die Eigenschaft eines friedlichen Schiffes verliert.

Bei dieser Sachlage ergeht an die österr.-ungar. Seestreitkräfte der Befehl, derartige Schiffe als Kriegführende zu behandeln, ein

Befehl, welcher indes erst vom 29. Februar 1916 an zur Ausführung gelangen wird.

Diese Frist wird im Interesse der neutralen Mächte erteilt, damit sie in die Lage kommen, ihre Angehörigen vor der Gefahr zu warnen, der sie sich aussetzen würden, wenn sie ihre Person oder ihr Gut bewaffneten Handelsschiffen der mit Österreich-Ungarn Krieg führenden Staaten anvertrauten, sowie auch diejenigen ihrer Angehörigen zu benachrichtigen, welche sich etwa bereits an Bord von Schiffen der vorerwähnten Art befinden.

Das k. u. k. Ministerium des Äußern beehrt sich, die Botschaft (Gesandtschaft) zu ersuchen, das Vorstehende auf telegraphischem Weg zur Kenntnis ihrer Regierung bringen zu wollen.

*

Über die deutsche Unterseebootpolitik bewaffneten Handelsschiffen gegenüber äußerte sich in dieser Zeit Staatssekretär des Äußern v. Jagow einem amerikanischen Publizisten gegenüber:

„Die bewaffneten Handelsschiffe verfolgen aber den Zweck, die Unterseeboote zu zerstören, wenn diese den Versuch machen sollten, diese Schiffe anzuhalten und auf Konterbande zu untersuchen. Wenn ein Unterseeboot zu diesem Zweck sich dem bewaffneten Handelsschiff nähern und längsseit des Schiffes legen würde, könnte es mit einem Schuß zerstört werden. Da Deutschland den Beweis für den wirklichen Zweck der Bewaffnung der Handelsschiffe erbracht und durch Beispiele bereits erhärtet hat, sah es sich eben genötigt, andere Maßregeln zu treffen, um den Gefahren zu begegnen. Unterseeboote sind eine vollständig legitime Waffe im modernen Seekrieg, und sogar Amerika hat das auch anerkannt. Unser Unterseebootfeldzug ist uns aufgezungen worden als eine Vergeltungsmaßregel gegen Englands vollständig ungesetzliche Aushungerungsmethode, die im völligen Widerspruch mit dem Völkerrecht steht, was ja der Protest des Präsidenten Wilson gegenüber England am besten auch beweist. Unsere jetzigen Maßnahmen sind lediglich solche der Selbstverteidigung gegen Englands Pläne, seine Handelsschiffe für Offensivzwecke zu armerieren. Pläne, die jedem Recht zuwiderlaufen und die nur den Zweck haben, uns die Hände zu binden.

Wir haben den Beweis erbracht, daß die englische Admiralität genaueste Instruktionen gegeben hat, daß die bewaffneten Handelsschiffe gegen die Unterseeboote offensiv vorgehen sollen, und darum behaupten wir mit volstem Recht, daß diese sogenannte Bewaffnung zu angeblichen Defensivzwecken nur eine Finte ist, und diese Handelsschiffe lediglich

Kriegshilfskreuzer sind und als solche behandelt werden müssen. Das wird auch Deutschland tun, nachdem die Frist, die es den Neutralen gegeben hat, abgelaufen ist.“

Deutschland und Österreich-Ungarn kündigten den Unterseebootkrieg in schärfster Form gegen bewaffnete feindliche Handelsschiffe an, und zwar sollte dieser verschärfte Krieg vom 29. Februar 1916 an beginnen.

Am 15. März 1916 trat der deutsche Staatssekretär des Reichsmarineamtes v. Tirpitz von seinem Amt zurück und wurde durch Admiral v. Capelle ersetzt. Von amtlicher deutscher Seite wurde zu dem Rücktritt gemeldet:

Der Rücktritt des Großadmirals v. Tirpitz von der Leitung des Reichsmarineamtes vollzieht sich in vollen Ehren für den Organisator der deutschen Flotte. Es ist sein von allen Seiten anerkanntes historisches Verdienst, die deutsche Marine zu dem hochwertigen Instrument gemacht zu haben, als das sie sich im Krieg bewiesen hat. Das Ausscheiden des Großadmirals wird deshalb voll Dankbarkeit für seine Person überall bedauert.

In der Wahl seines Nachfolgers erblickt man die Gewähr, daß in der Schärfe der Seekriegführung nichts geändert wird.

Admiral v. Capelle war der Mitarbeiter des Herrn v. Tirpitz seit der ersten Flottenvorlage und hat seit langen Jahren als seine rechte Hand gegolten und ist mit allen Aufgaben der Marine aufs genaueste vertraut. Seine organisatorischen Fähigkeiten werden hochgeschätzt. In der Marine genießt er großes Vertrauen. Wenn Admiral v. Capelle die Nachfolge des Herrn v. Tirpitz antrat, bedeutet dies demnach die unveränderte Fortsetzung des bewährten Systems der bisherigen Marineleitung, insbesondere bedeutet es, daß der Unterseebootkrieg gemäß der den Neutralen in der bekannten Denkschrift gemachten Ankündigung fortgeführt werden wird.

*

Die „Suffez“-Affäre.

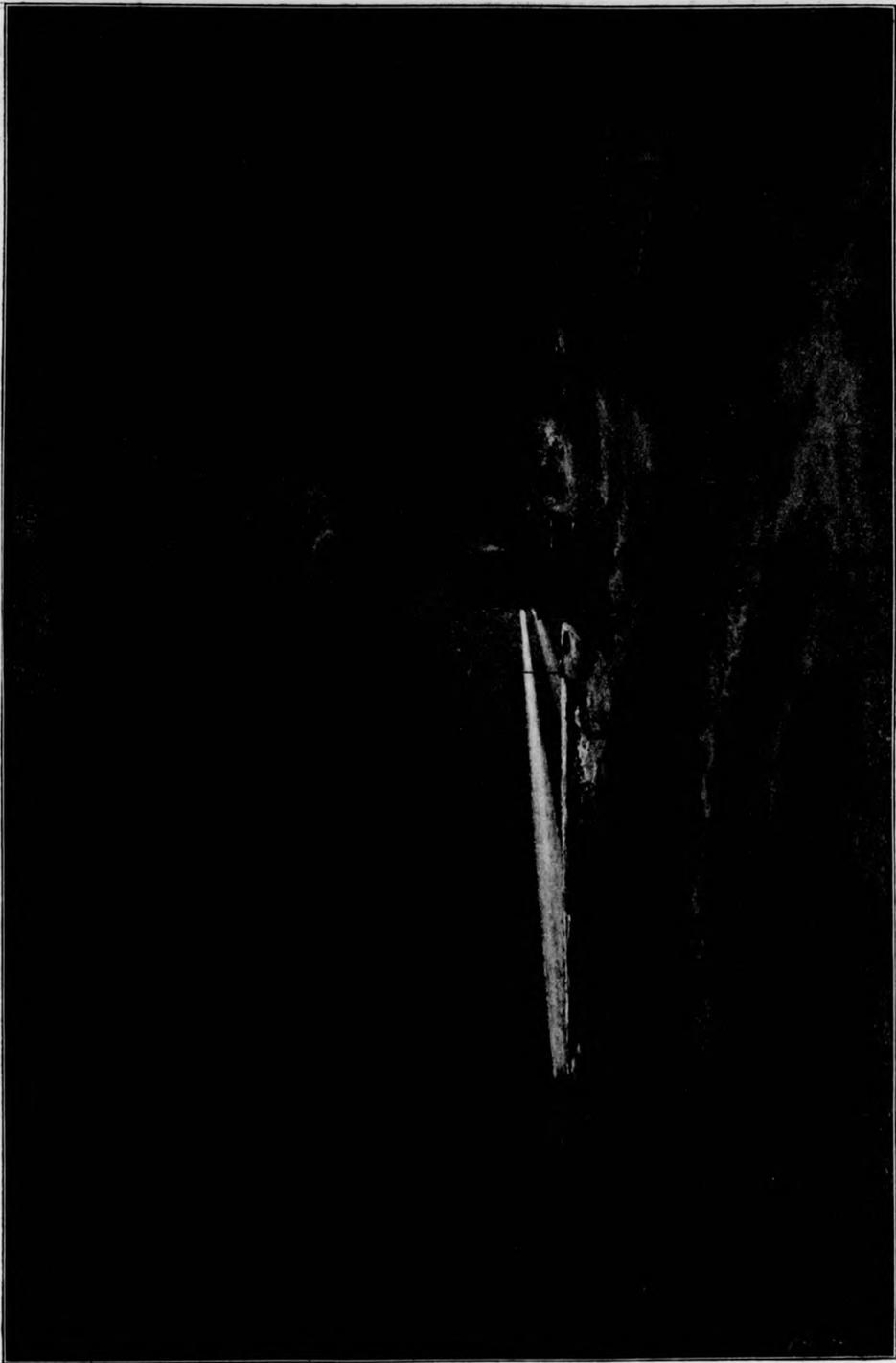
Am 24. März 1916 wurde im Kanal das französische Paketboot „Suffez“ torpediert. Das Schiff hatte rund 350 Reisende an Bord, hauptsächlich Franzosen, sowie eine Besatzung von 50 Mann. Auch Amerikaner befanden sich auf dem Schiff. Ungefähr 80 Passagiere wurden getötet oder verwundet.

Ein Passagier schilderte den Untergang der „Suffez“ folgendermaßen:

Ich saß auf Deck ungefähr in der Mitte und vernahm plötzlich einen „Klapp“, herrührend von einer Explosion, wie ich mir sofort

bewußt war. Das muß um 2 Uhr 55 Minuten geschehen sein, denn die Uhr eines Mitpassagiers, der ins Meer gefallen, aber gerettet worden war, stand auf diese Minute still. Bretter und andere Holzstücke schwirrten in der Luft herum und bedeckten bald in weitem Umkreis die Wasserfläche. Ich dachte sofort an nichts anderes als an einen Torpedoschuß, denn allgemein hatte man den Eindruck, als ob mit einemmal eine große Holzwand mitten entzwei-gerissen worden wäre. Ich verlor meine Geistesgegenwart keinen Augenblick und ließ mich auch nicht von der allgemeinen Panik mitreißen, die einsetzte, sondern ergriff den ersten besten Rettungsring auf Deck. Alles stürzte sich auf Rettungsringe und Rettungsboote; immerhin sorgte man doch noch dafür, daß zuerst die Frauen und Kinder in Sicherheit gebracht wurden. Von irgendwelcher Leitung und Organisation des Rettungsdienstes kann aber doch nicht gesprochen werden, wenigstens soweit ich auf Deck beobachten mußte. Es spielten sich Szenen ab, die sich meinem Gedächtnis tief und unauslöschlich eingepägt haben. Dort drückt eine Mutter in heller Wahnsinnsverzweiflung ihr Kindchen an die Brust, als ob es gelte, im Angesicht des sicheren Todes vom Liebsten Abschied zu nehmen; da sucht ein Mann händeringend nach seinen Angehörigen, und dort wiederum stürzen sich Passagiere, vom Irrsinn befallen, blindlings ins Wasser, bevor nur das erste Rettungsboot freigemacht ist; hier kauert eine betende Frau auf den Knien und erfleht laut schluchzend des Himmels Hilfe.

Als das erste Rettungsboot, beladen mit Passagieren, die Wasserfläche glücklich erreicht hat, springen weitere Personen auf es herab; den einen glückt das Wagnis, anderen wird der Sprung zum Verhängnis, denn sie ziehen sich entweder Verletzungen der Gliedmaßen zu oder verschwinden direkt in den Fluten. Damit nicht genug des Unheils. Dieses erste Boot kippt um, und etliche Insassen ertrinken. Inzwischen war ich Zeuge des weiteren Kampfes um die Rettungsboote auf Deck. Ein zwin-gender Grund zu dieser Panik war aber gar nicht vorhanden, denn noch machte unser Koloss nicht die leiseste Mine, zu versinken. Ich bin fest überzeugt, wenn im richtigen Moment einige beruhigende Kommandorufe gegeben worden wären, die Menge das Gefühl eines gewissen Schutzes hätte bekommen müssen und es nicht zu diesen Szenen gekommen wäre. Darin leider versagte die Organisation bedenklich. Ich fand schließlich im dritten Boot Platz. Nachdem ich vorerst noch einer Frau behilflich gewesen war, erreichte ich an einem Seil der Schiffswand ent-



Deutsche Unterseeboote in der Straße von Gibraltar.

Nach einer Originalzeichnung von H. Bamberg.

lang glücklich das Boot. Aber es brachte uns allen eine große Enttäuschung: das „Retungs“-Boot war — durch und durch led und füllte sich natürlich sofort mit Wasser. Immerhin konnten wir uns durch eifriges Wassererschöpfen so lange über der Fläche halten, bis es uns gelang (nach etwa zwei Stunden), wieder zum Wrack der „Suffex“ zurückzurudern. Matrosen hatten wir keinen bei uns, wir mußten selbst rudern. Zu unserer großen Verwunderung und Beruhigung hatte das Schiff immer noch keine Lage eingenommen, die auf einen baldigen Untergang hätte schließen lassen. Aber unsere Situation im kleinen leeren Boot auf offenem Meer draußen war um so bedentlicher. Sie wurde verschlimmert durch den Zustand einiger unserer Insassen, die ohnmächtig in den Schiffsboden sanken, andere bluteten aus Mund und Nase und Ohren. Immerhin gelang uns schließlich — das Meer war durchaus ruhig — die Rückkehr zur „Suffex“, wo wir uns vermittels Seilen bis zu den ersten Schlupflufen emporarbeiten konnten. Ich stellte dabei fest, daß nur der Vorderteil des Schiffes zerstört war, und ich vernahm, daß hauptsächlich diejenigen Passagiere, die sich in der Erstklasskabine und im Speisesalon oder im Rauchsalon aufhielten, der Katastrophe direkt zum Opfer gefallen waren.

Das Fatalste war, daß durch die Explosion der Mast, der mit dem Marconiapparat in Verbindung stand, zerstört wurde, so daß die Absendung radiotelegraphischer Hilferufe während mehrerer Stunden unmöglich war. Man suchte uns zu beruhigen, indem man uns versicherte, daß die Sache bald repariert werden könne. Bis gegen Abend war die Reparatur in der Tat gelungen. Ich habe später vernommen, daß ein abgesandtes Telegramm unserer „Suffex“ bei der Empfangsstation in Boulogne richtig aufgefangen worden sein soll. Die acht Stunden aber, die wir in banger Erwartung und unter der fürchterlichsten Qual der Ungewißheit unserer Rettung durchzumachen hatten, werde ich Zeit meines Lebens nie vergessen. Wohl kam uns einmal ein großes Segelschiff auf etwa zwei Meilen Entfernung in Sicht; wir machten uns durch Leuchtraketen bemerkbar, und es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß das Schiff unseren Hilferuf bemerkt haben muß. Gleichwohl machte es — fehrte und änderte seinen Kurs, ohne sich um uns zu bekümmern!

Unsere Rettung haben wir meiner Ansicht nach nicht zuletzt dem schönen, klaren Wetter, vor allem aber dem glücklichen Umstand zu danken, daß der Maschinenraum unverfehrt geblieben war, so daß kein Wasser eindringen konnte. Die Schotten des vorderen

Schiffsteiles hatten sich ausgezeichnet bewährt. Auch Beleuchtung und Heizung blieben in ungestörter Funktion. So trat nach und nach auf dem ganzen noch intakt gebliebenen Schiffsteil Ruhe ein, die aber dann und wann unterbrochen wurde durch das markdurchdringende Wimmern Schwerverwundeter. Apathisch, in stummer Resignation lagen und saßen die Passagiere herum. Endlich erschien das Schiff, das uns die ersehnte Hilfe bringen sollte. „Maria Theresia“, ein großes, altes französisches Motorschiff. Nach Aussagen seiner Mannschaft suchte das Schiff uns vier Stunden umsonst (wir waren in der Tat etwas vom Kurs abgelenkt). Glücklicherweise waren wir noch im Besitz von zwei Notsignalraketen, die wir zum klaren Nachthimmel emporfandten und die die „Maria Theresia“ veranlaßten, ihr Tempo zu verjchnellern. Bald war das Schiff in unserer unmittelbaren Nähe. Wir bestiegen es, unter Zurücklassung der Schwerverwundeten. Diese wurden später von einem englischen Torpedobootzerstörer aufgenommen. In Boulogne kamen wir ungefähr morgens halb 2 Uhr an. Sofort wurde ein Extrazug zusammengestellt, in dem wir morgens 5 Uhr nach Paris abfuhren, wo wir — eine Gesellschaft von ungefähr 170 Köpfen — im Lauf des Spätnachmittags eintrafen. Ein Teil der Passagiere der „Suffex“ verblieb in Boulogne. Hier sowohl als nachher in Paris erfuhren wir, daß das Gepäck in Sicherheit gebracht sei und bald nachfolgen werde.

*

Auf die Tatsache sich stützend, daß sich auch Amerikaner an Bord der „Suffex“ befunden hatten, forderte die amerikanische Regierung zunächst von der deutschen Regierung Aufklärungen über den Vorfall. Sie erhielt sie am 10. April 1916 und antwortete darauf am 20. April folgendermaßen:

Euer Erzellenz!

Ich habe nicht verfehrt, unverzüglich meiner Regierung telegraphisch die Note Eurer Erzellenz vom 10. April zu übermitteln, betreffend gewisse Angriffe deutscher Unterseeboote, insbesondere betreffend die unheilvolle Explosion, die den französischen Dampfer „Suffex“ am 24. März im englischen Kanal zerstörte. Den Weisungen meiner Regierung entsprechend habe ich die Ehre, Eurer Erzellenz folgende Antwort zu übermitteln:

Durch die jezt im Besitz der Regierung der Vereinigten Staaten befindlichen Nachrichten wird der Tatbestand im Fall „Suffex“ vollkommen festgelegt, und für die Folgerungen, die meine Regierung aus diesen Nachrichten gezogen hat, findet sie die Bestätigung in den Umständen, die in Eurer Erzellenz Note vom 10. April dargelegt sind.

Am 24. März 1916, ungefähr um 2 Uhr 50 Minuten nachmittags, wurde der unbewaffnete Dampfer „Suffex“, mit 325 oder mehr Passagieren an Bord, worunter eine Anzahl amerikanischer Bürger, auf der Überfahrt von Folkestone nach Dieppe torpediert. Die

„Suffex“ war niemals bewaffnet, sie war ein Schiff, das, wie bekannt, regelmäßig nur zur Beförderung von Passagieren über den englischen Kanal benutzet wurde. Sie folgte nicht der von Truppentransport- oder Proviantschiffen befahrenen Route. Ungefähr 80 Passagiere, Nichtkombattanten jeglichen Alters und Geschlechts, darunter Bürger der Vereinigten Staaten, wurden getötet oder verwundet.

Eine sorgfältige, eingehende, gewissenhaft unparteiische Untersuchung durch Offiziere der Flotte und der Armee der Vereinigten Staaten hat schlüssig die Tatsache ergeben, daß die „Suffex“ ohne Warnung oder Aufforderung zur Übergabe torpediert wurde und daß der Torpedo, durch den sie getroffen wurde, deutscher Herstellung war. Nach Ansicht der Regierung der Vereinigten Staaten machten diese Tatsachen von Anfang an den Schluß unvermeidlich, daß der Torpedo von einem deutschen Unterseeboot abgefeuert worden war. Sie findet jetzt diese Schlussfolgerung durch die Ausführungen in der Note Curer Erzellenz bekräftigt. Die vollständige Darlegung des Tatbestandes, worauf die Regierung der Vereinigten Staaten ihre Schlussfolgerung gegründet hat, ist beigefügt.

Nach sorgfältiger Prüfung der Note der kaiserlichen Regierung vom 10. April bedauert die Regierung der Vereinigten Staaten, sagen zu müssen, daß sie aus den Darlegungen und Vorschlägen dieser Note den Eindruck erhielt, daß die kaiserliche Regierung versuchte, den Ernst der Situation zu würdigen, die sich nicht nur durch den Angriff auf die „Suffex“ ergab, sondern durch die ganze Methode und den Charakter des Unterseebootkrieges, wie sie zutage getreten sind infolge der während eines Zeitraumes von mehr als 12 Monaten von den Befehlshabern der deutschen Unterseeboote uneingeschränkt gehandhabten Übung unterchiedsloser Zerstörung von Handelsschiffen aller Art, Nationalität und Bestimmung.

Wenn die Verletzung der „Suffex“ ein vereinzelter Fall gewesen wäre, würde das der Regierung der Vereinigten Staaten die Hoffnung ermöglichen, daß der für die Tat verantwortliche Offizier seine Befehle eigenmächtig übertreten oder in strafbarer Fahrlässigkeit die vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln außer acht gelassen habe und daß der Gerechtigkeit durch seine entsprechende Bestrafung in Verbindung mit der förmlichen Mißbilligung seiner Handlung und der Bejahung einer angemessenen Entschädigung durch die kaiserliche Regierung Genüge geschehen könnte. Aber obwohl der Angriff auf die „Suffex“ offenkundig nicht zu verteidigen war und einen so tragischen Verlust an Menschenleben verursachte, daß er als eines der schrecklichsten Beispiele der Unmenschlichkeit des Unterseebootkrieges, wie ihn die Kommandanten der deutschen Schiffe führen, erscheint, so steht er unglücklicherweise nicht allein da. Im Gegenteil, die Regierung der Vereinigten Staaten ist durch die Ereignisse der neuesten Zeit zu dem Schluß genötigt, daß es nur ein Fall, wenn auch einer der schwersten und betrübendsten ist für die vorbedachte Methode und den Geist, womit unterchiedslos Handelsschiffe aller Art, Nationalität und Bestimmung zerstört werden, und die um so unverkennbarer geworden sind, je mehr die Tätigkeit der deutschen Unterseeboote in den letzten Monaten an Intensität und Ausdehnung zugenommen hat.

Die kaiserliche Regierung wird sich erinnern, daß, als sie im Februar 1915 die Absicht ankündigte, die Gewässer von Großbritannien und Irland als Kriegsgebiet zu behandeln und alle Handelsschiffe in feindlichem Eigentum, die innerhalb dieser Gefahrzone angetroffen werden sollten, zu vernichten, und als sie an alle Schiffe, sowohl der Neutralen wie Kriegführenden, die Warnung ergahen ließ, die so verhehten Gewässer

zu meiden oder sich auf eigene Gefahr dorthin zu begeben, die Regierung der Vereinigten Staaten ernstlich protestierte. Sie nahm den Standpunkt ein, daß eine solche Politik nicht verfolgt werden könnte ohne beständige, schwere und offenkundige Verletzungen des anerkannten Völkerrechtes, besonders wenn Unterseeboote als ihre Werkzeuge Verwendung finden sollten, insofern als Regeln des Völkerrechtes, Regeln, beruhend auf den Grundätzen der Menschlichkeit und zum Schutz des Lebens der Nichtkombattanten auf See aufgestellt, nach der Natur der Sache durch solche Schiffe nicht beobachtet werden könnten. Sie gründete ihren Protest darauf, daß Personen neutraler Nationalität und Schiffe neutraler Eigentümer äußersten und unerträglichen Gefahren ausgesetzt sein würden, und daß unter den damals obwaltenden Umständen die kaiserliche Regierung keinen rechtmäßigen Anspruch dafür geltend machen konnte, einen Teil der hohen See zu schließen. Das hier in Betracht kommende Völkerrecht, worauf die Regierung der Vereinigten Staaten den Protest stützte, ist nicht neuen Ursprunges oder gegründet auf rein willkürliche, durch Vereinbarung aufgestellte Grundätze, es beruht im Gegenteil auf den offenkundigen Grundätzen der Menschlichkeit und ist seit langem in Geltung mit Billigung und durch ausdrückliche Zustimmung aller zivilisierten Nationen.

Die kaiserliche Regierung bestand trotzdem darauf, die angekündigte Politik durchzuführen, indem sie die Hoffnung ausdrückte, daß die bestehenden Gefahren jedenfalls für neutrale Schiffe durch die Instruktionen auf das Mindestmaß beschränkt würden, die sie den Kommandanten ihrer Unterseeboote gegeben hatte, und versicherte die Regierung der Vereinigten Staaten, daß sie jede mögliche Vorsichtsmaßregel anwenden würde, um die Rechte der Neutralen zu achten und das Leben der Nichtkombattanten zu schützen.

In Verfolg dieser Politik des Unterseebootkrieges gegen den Handel seiner Feinde, die so angekündigt und trotz des feierlichen Protestes der Regierung der Vereinigten Staaten begonnen wurde, haben die Unterseebootkommandanten der kaiserlichen Regierung ein Verfahren solcher rückichtslosen Zerstörung geübt, die mehr und mehr während der letzten Monate deutlich werden ließ, daß die kaiserliche Regierung keinen Weg gefunden hat, ihnen solche Beschränkungen aufzuerlegen, wie sie gehofft und versprochen hatte. Immer wieder hat die kaiserliche Regierung der Regierung der Vereinigten Staaten feierlich versichert, daß mindestens die Passagierschiffe nicht in dieser Weise behandelt werden würden, und gleichwohl hat sie wiederholt zugelassen, daß ihre Unterseebootkommandanten diese Versicherungen ohne jede Ahndung mißachteten. Noch im Februar dieses Jahres machte sie davon Mitteilung, daß sie die kaiserlichen Handelsschiffe in feindlichem Eigentum als Teil der bewaffneten Seestreitkräfte ihrer Gegner betrachteten und als Kriegsschiffe behandeln werde, indem sie sich so wenigstens implizite verpflichtete, nichtbewaffnete Schiffe zu warnen und das Leben ihrer Passagiere und Besatzungen zu gewährleisten. Aber sogar diese Beschränkung haben die Unterseebootkommandanten unbefürmert außer acht gelassen.

Neutrale Schiffe, sogar neutrale Schiffe auf der Fahrt von einem neutralen nach einem anderen neutralen Hafen, wurden ebenso wie feindliche Schiffe in ständig wachsender Zahl zerstört. Manchmal wurden die angegriffenen Handelsschiffe gewarnt und zur Übergabe aufgefordert, bevor sie beschossen oder torpediert wurden. Manchmal wurde ihren Passagieren und Besatzungen eine dürftige Sicherheit zugesichert, daß man ihnen erlaubte, in Boote zu gehen, bevor das Schiff versenkt wurde. Aber wieder und wieder wurde keine Warnung gegeben, nicht einmal den Personen an Bord die Rettung in Boote gestattet. Große Ozeandampfer,

wie die „Lusitania“ und die „Arabic“, und reine Passagierschiffe, wie die „Suffex“, wurden ohne jede Warnung angegriffen, oft bevor sie gewahrt wurden, daß sie sich einem bewaffneten feindlichen Schiff gegenüber befanden, und das Leben der nichtkombattanten Passagiere und Mannschaften wurde unterchießlos und in einer Weise vernichtet, die die Regierung der Vereinigten Staaten nur als leichtfertig und jeder Bezeichnung entbehrend erachten konnte. Keinerlei Grenze wurde tatsächlich der weiteren unterschiedslosen Zerstörung von Handelsschiffen jeder Art und Nationalität außerhalb der Gewässer gelehrt, welche die kaiserliche Regierung als in der Kriegszone gelegen zu bezeichnen beliebt hat. Die Liste der Amerikaner, die auf so angegriffenen und zerstörten Schiffen ihr Leben verloren, ist von Monat zu Monat gewachsen, bis die verhängnisvolle Zahl der Opfer in die Hunderte gestiegen ist.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat eine sehr geduldige Haltung eingenommen. Auf jeder Stufe dieser schmerzlichen Erfahrung, von Tragödie über Tragödie, war sie bestrebt, durch wohlüberlegte Berücksichtigung der außergewöhnlichen Umstände eines Krieges ohne Beispiel sich lenten und durch Gefühle echter Freundschaft für Volk und Regierung Deutschlands leiten zu lassen. Sie hat die aufeinanderfolgenden Erklärungen und Versicherungen der kaiserlichen Regierung als selbstverständlich in voller Aufrichtigkeit und gutem Glauben abgegeben angenommen und hat die Hoffnung nicht aufgeben wollen, daß es der kaiserlichen Regierung möglich sein werde, die Handlungen der Befehlshaber ihrer Seestreitkräfte in einer Weise zu regeln und zu überwachen, die ihr Verfahren von den anerkannten, im Völkerrecht verkörperten Grundsätzen der Menschlichkeit in Einklang bringen werde. Sie hat den neuen Verhältnissen, für die es keine Präzedenzfälle gibt, jedes Zugeständnis gemacht und war willens, zu warten, bis die Tatsachen unmissverständlich und nur einer Auslegung fähig wurden. Sie ist es nun einer gerechten Würdigung ihrer eigenen Rechte schuldig, der kaiserlichen Regierung zu erklären, daß dieser Zeitpunkt gekommen ist. Es ist ihr zu ihrem Schmerz klar geworden, daß der Standpunkt, den sie von Anfang an einnahm, unvermeidlich richtig ist, nämlich daß der Gebrauch von Unterseebooten zur Zerstörung des feindlichen Handels notwendigerweise gerade wegen des Charakters der verwendeten Schiffe unter den Angriffsmethoden, die ihre Verwendung naturgemäß mit sich bringt, gänzlich unvereinbar ist mit den Grundsätzen der Menschlichkeit, den seit langem bestehenden unbestrittenen Rechten der Neutralen und den heiligen Vorrechten der Nichtkombattanten.

Wenn es noch die Absicht der kaiserlichen Regierung ist, unarmherzig und unterschiedslos weiter gegen Handelsschiffe mit Unterseebooten Krieg zu führen, ohne Rücksicht auf das, was die Regierung der Vereinigten Staaten als die heiligen, unbestreitbaren Geleße des internationalen Rechtes und die allgemein anerkannten Gebote der Menschlichkeit ansehen muß, so wird die Regierung der Vereinigten Staaten schließlich zu der Folgerung gezwungen, daß es nur einen Weg gibt, den sie gehen kann.

Sobald die kaiserliche Regierung nicht jetzt unverzüglich das Aufgeben der gegenwärtigen Methoden des Unterseebootkrieges gegen Passagier- und Frachtschiffe erklären und bewirken sollte, kann die Regierung der Vereinigten Staaten keine andere Wahl haben, als die diplomatischen Beziehungen zu der deutschen Regierung ganz zu lösen. Einen solchen Schritt faßt die Regierung der Vereinigten Staaten mit dem größten Widerstreben ins Auge, sie fühlt sich verpflichtet, ihn im Namen der Menschlich-

keit und der Rechte der neutralen Nationen zu unternehmen.

Ich ergreife diese Gelegenheit, Eurer Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

(Geg.) Gerard.

*

Die Sprache dieser Note war nicht mißzuverstehen: Amerika drohte mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, und in London und Paris sah man bereits den Zentralmächten einen neuen mächtigen Gegner erstehen, die Vereinigten Staaten. Aber die Motive, die Amerika oder vielmehr den Präsidenten Wilson zu diesem Vorgehen veranlaßten, ist kein Wort zu verlieren. Die Phrasen von Menschlichkeit und dergleichen verdecken nur schlecht die Absicht, England und Frankreich, die sich der Unterseebootgefahr gegenüber in schwieriger Lage befanden, zu Hilfe zu kommen.

Die deutsche Regierung antwortete am 4. Mai 1916:

Der Unterzeichnete beehrt sich im Namen der kaiserlich deutschen Regierung, Eurer Exzellenz auf das Schreiben vom 20. April über die Führung des deutschen Unterseebootkrieges nachstehendes zu erwidern:

Die deutsche Regierung hat das ihr von der Regierung der Vereinigten Staaten in Sachen der „Suffex“ mitgeteilte Material an die beteiligten Marinestellen zur Prüfung weitergegeben. Auf Grund des bisherigen Ergebnisses dieser Prüfung verbleibt sie sich nicht der Möglichkeit, daß das in ihrer Note vom 10. April erwähnte, von einem deutschen Unterseeboot torpedierte Schiff in der Tat mit der „Suffex“ identisch ist. Die deutsche Regierung darf sich eine weitere Mitteilung hierüber vorbehalten, bis einige noch ausstehende, für die Beurteilung des Sachverhaltes ausschlaggebende Feststellungen erfolgt sind. Falls es sich erweisen sollte, daß die Annahme des Kommandanten, ein Kriegsschiff vor sich zu haben, irrig war, so wird die deutsche Regierung die sich hieraus ergebenden Folgerungen ziehen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat an den Fall der „Suffex“ eine Reihe von Behauptungen geknüpft, die in dem Satz gipfeln, daß dieser Fall nur ein Beispiel für die vorbedachte Methode unterschiedsloser Zerstörung von Schiffen aller Art, Nationalität und Bestimmung durch die Befehlshaber der deutschen Unterseeboote sei. Die deutsche Regierung muß diese Behauptung mit Entschiedenheit zurückweisen. Auf eine ins einzelne gehende Zurückweisung glaubt sie indessen im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit verzichten zu sollen, zumal da die amerikanische Regierung es unterlassen hat, die Behauptung durch konkrete Angaben zu begründen. Die deutsche Regierung begnügt sich mit der Feststellung, daß sie, und zwar lediglich mit Rücksicht auf die Interessen der Neutralen, in dem Gebrauch der Unterseebootwaffe sich weitgehende Beschränkungen auferlegt hat, obwohl diese Beschränkungen notwendigerweise auch den Feinden Deutschlands zugute kommen und einer Rücksicht der Neutralen bei England und dessen Verbündeten nicht begegnet sind. In der Tat sind die deutschen Seestreitkräfte angewiesen, den Unterseebootkrieg nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen über die Anhaltung, Durchsicherung und Zerstörung von Handelsschiffen zu führen, mit der einzigen Ausnahme des Handelskrieges gegen die im englischen Kriegsgebiet betroffenen feindlichen Frachtschiffe, derenwegen der Regierung der Vereinigten



Gerpedierung des französischen Paketbootes „Suffex“ durch ein Unterseeboot.

Nach einer Originalzeichnung von S. Messerschmidt.

Staaten niemals, auch nicht durch die Erklärung vom 8. Februar 1916, eine Zulassung gegeben worden ist. Zweifel daran, daß die entsprechenden Befehle loyal gegeben worden sind und loyal ausgeführt werden, kann die deutsche Regierung niemand gestatten.

Irrtümer, wie sie tatsächlich vorgekommen sind, lassen sich bei keiner Art der Kriegsführung ganz vermeiden und sind im Seekrieg gegen einen Feind, der sich aller erlaubten und unerlaubten Listen bedient, erklärlich. Aber auch abgesehen von Irrtümern, birgt der Seekrieg genau wie der Landkrieg für neutrale Personen und Güter, die in den Bereich der Kämpfe gelangen, unvermeidlich Gefahren. Selbst in Fällen, in denen sich die Kampfhandlung lediglich in den Formen des Kreuzerkrieges abspielt, hat, sind wiederholt neutrale Personen und Güter zu Schaden gekommen. Auf die Minengefahr, der zahlreiche Schiffe zum Opfer gefallen sind, hat die deutsche Regierung wiederholt aufmerksam gemacht. Die deutsche Regierung hat der Regierung der Vereinigten Staaten mehrfach Vorschläge gemacht, die bestimmt waren, die unvermeidlichen Gefahren des Seekrieges für amerikanische Reisende und Güter auf ein Mindestmaß zurückzuführen. Leider hat die Regierung der Vereinigten Staaten nicht geglaubt, auf diese Vorschläge eingehen zu sollen; andernfalls würde sie beigetragen haben, einen großen Teil der Unfälle zu verhindern, von denen inzwischen amerikanische Staatsangehörige betroffen worden sind. Die deutsche Regierung hält auch heute noch an dem Angebot fest, Vereinbarungen in dieser Richtung zu treffen.

Entsprechend den wiederholt von ihr abgegebenen Erklärungen kann die deutsche Regierung auf den Gebrauch der Unterseebootwaffe auch im Handelskrieg nicht verzichten. Wenn sie sich heute in der Anpassung der Methoden des Unterseebootkrieges an die Interessen der Neutralen zu einem weiteren Entgegenkommen entschließt, so sind für sie Gründe bestimmend, die sich über die Bedeutung der vorliegenden Streitfrage erheben. Die deutsche Regierung mißt den hohen Geboten der Menschlichkeit keine geringere Bedeutung bei als die Regierung der Vereinigten Staaten und trägt auch voll Rechnung der langen gemeinschaftlichen Arbeit der beiden Regierungen an der von diesen Geboten geleiteten Ausgestaltung des Völkerrechtes, deren Ziel stets eine Beschränkung des Land- und Seekrieges auf die bewaffnete Macht der Kriegführenden und die tunlichste Sicherung von Nichtkämpfenden gegen die Grausamkeiten des Krieges war. Für sich allein würden jedoch diese Gesichtspunkte, so bedeutungsvoll sie sind, für die deutsche Regierung bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge nicht den Ausschlag geben können, denn gegenüber dem Appell der Regierung der Vereinigten Staaten an die heiligsten Grundzüge der Menschlichkeit und des Völkerrechtes muß die deutsche Regierung erneut mit allem Nachdruck feststellen, daß es nicht die deutsche, sondern die britische Regierung gewesen ist, die diesen furchtbaren Krieg unter Mißachtung aller zwischen den Völkern vereinbarten Rechtsnormen auf das Leben und Eigentum der Nichtkämpfer ausgedehnt hat, und zwar ohne jede Rücksicht auf die durch diese Art der Kriegsführung schwer geschädigten Interessen und Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden. In der bittersten Notwehr gegen die rechtswidrige Kriegsführung Englands, im Kampf um das Dasein des deutschen Volkes hat die deutsche Kriegsführung zu dem harten, aber wirksamen Mittel des Unterseebootkrieges greifen müssen.

Bei dieser Sachlage kann die deutsche Regierung nur erneut ihr Bedauern ausdrücken, daß die humanitären Gefühle der amerikanischen Regierung, die sich mit großer Wärme den bedauernden Opfern des Unterseebootkrieges zuwenden, sich nicht mit der gleichen Wärme

auf die vielen Millionen von Frauen und Kindern erstrecken, die nach der erklärten Absicht der englischen Regierung in den Hunger getrieben werden und durch ihre Hungerqualen die siegreichen Armeen der Zentralmächte zu schimpflicher Kapitulation zwingen sollen. Die deutsche Regierung und mit ihr das deutsche Volk hat für dieses ungleiche Empfinden um so weniger Verständnis, als sie sich zu wiederholten Malen ausdrücklich erklärt, sich mit der Anwendung der Unterseebootwaffe streng an die vor dem Krieg anerkannten völkerrechtlichen Normen zu halten, falls England sich dazu bereit findet, diese Normen gleichfalls seiner Kriegsführung zugrunde zu legen. Die verschiedenen Versuche der Regierung der Vereinigten Staaten, die großbritannische Regierung hiezu zu bestimmen, sind an der strikten Ablehnung der britischen Regierung gescheitert. England hat auch weiterhin Völkerrechtsbruch auf Völkerrechtsbruch gehäuft und in der Bergewaltigung der Neutralen jede Grenze überschritten. Seine letzte Maßnahme, die Erklärung deutscher Bunkerboote als Bannware, verbunden mit den Bedingungen, zu denen allein englische Bunkerboote an die Neutralen abgegeben wird, bedeutet nichts anderes als den Versuch, die Tonnage der Neutralen durch eine unerhörte Erpressung unmittelbar in den Dienst des englischen Wirtschaftskrieges zu zwingen.

Das deutsche Volk weiß, daß es in der Hand der Regierung der Vereinigten Staaten liegt, den Krieg im Sinn der Menschlichkeit und des Völkerrechtes auf die Streitkräfte der kämpfenden Staaten zu beschränken. Die amerikanische Regierung wäre dieses Erfolges sicher gewesen, wenn sie sich entschlossen hätte, ihre unbestreitbaren Rechte auf die Freiheit der Meere England gegenüber nachdrücklich geltend zu machen. So aber steht das deutsche Volk unter dem Eindruck, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Deutschland in dessen Existenzkampf eine Beschränkung im Gebrauch der wirksamen Waffen verlangt und die Aufrechterhaltung der Beziehungen zu Deutschland von der Erfüllung dieser Forderung abhängig macht, während sie sich gegenüber den völkerrechtswidrigen Methoden seiner Feinde mit Protesten begnügt. Auch ist dem deutschen Volk bekannt, in wie weitem Umfang unsere Feinde aus den Vereinigten Staaten mit Kriegsmitteln aller Art versehen werden.

Unter diesen Umständen wird verstanden werden, daß die Anrufung des Völkerrechtes und der Gefühle der Menschlichkeit im deutschen Volk nicht den vollen Widerhall finden kann, dessen ein solcher Appell hier unter anderen Verhältnissen stets sicher ist. Wenn die deutsche Regierung sich trotzdem zum äußersten Zugeständnis entschließt, ist für sie entscheidend, einmal die mehr als hundertjährige Freundschaft zwischen beiden großen Völkern, sodann aber der Gedanke an das schwere Verhängnis, mit dem die Ausdehnung und Verlängerung dieses grausamen, blutigen Krieges die gesamte zivilisierte Menschheit bedroht. Das Bewußtsein der Stärke erlaubte der deutschen Regierung, zweimal im Lauf der letzten Monate ihre Bereitschaft zu einem Deutschlands Lebensinteressen sichernden Frieden offen und vor aller Welt zu bekunden. Sie hat damit zum Ausdruck gebracht, daß es nicht an ihr liegt, wenn den Völkern Europas der Friede noch länger vorenthalten bleibt. Mit um so stärkerer Berechtigung darf die deutsche Regierung ausprechen, daß es vor der Menschheit und der Geschichte nicht zu verantworten wäre, nach einer 21monatigen Kriegsdauer die über den Unterseebootkrieg entstandene Streitfrage eine den Frieden zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Volk ernstlich bedrohende Wendung nehmen zu lassen. Einer solchen Entwicklung will die deutsche Regierung, soweit es an ihr liegt, vorbeugen. Sie will gleichzeitig ihr Letztes beitragen,

um, solange der Krieg noch dauert, eine Beschränkung der Kriegführung auf die kämpfenden Streitkräfte zu ermöglichen, ein Ziel, das die Freiheit der Meere einschließt und in dem die deutsche Regierung mit der Regierung der Vereinigten Staaten sich auch heute noch einig glaubt. Von diesem Gedanken geleitet, teilt die deutsche Regierung der Regierung der Vereinigten Staaten mit, daß die Weisung an die deutschen Seekriegskräfte ergangen ist, in Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über die Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen auch innerhalb des Seekriegsgebietes Rauffahrteischiffe nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben zu versenken, es sei denn, daß diese fliehen oder Widerstand leisten. Im Daseinskampf, den Deutschland zu führen gezwungen ist, kann ihm jedoch von den Neutralen nicht zugemutet werden, sich mit Rücksicht auf ihre Interessen im Gebrauch einer wirksamen Waffe Beschränkungen aufzuerlegen, wenn es den Gegnern gestattet bleibt, ihrerseits völkerrechtswidrige Mittel nach Belieben in Anwendung zu bringen. Ein solches Verlangen würde mit dem Wesen der Neutralität unvereinbar sein. Die deutsche Regierung ist überzeugt, daß der Regierung der Vereinigten Staaten eine derartige Zumutung fernliegt. Dies entnimmt sie aus der wiederholten Erklärung der amerikanischen Regierung, daß sie allen Kriegführenden gegenüber die verletzte Freiheit der Meere wiederherzustellen entschlossen sei. Die deutsche Regierung geht demgemäß von der Erwartung aus, daß die neue Weisung an die Seekriegskräfte auch in den Augen der Regierung der Vereinigten Staaten jedes Hindernis für die Verwirklichung der in der Note vom 23. Juli 1915 angebotenen Zusammenarbeit zu der noch während des Krieges zu bewirkenden Wiederherstellung der Freiheit der Meere aus dem Weg räumt, und zweifelt nicht daran, daß die Regierung der Vereinigten Staaten nunmehr bei der großbritannischen Regierung die alsbaldige Beobachtung derjenigen völkerrechtlichen Normen mit allem Nachdruck verlangen und durchsetzen wird, die vor dem Krieg allgemein anerkannt waren und insbesondere in den Noten der amerikanischen Regierung an die britische Regierung vom 28. Dezember 1914 und vom 5. November 1915 dargelegt sind. Sollten die Schritte der Regierung der Vereinigten Staaten nicht zum gewollten Erfolg führen, den Gelehen der Menschlichkeit bei allen kriegführenden Nationen Geltung zu verschaffen, so würde die deutsche Regierung sich einer neuen Sachlage gegenübersehen, für die sie sich die volle Freiheit der Entschlüsse vorbehalten muß.

Der Unterzeichnete benutzte den Anlaß, um dem Botschafter die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

(Geg.:) Jagow.

Darauf antwortete die amerikanische Regierung am 10. Mai 1916:

Eurer Excellenz!

Ich habe die Ehre, auf Weisung meiner Regierung Eurer Excellenz folgende Antwort auf die Note Eurer Excellenz vom 4. Mai mitzuteilen:

Die Note der kaiserlichen Regierung vom 4. Mai ist von der Regierung der Vereinigten Staaten sorgfältig erwogen worden. Es ist besonders an ihr beachtet worden, daß sie als die Absicht der kaiserlichen Regierung für die Zukunft funktbiert, daß sie ein letztes dazu beitragen will, um — solange der Krieg noch dauert — die Beschränkung der Kriegführung auf die kämpfenden Streitkräfte zu ermöglichen, und daß die kaiserliche Regierung entschlossen ist, allen ihren Seebefehlshabern Beschränkungen nach den anerkannten

völkerrechtlichen Grundsätzen aufzuerlegen, auf denen die Regierung der Vereinigten Staaten in all den Monaten bestanden hat, seit die kaiserliche Regierung am 4. Februar 1915 ihre jetzt glücklicherweise aufgegebenen Unterseebootpolitik ankündigte.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat sich in ihren gedulbigen Bemühungen um einen freundschaftlichen Ausgleich der aus jener Politik erwachsenen kritischen Fragen, welche die guten Beziehungen zwischen beiden Ländern so ernst bedrohten, beständig durch Beweggründe der Freundschaft leiten und zurückhalten lassen. Die Regierung der Unionstaaten wird sich darauf verlassen, daß die jetzt geänderte Politik der kaiserlichen Regierung hinfort eine gewissenhafte Ausföhrung findet, die die hauptsächlichste Gefahr für eine Unterbrechung der guten zwischen den Unionstaaten und Deutschland bestehenden Beziehungen beseitigen wird.

Die Regierung der Unionstaaten hält es für notwendig, zu erklären, daß sie es für ausgemacht ansieht, daß die kaiserliche Regierung nicht beabsichtigt, verstehen zu geben, daß die Aufrechterhaltung der neu angekündigten Politik in irgendeiner Weise von dem Verlauf oder Ergebnis diplomatischer Verhandlungen zwischen der Regierung der Unionstaaten und irgendeiner anderen kriegführenden Regierung abhängt, obwohl einige Stellen in der Note der kaiserlichen Regierung vom 4. Mai einer solchen Auslegung fähig sein könnten.

Um jedoch die Möglichkeit eines Mißverständnisses zu vermeiden, teilt die Regierung der Unionstaaten der kaiserlichen Regierung mit, daß sie keinen Augenblick den Gedanken in Betracht zieht, geschweige denn erörtern kann, daß die Achtung der Rechte amerikanischer Bürger auf der hohen See seitens der deutschen Marinebehörden in irgendeiner Weise oder im geringsten Grad von dem Verhalten irgendeiner anderen Regierung, das die Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden berührt, abhängig gemacht werden sollte.

Die Verantwortlichkeit in diesen Dingen ist getrennt, nicht gemeinsam, absolut, nicht relativ.

Ich ergreife die Gelegenheit, um Eurer Excellenz die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

(Geg.:) James W. Gerard.

Die geschickte Art, mit der Deutschland dem drohenden Konflikt, der doch nur den Feinden der Zentralmächte zugute kommen konnte, auswich, verdient Bewunderung. Der Streitfall war damit im Grund erledigt. Andere Fälle, beispielsweise der Untergang des holländischen Passagierdampfers „Tubantia“, sind nicht vollständig aufgeklärt worden. Trotzdem zeigte sich die deutsche Regierung den Neutralen gegenüber stets außerordentlich entgegenkommend; sie überließ die Nichtbeachtung der neutralen Rechte den Gegnern.

*

Ein österreichisch-ungarischer Protest gegen die Torpedierung von Handelsschiffen durch italienische Unterseeboote.

Die Feinde der Zentralmächte, die moralisch so ungeheuer entristet über die „Methoden“ des deutschen Unterseebootkrieges taten, waren nur zu gern bereit, diese „Methoden“ nachzuahmen, wenn sich ihnen Gelegenheit dazu bot. Im März 1916 mußte

Österreich-Ungarn gegen die unglaublich rohe Torpedierung des Spitalsschiffes „Elektra“ durch ein französisches Unterseeboot protestieren; am 15. Mai sah die k. u. k. Regierung sich zu folgendem Protest gezwungen:

Das k. u. k. Ministerium des Äußern war am 22. März 1916 in der Lage, bei den am k. u. k. Hof beglaubigten Vertretern der verbündeten und der neutralen Mächte gegen die Torpedierung des Spitalsschiffes „Elektra“ durch ein feindliches Unterseeboot nachdrücklich Protest zu erheben.

Es war dies indessen keineswegs der erste Fall, daß ein feindliches Unterseeboot in österreichischen Gewässern friedliche Schiffe angriff.

Schon am 13. Februar 1916 hatte ein Unterseeboot unweit von Punta Planka ohne vorherige Warnung einen Torpedo auf den Dampfer der Gesellschaft Ungaro-Croata „Daniel Ernö“ abgeschossen, welcher der Vernichtung nur durch ein geschicktes Manövrier entging. Der Kapitän des Dampfers hatte laut eidlicher, von zahlreichen Zeugen bestätigter Aussage das Periscope des Tauchbootes und die Bahn des Torpedos deutlich gesehen. Am 28. Februar 1916 lancierte ein Unterseeboot, ohne daß auch nur das Periscope wahrzunehmen war, gleichfalls in der Nähe von Punta Planka einen Torpedo auf den Dampfer „Zagreb“ derselben Gesellschaft. Das Schiff vermochte dem Geschöß, dessen Bahn von zahlreichen Personen an Bord beobachtet wurde, nur durch eine rasche Wendung auszuweichen. Am 5. April 1916 wurde gegen den Dampfer „Daniel Ernö“ neuerlich von einem Unterseeboot, auch diesmal ohne Warnung, ein Torpedo lanciert, der dann an der nahen Felsküste explodierte. Die k. u. k. Regierung hat diese Vorkommnisse, die glücklicherweise mit einer Schädigung nicht verbunden waren, bis jetzt nicht zur allgemeinen Kenntnis gebracht; sie hat sich darauf beschränkt, von den am 13. und am 28. Februar 1916 erfolgten Attentaten auf Lokaldampfer die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu verständigen, welche die sich aus dem Unterseebootkrieg ergebenden Fragen wiederholt zum Gegenstand des Einsprechens bei den Zentralmächten gemacht hat.

Angeichts dieser Häufung der Angriffe feindlicher Unterseeboote auf harmlose und durch die Haager Konvention besonders geschützte Fahrzeuge und bei dem Umstand, daß die feindlichen Staaten nicht, wie die Zentralmächte, gezwungen sind, sich gegen den ruchlosen Plan, ganze Völker auszuhungern, zur Wehr zu setzen, kann die Vernichtung friedlicher Schiffe, welche die Kriegsziele der Gegner in keiner Weise zu fördern vermag, nur auf blinde Zerstörungswut zurückgeführt werden. Diese Deutung findet nunmehr ihre volle Bestätigung in der jüngst wider dem österreichischen Dampfer „Dubronik“ verübten barbarischen Tat.

Dieses der Navigation a Vapore Ragüea gehörige Schiff wurde am 9. Mai 1916, 10 Uhr 30 Minuten vormittags, im Narentakanal zwischen San Giorgio auf der Insel Vesina und Kap Gomona auf der Halbinsel Sabioncello von einem feindlichen Unterseeboot ohne jede vorherige Warnung durch zwei Torpedoschüsse vernichtet. Der erste Torpedo traf den Dampfer auf der Steuerbordseite und hatte zur Folge, daß das Schiff mit dem Borderteil rasch zu sinken begann. Alle Personen an Bord eilten in die ins Wasser gelassenen Rettungsboote. Als diese Boote abgustoßen im Begriff waren, explodierte ein zweiter Torpedo, welcher aus der gleichen Richtung kam wie der erste, achter Steuerbord unter dem Decksalon. Infolge der Explosion wurde das Steuerbordrettungsboot samt den Insassen in die Luft geschleudert und ging in Trümmer. Ein zweites Boot fuhr mit 16 Personen gegen Land und nahm unterwegs zwei Schiffbrüchige auf. Die zur Hilfe her-

beigeilten Barken holten noch einige Personen aus dem Wasser.

Auf dem Schiff befanden sich im Augenblick der Torpedierung außer der Besatzung des Dampfers, die einschließlich des Kapitäns aus 19 Mann bestand, Passagiere in gleicher Zahl, darunter zwei Priester und mehrere Frauen und Kinder. Drei Leiden erkrankener Frauen wurden bereits geborgen und begraben. Von der Besatzung und den Fahrgästen werden je vier Personen vermißt.

Eine Meldung der „Agenzia Stefani“ vom 10. Mai gibt die Tatsache der Verenkung des Schiffes, als deren Urheber sie ein den italienischen Seeestreitkräften beigegebenes französisches Tauchboot bezeichnet, zu, fügt aber bei, der Dampfer sei ein Transportschiff und mit Kriegsmaterial beladen gewesen. Diese Angabe ist glatt erfunden und dient augenscheinlich dem Zweck, die Verenkung als gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Das Schiff, ein kleiner Lokaldampfer von 51 Meter Länge und 480 Tonnen Raumbauart, konnte selbstverständlich weder Truppen noch Kriegsmaterial an Bord haben. Ebenjowenig war dies bei irgendeinem der früher genannten Dampfer der Fall. Übrigens war die Besatzung des Tauchbootes, das sich — der Gepflogenheit der feindlichen Unterseeboote entsprechend — während der Torpedierung in möglichst weitem Abstand und vollkommen unter Wasser hielt, gar nicht in der Lage, festzustellen, welche Personen und welche Fracht der Dampfer führte. Stellt sich sonach die tödliche Beschädigung des kleinen Fahrzeuges schon an sich als ein brutaler, durch nichts zu entschuldigender, der Menschlichkeit und dem Völkerrecht hohnsprechender Gewaltstreich dar, so konnte das Abfeuern eines zweiten Torpedos auf den bereits im Sinken begriffenen und von Rettungsbooten umgebenen Dampfer nur bezwecken, die Rettung der Personen, deren Leben andernfalls leicht hätte bewahrt werden können, zu verhindern. Dieses Vorgehen läßt sich daher nur als vorbedachter Mord bezeichnen.

Wenn auch die italienische Regierung in ihrem Kommuniqué sicherlich im vollen Bewußtsein, daß sie der Öffentlichkeit von einer schmachlichen Tat Kunde gibt, besonders hervorhebt, es sei ein französisches Kriegsschiff gewesen, welches die Tat vollbrachte, so trifft die Verantwortung dafür auch die italienische Regierung, da das Unterseeboot, um das es sich handelt, im Verband der italienischen Seeestreitkräfte operierte.

Die k. u. k. Regierung legt gegen die angeführten Freveltaten, denen nur jene gleichkommen, deren sich die Ententemächte in diesem Krieg bereits schuldig gemacht haben, in schärfster Weise Verwahrung ein.

Sie bittet die Botschaft (Gesandtschaft), von vorstehendem ihrer Regierung ehestens Mitteilung machen zu wollen.

*

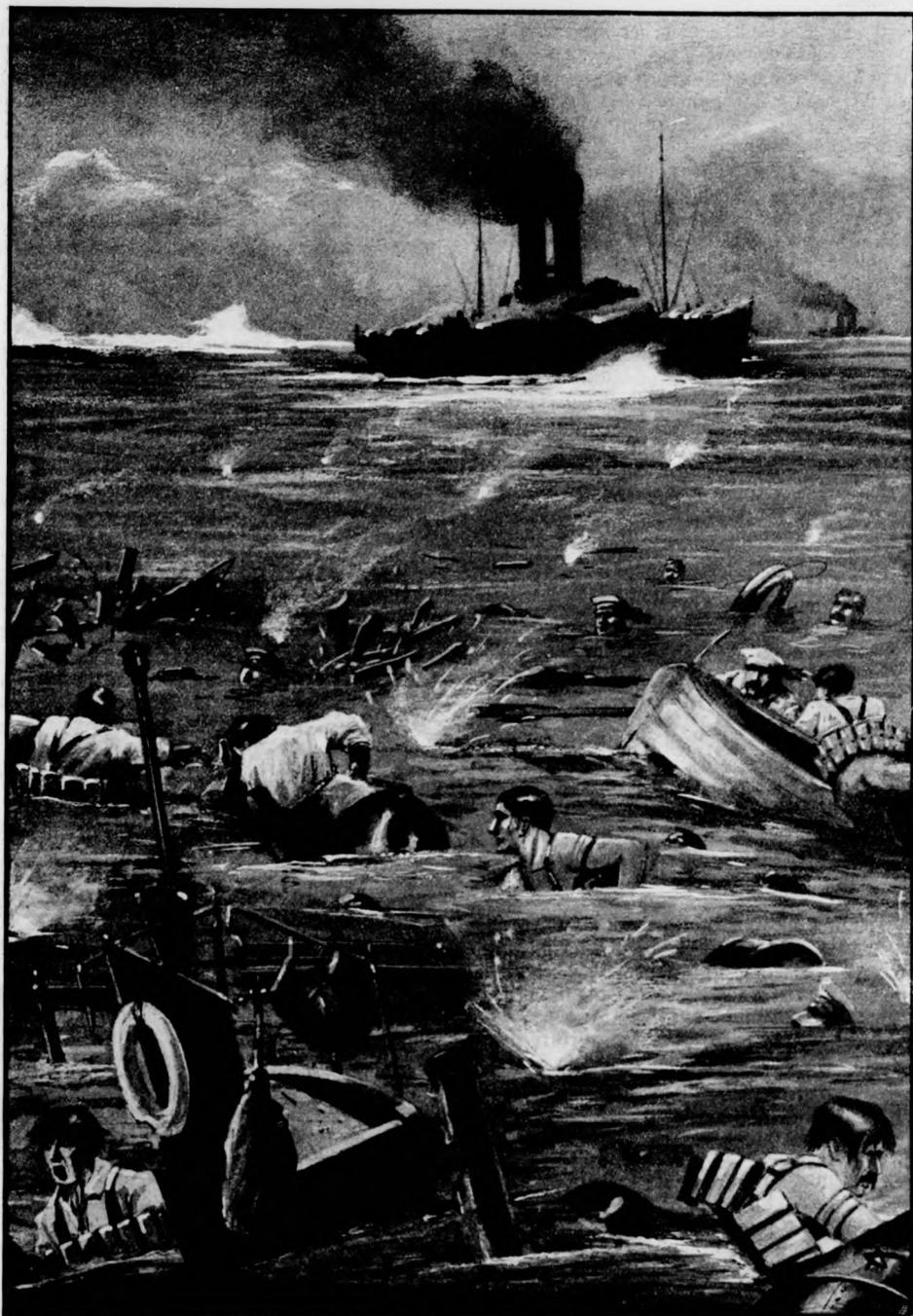
Der Protest ist den neutralen Regierungen wohl übergeben worden, aber von einem Vorgehen der Neutralen gegen die Entente ist nie etwas gehört worden.

*

Die Mordtat der „Baralong“.

Am 14. Oktober 1915 wurde in einer angesehenen amerikanischen Zeitung folgender Bericht veröffentlicht:

Vier Amerikaner, Mitglieder der Mannschaft des Maultierschiffes „Nicoftan“, legten eine schriftliche eidliche Erklärung nieder, in der sie schildern, wie die Engländer elf



Die Besatzung des britischen Kriegsschiffes „Baralong“ ermordet die Schiffbrüchigen eines deutschen Tauchbootes.

Nach einer Originalzeichnung von H. Corbelli.

hilflose Mitglieder der Besatzung eines deutschen Tauchbootes kaltblütig ermordet haben. In der eidlichen Erklärung wird zunächst der Angriff des Tauchbootes auf die „Nicosian“ beschrieben. Nachdem die Mannschaft die „Nicosian“ in Booten verlassen hatte, begann das Tauchboot die Zerstörung der „Nicosian“ durch Beschließung. Inzwischen näherte sich ein vorher am Horizont gesichteter Dampfer, auf dessen Außenseite mittschiffs zwei Bretter mit aufgemalter amerikanischer Flagge angebracht waren. Die Insassen des Bootes waren erfreut durch den Gedanken, daß ein neutraler Dampfer in der Nähe sei, um sie aufzunehmen.

Das die amerikanische Flagge führende Schiff, das sich später als das britische Kriegsschiff „Baralong“ unter dem Kapitän Mc Bride herausstellte, kam an die „Nicosian“ heran. Gleichzeitig verschwanden die vorerwähnten Bretter und an Stelle der amerikanischen wurde die britische Flagge gehißt. „Baralong“ feuerte sofort auf das Tauchboot; später schoß die „Baralong“ mit schwerem Geschütz. Mehrere Deutsche auf dem Tauchboot wurden getroffen. Das Tauchboot sank langsam. Die Mannschaft stand bis zur Hüfte im Wasser. Elf Mann, darunter der Kommandant, sprangen ins Wasser und schwammen auf die „Nicosian“ zu. Fünf erreichten den Bord der „Nicosian“, die anderen sechs hielten sich an herabgelassenen Tauen fest. Inzwischen erreichten unsere Boote die „Baralong“ und wir gingen an Bord. Der Kapitän Mc Bride schien hocherfreut zu sein. Darauf befahl er seinen Leuten, sich an der Reling aufzustellen und auf die sechs Deutschen unten im Wasser zu feuern.

Sodann wies jemand darauf hin, daß fünf Deutsche auf der „Nicosian“ seien. Von einigen Offizieren zur „Nicosian“ begleitet, suchten nun britische Seesoldaten die Deutschen an Bord der „Nicosian“ auf. Kapitän Mc Bride befahl den Seesoldaten, mit allen aufzuräumen und keine Gefangenen zu machen. Die Schriftstücke schildern eingehend, wie die einzelnen Deutschen erschossen wurden. Der Schiffszimmermann der „Baralong“ ließ einen Deutschen mit hochgestreckten Händen auf sich zukommen und erschöß ihn dabei mit einem Revolver. Der Kommandant des Tauchbootes sprang von der „Nicosian“ und schwamm auf die „Baralong“ mit hocherhobenen Händen zu. Die Seesoldaten feuerten auf ihn von der „Nicosian“ aus. Ein Schuß traf ihn in den Mund; schließlich versank er. Sodann kehrten die Seesoldaten auf die „Baralong“ zurück; es herrschte große Freude unter ihnen.

Diese Schriftstücke decken sich mit den seinerzeitigen Angaben des Amerikaners Dr. Banks, der damals Tierarzt auf der „Nicosian“ war und besonders den Mißbrauch der amerikanischen Flagge betonte.

*

Soweit der erste Bericht über die feige Mordtat. Die deutsche Regierung nahm sich des Falles natürlich sofort an und ließ Anfang Dezember 1915 folgende Denkschrift der amerikanischen Botschaft in Berlin zur Mitteilung an die britische Regierung zugehen:

Vor den öffentlichen Notaren M. E. Anslay in der Grafschaft Hancock im Staat Mississippi und Charles J. Denehaud im Gemeindebezirk Orleans im Staat Louisiana haben am 5. und 8. Oktober 1915 sechs Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika die anliegenden eidlichen Befundungen über die Ermordung der Besatzung eines deutschen Unterseebootes durch den Kommandanten des britischen Hilfskreuzers „Baralong“ abgegeben (Anlage 1 bis 3).

Die Namen dieser Zeugen sind:

1. J. M. Garret aus Kilm in der Grafschaft Hancock im Staat Mississippi,
2. Charles D. Hightower aus Crystal City im Staat Texas,
3. Bud Emerson Palen aus Detroit im Staat Michigan,
4. Edward Clark aus Detroit im Staat Michigan,
5. R. H. Cosby aus Crystal City im Staat Texas,
6. James J. Curran aus Chicago im Staat Illinois.

Von den Zeugen sind Clark und Cosby 21 Jahre, Garret und Hightower 22 Jahre, Palen 27 Jahre und Curran 32 Jahre alt. Alle erfreuen sich nach den über sie an Ort und Stelle eingezogenen Erkundigungen eines guten Rufes; Curran ist längere Zeit als Handlungsreisender in verschiedenen großen Geschäftshäusern Amerikas tätig gewesen. Nach den übereinstimmenden Aussagen dieser Zeugen hat sich der Vorfall wie folgt zugetragen:

Im August 1915 befand sich der britische Dampfer „Nicosian“, der etwa 350 Maultiere für Kriegszwecke an Bord hatte, also mit Konterbande beladen war, auf der Fahrt bei New Orleans nach Vnonmouth; die Zeugen waren als Maultierpfleger und Aufseher mitgenommen. Am 19. August wurde der Dampfer, etwa 70 Seemeilen südlich von Queenstown (Irland), von einem deutschen Unterseeboot angehalten und beschossen, nachdem zuvor die gesamte Mannschaft, darunter die Zeugen, das Schiff auf den Rettungsbooten verlassen hatte.

Als die Zeugen auf den Rettungsbooten außerhalb der Feuerlinie des Unterseebootes waren, näherte sich dem Schauplatz ein Dampfer, der von den Zeugen Garret, Hightower, Clarf und Curran von der „Nicoſian“ aus bemerkt worden war und der ſich ſpäter als der britiſche Hilfskreuzer „Baralong“ herausſtellte. Beim Näherkommen dieſes Dampfers erkannten ſämtliche Zeugen deutlich, daß er am Heck die amerikaniſche Flagge führte und daß an ſeinen Seitenwänden große Schilder mit darauf gemalter amerikaniſcher Flagge angebracht waren. Da der Dampfer die Abzeichen eines neutralen Staates trug und Signale geſetzt hatte, die nach der Erklärung ſekundärer Leute von der Beſatzung der „Nicoſian“ bedeuteten, daß er auf Wunſch Hilfe leiſten wolle, ſein Äußeres auch durch nichts ſeinen kriegeriſchen Charakter verriet, nahm die in den Rettungsbooten befindliche Mannſchaft an, daß er ſich lediglih mit ihrer Rettung befaſſen würde.

Während das Unterſeeboot aus nächſter Nähe die Backbordſeite der „Nicoſian“ beſchoß, kam der fremde Dampfer hinter dieſer auf und fuhr an ihrer Steuerbordſeite vorbei. Als er ein wenig über den Bug der „Nicoſian“ hinaus war, wurde von ſeinem Bord auf das Unterſeeboot geſchoſſen, und zwar wie, außer Garret, ſämtliche Zeugen angeben, zuerſt mit Handfeuerwaffen und unmittelbar darauf auch aus Geſchützen, die bis dahin durch Schußwände verdeckt waren und erſt nach deren Beſeitigung ſichtbar wurden. Der Zeuge Curran hat auch bekundet, daß die amerikaniſche Flagge, die das fremde Schiff am Heck führte, erſt nach dem Gewehrfeuer niedergeholt worden ſei. Er hat dieſe Auſſage in einer vor dem öffentlichen Notar Robert Schwarz in New York am 21. Oktober 1915 aufgenommenen Verhandlung wiederholt.

Als das von mehreren Schüſſen getroffene Unterſeeboot zu ſinken begann, ſprangen der Kommandant und eine Anzahl Seeleute über Bord, die Seeleute, nachdem ſie ſich vorher ihrer Kleidung entledigt hatten. Einigen von ihnen — die Zahl wird von den Zeugen Garret und Curran auf fünf angegeben — gelang es, ſich an Bord der „Nicoſian“ zu retten, während ſich die übrigen an den Leinen hielten, die von den hinabgeführten Rettungsbooten der „Nicoſian“ ins Waſſer hingen. Die an den Leinen hängenden Leute wurden teils durch Geſchützfeuer der „Baralong“, teils durch Gewehrfeuer der Mannſchaft getötet, während die Zeugen aus den Rettungsbooten an Bord der „Baralong“ ſtiegen oder ſich daſelbſt bereits an Deck aufhielten. Der Zeuge Curran bekundet hierüber noch beſonders, daß der Kommandant des fremden Dampfers ſeinen Leuten

befohlen habe, eine Linie an der Reling zu bilden und auf die hilfloſen deutſchen Matroſen im Waſſer zu ſchießen.

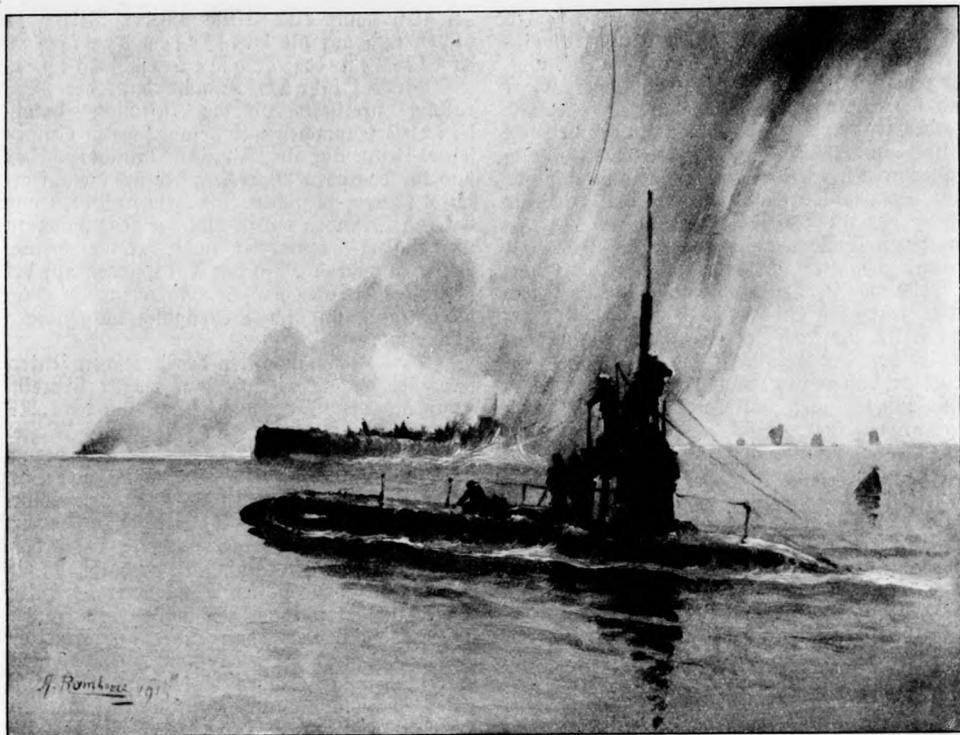
Hierauf fuhr der Kommandant der „Baralong“ breitſeits an die „Nicoſian“ heran, ließ dieſe ſeitmachen und befahl ſodann einigen ſeiner Leute, auf die „Nicoſian“ hinüberzugehen und die deutſchen Matroſen, die ſich darauf gerettet hatten, zu ſuchen. Die Zeugen Palen und Curran bekunden dabei, daß der Kommandant ausdrücklich angeordnet habe, „keine Gefangenen zu machen“. In der Tat wurden auf der „Nicoſian“ vier deutſche Matroſen im Maſchinenraum und im Wellengang aufgefunden und ermordet.

Dem Kommandanten des deutſchen Unterſeebootes gelang es, wie die Zeugen übereinstimmend bekunden, nach dem Bug der „Nicoſian“ zu entkommen. Er ſprang ins Waſſer und ſchwamm um den Bug des Schiffes herum auf die „Baralong“ zu. Die engliſchen Seeleute an Bord der „Nicoſian“ ſchoſſen ſofort auf ihn, obwohl er allen ſichtbar die Hände zum Zeichen, daß er ſich ergeben wolle, emporhob, und ſetzten das Feuer auch fort, nachdem ihn ein Schuß anſcheinend in den Mund getroffen hatte. Schließlich tötete ihn ein Schuß in den Nacken.

Vorübergehend wurden dann ſämtliche Zeugen an Bord der „Nicoſian“ zurückbefohlen. Dort ſahen die Zeugen Palen und Cosby je einen Leichnam eines deutſchen Matroſen, während der Zeuge Curran, der mit den für die Bergung des Dampfers dringend notwendigen Mannſchaften an Bord verblieb, ſämtliche vier Leichen geſehen hat, die am Nachmittag über Bord geworfen wurden.

Der Kommandant der „Baralong“ ließ die „Nicoſian“ einige Meilen nach Avonmouth zu ſchleppen und darauf deren bei ihm zurückgebliebene Mannſchaft an Bord der „Nicoſian“ zurückbringen; zugleich ſendete er einen Brief an den Kapitän der „Nicoſian“, worin er dieſen erſuchte, ſeiner Mannſchaft, inſbeſondere den darunter befindlichen Amerikanern, einzuschärfen, weder bei ihrer Ankuft in Liverpool noch bei ihrer Rückkehr nach Amerika etwas über die Angelegenheit verlauten zu laſſen. Der Brief, den der Zeuge Curran ſelbſt geſehen hat, war unterzeichnet: „Captain William Mc Bride, S. M. S. „Baralong.““ Daß der fremde Dampfer „Baralong“ hieß, hat auch der Zeuge Hightower, während er ſich an Bord dieſes Schiffes befand, von einem Steuermann des Dampfers erfahren, während der Zeuge Palen bekundet, daß er beim Verlaſſen des Schiffes an ſeinem Bug dieſen Namen in ſchwer leſbaren Buchſtaben geſehen habe.

Die Auſſagen der ſechs Zeugen werden im weſentlichen von dem 18 Jahre alten Zeu-



Ein österr.-ungar. Unterseeboot torpediert ein italienisches Handelschiff.

Nach einer Originalzeichnung von H. Romberg.

gen Larimore Holland bestätigt, dessen eidliche Aussage vor dem öffentlichen Notar Frank S. Carden in der Grafschaft Hamilton im Staat Tennessee am 12. Oktober 1915 abgegeben worden ist. Der Zeuge, der sich als Heizer auf der „Baralong“ befand, hat den unerhörten Vorfall an Bord dieses Schiffes miterlebt. Auch nach seinen Angaben hatte die „Baralong“ die amerikanische Flagge gesetzt und war, von der „Nicosian“ gedeckt, auf den Schauplatz zugefahren, wo sie, sobald das Unterseeboot sichtbar wurde, das Feuer auf dieses eröffnete und es so zum Sinken brachte. Er bestätigt ferner, daß etwa fünfzehn Leute der Besatzung des Unterseebootes, als dieses sank, über Bord sprangen und, teils im Wasser schwimmend, teils beim Versuch, an den Tauen der „Nicosian“ hinaufzuklettern, von dem Geschütz- und Gewehrfeuer der „Baralong“ getötet wurden. Wenn seine Aussage in einzelnen Punkten von den übrigen Zeugenaussagen abweicht, so hat das seinen Grund offenbar darin, daß er die Vorgänge nur zum Teil selbst gesehen hat, während er andere

Vorgänge, insbesondere die an Bord der „Nicosian“, anscheinend nur vom Hörensagen weiß.

Auf Grund des vorstehenden Materials kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Kommandant des britischen Hilfskreuzers „Baralong“, Mc Bride, der ihm unterstellten Mannschaft den Befehl gegeben hat, hilf- und wehrlose deutsche Seeleute nicht zu Gefangenen zu machen, sondern sie feige zu ermorden, sowie daß seine Mannschaft den Befehl befolgt und sich dadurch des Mordes mitschuldig gemacht hat.

Die deutsche Regierung teilt diese furchtbare Tat der britischen Regierung mit und nimmt bestimmt an, daß diese, nachdem sie von dem Sachverhalt und den anliegenden Verhandlungen Kenntnis genommen hat, unverzüglich den Kommandanten und die beteiligte Mannschaft des Hilfskreuzers „Baralong“ wegen Mordes zur Verantwortung ziehen und nach den Kriegsgesetzen bestrafen wird. Sie erwartet in kürzester Frist eine Äußerung der britischen Regierung, daß diese das Verfahren zur Sühnung des empörenden Vorfalls

eingeleitet hat; demnächst erwartet sie eine eingehende Äußerung über das Ergebnis des nach Möglichkeit zu beschleunigenden Verfahrens, um sich selbst davon überzeugen zu können, daß die Tat durch eine ihrer Schwere entsprechende Strafe geahndet worden ist. Sollte sie sich in ihrer Erwartung täuschen, so würde sie sich zu schwerwiegenden Entschuldigungen wegen Vergeltung des ungesühnten Verbrechens genötigt sehen.

Anfang Januar 1916 veröffentlichte die englische Regierung ein Weißbuch über die „Baralong“-Affäre. Sir Edward Grey erklärte, die gegen die Besatzung der „Baralong“ erhobenen Anschuldigungen seien nur geringfügig im Vergleich zu den von den deutschen Offizieren gegen Kombattanten und Nichtkombattanten zu Lande und zur See begangenen Verbrechen. Die englische Regierung begnüge sich damit, die Aufmerksamkeit der deutschen Regierung auf drei Vorfälle zu lenken, die sich innerhalb derselben 24 Stunden zugetragen hätten, da die Verjüngung des deutschen Unterseebootes durch die „Baralong“ erfolgt sei. Sir Edward Grey erinnert an die Verjüngung

der „Arabic“ und die damit verbundenen Unglücksfälle, ferner an den Umstand, daß ein an der dänischen Küste aufgelaufenes englisches Unterseeboot entgegen dem Kriegsrecht von einem deutschen Torpedobootzerstörer angegriffen wurde, und schließlich an den Angriff eines deutschen Unterseebootes auf den Dampfer „Kuol“, der keinerlei Widerstand entgegengesetzt hatte. Sir Edward Grey erklärte sich bereit, diese drei Vorkommnisse zusammen mit der „Baralong“-Affäre einem aus amerikanischen Seeoffizieren bestehenden Schiedsgericht vorzulegen und sich dessen Urteil zu unterwerfen. Dieses Gericht würde indessen zu einer Zurückweisung der gegen die britischen Seeleute erhobenen Anschuldigungen der Unmenschlichkeit gelangen müssen, weil diese unter gefährlichen Umständen bereits mehr als 1100 deutsche Seeleute gerettet hätten, während die deutsche Marine keinen ähnlichen Akt der Menschlichkeit zu verzeichnen habe.

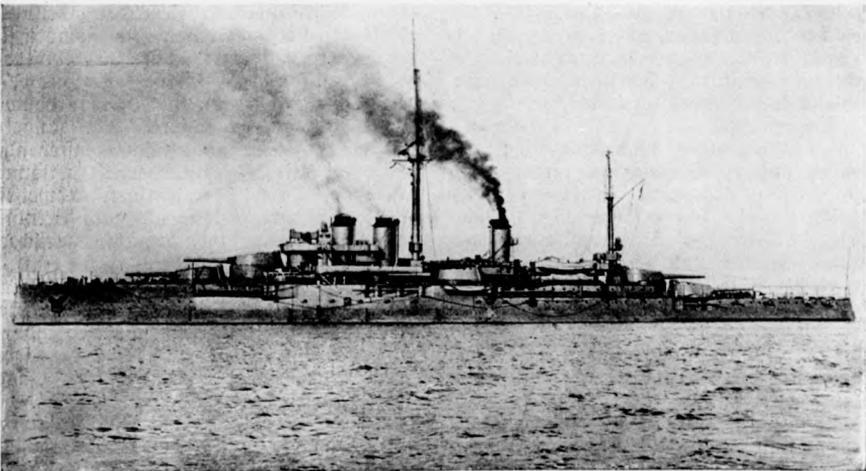
Die englische Regierung bemühte sich also gar nicht, die Mordtat in Abrede zu stellen; sie entschuldigte sie nur, und zwar mit einer seltsamen Logik.

Ereignisse zur See.

Nachstehend geben wir die amtlichen Mitteilungen über die Ereignisse zur See vom November 1915 ab wieder. Das österr.-ungar. Flottenkommando verlautbarte folgendes:

18. November 1915:

Heute nachmittags belegte eines unserer Seefluggeschwader die Forts San Nicolo und Alberoni, das Arsenal, die Flugstation, den



Das Flaggen Schiff „Courbet“ des französischen Admirals Boué de Lapeyrière, das durch Torpedoschüsse eines Unterseebootes schwer beschädigt wurde.

Gasometer, den Bahnhof und mehrere Kasernen von Venedig erfolgreich mit Bomben.

Trotz des heftigen Abwehrfeuers und der Angriffe von drei feindlichen Flugzeugen ist unser Geschwader vollzählig und wohlbehalten eingedrückt.

6. Dezember 1915:

Am 5. Dezember früh hat unser Kreuzer „Novara“ mit einigen Zerstörern in San Giovanni di Medua drei große und zwei kleine Dampfer, fünf große und viele kleine Segelschiffe, während sie Kriegsvorräte landeten, durch Geschützfeuer versenkt; einer der Dampfer slog in die Luft. Die Flottille wurde dabei von zirka 20 Geschützen am Land sehr heftig, aber erfolglos beschossen.

Nähe davon hat S. M. S. „Baradsiner“ das französische Unterseeboot „Fresnel“ versenkt und den Kommandanten, zweiten Offizier und 26 Mann gefangengenommen.

Eine andere Flottille hat in der Nacht auf den 23. November einen mit drei Geschützen armierten Dampfer und einen größeren Motorsegler, beide italienisch, vollbeladen auf der Fahrt von Brindisi nach Durazzo, versenkt, die Überlebenden des Dampfers, darunter vier von der Kriegsmarine, gefangengenommen, die Besatzung des Motorseglers in Booten freigelassen.

8. Dezember:

Eines unserer Unterseeboote hat am 5. Dezember um 10 Uhr vormittags vor Valona einen italienischen kleinen Kreuzer mit zwei Schloten versenkt.

9. Dezember:

Eines unserer Unterseeboote hat am 7. Dezember vormittags im Dringolf einen albanesischen Motorsegler, auf dem sich 30 serbische Militärlüftlinge mit Gewehren, vier Geschütze und Munition befanden, festgenommen und nach Cattaro eingebracht.

11. Dezember:

Am 10. Dezember nachmittags hat ein Geschwader unserer Seeflugzeuge in Ancona Bahnhof, Elektrizitätswerk, Gasometer und militärische Objekte sehr erfolgreich mit Bomben belegt. Trotz des Schrapnellfeuers aus mehreren Geschützen und der sehr ungünstigen Witterung sind alle Flugzeuge unverseht eingedrückt.

18. Januar 1916:

Am 17. Januar nachmittags vollführte ein Geschwader von Seeflugzeugen einen starken Angriff gegen Ancona, wo Bahnhof, Elektrizitätswerk und eine Kaserne mit schweren Bomben getroffen und in Brand gesteckt wurden. Das sehr heftige Feuer von vier Abwehrgeschützen war ganz ohne Wirkung, alle Flugzeuge sind unbeschädigt eingedrückt.

13. Februar:

Am 12. Februar nachmittags hat ein Seeflugzeuggeschwader in Ravenna zwei Bahnhofsmagazine zerstört, Bahnhofgebäude, Schwefel- und Zuckerrfabrik schwer beschädigt, einige Brände erzeugt. Die Flugzeuge wurden von einer Abwehrbatterie im Hafen Corfini heftig beschossen. Ein zweites Geschwader erzielte in den Pumpwerken von Codigoro und Cavanello mit schweren Bomben mehrere Volltreffer. Alle Flugzeuge sind unverseht zurückgekehrt.

4. Mai:

Am 3. Mai nachmittags hat ein Seeflugzeuggeschwader Bahnhof, Schwefelfabrik und Kaserne in Ravenna mit Bomben belegt, gute Wirkung, Brände in der Schwefelfabrik und auf dem Bahnhof beobachtet. Von zwei Abwehrbatterien heftig beschossen, sind alle Flugzeuge unverseht zurückgekehrt.

Um dieselbe Zeit stieß eine rekognoszierende Torpedoflottille südöstlich der Vornündung auf vier feindliche Zerstörer. Es entspann sich ein erfolgloses Feuergefecht auf große Distanz, da die überlegene Geschwindigkeit des Feindes ein Näherkommen nicht zuließ. Mehrere Flugzeuge beteiligten sich am Kampf und haben die feindlichen Torpedofahrzeuge mit Maschinengewehren beschossen.

5. Mai:

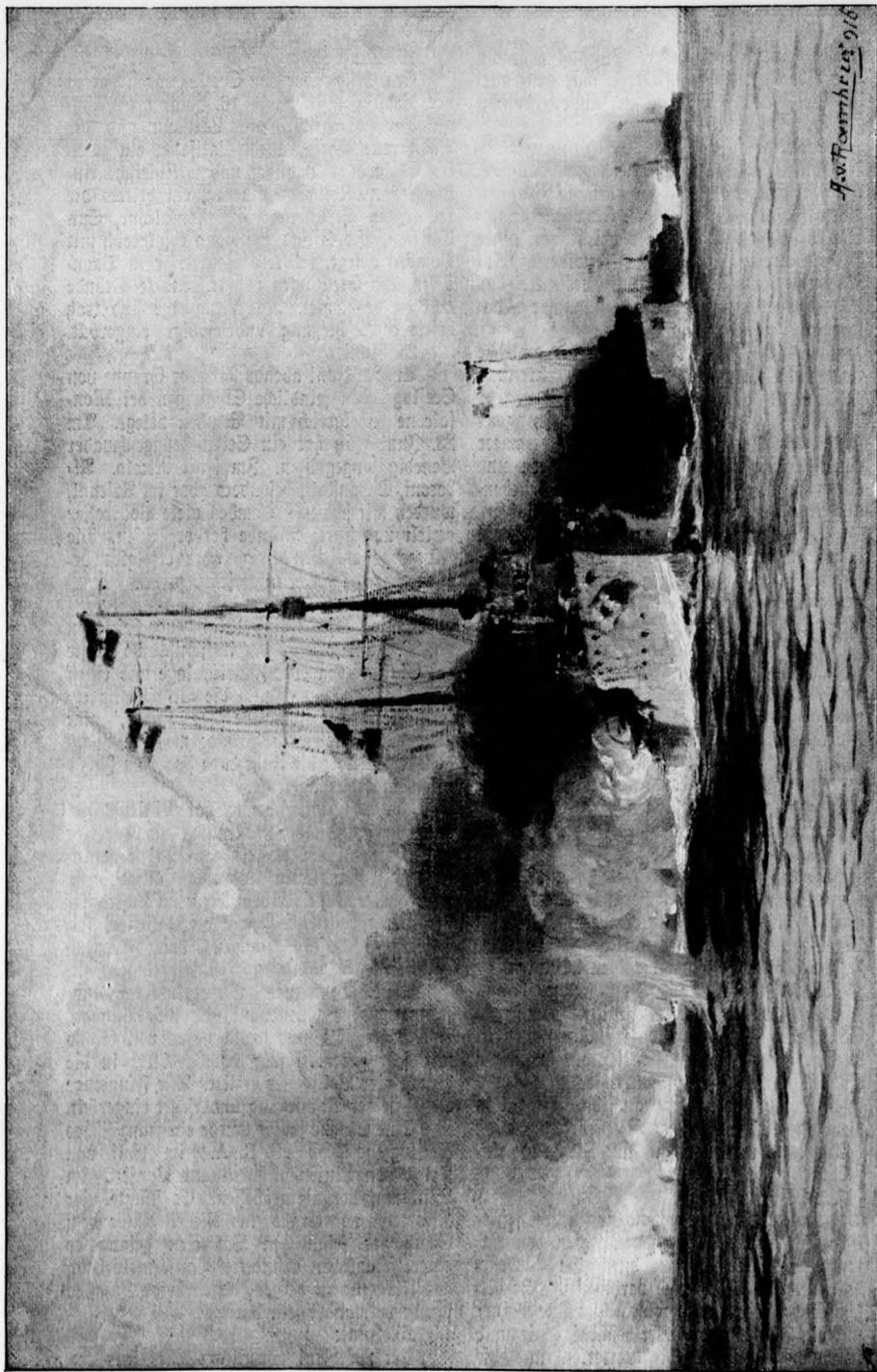
Am 4. Mai vormittags haben unsere Seeflugzeuge Valona, am Nachmittag Brindisi bombardiert. In Valona wurden Batterien, Hafenanlagen und Flugzeugstation mehrfach wirkungsvoll getroffen, in Brindisi mehrere Volltreffer auf Eisenbahnzüge, Bahnhofgebäude und Magazine, ferner im Arsenal inmitten einer dicht zusammenliegenden Gruppe von Zerstörern beobachtet, mehrere Bomben sind in der Stadt explodiert. Ein zur Abwehr aufsteigendes feindliches Flugzeug wurde sofort vertrieben. Auf dem Rückflug wurde weit in See der Kreuzer „Marco Polo“ angetroffen und die auf Deck dicht zusammenstehende Besatzung mit Maschinengewehr wirkungsvoll beschossen. Trotz des heftigen Abwehrfeuers sind sowohl von Valona als auch Brindisi alle unsere Flugzeuge wohlbehalten zurückgekehrt.

15. Mai:

Am 13. Mai nachmittags hat ein Geschwader von Seeflugzeugen militärische Anlagen Valonas und der Insel Saveno erfolgreich mit Bomben belegt und ist trotz sehr heftigen Abwehrfeuers wohlbehalten eingedrückt.

25. Mai:

Am 24. Mai nachmittags hat ein Geschwader von Seeflugzeugen Bahnhof, Postgebäude, Kasernen und Kastell in Bari ausgiebig und mit sichtbar gutem Erfolg bombardiert und in die Festesfreude der reichbesagtem



Nov. 1916

5. 38. 5. „Hörsand“, die Zerstörer „Sakra“, „Gepet“ und „Zatana“

werden am 29. Dezember 1915 von sechs feindlichen Kreuzern und einigen Geschwären fünf Stunden lang gejagt und beschossen, bis es ihnen nach Einbruch der Dunkelheit gelang, den Durchbruch zu forcieren.

Nach einer Originalzeichnung von H. Kamborg.

Stadt deutlich erkennbare Störung gebracht. Das Abwehrfeuer der Batterie war ganz wirkungslos. Alle Flugzeuge sind unverfehrt eingerückt.

26. Mai 1916:

Eines unserer Unterseeboote hat am 23. Mai morgens die bedeutenden Hochöfen von Porto Ferrajo auf der Insel Elba sehr erfolgreich beschossen. Das Feuer wurde von einer Strandbatterie wirkungslos erwidert. Anschließend an die Beschießung versenkte das Unterseeboot den italienischen Dampfer „Washington“.

Am 10. Juni 1916 sah sich die amtliche italienische Agentur zu folgender Mitteilung gezwungen:

Am 8. Juni gegen Abend griffen zwei feindliche Unterseeboote im unteren Adriameer einen italienischen, aus drei Dampfern und einem Geschwader von Torpedojägern bestehenden Transport von Truppen und Material an.

Die Unterseeboote vermochten, wiewohl sofort angegriffen, doch ihre Torpedos abzuschießen, deren einer den Dampfer „Principe Umberto“ traf, der in wenigen Minuten unterging.

Trotz der verfügbaren Rettungsmittel und rascher Hilfe anderer auf einer Kreuzfahrt befindlichen Einheiten sind die noch nicht präzisiertehenden Verluste vermutlich etwa die Hälfte der auf diesem Dampfer eingeschifften Soldaten.

Der „Principe Umberto“ war im Jahr 1909 vom Stapel gegangen, hatte 7833 Registertonnen und 9000 Pferdekkräfte.

12. Juni:

Eines unserer Unterseeboote hat am 8. Juni abends den von mehreren Zerstörern begleiteten großen italienischen Hilfskreuzer „Principe Umberto“ mit Truppen an Bord torpediert. Das Schiff sank binnen wenigen Minuten.

Ein Geschwader von Seeflugzeugen hat in der Nacht vom 11. zum 12. Juni die Bahnstrecke San Dona—Mestre und die Bahnanlagen in Mestre ausgiebig mit sichtlich gutem Erfolg bombardiert, mehrere VOLLtreffer in die Lokomotivremise erzielt und auch das Arsenal in Venedig mit einigen Bomben belegt. Trotz heftigen Abwehrfeuers sind alle Flugzeuge eingerückt.

13. Juni:

Am 12. Juni morgens drangen drei feindliche Torpedoeinheiten in den Hafen von Parenzo ein. Sie wurden durch die Abwehrbatterien und Flugzeuge vertrieben. Ihr Geschußfeuer blieb wirkungslos. Nur eine Mauer und ein Dach wurden leicht beschädigt, niemand verwundet, während die Batterien und die Flieger Treffer erzielten.

16. Juni:

Ein Geschwader von Seeflugzeugen hat in der Nacht vom 15. zum 16. Juni die Bahnanlagen Portogruaro und Latissana und die Bahnstrecke Portogruaro—Latissana, ein zweites Geschwader Bahnhof und militärische Anlagen von Motta di Livenza, ein drittes die feindlichen Stellungen bei Monfalcone, San Ganzian, Pieris und Bistrigna erfolgreich mit Bomben belegt, mehrere VOLLtreffer in Bahnhöfen und Stellungen erzielt. Starke Brände wurden beobachtet. Alle Flugzeuge sind trotz heftiger Beschießung unbeschädigt eingerückt.

23. Juni:

Am 22. Juni abends hat eine Gruppe von Seeflugzeugen feindliche Stellungen bei Monfalcone erfolgreich mit Bomben belegt. Am 23. Juni früh hat ein Seeflugzeuggeschwader Venedig angegriffen. Im Fort Nicolo, Alberoni, Gasanfalt, besonders aber im Arsenal, wurden mit schweren Bomben viele VOLLtreffer erzielt und starke Brände hervorgerufen. Die Flugzeuge wurden heftig, aber erfolglos beschossen und kehrten unverfehrt zurück.

24. Juni:

Einige unserer Torpedofahrzeuge beschossen am 23. Juni früh an der italienischen Ostküste bei Giulianuova eine Fabrikanlage und einen fahrenden Lastzug. Durch die Beschießung explodierte die Lokomotive des Zuges, vier Waggons gerieten in Brand; mehrere Waggons beschädigt; die Fahrzeuge sind vom Feind unbelästigt zurückgekehrt.

Am 23. Juni abends hat Linienschiffsleutnant Banfield, 8 Minuten nachdem er gegen einen zum Angriff auf Triest heransfliegenden feindlichen Hydroplan aufgestiegen war, diesen noch über dem Meer im Luftkampf heruntergeschossen. Beobachter (Italiener) tot, Pilot (Franzose) gefangen, das Flugzeug „F. B. A. 12“ wurde nach Triest eingebracht.

Am 24. Juni früh hat eines unserer Flugzeuggeschwader Eisenbahnbrücke und Bahnhof von Ponte di Piave sowie Hafen von Grado mit sehr gutem Erfolg bombardiert, in die Brücke vier VOLLtreffer erzielt. Alle Flugzeuge trotz heftiger Beschießung unverfehrt eingerückt.

Eine Stunde später wurde ein französisches Seeflugzeug Typ „F. B. A.“ im Golf von Triest von Linienschiffsleutnant Banfield im Luftkampf heruntergeschossen. Es stürzte vier Kilometer vor Grado ins Meer. Unter dem Schuß der feindlichen Batterien gelang es einem feindlichen armierten Panzermotorboot, das Flugzeug zu bergen, dessen beide Insassen schwer verwundet sein dürften.

25. Juni:

Am 23. Juni vormittags hat eines unserer Unterseeboote in der Drantoftrake einen

von einem Zerstörer Typ „Gourche“ begleiteten Hilfskreuzer Typ „Principe Umberto“ versenkt. Der Zerstörer verfolgte das Unterseeboot mit Bombenwürfen, kehrte zur Sinkstelle zurück und wurde dann dort vom Unterseeboot ebenfalls versenkt.

Es waren hier in erster Linie Unterseeboote und Seeflugzeuge, die hier tätig voringen — wie sehr sich diese neuen Waffen bewährt haben, zeigen die Berichte.

Von deutscher Seite wurde am 8. November 1915 ein bedauernswerter Unfall gemeldet. Der Chef des Admiralstabes der Marine teilte mit:

Am 7. November nachmittags wurde der kleine Kreuzer „Andine“ bei einer Patrouillenfahrt südlich der schwedischen Küste durch zwei Torpedoschüsse eines Unterseebootes zum Sinken gebracht.

Fast die ganze Besatzung ist gerettet.

Der Kreuzer „Andine“ gehörte zu den ältesten der deutschen Flotte. Er war 1902 vom Stapel gelaufen, hatte 2700 Tonnen Gewicht, eine Bestückung von 10·5-Zentimeter-Schnelladegeschützen, 2 Mitrailleusen und 2 Unterwasserlancierapparate. Seine Geschwindigkeit betrug etwas über 21·5 Seemeilen in der Stunde. Die Besatzung bestand aus 275 Mann.

Am 19. November dagegen konnte der Chef des deutschen Admiralstabes einen Erfolg melden:

Eines unserer Unterseeboote hat am 5. November an der nordafrikanischen Küste den englischen Hilfskreuzer „Para“ (6322 Tonnen) durch Torpedoschuss versenkt und am 6. November im Hafen von Solum die beiden mit je zwei Geschützen bewaffneten englisch-ägyptischen Kanonenboote „Prinz Abbas“ (300 Tonnen) und „Abdul Menem“ (450 Tonnen) überraschend angegriffen und durch Geschützfeuer vernichtet.

Dasselbe Unterseeboot hat das Feuer eines bewaffneten englischen Handelsdampfers zum Schweigen gebracht und dessen Kanonen als Beute heimgebracht.

Die Vernichtung englischer Kriegsschiffe an der Küste Nordafrikas zeigte, wie scharf die Wacht war, welche deutsche Tauchboote in einem Gebiet hielten, das die Engländer allein zu beherrschen vermeinten. Solum, wo zwei englisch-ägyptische Kanonenboote versenkt wurden, liegt an der Ostgrenze der Cyrenaika und wurde von den Engländern im Libyschen Feldzug zum großen Mißvergnügen der Italiener besetzt.

Am 9. Januar 1916 mußte englischerseits gemeldet werden:

Das Schlachtschiff „Edward VII.“ stieß auf eine Mine und sank bald darauf.

Die Besatzung konnte das Schiff verlassen.

Das Schlachtschiff „King Edward VII.“ lief im Jahr 1903 vom Stapel und verdrängte 17.800 Tonnen, die Besatzung betrug 820 Mann. Armiert war das Schiff mit vier 30·5-Zentimeter-Geschützen, vier 23·4-Zentimeter-, zehn 15·2-Zentimeter-, zwölf 7·6-Zentimeter- und zwölf 4·7-Zentimeter-Geschützen.

*

Minenstreuen.

„King Edward VII.“ ist einer Mine zum Opfer gefallen. Es mag hier angebracht sein, ein paar Worte über Minenstreuen zu sagen. Wir geben am besten Otto v. Gotberg das Wort, der eine Ausfahrt eines deutschen Schiffes zum Zweck des Minenstreuens in folgender anschaulicher und interessanter Weise schildert:

Im Frühjahr erhielt Korvettenkapitän v. Knorr Befehl, einen feindlichen Hafen durch Minenwerfen zu sperren. Er fuhr nach Hamburg und sah sich Schiffe an, bis seine Augen an einem kleinen Passagierdampfer von etwa 1800 Registertonnen haften blieben. Das Boot trug einen Schornstein zwischen zwei Masten und graublauen Anstrich, durch den schon viel Rot schimmerte. Es lief nur 13 Meilen, aber würde wenig Personal und Kohlen schluden. Also zog der Korvettenkapitän den Dampfer aus dem Stall und begann ihn zu einem Kriegsfahrzeug auszurüsten. Vom Tagewerk ermüdet eines Abends früh in der Halle liegend, hörte er Klopfen an der Tür seines Gasthauszimmers. Er mochte nicht aufstehen und öffnen, aber hartnäckiges Wiederholen des Pochens ließ eine Ordonnanz ahnen. Der Matrose brachte ein Schreiben, das Kapitän v. Knorr anwies, sein Schiff zu taufen und sofort den Namen zu melden. Er dürrte sich das Haar hinter dem rechten Ohr zwar nicht getauft, aber wohl getraut und an den Fingern die Namen von Bekannten und Verwandten hergeschält haben. Keiner wollte an dem Dampfer haften. Plötzlich kam ihm ein Einfall. Er schrieb als Antwort auf die Rückseite des von der Ordonnanz gebrachten Quartblattes „Meteor“ und setzte darunter sein „v. Knorr“.

Bald lief der rasch armierte „Meteor“ zur ersten Fahrt aus. Mit wenigen Geschützen und schnell zusammengewürfelter kleiner Besatzung war er ein Schiff ohne eigentlichen Gesichtswert, aber auf weite Reise durch den Feind geschickt. Kapitän v. Knorr führte seinen Auftrag aus und trat die Rückfahrt an mit der Absicht, Handelskrieg zu führen. Bald kreuzte „Meteor“ in Wasser, das regen Schiffsverkehr trug. Das Sichten jedes Fahrzeuges brachte Stunden erhöhter Nerven-spannung. Da die Engländer alle Gebote legitimer Kriegführung mit Füßen treten, mochte Annäherung an den scheinbar harmlosesten Kahn unangenehme Überraschungen und feindliches Feuer bringen. Im Stagerrat stand ein britisches Geschwader. Es konnte umgangen und der Handelskrieg begonnen werden. Mit der Besatzung eines versenkten Dampfers an Bord kreuzte Knorr zwischen Goetoberg und Stagen. Drei Dampfer auf einmal gab es oft zu sehen und zu fragen, welcher als Träger der wertvollsten Ladung zu vernichten sei. Antwort fand gemeinlich ein Kierne-offizier und Kapitän unserer Handelsflotte, der ein langes Seemannsleben in jenen Gewässern verbracht hatte. Mit grauem Haar und Bart in längst nicht mehr wehrpflichtigem Alter bei Kriegsausbruch zu-

nächst als Hilfsoffizier zur Flotte gekommen, konnte er als Wachoffizier des „Meteor“ entscheiden, ob die Holzlast eines Dampfers eine echte oder nur ein Mantel für Erze und andere Konterbande sei. Die Mehrheit der gelichteten Schiffe wurde untersucht. Während das Boot mit dem Brisienkommando noch bei einem lag, machte der „Meteor“ Jagd auf das zweite und dritte.

Im Heimatshafen sollten Knorr und „Meteor“ nicht rollen. „Munklein, Munklein, du gehst jetzt einen Gang, dergleichen ich und mancher Obrister auch in der allerersten Schlachtorbnung nicht taten“, murmelte vielleicht der Korvettenkapitän, als er mit einem neuen Auftrag hörte, wo er der britischen Dogge in die Zähne greifen und an der englischen Küste Minen streuen sollte. Solche Aufgabe fordert taktisches Urteil vom Führer. Er muß einen Kurs wählen, auf dem feindliche Streitkräfte nicht zu erwarten sind. Vielleicht tut er gut, zu fahren, wo der Gegner eben gemeldet wurde. Auch Briten dürften nicht ständig im Kreis dampfen. Knorr brach wieder durch und fand eines Abends um 8 Uhr bei leichtem Nebel an der englischen Ostküste. Seine erste Sperre war geworfen, als gleichzeitig ein feindlicher Zerstörer und ein Fischdampfer — wahrscheinlich ein Patrouillenboot — aus grauen Schleieren traten. Mit Nebel und Glück rechnend, ließ Kapitän v. Knorr dem Feind entgegen durch die erste Vorpostenlinie. Sein Handeln ließ die Briten glauben, der „Meteor“ sei ihr Landsmann oder trage Leute mit reinem Gewissen. — Unbehelligt sieht Knorr vor sich die dunkle hohe Küste. Kein Licht schimmert, weil All-England in heißerem Scheu vor deutschen Luftschiffangriffen abends die Fenster abblendet. Beim Legen der zweiten Sperre stellt Kapitän v. Knorr fest, daß er, ohne es zu ahnen, auch die zweite Vorpostenlinie des Gegners durchfahren hat. Um so besser! Doch in früher Morgenstunde kommt eine armierte Dampfjacht auf und läßt ihren Scheinwerfer spielen. Knorr kann nur abdröhen und bei schneller Zugsakfabrt dem Verfolger Minen unter die Nase werfen. Der Gegner sakt, und der Kommandant des „Meteor“ läßt in Hast planmäßig weiterstreuen. Er tritt die Rückfahrt an und wäre fast in einen Zerstörer der feindlichen Vorpostenlinie gerannt.

Die Besatzung des „Meteor“ atmet wohl freier, als ihr Schiff in hoher Fahrt Kurs nach Südosten nimmt. Im ersten Licht des neuen Tages kommt an Naabord eine Rauchwolke in Sicht. Für alle Fälle befehlt der Kommandant „Klar Schiff!“ und Vorbereitung zum Gefecht! „Unter der Rauchwolke wächst ein englischer Hilfskreuzer aus den Wellen. Kapitän v. Knorr überdenkt die Lage. Wenn es um Kampf kommt, muß der Briten sterben, ehe er durch Signal Meldung vom Dasein eines „Meteor“ heimischen kann. Sonst hehen die Engländer dem kleinen Schiff ein Duzend ihrer Kreuzer auf den Hals. Der Gegner kommt auf und läßt das Signal „Stoppen“ wehen. Knorr schickt seine Leute unter Deck, fährt weiter und stellt sich tot. „Stop at once“, „Stoppen Sie sofort“ mahnt der Engländer. Knorr bleibt auf Kurs. Der Feind ist auf 800 Meter heran und legt das Signal: „Drehen Sie bei, ich schide Ihnen ein Brisienkommando an Bord.“

Jetzt weiß der Kommandant des „Meteor“ sich Herr der Situation und den Briten dem Tod geweiht. Aufdrehend nähert er sich ihm auf 600 Meter. Ein Pfiff ruft die Besatzung des „Meteor“ an Deck. Die Leute halten an die Geschütze. Ein zweites Schüllen der Batteriefeste läßt die erste Granate unter die Brücke des Engländers und in seine Bereitschaftsmunition hauen. Das Glück hat geholfen. Die Explosion der Geschosse zerreiht den Oberbau des Briten. Seine Besatzung steht, den Unseren sichtbar, verblüfft, nein, gelähmt vor Schreck. Vom „Meteor“ aber knallt, wer knallen kann, mit Geschützen, Maschinengewehren

und sogar Handfeuerwaffen auf den „Ramsen“, bis der von Granaten durchlöcherter Holzrumpf zu sinken beginnt. Da löst sich auf dem „Meteor“ in drei schallenden Hurras die lange, säumende Spannung, die während der gefährvollen Fahrt, der ermüdenden Nachtarbeit und der Begegnung mit dem großen Hilfskreuzer auf die Nerven drückte.

Knorr befehlt „Boote klar!“ und schickt Leute, um die von Bord geprüngenen Briten zu retten. Der Bottelier muß Grog brauen und heißen Kaffee kochen. Trodenes Zeug wird ausgelegt, und bald kommen vier Offiziere und 44 Mann, darunter sechs Schwerverwundete, des Gegners an Bord. Sie zittern vor Angst, als ihnen ein Glas Grog in die Gurgel gegossen wird. Zweifelnden Blickes prüfen sie wie die Gläser ihre Retter. In warmen Kleidern atmen sie wirklich erst auf, als nach einem Stündchen Gewißheit kommt, daß Grog und Kaffee giftfrei waren. Der älteste Offizier dankt unserem Kommandanten für die unerwartet gütige Aufnahme und erzählt, noch im Wasser hätten sogar die Offiziere einander gefragt, ob es nicht ratsamer sei, zu ertrinken, als unter den üblichen Martern der Deutschen zu sterben.

Unterdessen haftet der „Meteor“, so schnell er mit 13 Meilen kann, von der noch nahen britischen Küste fort. Eile ist geboten, weil die englischen Vorposten den Kreuzer vermissen und Rächer schicken werden. Über Tag wird kein Schiff gesichtet, aber um 2 Uhr früh müssen die Briten Unheil gewittert haben. Sieben ihrer schnellsten kleinen Kreuzer laufen aus. Vier nehmen den geraden Weg auf die deutsche Bucht, um den „Meteor“ entweder einzuholen oder nach Überholen ihm entgegenzufahren. Die drei anderen dampfen auf das Stageratzen, um unserm Schiff die Einfahrt zu sperren.

Kapitän v. Knorr hält in Ruhe einen Segler an und läßt die Holzladung verbrennen. Am nächsten Morgen um 7 Uhr früh durchsucht einer seiner Offiziere einen Fischdampfer. Bald darauf schickt ein deutliches Flugzeug Meldung, daß der „Meteor“ die vier kleinen englischen Kreuzer auf nördlichem Kurs vor sich habe. Auch weiter westlich sind britische Panzerkreuzer gesichtet. Knorr will versuchen, unter Land an den ihm nächsten Kreuzern vorbeizukommen, aber sieht bald ihre vier Schornsteine ohne Rauch wie die Zinken einer Harke aus den Wellen wachsen. Auch der Feind muß ihn sehen und der „Meteor“ seine Beute werden. Damit das Schiff nicht in englische Hände fällt, ruft Knorr einen neutralen Fischkutter längsseits und läßt die feindlichen Bewundeten wie die eigene Besatzung mit ihren Gefangenen umsteigen. Den Kutter schickt er einstweilen davon und bleibt mit einem Sprengkommando an Bord des „Meteor“. Nach Anschlägen der Sprengpatronen läßt er die Bodenventile öffnen, steigt mit dem halben Duzend Leute in die Jolle und sieht den „Meteor“ sinken, während er zum Kutter rudert. Als er den Fuß auf das Fischerboot gesetzt, legt sich einer der englischen Kreuzer längsseits. Kommandant und Besatzung des „Meteor“ sind der Gefangenschaft verfallen. Aber ein Signal vom Führerkreuzer der Briten ruft den Kreuzer nach Westen. Er kann gehorchen, da er die Unseren seine sichere Beute weiß. Im Abdröhen und Davonfahren ruft ein schmunzelnder englischer Offizier den Fischer an: „Steer southwest!“ — „fahren Sie Südwest!“

Knorr gibt das Spiel nicht verloren. Wenn er aber keine Besatzung retten will, muß er, schweren Herzens, sich von den Gefangenen trennen. Sie könnten zu Verrätern und zu Helfern ihrer Landsleute werden. Er ruft einen anderen Fischer längsseits und läßt die Engländer umsteigen. Als es geschehen, schwenken sie in dankbarer Freude die Mützen und rufen zurüd: „three cheers for the gallant crew of the Me-



5. 28. 5. „Seefogel“ und „Salda“ sinken im November 1915 einen armeren italienischen Dampfer in der südlichen Adria in Brand.
Nach einer Originalzeichnung von H. Hamberg.

teor!“ — „drei Hochs für die ritterliche Besatzung des „Meteor!““

Kapitän v. Anorr schmunzelt grimmig. Mit einem trockenen und einem nassen Auge sieht er einen guten Fang nach Westen in Richtung auf das britische Geschwader seinen Fingern entgleiten. Die Engländer nehmen ihre Landsleute hastig an Bord und . . . der deutsche Kommandant will seinen Augen nicht trauen . . . fahren, so schnell sie können, nach Westen davon. . . Sie hatten wohl das Periscope eines deutschen Unterseebootes gesichtet. Es taucht später aus den Wellen, nimmt den Kutter in Schlepp und bringt die Besatzung des „Meteor“ nach Sylt.

*

„L 19“ und „King Stephen“.

Am 4. Februar 1916 meldete der Chef des Admiralfstabes der deutschen Marine:

1. Am 31. Januar und am 1. Februar hat ein deutsches Unterseeboot in der Themsemündung einen englischen armierten Bewachungsdampfer, einen belgischen und drei englische zu Bewachungszwecken dienende Fischdampfer versenkt.

2. Das Marineluftschiff „L 19“ ist von einer Aufklärungsfahrt nicht zurückgekehrt. Die angestellten Nachforschungen blieben ergebnislos. Das Luftschiff wurde nach einer Reutermeldung am 2. Februar von dem in Grimsby beheimateten englischen Fischdampfer „King Stephen“ in der Nordsee treibend angetroffen, Gondeln und Luftschiffkörper teilweise unter Wasser; die Besatzung befand sich auf dem über Wasser befindlichen Teil des Luftschiffes. Die Bitte um Rettung wurde von dem englischen Fischdampfer abgelehnt unter dem Vorgeben, daß seine Besatzung schwächer sei als die des Luftschiffes. Der Fischdampfer kehrte vielmehr nach Grimsby zurück.

*

Britische Seeleute haben deutsche Mannschaften in höchster Seenot verlassen, angeblich weil sie sich vor ihnen fürchteten. Die Besatzung des „L 19“ ist jämmerlich umgekommen, und zwar infolge der Feigheit des Kommandanten des „King Stephen“, William Martin. Der Mann, der kaltherzig die Mannschaft des verunglückten Zeppelins preisgab, erzählte über sein Heldentum, das von der englischen Presse bejubelt wurde, folgendes:

Es war ein wunderschöner Morgen. Wir konnten 15 Meilen weit sehen. Es war kein Wind und die See war ruhig wie ein Teich. In einiger Entfernung sah ich irgend etwas auf dem Wasser, das wie eine weiße Wolke aussah. Ich fuhr mit Volldampf auf den Gegenstand zu und dachte zuerst, daß es ein Brak sei, und daß es dann der Mühe wert sein könnte, es nach dem nächsten Hafen zu schleppen. Als wir näher kamen, sah ich, daß es

ein deutscher Zeppelin war. Er lag östlich von uns, als ich darauf losdampfte. Nur etwa 20 Fuß des Körpers des Zeppelins ragten aus dem Wasser, und zwar die scharfe hölzerne Spitze und ein Teil des Ballons.

Als wir in die Nähe kamen, sahen wir, daß das ganze Ding etwa 4 Fuß aus dem Wasser herausah. Ich konnte etwa 15 Mann auf der Hülle sehen, von denen einige auf ihren Knien hin- und herrutschten. Andere steckten ihre Köpfe durch die Öffnungen der Kajüten und klammerten sich mit ihren Armen daran fest. Sie sahen aus, als ob sie vom Nordpol kämen, denn sie trugen Pelzjacke und Pelzmützen, und alles war recht dick, so wie es für das kalte Wetter nötig ist. Ich rief hinüber: „Was geht dort vor?“ und erhielt zur Antwort: „Senden Sie uns ein Boot, und wir werden Ihnen 5 Pfund Sterling geben.“ Der Mann zog dabei seine Jacke aus und zeigte die Metallknöpfe eines Marineoffiziers und Kapitäns des Schiffes. Er sah aus wie unsere Seeoffiziere, ein junger Bursche, vielleicht 30 Jahre, ziemlich schlank mit rotem, sonnenverbranntem Gesicht und befehlshaberischen Manieren. Als ein paar Mann der Zeppelinbesatzung englisch sprachen und etwas dazwischen rufen wollten, schloß er ihnen rasch den Mund. Er war ein Gentleman und betrug sich danach, liebenswürdig und höflich, und außerdem sprach er gutes Englisch. Ich hörte, wie im Innern des Zeppelins gehämmert wurde, und nach und nach krochen andere Köpfe hervor, so daß ungefähr 30 Mann zu sehen waren. Ich dachte eine Weile nach, und dann sagte ich: „Nun wohl, wenn es nicht so viele wären, könnte ich euch mitnehmen, aber ihr seid zu viel.“

Der Offizier richtete sich auf und sagte, daß das kein Grund wäre. Ich dachte wieder nach und antwortete: „Aber gesehtenfalls, wir nehmen euch auf und ihr werft uns über Bord und brächtet uns dann nach Deutschland. Das wird eine neue Waffentat für euch sein, aber nicht für uns.“ Der Offizier sagte: „Ich gebe euch mein heiliges Ehrenwort, daß ich etwas Derartiges nicht vorhabe.“ Er schwor bei seinem Leben und sagte, daß wir Geld genug haben sollten, wenn wir sie retteten.

Ich hatte nun einen anderen Gedanken: sie waren 30 und wir waren 9, sie waren bewaffnet, und wir hatten kaum eine Pistole an Bord, und ich wollte keine Gefahr laufen. Wenn ein anderes Schiff in der Nähe gewesen wäre, das mir hätte helfen können, so hätte ich es gewagt, aber kein Schiff war in Sicht. Außerdem erinnerte ich mich daran, was die Hunnen bereits getan hatten und was sie wiederum tun könnten. Ich sah, daß auf dem Zeppelin drei Eisene Kreuze aufgemalt waren,

zwei an der Seite und eines unterhalb der hölzernen Spitze, die emporragte. Ich vermutete, daß diese Kreuze aufgemalt waren als Belohnung für verwegene Taten, und ich hatte nicht die Absicht, mich selbst und meine Mannschaft zum Gegenstand einer vierten verwegenen Tat zu machen. Ich dampfte also von dem Zeppelin ungefähr um 9 Uhr 10 Minuten weg. Der Kapitän des Zeppelins sagte noch, sie seien im sinkenden Zustand. „Nun schaut her,“ sagte ich als letztes Wort, „Ihr werdet wohl kommen und es mit mir aufnehmen.“ Dann fuhren wir fort. Einige Leute der deutschen Mannschaft schrien erit: „Bitte, bitte, rettet uns!“ und dann schüttelten sie ihre Fäuste gegen uns, als sie sahen, daß es zwecklos war. Als ich das Schiff verlassen hatte, sahen wir, daß der Zeppelin ein wenig auf- und niederging. Gegen die Essenszeit kam eine heftige Brise aus Südwesten heran, und es begann leise zu regnen.

Um halb 11 Uhr abends war der Wind sehr steif, und der Regen war so stark, daß ich keine Signalkraketen auslassen konnte. Als ich bei Anbruch des Tages im Hafen anlangte, berichtete ich die Tatsachen, und sofort gingen zwei Torpedojäger ab, um das Luftschiff zu suchen. Was seitdem geschehen ist, weiß ich nicht. Nach meiner Auffassung konnte es die Zeppelinmannschaft, wenn sie nicht zuvor aus dem Wasser gefischt worden war, in jenem Wetter nicht aushalten. Denn selbst unser Trawler, ein seetüchtiges Boot, hatte bei dem schweren Seegang in der Nacht viel auszuhalten.

Anderere Personen aus dem Boot des Schiffers Martin bestätigten die Erzählung des Schiffers. Auch die Matrosen Martins wollten die Deutschen nicht aufnehmen, aus Angst, es sei ihr Tod, wenn die Deutschen an Bord kämen. Der Steuermann erzählte noch, daß die Deutschen, als sie sahen, wie der Trawler wegfuhr, riefen: „Gott strafe England!“

Für den Kapitän des „King Stephen“, der die deutschen Seeleute jämmerlich ertrinken ließ, wurde in England eine Sammlung eingeleitet; der Mann mußte für seine „Selbentat“ belohnt werden. Sein Schiff hat indes nicht lange mehr gelebt; es wurde am 25. April 1916 von deutschen Torpedobootzerstörern versenkt.

*

Ein Seegefecht an der Doggerbank.

Am 11. Februar 1916 meldete der Chef des Admiralstabes der deutschen Marine:

In der Nacht vom 10. zum 11. Februar trafen bei einem Torpedobootvorstoß unsere Boote auf der Doggerbank etwa 120 Seemeilen östlich der englischen Küste auf mehrere englische Kreuzer, die alsbald die Flucht ergriffen.

Unsere Boote nahmen die Verfolgung auf, versenkten den neuen Kreuzer „Arabis“ und erzielten einen Torpedotreffer auf einem zweiten Kreuzer.

Durch unsere Torpedoboote wurden der Kommandant der „Arabis“, ferner 2 Offiziere und 21 Mann gerettet. Unsere Streitkräfte haben keinerlei Beschädigungen oder Verluste erlitten.

Ein Teilnehmer an dem Seegefecht erzählt:

Am 10. Februar liefen wir zu einer Patrouillenfahrt aus und fuhren dann rottenweise, immer zu dreien, in großem Abstand gegen Westen. Ich hatte Maschinenwache. Gegen halb 10 Uhr abends waren wir an der Doggerbank, ungefähr 150 Kilometer von der englischen Küste entfernt, als Alarm gellend wurde. Alles flüchtete auf seine Station; ich mußte ja bei meinen Maschinen bleiben. Der Feind war in Sicht. Aber wie stark und was denn eigentlich, Kreuzer oder Zerstörer? Na, das blieb uns ja vorerst egal. Immer drauf los! Um halb 11 Uhr — wir waren inzwischen immer näher herangefahren und ließen den Gegner wohlweislich immer im Mondlicht — ging ich mal schnell den Niedergang hoch, um einmal zu sehen, was denn los sei, und konnte querab von uns, etwa 1000 Meter, drei englische Zerstörer fahren sehen, genau hintereinander, und ganz vornweg fuhr ein abgeblendetes Kreuzer. Die Zerstörer waren das Nebenächlichste; man immer erst die Großen. Und so ging es mit äußerster Kraft auf den Kreuzer los.

Der Engländer schien uns noch nicht bemerkt zu haben. Endlich das Kommando: „Feuererlaubnis fürs dritte und vierte Rohr!“ Ein Torpedo saß. Der Kasten qualmte aus allen Knopflöchern, aber der Englishman schoß nicht. Wir drehten dann nochmals um und machten einen zweiten Angriff, und wieder fuhren Torpedos gegen den Kreuzer und wieder schoß der Engländer nicht. Wir fuhren noch näher an ihn heran und vielleicht waren wir ihm, seiner Meinung nach, etwas zu nahe auf der Pelle, denn der Kreuzer schoß einen grünen Stern und ging auch gleich an, aus seinen 105- und 15-Zentimeter-Geschützen zu feuern, aber ohne zu treffen. Sofort wurde der ganze Kreuzer von unserem Scheinwerfer mehrmal kurz hintereinander beleuchtet, um dessen Schützen zu blenden, und dann hagelten unsere Geschütze los. Das machte Spaß.

Wie uns nachher einer der Gefangenen jagte, fielen gleich bei unserer ersten Salve die Funkenbude und zwei Geschütze aus, und so wurde unser Boot allein 24 Schüsse los. Und nun kamen die anderen dem ersten Kreuzer

zu Hilfe und jagten uns nach. Es waren fünf Kreuzer. Wir fuhren im selben Tempo wie beim Angriff ostwärts und verstärkerten dem Verfolger durch unseren Schwarzwalm die Luft. Etwa eine halbe Stunde darauf trafen wir noch drei Boote von uns, und nun wurde nochmals fehrtgemaht, und um 1 Uhr hatten wir den Gegner schon wieder in Sicht. Da ich inzwischen abgelöst wurde, hatte ich nun meine Station beim Munitionstransport an Deck. Sofort ging bei den vordersten Booten die Schießerei wieder los und ab und zu wurde der Feind durch eine Leuchtgranate beleuchtet. Dieses zweitemal kamen wir selbst nicht mehr zum Schuß. Eines der vordersten Boote feuerte auf die „Arabis“ einen wohlgezielten Torpedo ab und sofort kam auch da wieder dieser schwarzer Qualm aus allen Fugen und der Kasten begann mit dem Achterteil zu sinken. Aber es ging uns zu langsam, und so wurde der „Arabis“ durch ein anderes Boot der Gnadenstoß versetzt durch einen Torpedo, der genau Mitte saß. Als der Kasten hochflog, brüllten alle auf allen Booten: „Hurra!“

Wir waren höchstens 1000 Meter ab. Die anderen Kreuzer und Zerstörer hatten sich aus dem Staub gemacht. Drei davon sind bestimmt erledigt. Die „Arabis“ hat auf uns noch zwei Torpedos abgegeben, wovon der eine an unserem Bug vorbeisauzte und der zweite etwa 20 Meter querab vor unserem Boot hochkam und dann drunter durch flog. Unseren Schrecken könnt ihr euch denken, als wir den Kerl aus dem Wasser auftauchen sahen, und alles hielt sich unwillkürlich fest. Aber wir hatten eben mal Glück, sonst wären wir mindestens auch unter den Toten. Nun wurden unsere Scheinwerfer ange stellt und leuchteten die Stelle, wo die „Arabis“ hochflog, ab. Aber die Masse Menschen da im Wasser unter den vielen, vielen Holzseten! Die meisten scheinen schon beim ersten Schuß außer Bord gegangen zu sein, denn sonst könnten gar nicht so viele mehr leben. Überall schrie es: „Help! Help!“ Ja, allen helfen ist ein Ding der Unmöglichkeit, und wir taten, was wir konnten, und brachten auf unser Boot allein 17 Mann, darunter den Kapitän der „Arabis“. Drei andere Boote fuhren in großen Bogen um uns herum zur Sicherheit. Zwei der Geretteten waren verwundet und drei starben trotz Wiederbelebungsversuchen und fanden dann bei unserer Rückreise das Seemannsgrab. Eingenaht in Leinwand wurden sie der See übergeben. Alle Geretteten erhielten gleich Schnaps zum Aufwärmen und trockenes Unterzeug und kamen gleich in unsere Kojen. Lachen mußten wir über den Kapitän der „Arabis“, denn der schrie gräßlich und schien vor uns Angst gehabt zu haben; denn erst wollte er gar

nicht aus dem Kutter raus, und als wir ihm Schnaps geben wollten, nahm er ihn nicht an. Auch nicht, als einer von uns ihm vortrank.

Zwei Stunden später waren wieder alle mobil und rauchten Zigaretten. Wir haben sicherlich alle im ersten Augenblick an die „Baralong“-Geschichte gedacht, aber bei einem solchen Anblick kann man nicht anders als helfen, wo es nur geht, so sind wir „Barbaren“. Als wir in die Jade und dann in Wilhelmshaven einliefen, wurden wir überall mit „Hurra!“ empfangen. Unsere Gefangenen wurden von Seebataillonen abgeholt. Spaß hat das ganze gemacht, besonders, da alles so heil und gut ablief; aber müde war ein jeder zum Umfallen. Es wird wohl bald wieder einmal so was geben, denn so etwas spornt an.

*

Am 1. März 1916 wurde amtlich mitgeteilt:

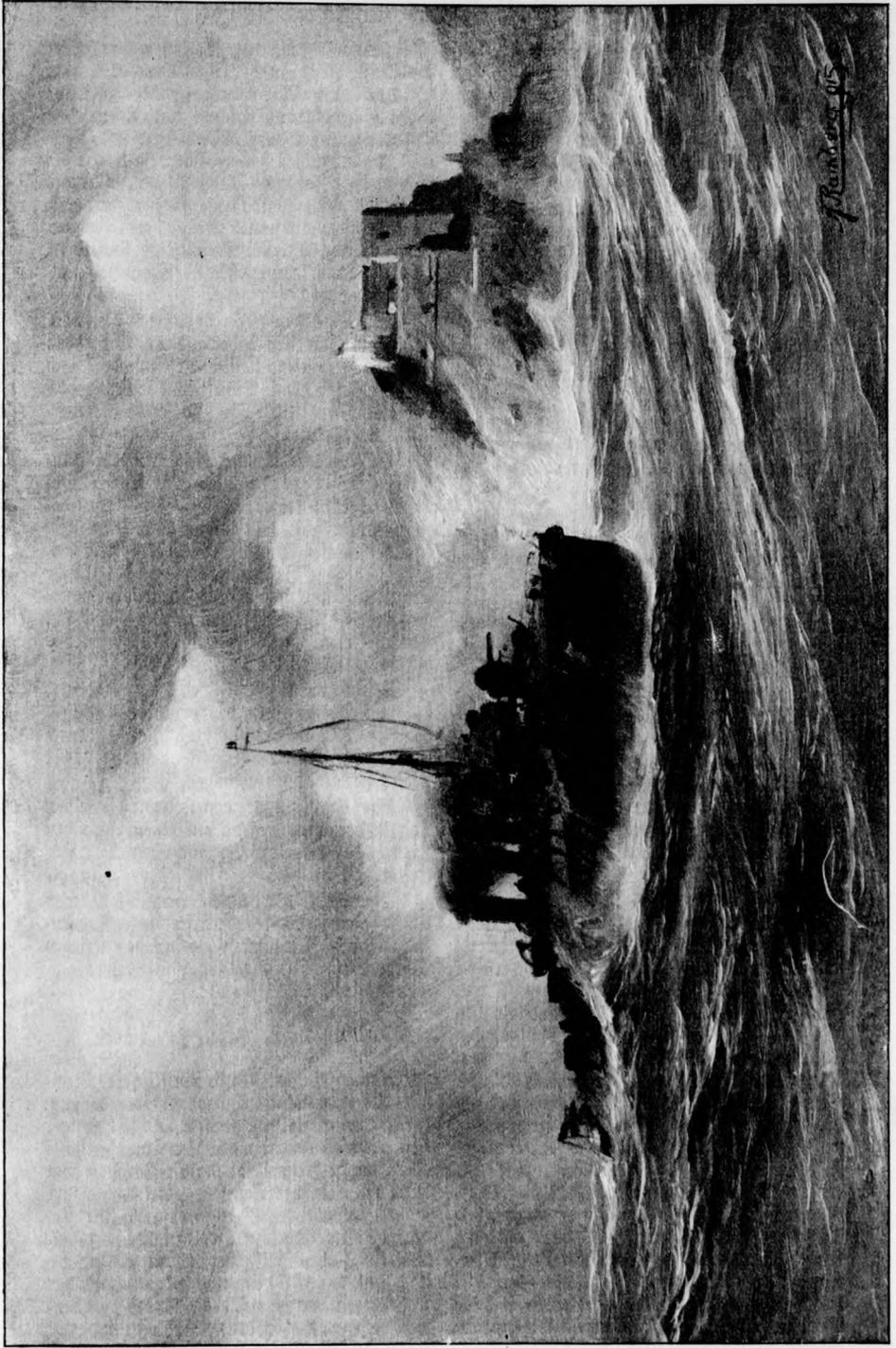
Von unseren Unterseebooten wurden zwei französische Hilfskreuzer mit je vier Geschützen vor Le Haave und ein bewaffneter englischer Wachungsdampfer in der Themsemündung versenkt.

Im Mittelmeer wurde laut amtlicher Meldung aus Paris der französische Hilfskreuzer „La Provence“, der mit einem Truppen transport von 1800 Mann nach Saloniki unterwegs war, versenkt. Nur 696 Mann sollen gerettet worden sein.

Ein am 8. Februar an der syrischen Küste versenktes französisches Kriegsschiff war, wie die Meldung des zurückgekehrten Unterseebootes ergibt, der Panzerkreuzer „Admiral Charner“.

Eine englische Meldung über die Versenkung des Hilfskreuzers „La Provence“ besagte:

Der Hilfskreuzer „Provence“, der Truppen nach Saloniki brachte, ist am 26. Februar im Mitteländischen Meer gesunken. Nach bis jetzt erhaltenen Mitteilungen sind von der Mannschaft des Hilfskreuzers „Provence“ 296 Mann auf Malta und ungefähr 400 auf Milo durch französische und englische Patrouillenschiffe (Trawler und Torpedojäger) an Land gebracht worden, die sich nach Empfang von drahtlosen Hilferufen sofort nach dem Ort der Katastrophe begaben. Nach einer Erklärung des Abgeordneten für das Departement der Seine und des Attaches beim Generalstab für das Ostheer, Bofnowsky, ist weder vor noch nach dem Versinken des Schiffes ein Periskop gesehen worden, ebensowenig die Laufbahn eines Torpedos. Auch ist im Augenblick der Explosion eine Wasser säule nicht wahrgenommen worden. Es waren ungefähr 1800 Menschen an Bord, die Mannschaft einbegriffen. Es war klares



Torpedobootsjäger „Albatros“ vor Porto d'Orfio bei schwachem Südwest.

Nach einer Originalzeichnung von H. Bamberg.

Wetter. Wie es scheint, bekam das Schiff Schlagseite und sank innerhalb 14 Minuten. Es ist nicht bekannt, ob die Schiffbrüchigen sich der Floße bedienen konnten, die an Deck lagen. Etwa zehn Schiffe befinden sich an der Stelle des Unheils und forschen nach Schiffbrüchigen.

Ein weiterer Bericht sagte, daß auf Milo 489 Schiffbrüchige der „Provence“ gelandet worden sind, und daß ferner 85 Mann an Bord eines Patrouillenfahrzeuges sich befanden. Die Anzahl der Geretteten würde dann 870 betragen haben.

*

Von einer echt deutschen Seemannsstat wurde unterm 24. März 1916 von deutscher amtlicher Stelle berichtet:

Nachrichten zufolge, die von verschiedenen Stellen hieher gelangt und neuerdings bestätigt sind, hat am 29. Februar in der nördlichen Nordsee zwischen dem deutschen Hilfskreuzer „Greif“ und drei englischen Kreuzern sowie einem Zerstörer ein Gefecht stattgefunden.

S. M. S. „Greif“ hat im Lauf dieses Gefechtes einen großen englischen Kreuzer von etwa 15.000 Tonnen durch Torpedoschuß zum Sinken gebracht und sich zum Schluß selbst in die Luft gesprengt.

Von der Besatzung des Schiffes sind etwa 150 Mann in englische Kriegsgefangenschaft geraten, deren Namen noch nicht bekannt sind. Sie werden von den Engländern, die über den ganzen Vorfall das strengste Stillschweigen beobachteten, von jedem Verkehr mit der Außenwelt abgeschlossen. Maßnahmen hiegegen sind eingeleitet.

Am 26. April meldete der Chef des Admiralsstabes der deutschen Marine:

Am 25. April mit Hellwerden haben Teile unserer Hochseestreitkräfte die Befestigungswerke und militärisch wichtigen Anlagen von Great Yarmouth und Lowestoft mit gutem Erfolg beschossen. Danach haben sie eine Gruppe feindlicher kleiner Kreuzer und Torpedobootzerstörer unter Feuer genommen. Auf einem der Kreuzer wurde ein schwerer Brand beobachtet, ein Torpedobootzerstörer und zwei feindliche Vorpostenschiffe wurden versenkt. Eines der letzteren war der englische Fischdampfer „King Stephen“, der, wie erinnerlich, sich feinerzeit weigerte, die Befatzung des in Seenot befindlichen deutschen Luftschiffes „L 19“ zu retten. Die Besatzung des Fischdampfers wurde gefangen genommen. Die übrigen feindlichen Seestreitkräfte zogen sich zurück; auf unserer Seite keine Verluste. Alle Schiffe sind unbeschädigt zurückgekehrt.

Gleichzeitig mit dem Vorstoß unserer Seestreitkräfte griff in der Nacht vom 24. zum 25. April ein Marinefluggeschwader die östlichen Grafschaften Englands an. Es wurden Industrieanlagen von Cambridge und Norwich, Bahnanlagen bei Lincoln, Batterien bei Winterton, Ipswich, Norwich und Harwich sowie feindliche Vorpostenschiffe an der englischen Küste mit gutem Erfolg mit Bomben belegt. Trotz heftigster Beschießung sind sämtliche Luftschiffe unterseht in ihren Heimatshäfen gelandet.

Flugzeuge unserer Marinefeldfliegerabteilung in Flandern haben am 25. April früh morgens die Hafenanlagen, Befestigungen und den Flugplatz von Dünkirchen wirkungsvoll mit Bomben belegt. Sie sind sämtlich unterseht zurückgekehrt.

Bei einem Vorpostengefecht vor der flandrischen Küste wurden am 25. April durch unsere Seestreitkräfte ein englischer Torpedobootzerstörer schwer beschädigt und ein Hilfsdampfer versenkt, dessen Besatzung gefangen nach Zeebrügge eingebracht worden ist. Unsere Streitkräfte sind auch von diesen Unternehmungen unbeschädigt zurückgekehrt. Der Feind hat sich aus dem Gebiet der flandrischen Küste wieder zurückgezogen.

Ferner wurde am gleichen Tag mitgeteilt:

Am 25. April ist das englische Unterseeboot „E 22“ in der südlichen Nordsee durch unsere Streitkräfte versenkt worden; zwei Mann gerettet und gefangen.

Ein Unterseeboot erzielte an demselben Tag in derselben Gegend auf einen englischen Kreuzer der „Arcturion“-Klasse einen Torpedotreffer.

Man sieht, die deutsche Hochseeflotte war rührig genug, und es bedurfte des „Ausräuherns“ nicht, das ihr zu Beginn des Krieges Winston Churchill angekündigt hatte.

*

Die „Möwe“.

Am 2. Februar 1916 traf in Norfolk (Virginia) das Dampfschiff „Appam“ ein, das der englischen Westafrikalinie gehörte und seit einiger Zeit vermißt worden war. Der Dampfer hatte eine deutsche Preisenbesatzung an Bord; er war durch ein deutsches Schiff — man wußte noch nicht durch welches — auf der Höhe der Kanarischen Inseln gefapert worden, das schon eine Reihe englischer Schiffe versenkt hatte. Die Besatzungen dieser Schiffe und eine Anzahl von Passagieren waren auf die „Appam“ gebracht und diese von der deutschen Besatzung nach einem amerikanischen Hafen gesteuert worden.

Erst am 4. März wurde das Rätsel gelöst: das deutsche Schiff „Möwe“ hatte unter den englischen Schiffen so große Verheerung angerichtet und auch die „Appam“ gefapert. Der Chef des deutschen Admiralstabes teilte mit:

S. M. S. „Möwe“, Kommandant Korvettenkapitän Burggraf und Graf zu Dohna-Schlobien, ist heute nach mehrmonatiger erfolgreicher Kreuzfahrt mit 4 englischen Offizieren, 29 englischen Seesoldaten und Matrosen, 166 Köpfen feindlicher Dampferbesatzungen, darunter 103 Indern, als Gefangenen sowie einer Million Mart in Goldbarren in einen heimischen Hafen eingelaufen.

Das Schiff hat folgende feindliche Dampfer aufgebracht und zum größten Teil versenkt, zum kleineren Teil als Preisen nach neutralen Häfen gesandt:

„Corbridge“, 3687 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Uthor“, 3496 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Trader“, 3608 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Ariadne“, 3035 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Dromonby“, 3627 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Farringford“, 3146 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Clan Mactavish“, 5816 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Appam“, 7781 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Westburn“, 3300 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Horace“, 3335 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Lamenco“, 4629 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Edinburgh“ (Segelschiff), 1473 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Saxon Prince“, 3471 Bruttoregister-tonnen, englisch,

„Maroni“, 3109 Bruttoregister-tonnen, französisch,

„Luxemburg“, 4377 Bruttoregister-tonnen, englisch.

S. M. S. „Möwe“ hat ferner an mehreren Stellen der feindlichen Küste Minen gelegt, denen unter anderen das englische Schlachtschiff „Edward VII.“ zum Opfer gefallen ist.

Also trotz der englischen Blockade war es einem deutschen Schiff gelungen, aus dem Heimatshafen auszulassen, eine mehrmonatige Kreuzfahrt zu unternehmen, 15 feindliche Schiffe mit insgesamt 57.890 Tonnen zu versenken, und dann unverfehrt wieder in den Heimatshafen zurückzukehren.

Die auf der „Appam“ in Amerika eingetroffenen englischen Seeleute wurden auf Grund einer amerikanischen Entscheidung in Freiheit gesetzt, und von ihnen erfuhr man Näheres über die kühne Wikingerfahrt der „Möwe“. So erzählte ein Offizier der „Clan Mactavish“, die nach hartnäckigem Kampf versenkt worden war, über die Begegnung mit der „Möwe“ folgendes:

Der Kampf mit der „Möwe“ fand am Sonntag, 16. Januar 1916, statt. Es war ein schöner Tag und die „Clan Mactavish“ fuhr ungefähr 100 Meilen südlich von Madeira, als sie zwei Schiffe sichtete. Eines der Schiffe fuhr ungefähr parallel mit unserem, doch wir sahen, daß es nach uns hinbog und näher kam. Das andere Schiff richtete seinen Kiel direkt auf uns zu. Wir hielten sie beide für gewöhnliche Kauffahrteischiffe. Um halb 6 Uhr nachmittags ging ich auf die Kommandobrücke, um den Kapitän und den vierten Offizier abzulösen. Es wurde allmählich dunkel und wir segelten ohne Lichter. Das eine Schiff, das uns entgegenkam, hatte ein Licht am Vordermast. Wir überholten es rasch.

Um 5 Uhr 55 Minuten gab das Schiff ein Morjezeichen und ich antwortete. Das Schiff fragte: „Was für ein Schiff?“ Ich berichtete dies unserem Kapitän Oliver, und dieser befahl mir, keine Antwort zu geben. Dann rief uns das Schiff wieder an, und zwar mit derselben Frage. Wir signalisierten zurück und fragten, mit was für einem Schiff wir es zu tun hätten, und erhielten die Antwort: „Author“ von Liverpool. Daraufhin teilten auch wir unseren Namen mit. Plötzlich erhielten wir das Signal: „Sofort stoppen, ich bin ein deutscher Kreuzer!“ Der Kapitän gab allen Maschinisten Befehl, die größte Geschwindigkeit zu entfalten. Ich signalisierte zurück, daß wir stoppen würden. Es war dies also ein Bluff.

Als das deutsche Schiff das Signal erhielt, stoppte es seinerseits. Die Folge war, daß es zurückblieb. Sobald das deutsche Schiff merkte, daß wir nicht hielten, eröffnete es das Feuer. Unsere Kanoniere erhielten Befehl, das Feuer zu erwidern, und nun begann der Kampf. Die erste Granate, die ankam, riß die Windbüchse herunter und tötete einen Wachmann, einen Laskaren. Die nächste Granate ging durch die Kabine des Steward und des zweiten Offiziers und streute Splitter überall an Deck umher. Ein weiterer Schuß war ein Treffer auf die Kommandobrücke. Einige Granaten pfliffen uns über die Köpfe hinweg, eine jedoch traf den Oberteil des Maschinenraumes und tötete 17 Laskaren und verwundete fünf. Dann traf eine Granate das Schiff unter der Wasserlinie.

Jetzt gab der Kapitän Befehl, mit dem Feuer Einhalt zu tun und das Schiff zu stoppen. Einige unserer Schiffe müssen getroffen haben, denn wir waren nur 40 Yards entfernt. Man sagte mir, daß ein Schuß sicher getroffen und zwei Mann getötet habe. Wir riefen das deutsche Schiff nun telegraphisch an und sagten, daß wir gestoppt hätten. Aber es verging immer noch einige Zeit, bis die Deutschen durch den Rauch hindurch unsere Signale sehen konnten. Während all dieser Zeit setzten sie das Feuer fort. Die ganze Angelegenheit war in einer Viertelstunde vorüber. Sobald sie unsere Signale sahen, gaben sie uns Antwort und stellten ihrerseits das Feuer ein. Noch in dem Augenblick, da ich den Befehl signalisierte, das Feuer einzustellen, ging ein Schuß los. Offenbar war der Befehl nicht rechtzeitig angekommen. Die Deutschen fragten uns, ob wir Verbündete an Bord hätten. Ich signalisierte zurück, wir hätten nur einen. Ich kannte zu diesem Zeitpunkt noch nicht die Größe unserer Verluste, denn ich war oben auf der Brücke. Sie sagten, sie würden ein Boot schicken. Mit mehreren Begleitmannschaften kam ein deutscher Offizier an Bord. Der Offizier fragte: „Wo ist der Kapitän?“ Kapitän Oliver erschien und der Deutsche fragte, warum der Kapitän auf den deutschen Kreuzer gefeuert habe. Der Kapitän erwiderte: „Ich feuerte, um mein Schiff zu schützen. Wenn meine Regierung mir eine Kanone an Bord meines Schiffes stellt, so benutze ich sie auch, denn eine Kanone ist nicht nur zur Verzierung da.“

Die Deutschen stellten uns nun auf Deck in einer Reihe auf und standen uns mit gezogenen Revolvern gegenüber. Sie sagten, daß jeder, der eine Bewegung mache, niedergeschossen würde. Nach einiger Zeit erhielten wir den Befehl, in die Boote zu gehen. Die Eingebornenmannschaft stürzte sich auf die Boote, und ein Boot wurde von ihnen mit Beschlag belegt, ohne daß ein Offizier hineinkonnte. Die Eingebornen hatten eben den Kopf verloren. Das Boot des zweiten Offiziers und mein Boot erhielten den Befehl, zum Begleitschiff der „Möwe“, der „Appam“, zu fahren, während der andere Schiffs-offizier und der Kapitän auf die „Möwe“ gebracht wurden. An Bord der „Appam“ wurde uns angekündigt, daß wir Kriegsgefangene seien und bei dem geringsten Widerstand sofort erschossen würden. Als bald wurden wir unter bewaffneter Aufsicht in erstklassige Luxusräume gebracht und dort festgehalten.

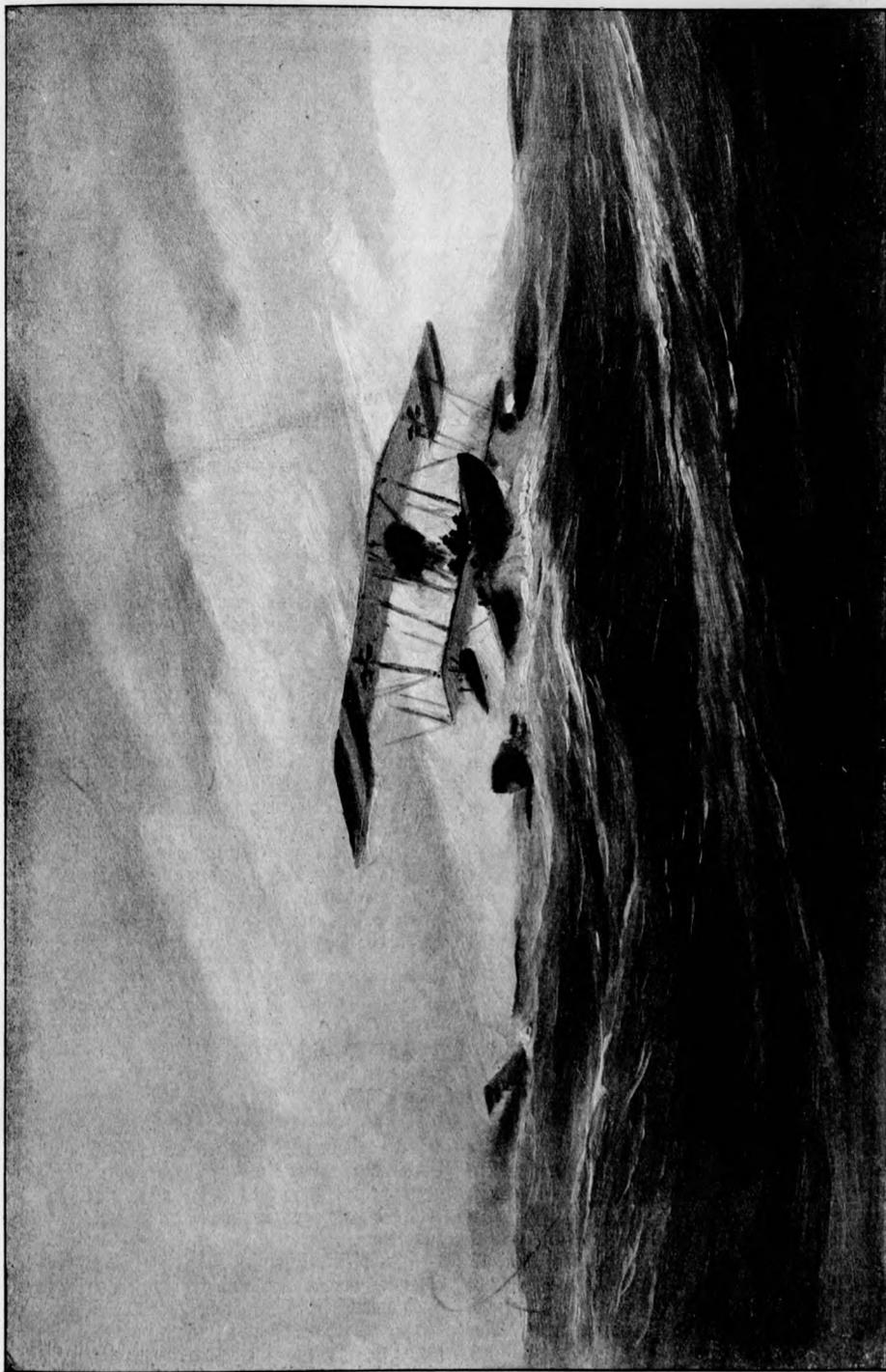
Am nächsten Tag teilten uns die Deutschen mit, daß wir auf den Kreuzer „Möwe“ verbracht werden sollten. Um 5 Uhr nachmittags wurden die anderen gefangenen Mann-

schaften von der „Möwe“ auf die „Appam“ gebracht und wir selbst auf die „Möwe“. Ein Name war nicht an dem Kreuzer angebracht, aber an Kaisers Geburtstag erschienen die Deutschen in Gala mit dem Namen „Möwe“ auf den Mühen. Es wurde uns dann später erlaubt, eine Stunde morgens und eine Stunde nachmittags auf Deck zu promenieren, nur nicht als die „Möwe“ nördlich der Mündung des Amazonas von dem erbeuteten Dampfer „Corbridge“ Kohlen nahm. Wir blieben drei Tage und drei Nächte unten und schmolzen beinahe in der Hitze. Als wir von der „Appam“ fortfuhren, versenkten die Deutschen die „Corbridge“ und vermunten wiederum die „Möwe“. Sie pinfelten ihr eine dunkelgelbe Farbe auf und nahmen noch andere Maszierungen vor.

Nach 24 Tagen wurde die „Westburn“ gekapert. In jener Nacht wurde allen gefangenen Mannschaften mit Ausnahme der Leute der „Clan Mactavish“ mitgeteilt, daß sie das Schiff zu verlassen hätten. Uns dagegen wurde gesagt, daß wir nach Deutschland gebracht würden, oder daß man uns an Bord der „Möwe“ halten werde, bis das Schiff versenkt werde, weil wir gefeuert hätten. Tatsächlich ließen sie uns in dieser Auffassung bis zur letzten Minute. Erst als alle anderen Mannschaften von Bord waren, wurde uns bedeutet, daß wir mit Ausnahme des Kapitäns und der beiden Kanoniere gehen könnten. 228 Mann von uns wurden auf die „Westburn“ gebracht. Das Schiff stand unter Bewachung von acht Mann. Man hatte Bomben an dem Schiff angebracht, und als wir am 22. Februar in Teneriffa ankamen, wurde uns gedroht, daß wir alle in die Luft gesprengt würden, wenn wir uns rührten. Die „Westburn“ fuhr von der Südseite her in den Hafen von Teneriffa ein, und ein britischer Kreuzer kam von Norden. Wir fuhren in einem Abstand von 100 Yards an dem Kreuzer vorbei, der die „Westburn“ nicht anrühren durfte, weil wir in territorialen Gewässern waren. Am 11 Uhr am nächsten Tag wurden wir auf die „Athenic“ gebracht. Als wir eben auf diesem Schiff angekommen waren, sahen wir, wie die „Westburn“ sank. Die Deutschen hatten sie nur eine halbe Meile von Teneriffa herausgebracht und sie gerade vor den Augen des britischen Kreuzers versenkt.

Soweit der englische Offizier. Man kann sich aus seiner Schilderung ein ungefähres Bild der Kreuzfahrt der „Möwe“ machen, die trotz der englischen Blockade und trotz der tausendfachen Gefahren, die auf sie lauerten, die deutsche Kriegsschlagge siegreich in die fernsten Meere trug.

Der Kommandant der „Möwe“, Graf Dohna-Schlodien, erzählte über seine Fahrt:



das die Bemannung des nach einem Angriff auf Brindisi wegen Vabarie zum Niedergehen gezwungenen „S. 49“ nach feiner Berührung rettet.
Schwerer Anstieg bei bewegter See des Seeflugzeuges „S. 45“
Nach einer Originalzeichnung von H. Hamberg.

Anfang Januar schwamm die „Möwe“ im Atlantik und befand sich noch in gutem Zustand. Auch der Gesundheitszustand der Mannschaft war ausgezeichnet, so daß ich beischloß, etwas Größeres zu unternehmen. Am Mittag des ersten Tages bemerkten wir vor uns Rauchwolken und gleich darauf seitwärts eine neue Rauchwolke. In kurzer Zeit befanden wir uns in der Mitte zwischen zwei englischen Dampfern. Wir setzten Flaggsignale: „Stoppen Sie sofort!“ und feuerten je einen scharfen Schuß vor den Bug beider Schiffe, worauf man drüben sehr unangenehm überrascht zu sein schien, denn es ging an Deck alles drüber und drunter. Während ich mich mit dem einen Dampfer beschäftigte und seine Besatzung herüberbringen ließ, benutzte das zweite Schiff dies, um zu entweichen. Tatsächlich gelang es ihm, in einer Regenbö zu verschwinden. Es wurde aber sofort von uns verfolgt, wieder eingeholt und gezwungen, sich zu ergeben. Also brachte der erste Tag zugleich zwei englische Dampfer mit sehr wertvollen Ladungen zur Strecke.

Am nächsten Tag konnten wir sogar drei Dampfer versenken. Wir waren jetzt in der Nähe von Madeira, als die „Appam“ signalisiert wurde. Das Schiff war mit Funkentelegraphie ausgestattet, die von unserer Anwesenheit Kunde geben konnte, und führte Passagiere. Es war also zu überlegen, ob sie genommen werden sollte. Wir signalisierten zu halten, und wieder mußte erst ein Warnungsschuß vor den Bug des Schiffes abgegeben werden, da sich der Kapitän nicht sofort zu halten bequeme. Als ich hinter dem Heck des Dampfers herumfuhr, sah ich eine Kanone, die englische Kriegsmarinematrosen jeben anschnitten, auf uns zu richten, bis Gewehrfeuer sie verschleuderte. Die Panik war ebenfalls groß an Bord, wo sich viele Frauen befanden. Erst

allmählich gelang es der herübergeschickten Priisenbesatzung, Beruhigung zu schaffen. Ein besonders schöner Moment war die Befreiung der deutschen Kriegsgefangenen. Die armen Kerle trauten ihren Augen nicht, als die Kabinen plötzlich geöffnet und sie von deutschen Seeleuten an Bord geführt wurden. Ich ließ sie an Bord der „Möwe“ schaffen und brachte ein Kaiserhoch aus, wie es wohl selten so glücklich angestimmt wurde.

Auf der „Appam“ befanden sich 4 englische Offiziere und 30 Matrosen, die als Kriegsgefangene in den heimatlichen Hafen mitgenommen wurden. Wir fanden an Bord auch Goldbarren, fein säuberlich verpackt in kleinen Kisten, aus den Minen des Kaplandes und der Goldküste stammend, die jetzt unter meinen Schreibtisch wandern mußten. Die „Appam“ schien uns als Personendampfer besonders geeignet, die verschiedenen Schiffsbesatzungen aufzunehmen.

Inzwischen kam die „Mactavish“, ein schnelles, stattliches Schiff, und nach einigem Hin- und Herfragen durch den drahtlosen Apparat versuchte es auszukneifen, und schließlich entspann sich ein Feuergefecht in voller Fahrt, bis die „Möwe“ den Widerstand brechen konnte. Alles weitere spielte sich wie üblich ab, und wir gingen jetzt daran, die „Appam“ mit über 500 Menschen nach Amerika zu senden, wo sie ja auch inzwischen unter dem Kommando des Leutnant Berg glücklich in Newport landete. Etwa einen Monat später kreuzten wir wieder in der gleichen Gegend und versenkten noch so viele Schiffe, wie wir nur erreichten konnten. Wie und wo wir später kreuzten, bleibt Geheimnis der „Möwe“; jedenfalls wurde der Beweis erbracht, daß das Märchen von der Blockade Deutschlands nur in den Köpfen der Engländer spukt.

*

Der deutsche Seefieg am Skagerrak.

31. Mai und 1. Juni 1916.

Am 31. Mai und in der Nacht zum 1. Juni 1916 fand der erste große Zusammenstoß der deutschen und der englischen Schlachtflotte statt — er endete mit einem unbefreitenbaren Sieg der jungen deutschen Flotte.

Am 1. Juni teilte der Chef des Admiralstabes der deutschen Marine folgendes mit:

Unsere Hochseeflotte ist bei einer nach Norden gerichteten Unternehmung am 31. Mai auf den uns erheblich überlegenen Hauptteil der englischen Kampfflotte gestoßen. Es entwickelte

sich am Nachmittag zwischen Skagerrak und Horns Riff eine Reihe schwerer, für uns erfolgreicher Kämpfe, die auch während der ganzen folgenden Nacht andauerten.

In diesen Kämpfen sind, soweit bisher bekannt, von uns vernichtet worden: das Großkampfschiff „Warspite“, die Schlachtkreuzer „Queen Mary“ und „Indefatigable“, zwei Panzerkreuzer, anscheinend der „Achilles“-Klasse, ein kleiner

Julius Vernes Schriften

Sesamtitel: »Bekannte und unbekannte Welten«

Einzig autorisierte rechtmäßige Ausgabe

Illustrierte Pracht-Ausgabe

Band

- 1—2. (Vereinig.) **Von der Erde zum Mond.** — Reise um den Mond. Mit 89 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
3. **Reise nach dem Mittelpunkt der Erde.** Mit 56 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 4—5. (Vereinig.) **Zwanzigtausend Meilen unter'm Meer.** Mit 114 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
6. **Reise um die Erde in 80 Tagen.** Mit 55 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 7—8. (Vereinig.) **Reisen und Abenteuer des Kapitän Hatteras.** Mit 257 Illustr. Geh. 10 K — 9 Mart. Prachtband 13 K — 12 Mart.
9. **Fünf Wochen im Ballon.** Mit 78 Illustr. Geh. 6 K — 5 Mart 50 Pf. Prachtband 9 K — 8 Mart 50 Pf.
10. **Abenteuer von drei Russen und drei Engländern in Südafrika.** Mit 52 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 11—13. (Vereinig.) **Die Kinder des Kapitän Grant.** Mit 174 Illustr. Geh. 13 K — 12 Mart. Prachtband 16 K — 15 Mart.
- 14—16. (Vereinig.) **Die geheimnisvolle Insel.** Mit 152 Illustr. Geh. 13 K — 12 Mart. Prachtband 16 K — 15 Mart.
- 17—18. (Vereinig.) **Das Land der Pygäer.** Mit 102 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
19. **Eine schwimmende Stadt.** — Die Blockadbrecher. Mit 43 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
20. **Eine Idee des Dr. Ox.** — Meister Zacharius. — Ein Drama in den Lüften. — Eine Überwinterung im Eis. — Eine Mont-Blanc-Besteigung. Mit 63 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
21. **Der Glanceleur.** — Martin Paz. Mit 56 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 22—23. (Vereinig.) **Der Courier des Caar (Michael Strogoff).** — Ein Drama in Mexiko. Mit 90 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
24. **Schwarz-Indien.** Mit 43 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 25—26. (Vereinig.) **Reise durch die Sonnenwelt.** Mit 97 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 27—28. (Vereinig.) **Ein Kapitän von fünfzehn Jahren.** Mit 95 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 29—30. (Vereinig.) **Die Entdeckung der Erde.** Mit 115 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
31. **Die 500 Millionen der Begum.** Mit 48 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
32. **Die Leiden eines Chinesen in China.** Mit 52 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 33—34. (Vereinig.) **Die großen Gefährten des 18. Jahrhunderts.** Mit 108 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 35—36. (Vereinig.) **Das Dampfhaus.** Mit 99 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 37—38. (Vereinig.) **Der Triumph des 19. Jahrhunderts.** Mit 93 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 39—40. (Vereinig.) **Die Jangada.** 800 Weifen auf dem Amazonenstrom. Mit 97 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
41. **Die Säule der Robinsons.** Mit 51 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
42. **Der Grüne Straß.** Mit 45 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 43—44. (Vereinig.) **Aeraban der Starrkopf.** Mit 102 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
45. **Der Südhorn oder das Land der Diamanten.** Mit 63 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
46. **Der Archipel in Flammen.** Mit 51 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.

Band

- 47—49. (Vereinig.) **Matthias Sandorf.** Mit 111 Illustr. Geh. 13 K — 12 Mart. Prachtband 16 K — 15 Mart.
50. **Robert der Sieger.** Mit 45 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
51. **Ein Lotterei-Loos.** Mit 39 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 52—53. (Vereinig.) **Nord gegen Süd.** Mit 85 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 54—55. (Vereinig.) **Zwei Jahre Ferien.** Mit 91 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
56. **Kein Durcheinander.** Mit 36 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 57—58. (Vereinig.) **Die Spanier ohne Namen.** Mit 82 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 59—60. (Vereinig.) **Witstsch Branican.** Mit 83 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
61. **Das Karapatschenloch.** Mit 40 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
62. **Claudius Bombarnac.** Notizbuch eines Reporters. Mit 55 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 63—64. (Vereinig.) **Der Findling.** Mit 85 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 65—66. (Vereinig.) **Wesler Antifer's wunderbare Abenteuer.** Mit 77 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 67—68. (Vereinig.) **Die Propeller-Insel.** Mit 81 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
69. **Vor der Plage des Vaterlands.** Mit 42 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
70. **Louis Ardentor.** Mit 47 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 71—72. (Vereinig.) **Die Eispylone.** Mit 68 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 73—74. (Vereinig.) **Der stolze Orinoco.** Mit 72 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 75—76. (Vereinig.) **Das Testament eines Erzrentiers.** Mit 81 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 77—78. (Vereinig.) **Das zweite Vaterland.** Mit 78 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
79. **Das Dorf in den Lüften.** Mit 38 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
80. **Die Historien von Jean-Marie Cabidoulin.** Mit 32 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 81—82. (Vereinig.) **Die Gebrüder Hip.** Mit 61 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 83—84. (Vereinig.) **Reisepfenden.** Mit 72 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
85. **Ein Drama in Island.** Mit 33 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
86. **Herr der Best.** Mit 36 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
87. **Der Einbruch des Meeres.** Mit 43 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
88. **Der Leuchtturm am Ende der Welt.** Mit 33 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 89—90. (Vereinig.) **Der Goldfuch.** Mit 63 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
- 91—92. (Vereinig.) **Das Reisebureau Thompson und Comp.** Mit 61 Illustr. Geh. 9 K — 8 Mart. Prachtband 12 K — 11 Mart.
93. **Die Jagd nach dem Meteor.** Mit 36 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
94. **Der Pilot von der Donau.** Mit 35 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.
- 95—97. (Vereinig.) **Die Schiffbrüchigen des „Jonathan“.** Mit 59 Illustr. Geh. 13 K — 12 Mart. Prachtband 16 K — 15 Mart.
98. **Wilhelm Florig's Geheimnis.** Mit 37 Illustr. Geh. 5 K — 4 Mart 50 Pf. Prachtband 8 K — 7 Mart 50 Pf.

Wer die Ereignisse der Gegenwart in ihrem ganzen Umfange verstehen will,

bestelle das Werk:

Der europäische Krieg und der Weltkrieg

Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914—16

Von **H. Hemberger**

Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen • Erscheint in fortlaufenden Hefen, jedes 50 Heller = 40 Pf., oder in Abteilungen, je 10 Hefte enthaltend, geheftet, jede 5 K = 4 M., oder in Bänden gebunden, jeder 12 K = 10 M.

Vom gleichen Verfasser
erschienen früher:

Illustrierte Geschichte des Balkankrieges 1912—13

Von
H. Hemberger

Mit 513 Abbild., 23 Textkarten u. 2 mehrfarb. großen Karten der Balkanländer. 162 Bogen. Quart
Zwei Bände, jeder 15 Kronen = 12 Mark 50 Pfennig

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. Gebdn. 10 K = 9 M.

Zweiter Teil: Laut- und Biegungslehre, Wortbildung, Rechtschreibung, Syntax, Stilistik, Metrik und Literaturgeschichte in populär-wissenschaftlicher Darstellung
30 Bogen. Groß-Oktav. Gebdn. 10 K = 9 M.

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

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 fortgeführte Auflage

Von **Karl Eduard Schimmer**

Mit über 500 Illustrationen, Ansichten, Porträten und Plänen.
91 Bogen. Groß-Oktav. In zwei Prachtbänden gebdn. 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 Lesertreuen über alle wichtigen Daten der vielgestaltigen Geschichte Wiens erschöpfende Auskunft 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

Gustav Burdards Handels-Korrespondenz

Vollständig neu bearbeitet und herausgegeben von

Professor Siegfried Lederer

Fünfte Auflage

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

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.

Allgemeiner deutscher Muster-Briefsteller und Universal-Baus-Sekretär

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

Dierzehnte, gänzlich umgearbeitete und den Zeitverhältnissen vollständig angepaßte Auflage. 53 Bogen. Oktav. Gebdn. 7 K 20 h = 6 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 63 Textabbildungen. 61 Bogen. Groß-Oktav. In Originalband 21 K = 17 M. 50 Pf.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen aus:

1515

H. Hartleben's Verlag in Wien und Leipzig

1515