

K. K. UNGAR. VERLAGS-  
ANSTALT  
VERLAGSABTHEILE  
931  
KL.

# Der europäische Krieg

und der Weltkrieg

historische Darstellung

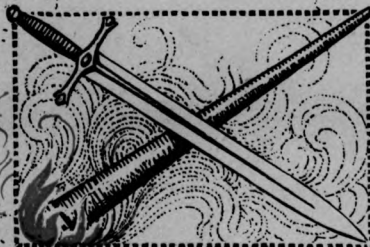
der Kriegsergebnisse von 1914-15

Von

## Andreas Hemberger

Mit vielen Illustrationen, Karten und Plänen

K. K. UNGAR.  
VERLAGS-  
ANSTALT  
TARA



### A. Hartleben's Verlag

Wien und Leipzig

(Alle Rechte, auch das der Übersetzung vorbehalten)

Das  
**Buch der Familienspiele.**

Sammlung der am meisten in Übung stehenden Ball-, Fang-, Lauf-, Wurf-, Kegel-, Kugel-, Brett-, Berier-, Gesellschafts-, Karten- und Würfel-Spiele. Von **S. Ullmann**. 20 Bogen. Groß-Oktav. In Farbendruckumschlag kart. K 5.50 = 5 M.

**Das Buch der Jugend-Spiele  
und -Beschäftigungen.**

Für Knaben und Mädchen von 3 bis 16 Jahren zur Unterhaltung und Belehrung herausgegeben von **Felix Moser**. Mit 379 Abbildungen. 28 Bogen. Groß-Oktav. In Originalbd. K 6.60 = 6 M.

**Was fangen wir heute an?**

Das neueste und beste Unterhaltungsbuch an langen Abenden im Winter und auf Ausflügen im Sommer. Eine Anweisung, kleinere oder größere Gesellschaften durch Spiele, Vorlesen pitanter Anekdoten, Witze, Einfälle, Gedichte oder durch kleine, leicht auszuführende Kunststücke äußerst angenehm zu unterhalten und zu erheitern. Von **Hermann Reiter**. Neunte Auflage. 17 Bogen. Oktav. Gebdn. K 2.20 = 2 M.

Der  
**Freund des Damenspiels.**

Leitfaden zur Erlernung der wichtigsten Arten des modernen Damenspiels. Von **Jean Dufréne**. 12 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.30 = 3 M.

**Kleines  
Handbuch des Schachspiels.**

Unter Mitwirkung des Schachmeisters **Geza von Maróczy**. Von **Emmerich Szemere**. 8 Bogen. Oktav. Gebunden 2 K = M. 1.80.

**Das Karambolespiel.**

Für angehende Spieler theoretisch-praktisch behandelt. Von **Hugo Tschopp**. Mit 8 Figurentafeln. Zweite Auflage. 8 Bogen. Oktav. Gebdn. K 2.40 = M. 2.25.

**Das Billardspiel**

Theoretisch-praktische Anleitung zur Erlernung und zum Verständnis des Billardspiels. Von **Dr. M. Eduard**. Dritte Auflage. Mit vielen Abbildungen. 5 Bogen. Oktav. Geh. 80 h = 75 Pf. Gebdn. K 1.80 = M. 1.50.

**Handbüchlein der Papier-  
faltkunst. Für Jung und Alt.**

Bearbeitet von **J. Sperl**. Mit 150 Abbildungen. 9 Bogen. Oktav. Geh. K 1.60 = M. 1.50. Gebdn. K 2.50 = M. 2.25.

**Illustr. Wiener Tarockbuch.**

Leitfaden zur Erlernung aller Arten des Tarockspiels. Mit einer Sammlung von 33 Problemen und einem Anhang: Tarock-Rodez, die Spielgesetze enthaltend. Von **S. Ullmann**. Zweite Auflage. 12 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.60 = M. 3.25.

**Das moderne Tarockspiel.**

Eine Anleitung zur gründlichen Erlernung desselben nebst zahlreichen erläuternden Beispielen. Von **H. Werner**. Dritte Auflage. 11 Bogen. Oktav. Geh. K 1.40 = M. 1.20. Gebdn. K 2.40 = M. 2.25.

**Illustr. Wiener Biquetbuch.**

Leitfaden zur raschen und gründlichen Erlernung des Biquetspiels. Mit zahlreichen Illustrationen, erläuternden Beispielen und einem die Spielgesetze enthaltenden Biquet-Rodez. Anhang: Grundzüge des Ecarté. Von **S. Ullmann**. 12 Bogen. Oktav. In Originalband K 3.60 = M. 3.25.

**Das moderne Skatspiel.**

Eine unter Berücksichtigung der allgemeinen deutschen Skat-Ordnung verfaßte Anleitung zur gründlichen Erlernung dieses geistreichen Kartenspiels, nebst zahlreichen erläuternden Beispielen und einem Skat-Tarife. Von **H. Werner**. 8 Bogen. Oktav. Geh. K 1.40 = M. 1.20. Gebdn. K 2.40 = M. 2.25.

**Ebersberg, Das edle Whist.**

Anleitung zur gründlichen Erlernung aller Arten des Whistspiels. Mit zahlreichen Illustrationen, einer Sammlung von Problemen und einem Anhang: Whist-Rodez, die Spielgesetze enthaltend. Achte Auflage. Bearbeitet von **S. Ullmann**. 14 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.60 = M. 3.25.

**Illustr. Wiener Bannackbuch.**

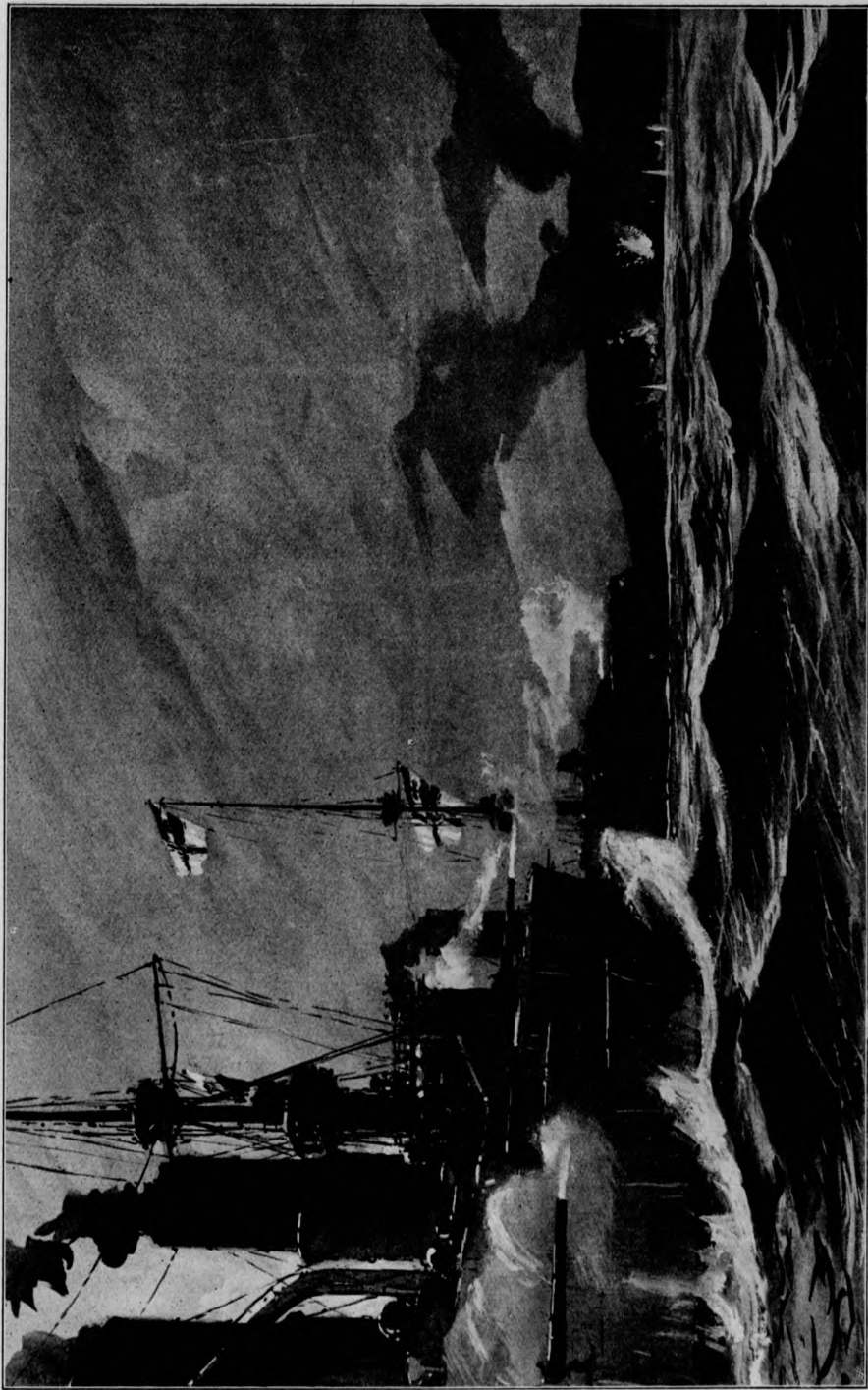
Anleitung zur raschen und gründlichen Erlernung dieses modernen Kartenspiels. Mit zahlreichen Illustrationen und einem Anhang: Die beiden Altvordern des Bannackspiels. Von **S. Ullmann**. 11 Bogen. Oktav. Kart. K 2.20 = 2 M.

**Illustr. Wiener Patiencebuch.**

Eine Sammlung von 100 der beliebtesten Patiences. Von **S. Ullmann**. 2. Auflage. Mit zahlreichen Illustrationen und einem die Kunstausdrücke enthaltenden Anhang. 11 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.30 = 3 M.

**Illustr. Wiener Kegelbuch.**

Ausführliche Darlegung des Kegelspiels, mit zweckentsprechenden Illustrationen, einem Vokabularium der technischen Ausdrücke und einem umfassenden Regelreglement. Von **S. Ullmann**. 8 Bogen. Oktav. Kart. K 1.65 = M. 1.50.



Die deutschen Panzerkreuzer „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ beschießen die befestigte französische Kolonialstadt Papete auf Tahiti, wobei das französische Kanonenboot „Bécé“ in den Grund geschossen wurde.

Nach einer Originalzeichnung von Harry Heuffer.

troffen hatten. Nach Überschreitung des Suezkanals ändert sich der Charakter des Kriegsschauplatzes nur insofern, als er gebirgiger wird. Durch Festungen war dieser Teil des Landes mit Ausnahme der oben genannten nicht geschützt. Von größeren Kämpfen war zunächst nicht die Rede; die Engländer hatten es keineswegs eilig, sich den türkischen Truppen entgegenzustellen.

\*

### Die türkischen Kriegsschauplätze im Kaukasus, in Armenien und Aserbeidschan.

Als Schauplatz der Landkämpfe zwischen der Türkei und Rußland konnte, da die neutrale Haltung Bulgariens einen Durchmarsch russischer Truppen nach Thrazien verbot, zunächst nur der große Länderraum südlich des Kaukasus in Betracht kommen, von dem Rußland einen als Innerkaufasien bekannten Teil besaß, während sich die Türkei und Persien in den Rest teilten. Keine natürlichen Grenzen bestimmten diese Linien, die diese staatlichen Gebiete voneinander trennten. Mächtige Gebirgszüge durchschneiden den ganzen Raum, aber nur die kurdistanischen Alpen bezeichneten

wenigstens streckenweise die Grenze der Türkei und Persiens, die weit höheren Gebirge, die von der Tiefebene der Kura als Rand eines mächtigen Hochplateaus aufsteigen, das wieder von Gebirgszügen durchsetzt ist, die weit über Montblanchhöhe hinaufgehen, gehörten ganz den Russen. Die Hochfläche wird gewöhnlich als Armenien bezeichnet, wozu dann in geographischem Sinn auch die persische Provinz Aserbeidschan, die um den Armiasee gelegen ist, zu rechnen wäre, obwohl die armenischen Siedelungen hier nur ganz vereinzelt liegen. Den am dichtesten von Armeniern bewohnten Teil hatte Rußland inne, den umfangreicheren aber die Türkei. Zum Kaspischen und zum Schwarzen Meere fällt dieses Hochplateau steil ab. Ein ausgesprochen kontinentales Klima mit heißen und trockenen Sommern, aber außerordentlich kalten Wintern kennzeichnet es. Die Bevölkerungsdichte wechselt stark; sie ist in einigen kleineren Bezirken ziemlich dicht, wo die hydrographischen Verhältnisse die Bebauung des Bodens ermöglichen, sinkt aber sehr tief hinunter, wo der vorherrschende Wassermangel das Land zur Steppe werden läßt. Nach Südosten geht dieses armenische Hochland in die iranischen



Türkische Truppen vor einem russischen Blockhause im Kaukasus.

Hochtäler über, deren Charakter nicht sehr verschieden ist. Südwestlich aber liegt Mesopotamien davor. Nördlich liegen das ebenfalls ziemlich wasserarme Tal der Kura im Osten und das überaus fruchtbare Tal des Rion im Westen, durch eine hohe, den Kaukasus mit dem armenischen Nordrandgebirge, dem sogenannten „Kleinen Kaukasus“ verbindende Bergkette voneinander geschieden.

Die ersten Kämpfe, die den Türken, wie wir gesehen haben, die ersten Siege gebracht haben, entwickelten sich zwischen den beiden Festungen von Erzerum und Kars, den stärksten, die in dem ganzen Gebiet liegen. Erzerum schützte das türkische Kleinasien vor einem russischen Einfall; es mußte 1878 durch den Vertrag von San Stefano ausgeliefert werden, kam aber beim Berliner Kongreß wieder an die Türkei. Kars, das sehr starke natürliche Stellungen bot und in den letzten Jahren noch durch moderne Anlagen verbessert worden sein soll, gehörte seit dem letzten russisch-türkischen Kriege zu Rußland. Die Russen hatten es an ihr Bahnnetz angeschlossen, das fast nur nach strategischen Rücksichten angelegt, aber noch nicht ausgebaut worden war. Vorläufig verband eine einzige Linie, die von Nordwesten kommend über Wladikawkas den Kaukasus umgeht, bei Petrowst das Ufer des Schwarzen Meeres erreicht und südlich von Batu ins Tal der Kura einbiegt, Russisch-Transkaukasien mit Europa. Eine Kaukasusbahn, die von Wladikawkas mit zwei großen Tunnels nach Tiflis führen soll, war geplant. Für Truppentransporte über das Gebirge kamen daher nur zwei Heeresstraßen in Betracht, von denen die grusinische (Wladikawkas—Tiflis) vorzüglich ausgebaut war, während die ossetinische (Wladikawkas—Kutais) sich für Artillerietransporte ungeeignet erwies. Beide Straßen erreichen Paßhöhen von über 2400 Meter, so daß sie im Winter tief verschneit sind.

Da nun die türkische Flotte im Schwarzen Meer die russische in Schach hielt, war Rußland zunächst für alle Nachschübe auf die einzige Bahnlinie angewiesen. Sie durchquert von Batu ganz Innerkaukasien bis Batum; zwei Anschlußlinien verbinden sie mit Kutais, der alten georgischen Hauptstadt, und mit Poti, das vor Batum der russische Stützpunkt an dieser Küste war. Von Tiflis aus zweigt südwärts eine Linie ab, die in starker Steigung das Randgebirge überwindet und bei dem besetzten Alexandropol in die armenische Hochebene eintritt. Von hier aus führt die eine Linie über Erivan nach Nischulfa an die persische Grenze; ihre Fortsetzung bis Täbris, der Hauptstadt Aserbeidschans, war im Bau. Eine zweite Linie geht nach Kars; sie war im Herbst 1913 bis Sarikamysch

weitergeführt worden, so daß die Transporte bis nahe an die türkische Grenze geführt werden konnten. Auf halbem Wege von dieser Endstation der russischen Bahnen und Erzerum ist Köpriköj zu suchen, wo die Türken den Russen eine Niederlage beibrachten. Die Russen hatten demnach einen Vorstoß nach der türkischen Festung versucht, der jedoch weit vor den Befestigungswerken zusammengebrochen ist.

Die russischerseits erfolgte Besetzung von Abascheid und Bajazid, wo nur schwacher türkischer Grenzschutz stand, hatte dagegen offenbar den Zweck, einen Vorstoß der Türken gegen Erivan mit Umgehung von Kars zu verhindern.

Auf einen türkischen Angriff aus Aserbeidschan rechnete Rußland schon vor Beginn des Krieges. Der Kurdenausstand, der westlich und südlich vom Armiasee ausbrach und die Russen zur Räumung von Sautschbulak zwang, war das Vorpiel zum Einmarsch türkischer Truppen, der außer bei Kotbur auch weiter südlich erfolgt ist, da in der Umgebung von Salmas, an der Nordwestecke des Armiasees, ein Gefecht stattgefunden hat. Das Bestreben der Türkei mußte dahin gehen, Armia zu besetzen, wie einst nach dem Einmarsch der Russen in Täbris. Damals tat die Türkei einen kühnen, aber strategisch durchaus gerechtfertigten Schritt. Um ihre Ostgrenze gegen eine Flankierung durch russische Truppen, die einer der wichtigsten Beweggründe zur russischen Besetzung Aserbeidschans war, schützen zu können, besetzte sie selber persische Gebietsteile bis ans Westufer des Armiasees. Der Balkankrieg, der die ganze Aufmerksamkeit der Pforte auf Europa lenkte, gab den Russen die Gelegenheit, die Aufhebung dieser türkischen Schutzmaßnahme zu erzwingen, worauf dann russische Regimenter einrückten.

Hier vor allem hatten die Türken den Vorteil, daß die eingeborene Bevölkerung durchaus mit ihnen sympathisierte. Vorwiegend von Mohammedanern besiedelt ist auch das Gebiet, das von Lasisan, dem türkischen Bergland östlich von Trapezunt aus bald nach Kriegsausbruch osmanische Truppen betreten. Artwin und Batum waren erst 1878 an Rußland abgetreten worden; außer der künstlich geschaffenen Hafenstadt, die Rußland überwiegend mit Griechen besiedelte, war fast alles mohammedanisch. Das türkische Vorgehen in diesem Raume richtete sich gegen Batum, dessen Besetzung der Flotte einen wertvollen Stützpunkt bieten mußte. Soweit wir aus den türkischen Berichten entnommen, haben die Türken bisher, in drei Kolonnen vorgehend, Liman besetzt, das am Meeresufer, etwa zehn Kilometer von der Grenze entfernt liegt, sodann Kura, ein im Gebirge gelegenes Dorf, das in der Mitte zwischen Liman und Artwin zu suchen ist, und endlich bei

Artwin am Oberlauf des Ischuruk Fuß gefaßt.

Klima und Bodengegestaltung bedingten in dem ganzen Raum, der für die türkisch-russischen Kräfte in Betracht kam, eine vorsichtige und

nichts überstürzende Kriegsführung. Der Anfang war gemacht; mit den Erfolgen der ersten zwei Kriegsmomente konnte das osmanische Reich durchaus zufrieden sein.

## Der Krieg zur See.

In dem Augenblick, in dem England in den Krieg eingriff, war die Überzeugung allgemein, daß sich ein großer Teil der entscheidenden Kämpfe zur See abspielen werde. Man mußte glauben, daß England seine riesige Überlegenheit zur See dazu benützen würde, Deutschland so großen Abbruch als möglich zu tun. Man erwartete einen Angriff der englischen auf die deutsche Flotte, man erwartete auch, daß die französische Flotte mit dem englischen Mittelmeergeschwader sich gegen Österreich-Ungarn und seine maritimen Streitkräfte wenden würde. Aber wie in diesem Krieg alle Voraussetzungen irrig waren, alle Erwartungen getäuscht wurden, so ging es auch hier. Die englische Flotte hielt sich versteckt in den heimatischen Häfen und war nicht einmal herauszulocken, als die deutschen Schiffe Großbritannien mit einem Minengürtel umgaben. Die französischen und englischen Schiffe im Mittelmeer kreuzten zwar fortgesetzt, konnten aber, wie wir gesehen haben, nicht einmal die „Goeben“ und „Breslau“ abfangen. Der einzige Erfolg der französischen Flotte war die Versenkung der „Zenta“, die nach heldenhaftem Kampfe bei der Bucht von Cattaro einer siebzehnjährigen Übermacht unterlag, nicht ohne vorher noch den Franzosen die Zähne gezeigt zu haben.

Nach diesem für die österr.-ungar. Flotte ehrenvollen Ereignis war längere Zeit Ruhe in der Adria. Am 17. September 1914 erschienen einige Einheiten der französischen Flotte vor Pelagosa, einer kleinen Insel in der südlichen Adria zwischen der dalmatinischen Halbinsel Sabioncello und dem italienischen Kap Gargnano. Das Eiland ist ein steil aus dem Meer aufsteigender Felsen mit zwei kleinen Landungsstellen. Der Fels trägt einen Leuchtturm mit intermittierendem Blinklicht. Bewohnt war die Insel nur von den Leuchtturmwächtern und ihren Familien. Die Lebensmittel wurden ihnen von Zeit zu Zeit zugehoben; der Trinkwasservorrat bestand aus drei Zisternen. Die Leuchtturmwächter besorgten überdies den internationalen Wetterdienst und standen deshalb bis zu einem gewissen Grad unter dem Schutz des Völkerrechtes.

Die französischen Schiffe landeten eine Abteilung Soldaten, welche die Leuchtturmanlagen beschädigten, den Flaggenstod ausrissen, das Trinkwasser in den Zisternen unbrauchbar

machten und den Wächtern den Proviant und die Familienwäsche wegnahmen.

Nach diesem „Sieg“ schifften die „Landungstruppen“ sich wieder ein und die französischen Schiffe fuhren wieder ab.

Zwei Tage später zeigten sich die französischen Schiffe wieder vor der Bucht von Cattaro. Nach einer wirkungslosen Kanonade vor Punta d'Orto am 1. September hatte sich die französische Flotte in diesem Teil der Adria nicht mehr gezeigt. Am 19. September erschien sie vor der Bucht, beschloß durch eine Stunde erneuert die Forts der Einfahrt aus schwersten Kalibern, erzielte drei Treffer und verwundete einen Kanonier.

Hierauf steuerte sie, insgesamt 40 Einheiten, gegen Lissa, beschloß um 10 Uhr vormittags die Semaphorstation und den Leuchtturm, verwundete zwei Mann, konnte jedoch nur vorübergehend Schaden anrichten. Bis zirka 5 Uhr nachmittags operierte das Gros der Flotte in den Gewässern vor Lissa und verließ dann, mit südwestlichem Kurs steuernd, den Schauplatz ihrer Tätigkeit.

Wochenlang war nun wieder Ruhe in der Adria. Erst am 26. Oktober 1914 wurde amtlich gemeldet:

Am Morgen des 17. Oktober fand seewärts von Spitze d'Orto ein Scharmittel zwischen einzelnen Torpedo- und Unterseebooten nebst einem Luftfahrzeug und dem französischen Kreuzer „Albatros“ statt.

Trotzdem der Kreuzer unsere Einheiten heftig beschloß, rückten sie unversehrt ein.

Das Leuchtfeuer von Spitze d'Orto wurde vom französischen Kreuzer ebenfalls beschossen, doch nur an der Galerie unbedeutend beschädigt.

Das weiter seawärts beobachtete französische Gros verließ nach Sichtung der Unterseeboote schleunigst unsere Gewässer.

Eigene Torpedofahrzeuge unternahmen in den frühen Morgenstunden des 18. einen Raid auf den Hafen von Antivari und zerstörten aus nächster Nähe einige Magazine und beladene Waggons durch Geschützfeuer.

Aus dieser Meldung geht hervor, daß die französische Flotte keineswegs besonderes Verlangen hatte, mit den österr.-ungar. Torpedo- und Unterseebooten in nähere Berührung zu kommen. Die österr.-ungar. Flotte war auf scharfer Wacht, und wo die Möglichkeit bestand,

dem Feind nahezu kommen, wurde sie ausgehört. So konnte am 23. Dezember gemeldet werden:

Das französische Unterseeboot „Curie“ wurde, ohne zu einem Angriff gekommen zu sein, an unserer Küste von Strandbatterien und Wachfahrzeugen beschossen und zum Sinken gebracht. Der Kommandant und 26 Mann sind gerettet und gefangengenommen, nur der zweite Offizier wird vermißt.

Unser Unterseeboot „XII“, Kommandant Linienschiffsleutnant Egon Verch, hat am 21. Dezember vormittags in der D्रantoststraße eine aus 16 großen Schiffen bestehende französische Flotte angegriffen, das Flaggschiff Typ „Courbet“ zweimal anslanciert und beide male getroffen.

Die darauf in der feindlichen Flotte entstandene Verwirrung, die gefährliche Nähe einzelner Schiffe und der hohe Seegang bei unsichertem Wetter verhinderten das Unterseeboot, über das weitere Schicksal des betreffenden Schiffes Gewißheit zu erlangen.

\*

Das waren zweifellos Erfolge, die Zeugnis von dem guten Geist in der österr.-ungar. Marine ablegten. Das französische Unterseeboot, ein ganz moderner Typ, wurde entdeckt, als es einem der österr.-ungar. Kriegsschiffe nachfuhr. Wenige Augenblicke nach der Entdeckung war der Turm des französischen Unterseebootes förmlich durchstießt. Die Besatzung des französischen Bootes hielt sich sehr tapfer. Der zweite Offizier wollte durch eine Handbombe das Boot vernichten, wurde aber im gleichen Augenblick niedergeschossen. Er war der einzige der Besatzung, der das Leben eingebüßt hatte.

Über die glänzende Tat des Unterseebootes „U XII“ wurden später noch einige Einzelheiten gemeldet, aus denen folgendes hervorgeht:

Am 20., abends, lief „U XII“ aus gegen die französische Flotte.

Es fuhr die ganze Nacht hindurch und am 21. gegen Mittag sichtete es die Flotte, tauchte unter der ersten Kiellinie durch und lancierte direkt auf „Courbet“, welchen es an der Admiralsflagge als Flaggschiff erkannte.

Der erste Torpedo traf am Bug, während der zweite ihn am Hauptspant, also in der Mitte traf. Es tauchte dann für Sekunden auf, mußte aber sogleich untertauchen, da ein anderes Schiff herankam. Da sehr starker Seegang mit Schirokko herrschte, entstand bei den Franzosen Verwirrung, wobei der Dreadnought „Jean Bart“ den „Courbet“

rammte, so daß er sank. Das war 30 Meilen von Brindisi in der Richtung Nordost. „Jean Bart“ wurde ins Dock nach Malta geschleppt.

Die französische Regierung wahrte vollkommenstes Stillschweigen über diese Unfälle, die ihre stolze Flotte betroffen hatten, und erst viel später wurde zugegeben, daß „Jean Bart“ im Dock lag und schwer beschädigt worden war. Daß man sich in der Monarchie über die Erfolge der Kriegsmarine freute, ist wohl begreiflich. Feldmarschall Erzherzog Friedrich sandte folgendes Telegramm an den Marinekommandanten Admiral Haus:

„Im Namen der gesamten Landmacht beglückwünsche ich die k. u. k. Kriegsmarine auf das wärmste zu den mehrfachen glänzenden Erfolgen der letzten Tage, die sich den klassischen Ruhmestaten früherer Zeiten würdig anreihen. Wollen Eure Erzellenz dies der gesamten Flotte verlautbaren und dem tapferen Kommandanten S. M. Unterseeboot „XII“ sowie dessen heldenmütiger Besatzung meinen besonderen Dank aussprechen.“

Erzherzog Friedrich, Feldmarschall.“

Admiral Haus antwortete:

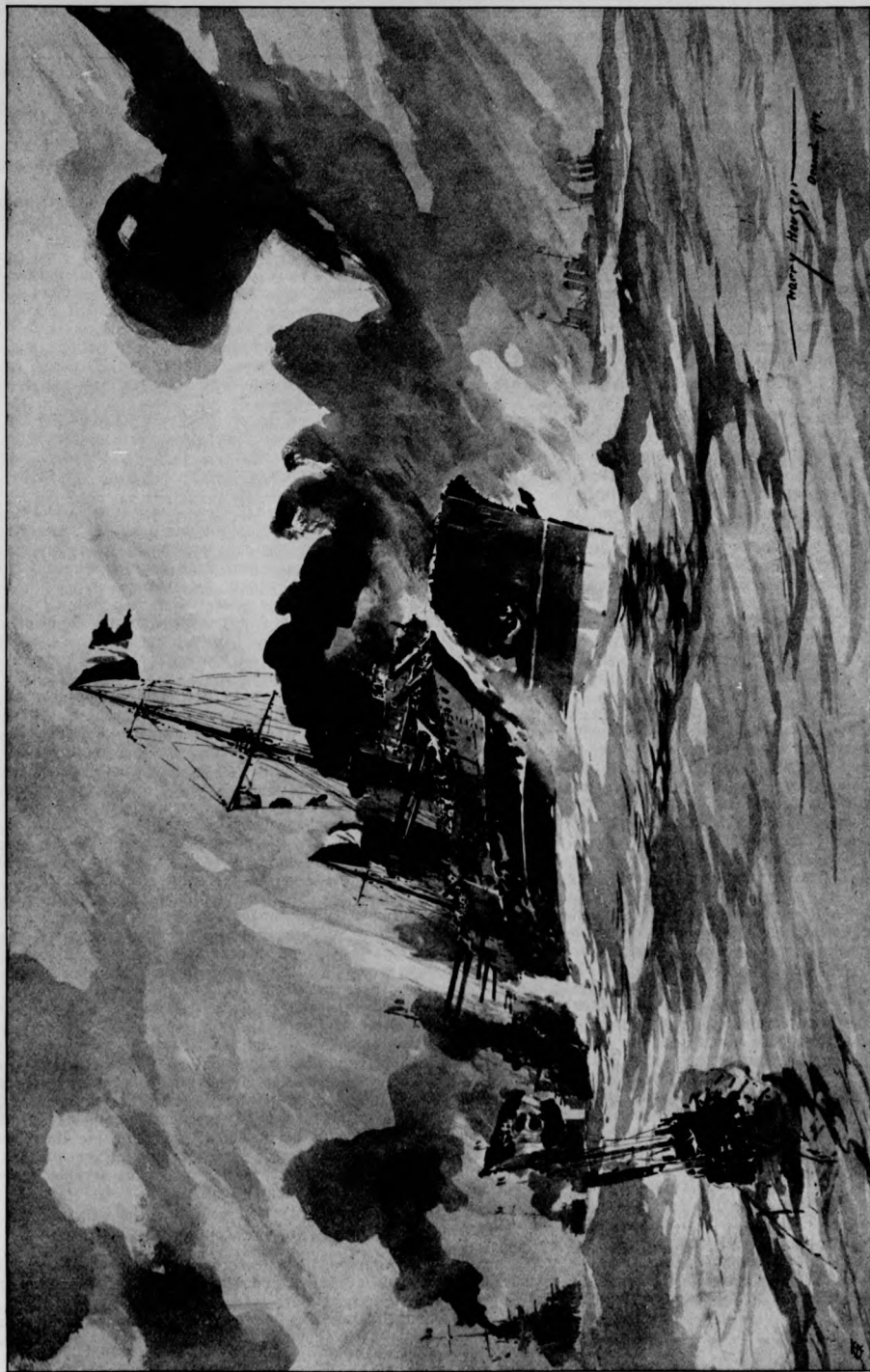
„Geruhen Eure k. u. k. Hoheit meinen tiefererbietigen Dank im Namen der gesamten Kriegsmarine und im besonderen namens des Kommandanten und der Besatzung des Unterseebootes „XII“ für die überaus gnädigen und huldvollen Worte der Anerkennung entgegenzunehmen, welche uns ein neuer mächtiger Ansporn sind, in treuester Pflächterfüllung mit unserer ruhmreichen heldenmütigen Armee wettzueifern.“

Admiral Haus.“

Am 2. Jänner 1915 wurde berichtet, daß das französische Unterseeboot „Bernouilli“ in der Adria gesunken sei. Die Telefonboje dieses Unterseebootes wurde in der Nähe der Insel Lagosta gefunden. Näheres darüber ist nicht bekannt geworden.

Natürlich waren diese Erfolge der österr.-ungar. Kriegsflotte der französischen Regierung besonders unangenehm, und so wurden in der Presse des Dreierbundes die abenteuerlichsten Meldungen über Verluste der k. u. k. Kriegsmarine verbreitet. Demgegenüber wurde am 13. Jänner 1915 folgendes amtlich verlautbart:

Seit dem 16. August, Untergang S. M. S. „Zenta“, hat keines unserer Schiffe, Boote und Luftfahrzeuge, obwohl gegen sie genug Munition verschossen wurde, auch nur die geringste Beschädigung durch feindliches oder gar eigenes Geschützfeuer erlitten, kein einziger Mann der Flotte ist auch nur verwundet worden, während



Das österr.-ungar. Zerstörerboot „U 12“ torpediert das französische Jaggschiff „Courbet“ am 21. Dezember 1914.

Nach einer Originalzeichnung von G. Heuffer.

von der französischen Flotte das Unterseeboot „Curie“ vernichtet und ein Schlachtschiff des Typ „Courbet“ von zwei Torpedos getroffen, also zum mindesten schwer beschädigt wurde.

Seit dem 3. November ist außer Unterseebooten kein einziges feindliches Schiff an unserer Küste auch nur gesehen worden.

### Der Torpedo.

Es ist vielleicht hier am Platze, ein Wort über das modernste Geschöß der Kriegsflotte, den Torpedo, zu sagen.

Die Bemühungen, eine Sprengladung unter Wasser an ein feindliches Schiff heranzubringen und dort in irgendeiner Weise zu entzünden, sind schon sehr alt. Denn es leuchtet von jeher ein, daß ein Schiff dem sicheren Verderben geweiht ist, wenn es dem Gegner gelingt, ihm unterhalb seiner Wasserlinie eine schwere Beschädigung beizubringen. Das versuchte man in früheren Zeiten wohl gelegentlich durch Höllenmaschinen und Brande, die demnach als Vorläufer der Torpedos gelten können.

Auch in der „berühmten Seeschlacht“ von Navarino (20. Oktober 1827), in der die friedlich in der Bucht von Navarino bei Psolos vor Anker liegende türkisch-ägyptische Flotte von einem englischen Geschwader unter Mitsizenz französischer und russischer Schiffe, die auch damals keine Helfershelfer waren, völlig vernichtet wurde, wurden die im Frieden keines Überfalles gewärtigen türkischen Schiffe — zu jener Zeit noch lauter Holzschiffe — durch Brande des Nachts angezündet und zerstört.

Aber ein solcher Überfall kann nur sehr selten glücken, weil die feindlichen Schiffe im allgemeinen doch wissen, daß Kriegszustand herrscht, und ihre Maßnahmen darnach treffen. Dann ist es immer sehr schwer, unter Wasser ungesehen eine Sprengladung an ein Schiff heranzubringen. Deshalb wurden schon verhältnismäßig früh verschiedene Konstruktionen von Unterseebooten erdacht, die diese Aufgabe lösen sollten, so um 1620 von dem Holländer van Drebbel und 150 Jahre später von dem Amerikaner Buhnell.

Die Sprengladung bestand damals aus Pulver, das sich in einem Gefäß befand, das am Rumpfe des feindlichen Schiffes angeschraubt werden sollte und mit einem Zeitzünder zum Herodringen der Explosion versehen war. Einen Erfolg hatten aber weder diese noch die später durch Fulton verbesserten Boote, dagegen entwickelten sich von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an zugleich mit der Vervollkommnung der Sprengmittel die Seeminen, die entweder auf dem Grunde verankert wurden und bei Berührung mit einem Schiff zur Explosion kamen oder die vom Lande aus von einer Beobachtungsstation durch elektrische Zünder nach Belieben entzündet werden konnten.

Aber solche Minen lösten nicht die Aufgabe, im unmittelbaren Kampfe die Sprengladung an das feindliche Schiff heranzubringen. Man baute zwar im Anschluß an Fultons Idee kleine Fahrzeuge, anfangs Ruderboote, später kleine Dampfboote in Zigarettenform, die sich nachts dem feindlichen Schiffe nähern sollten und an einer langen auschießbaren Stange ein Gefäß mit einer Sprengladung an das feindliche Schiff und zur Entzündung bringen sollten. Aber irgendwelche besonderen Erfolge hatten diese sogenannten Spierentorpedos nicht.

Das Problem war doch eben, eine Sprengladung ins Wasser zu bringen, die sich mit einer gewissen nicht zu geringen Geschwindigkeit in einer bestimmten Richtung unter Wasser fortbewegt, bis sie das feindliche

Schiff erreicht und sich nun entzündet und so dem Fahrzeuge unter der Wasserlinie eine tödliche Verletzung beibringt.

Diese Aufgabe ist zuerst im Jahre 1867 gelöst worden, und zwar von dem österreichischen Kapitän Lupiés, der als erster den unter Wasser selbstbeweglichen Torpedo erfand, der seiner Form wegen den Namen Fischtorpedo erhielt.

An der Spitze, im Kopfe, ist die Sprengladung untergebracht, eine beträchtliche Menge Schießbaumwolle, bis nahe an 100 Kilogramm, es folgt ein Luftkessel und dann ein sehr sinnreicher Apparat, durch den der Torpedo auf eine bestimmte Wassertiefe eingestellt werden kann; eine bewegliche Platte verschiebt sich entsprechend dem Druck des Wassers, während der Gegendruck im Innern durch eine Feder erzeugt wird. Durch eine sinnreiche Anlage wirkt jede Bewegung der Platte auf das horizontale Ruder des Torpedos, der deshalb nach wenigen Schwantungen die bestimmte Tiefe einhält.

Ein unbewegliches, aber verstellbares Vertikalruder zwingt ihn zur Innehaltung der geraden Bahn. Vor allem muß der Torpedo auch eine Maschine oder einen Motor enthalten, der ihm die Kraft zur Weiterbewegung im Wasser erteilt.

Schon die ersten Torpedos von Lupiés speisten diese Maschine mit Preßluft, die vor dem Auswerfen des Torpedos in den oben erwähnten Kessel gepumpt wird, wo sie unter einem Druck von 100 Atmosphären steht. Durch eine sinnvolle Vorrichtung ist für Gleichmäßigkeit des Druckes gesorgt. Natürlich muß der Vorrat an Preßluft sich nach der beabsichtigten Schußweite richten. Die modernen Torpedos durchlaufen bei einer Geschwindigkeit von 35 Seemeilen eine Strecke von 1000 bis 3000 Meter.

Der Motor betätigt zwei am Schwanzende angebrachte zweiflügelige Propellerstrahlen. Vorne, an der Spitze, sitzt ein Zünder, der beim Auftreffen an einen Schiffskörper die Explosion der Ladung bewirkt.

Selbsterkfindlich sind im Laufe der Zeit an dem Torpedo zahlreiche Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen worden, die Sprengladung ist beträchtlich erhöht worden, ebenso das Kaliber — so hatten die Torpedos in der englischen Marine ein Kaliber von 53 Zentimetern, während es vor einigen Jahrzehnten nur 30 Zentimeter betragen hat.

Auch die Treffsicherheit ist erhöht worden, wozu namentlich Einrichtungen erfunden sind, die in immer besserer Weise dem Torpedo die Einhaltung der ihm gegebenen Richtung sichern. Aber das Prinzip ist trotz der mannigfachen Veränderungen das von Lupiés angegebene geblieben.

Wenn auch die großen Kriegsschiffe den Torpedo zu ihren Waffen zählen, so erwies es sich doch als vorteilhafter, eigene kleinere Fahrzeuge zu bauen, die speziell dazu eingerichtet sind, den Torpedo aus besonders konstruierten Geschützen und Lancierrohren ins Wasser auf ein feindliches Schiff hin zu schleudern, und so entstanden seit den achtziger Jahren die Torpedoboote, die in der neuesten Zeit durch die Unterseeboote eine sehr wirksame Ergänzung gefunden haben, eine Ergänzung, die in diesem Kriege eine so große Rolle zu spielen berufen war.

### Die Augen des Unterseebootes.

Was das Unterseeboot zu einer so ungeheuer gefährlichen Waffe machte, war nicht die Möglichkeit allein, unter Wasser zu gehen, sondern die Möglichkeit, auch unter Wasser die Meeresoberfläche beobachten zu können. Ein Fachmann schildert die Augen des Unterseebootes folgendermaßen:

Aus der Meeresoberfläche ragen zwei dünne Rohre, so dick wie Strohrohre, ein, zwei Meter heraus.

Mit mäßiger Geschwindigkeit bewegen sie sich in gerader Linie fort. Jetzt werden sie kleiner und nun sind sie ganz unter Wasser verschwunden. Ein Unterseeboot, das geheimnisvoll und drohend dahin fährt, hat auch das letzte, wodurch es dem spähenden Feind sichtbar werden könnte, verschwinden lassen. Das Unterseeboot, das aus dem Wasser heraus den Horizont nach seinem Gegner überblicken will, muß um die Erde schauen. Hält man in die seitliche Öffnung eines gerade ansteigenden Schornsteines einen Spiegel unter 45 Grad gegen die Waagrechte und stellt man oben auf den Schornstein einen zweiten Spiegel dem ersten genau parallel, so überblickt man einen Teil des Horizonts. Dreht man nun den oberen Spiegel langsam um die Schornsteinachse herum, so kommen die anderen Teile des Horizonts zwar in das Gesichtsfeld, aber sie neigen sich allmählich, und wenn der obere Spiegel um den halben Kreisumfang gedreht ist, so steht die Landschaft auf dem Kopf. Wollen wir diesen Uebelstand vermeiden, so müssen wir den unteren Spiegel in demselben Maße drehen wie den oberen, der Beobachter muß also um das untere Schornsteineinde herumwandern. Das ist zwar unbequem, läßt sich aber bei diesem einfachen Sehrohr nicht vermeiden.

Dieses einfachste Hilfsmittel zum Schauen um die Erde stand zur Verfügung, als vor etwa 20 Jahren die Unterseeboote an Interesse in den Kreisen der Kriegsmarine zu gewinnen begannen. Es bedurfte emsigster Arbeit der optischen Werkstätten, um hier Wandel zu schaffen. Die Schwierigkeit bestand zunächst darin, daß zwischen dem oberen und unteren Ende des Sehrohres ein möglichst großer Abstand, mindestens ein solcher von 4 bis 5 Meter liegen und gleichwohl der Durchmesser des Rohres möglichst niedrig gehalten werden mußte, um dem Gegner das Aufsuchen des Rohres schwierig zu machen. Diese Schwierigkeit ist überwunden; wir haben jetzt Unterseefernröhre von Längen bis zu 7½ Meter, die in ihrem äußeren Durchmesser nicht über 15 Zentimeter hinausgehen.

Die von der oberen Spiegelfläche aufgekommenen Lichtstrahlen werden einem verhältnismäßig kurzbreitweitigen fernrohrartigen System zugeführt, aus dem sie parallel austreten. Das so entfallene Bündel wird von einem zweiten gleichartigen System aufgenommen. Man erhält so ein System von der doppelten Länge des einfachen und kann außerdem dort, wo die Strahlen parallel verlaufen, noch einen weiteren Abstand einschalten, ohne daß die Nachteile, welche ein einfaches langbreitweitiges System hätte, aufträten. Zwischen die beiden Teile wird nun noch ein Glasrörper eingefügt, der die Eigenschaft hat, die Strahlen spiegelbildlich umzulehren, ohne sie von ihrer geraden Richtung abulenken; es ist dies ein sogenanntes Aufrichtprisma. Dreht man nun die obere Spiegelfläche, um den Horizont abzufinden, etwa um

90 Grad um die vertikale Fernrohrachse, hält aber den unteren Teil des Fernrohres fest, so neigt sich, wie bereits erwähnt, das Bild so, daß aufrechtstehende Gegenstände wagerecht zu liegen scheinen. Dreht man jetzt das aufrechte Prisma um den halben Betrag, also um 45 Grad in entgegengesetzter Richtung um die Fernrohrachse, so richten sich die Gegenstände wieder auf.

Man gewinnt die Möglichkeit, ein Fernrohr zu bauen, das allmählich einen vollen Rundblick über den ganzen Horizont gestattet, und zwar, ohne daß der Beobachter seine Stellung verändert. Durch ein passendes Getriebe wird das Aufrichtprisma und der obere Teil des Fernrohres so miteinander verbunden, daß das Prisma sich mit der halben Geschwindigkeit des oberen Teiles dreht. Das andauernde Schauen durch das Okular ermüdet das Auge mehr als das Betrachten eines Bildes, das auf einer Mattscheibe entsteht. Um die Betrachtungsart zu ermöglichen, ist das untere Ende des Fernrohres mit einer Mattscheibe ausgerüstet, die durch eine einfache Schaltvorrichtung gegen das Okular ausgetauscht werden kann. Der Beobachter kann also für den größten Teil der Zeit sich der Mattscheibe bedienen und das Okular erst dann anwenden, wenn ein schärfer zu beobachtender Gegenstand sichtbar wird. Diese Rundblickfernrohre werden in gewisser Hinsicht noch übertroufen durch eine andere Gattung von Fernrohren, die dauernd und auf einen Blick den ganzen Horizont zu überhauen gestatten, es sind dies die Ringperiskope. Denken wir uns aus einer Glaskugel durch zwei wagerechte Ebenen eine Mittelzone herausgeschnitten. Aus dieser wird von oben her wiederum ein umgekehrter, abgestumpfter Kegel herausgeschnitten, dessen Spitze also nach unten gekehrt ist. Die Schnittfläche von Kugel und Kegelzone wird durch Verfilberung spiegelnd gemacht. Diese Ringspiegelrinne wird an Stelle des ersten Spiegels oberhalb ins Fernrohr gesetzt, das ähnlich gebaut ist wie die vorstehend erwähnten. Durch diese Ringlinse empfängt das Perisop nun nicht nur die Strahlen aus einer Richtung, sondern aus allen Richtungen des Horizonts, und der Beobachter überieht somit auf einer Ringsfläche mit einem Blick den ganzen Horizont. Allerdings sind alle Gegenstände nach oben hin verzerrt, und nur das, was geradeaus liegt, steht aufrecht da, was rückwärts vom Beschauer liegt, steht auf dem Kopf, und die Gegenstände zur Seite hin scheinen wagerecht zu liegen. Außerdem hat das Ringperisop die unangenehme Eigenschaft, ein verkleinertes Bild zu liefern. Die vom Ringbild umschlossene Fläche läßt sich noch durch einen weiteren oben aufgesetzten Spiegel ausnutzen, der von den geradeaus liegenden Gegenständen ein unverzerrtes, vergrößertes Bild liefert. Ordnet man im Kommandoturm beide Gattungen an, ein Ringperisop und ein Rundblickfernrohr, so hat man dem Unterseeboot zwei Augen geschenkt, die sich trefflich ergänzen.

## Kämpfe in der Nordsee.

Die deutsche Flotte erwartete umsonst den Angriff der englischen in den Gewässern von Helgoland. Also mußte die englische Kriegsschlag aufgesucht werden. Mitte August machten die kleinen Kreuzer „Straßburg“ und „Stralsund“ einen Vorstoß nach der südlichen Nordsee. Hierbei sichtete die „Straßburg“ unter der englischen Küste zwei feindliche Unterseeboote, wovon sie eines mit wenigen Schüssen zum Sinken brachte.

Die „Stralsund“ kam in ein Feuergefecht mit mehreren Torpedobootzerstörern auf größere Entfernungen. Zwei Zerstörer erlitten Beschädigungen.

Dabei konnte festgestellt werden, daß die deutsche Küste und die deutschen Gewässer frei von Feinden waren. Die beiden Kreuzer blieben bei ihrem Vorstoß unbeschädigt.

Am 29. August 1914 besagte eine amtliche deutsche Meldung:



Transport von Verwundeten mittels Flaschenzuges auf das Oberdeck.

Im Laufe des gestrigen Vormittags traten bei teilweise unsichtigem Wetter mehrere moderne englische kleine Kreuzer und zwei englische Zerstörerflottillen, etwa 40 Zerstörer, in der deutschen Nordseebuchth nordwestlich von Helgoland auf.

Es kam zu hartnäckigen Einzelgefechten zwischen ihnen und unseren leichten Streitkräften.

Die deutschen kleinen Kreuzer drängten heftig nach Westen nach und gerieten dabei infolge der beschränkten Sichtweite ins Gefecht mit mehreren starken Panzerkreuzern.

S. M. S. „Ariadne“ ist, von zwei Schlachtschiffkreuzern der „Lion“-Klasse auf kurze Entfernung mit schwerer Artillerie beschossen, nach ehrenvollem Kampfe gesunken.

Der weitaus größte Teil der Besatzung, 250 Köpfe, konnte gerettet werden.

Auch das Torpedoboot „V 187“ ging, von einem kleinen Kreuzer und zehn Zerstörern heftigst beschossen, bis zuletzt feuernd, in die Tiefe.

Der Flottillenchef und der Kommandant sind gefallen.

Ein beträchtlicher Teil der Besatzung wurde gerettet.

Die kleinen Kreuzer „Köln“ und „Mainz“ werden vermisst.

Aus dem Bericht geht hervor, daß das deutsche Geschwader auf der Verfolgung der bri-

tischen Schiffe plötzlich in den Feuerbereich der großen englischen Panzerschiffe kam und sich einer erdrückenden Übermacht, die über weitreichende Armierung verfügte, gegenüber befand.

Über den heldenhaften Untergang der „Ariadne“ erzählte ein Augenzeuge:

Von Kanonendonner gerufen, der ein Gefecht der Vorpostenstreitkräfte anzeigt, eilt die „Ariadne“ diesen zu Hilfe. An der

Vorpostenkette entdeckt sie, daß einzelne leichte Streitkräfte beschossen werden. Nebel verhüllen die Stärke des Feindes.

Plötzlich erdröhnt neues Geschützfeuer. Schon stößt die „Ariadne“ auf einen der unsrigen, der mit zwei Panzerkreuzern der „Lion“-Klasse, Schiffriesen von 27.000 Tonnen mit je acht 343-Zentimeter-Geschützen, im Kampf liegt.

Mutig springt die „Ariadne“ dem Bedrängten bei, aber in diesem Augenblicke wird sie beschossen.

Ein Treffer in den Kesselraum setzt die Hälfte der Kessel außer Betrieb und vermindert die Geschwindigkeit des Schiffes auf 15 Seemeilen.

Noch eine halbe Stunde währt der ungleiche Kampf.

Das Achterschiff brennt, doch die übrigen Geschütze feuern weiter.

Auch auf dem Vorderschiff greift der Brand um sich.

Der Feind hat inzwischen nach Westen abgedreht.

Die tapfere „Ariadne“ ist dem Untergange geweiht.

Treu der Überlieferung, mit drei Hurras auf den Allerhöchsten Kriegsherrn und dem Flaggenlied „Deutschland, Deutschland über alles“, wird das Schiff in Ordnung verlassen.

Kurze Zeit darauf verschwindet das Wrack in den Fluten.

Das Torpedoboot „V 187“ wehrte sich gleichfalls bis zum letzten Augenblick gegen die feindliche Übermacht:

Das Torpedoboot sah sich bei diesem Wetter ganz unerwartet zuerst nördlich, dann auf allen Seiten von Massen britischer Torpedobootzerstörer und Unterseebooten angegriffen.

Es wehrte sich unverzagt mit allen Kräften, doch setzten zahllose Geschosse, aus nächster Nähe abgegeben, die Bewegungsfähigkeit herab.

Da keine Möglichkeit bestand, sich dem feindlichen Feuer zu entziehen, drehte sich das Torpedoboot „V 187“ auf die Feinde zu, um Passiergefacht zu gewinnen und sich bis zum Ende durchzukämpfen.

Nachdem unter dem Geschosshagel die Bewegungsfähigkeit völlig verloren gegangen war, wurde schnell im Innern eine Sprengung vorgenommen, um das Boot nicht in Feindeshand fallen zu lassen.

Nunmehr sank es schnell.

Während es sank, stand die Besatzung bis zum letzten Augenblick an den noch brauchbaren Geschützen und feuerte.

Flottillenchef Korvettenkapitän Wollis und Kommandant Kapitanleutnant Lachler fanden den Heldentod.

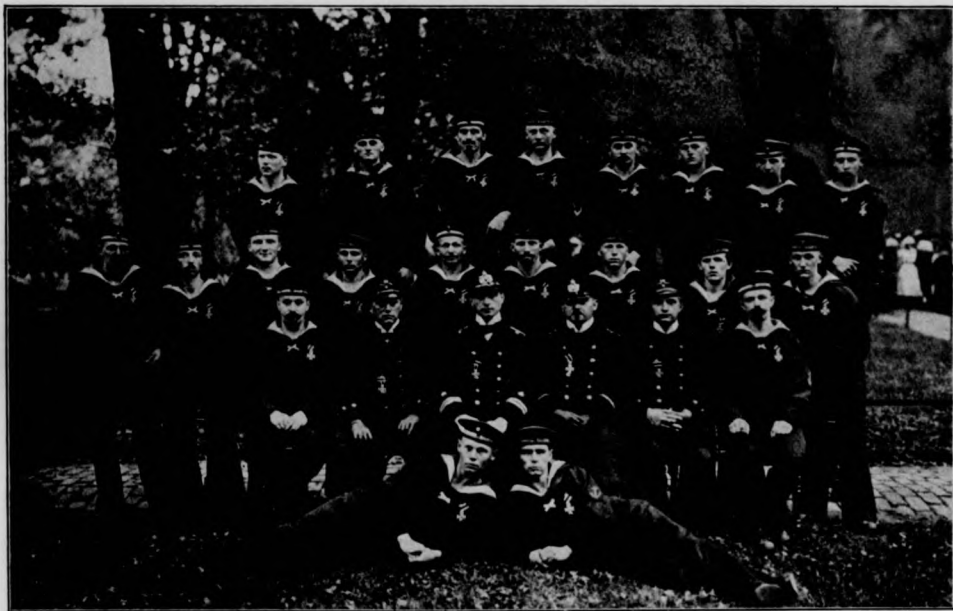
\*

Die Verluste der deutschen Flotte waren gewiß sehr schmerzhaft, aber sie waren verhältnismäßig nicht groß, und der Kampfgeist, den die Besatzung der deutschen Schiffe zeigte, mußte dem Gegner Respekt einflößen. Am 13. September wurde der kleine Kreuzer „Hela“ durch einen Torpedoschuß eines feindlichen Unterseebootes zum Sinken gebracht. Der kleine Kreuzer war ein Schiff von ganz geringem Gefechtswert. Er lief 1905 vom Stapel und sollte deshalb nach dem Flottengesetz bereits durch einen Neubau ersetzt werden. Seine Geschwindigkeit und Armierung war für die modernen Verhältnisse unzulänglich, seine Besatzung betrug 191 Mann und wurde größtenteils gerettet.

Aber auch die englische Flotte hatte Verluste. Am 7. September wurde der leichte Kreuzer „Pathfinder“ an der Ostküste Englands von dem deutschen Unterseeboot „U 21“ torpediert und sank sehr rasch. Die Besatzung konnte nur zum geringen Teil gerettet werden. Eine Anzahl von englischen Handeldampfern erlitt das gleiche Schicksal.

Einen schweren Schlag versetzte die deutsche Flotte der englischen am 22. September 1914. Die englische Regierung selbst mußte melden:

Die englischen Kreuzer „Aboukir“, „Hogue“ und „Cressy“ sind in der Nord-



Die Mannschaft des deutschen Unterseebootes „U“ 9 mit dem Kommandanten Kapitanleutnant Webbigen.

see von deutschen Unterseebooten in den Grund gehohrt worden.

Der Kreuzer „Aboukir“ wurde mit Torpedos beschossen. Während die Kreuzer „Hogue“ und „Cressy“ ihm Hilfe leisteten, um die Besatzung zu retten, wurden sie gleichfalls mit Torpedos beschossen.

Ein beträchtlicher Teil der Besatzung wurde von einem Kreuzer und von Torpedobootzerstörern gerettet.

Und eine zweite englische Meldung besagte:

Deutsche Unterseeboote schossen in der Nordsee die englischen Panzerkreuzer „Aboukir“, „Hogue“ und „Cressy“ in den Grund.

Eine beträchtliche Zahl der Mannschaft wurde durch herbeigeeilte englische Kriegsschiffe und holländische Dampfer gerettet.

Aus anderen Quellen wurde bekannt, daß der Zusammenstoß am 22. September zwischen 6 und 8 Uhr früh, 20 Seemeilen nordwestlich von Hoek van Holland stattgefunden hatte.

Der Kreuzer „Aboukir“ wurde zuerst durch ein Torpedo getroffen. Der holländische Dampfer „Flora“ brachte 287 Überlebende nach Amuiden.

Die versenkten Panzerkreuzer waren im Jahre 1900 gebaut und hatten 12.200 Tonnen Wasserverdrängung und eine Bestückung von zwei 234-Zentimeter-, zwölf 15-Zentimeter- und zwölf 76-Zentimeter-Geschützen, Maschinen von 21.000 Pferdekraften und 755 Mann Besatzung.

Die Versenkung der drei Panzerkreuzer war jedenfalls eine entsprechende Genugtuung für den Untergang der „Ariadne“; sie war das Werk eines einzigen deutschen Unterseebootes. Die amtliche deutsche Meldung besagte:

Das deutsche Unterseeboot „U 9“ brachte am Morgen des 22. September etwa 20 Seemeilen nordwestlich von Hoek van Holland die drei englischen Panzerkreuzer „Aboukir“, „Hogue“ und „Cressy“ zum Sinken.

Der Angriff des Unterseebootes „U 9“ auf die drei englischen Panzerkreuzer erfolgte um 6 Uhr morgens bei hellem, klarem Wetter, und zwar zunächst gegen die „Aboukir“, die innerhalb fünf Minuten sank.

Die beiden anderen englischen Panzerkreuzer beteiligten sich zunächst am Rettungswerk. Alsdann sank nach weiteren drei Minuten der zweite Kreuzer „Hogue“.

Das Sinken des dritten Kreuzers erfolgte gegen 8 Uhr.

Das Unterseeboot „U 9“ entkam den Verfolgungen von englischer Seite und kehrte unverfehrt zurück. Die ganze Besatzung des Unter-

seebootes beträgt 20 Mann. Kommandant des Unterseebootes war Kapitänleutnant Otto Weddigen.

Die Besatzung der drei englischen Panzerkreuzer betrug pro Kreuzer 755 Mann, im ganzen also 2265. Hievon sollen drei Viertel umgekommen sein, das wären also 1700 Mann.

Die britische Admiralität veröffentlichte kurz darauf einen abschwächenden Bericht, in dem es unter anderem hieß:

Das Sinken des Kreuzers „Aboukir“ war ein gewöhnlicher Kriegsvorfall, wie er beim Patrouillieren vorkommt. „Hogue“ und „Cressy“ aber gingen zugrunde, weil sie anhielten, um Menschenleben zu retten und dabei ein bequemes Ziel boten. Die natürlichen Gefühle der Menschlichkeit führten somit schwere Verluste herbei, die hätten vermieden werden können, wenn man strikt militärischen Erwägungen gefolgt wäre. Dieser Fehler ist aber verzeihlich bei den außergewöhnlichen Umständen der modernen Kriegführung.

In der Veröffentlichung wurde es weiter für notwendig erachtet, die britischen Kriegsschiffe für die Zukunft anzuweisen, daß, wenn ein Schiff auf eine Mine stößt oder dem Angriffe eines Unterseebootes ausgesetzt ist, und andere Schiffe, besonders aber Großkampfschiffe, bei diesen anwesend sind, das Wrack seinem Schicksal überlassen bleiben muß. Rettungsarbeiten, die die militärische Lage schädigen könnten, dürfen nicht unternommen werden. Dagegen sollen kleine Schiffe so schnell wie möglich zu Hilfe gefandt werden.

In der Bekanntmachung wurde weiter betont, daß bei dem Untergang der Schiffe die Disziplin gewahrt blieb, und daß alle Rangklassen der Besatzungen Mut und Aufopferung bewiesen haben. Abgesehen vom Verlust der Mannschaften bedeute die Einbuße der Schiffe wenig, da sie zur ältesten Klasse gehörten.

Überlebende Offiziere des Kreuzers „Cressy“ berichteten, daß sie das Periskop eines Unterseebootes in einem Abstände von 300 Schritt wahrgenommen haben. Der Kreuzer habe das Feuer eröffnet und sei mit Woll Dampf vorausgefahren. Als er manövierte, um der „Hogue“ und der „Aboukir“ Beistand zu leisten, wurde wieder das Periskop gesehen. Der Torpedo wurde auf eine Distanz von 300 Schritt abgeschossen. Seine Spur war deutlich sichtbar. Er traf die „Cressy“ an der Steuerbordsseite. Ein zweiter Torpedo verfehlte das Ziel, ein dritter traf den Maschinenraum. Die „Hogue“ wurde zweimal innerhalb 20 Sekunden von Torpedos getroffen.

\*

Den drei Panzerkreuzern folgte am 16. Oktober der Kreuzer „Hawke“; er wurde in der

nördlichen Nordsee durch einen Torpedoschuß eines Unterseebootes zum Sinken gebracht. Nur 50 Mann konnten gerettet werden; etwa 350 ertranken. Der Kreuzer sank in fünf Minuten.

Am Tage darauf gerieten dagegen vier deutsche Torpedoboote, „S 114“, „S 115“, „S 118“ und „S 119“ unweit der holländischen Küste in einen Kampf mit dem englischen Kreuzer „Undaunted“ und vier englischen Zerstörern. Die deutschen Torpedoboote wurden zum Sinken gebracht und von ihren Besatzungen 31 Mann in England gelandet.

Die vier deutschen Boote stammten aus der Zeit 1900 bis 1903. Sie hatten 420 Tonnen Displacement, 6000 Pferdekraft und 27 Seemeilen Geschwindigkeit und waren mit drei 5-Zentimeter-Schnellfeuergeschützen, zwei Maschinengewehren und drei Torpedolancierrohren armiert. Der Bemannungsstand betrug 56 Köpfe.

Der Kreuzer „Undaunted“ war eines der modernsten Schiffe dieser Kategorie der englischen Flotte. Er lief erst im Jahre 1914 vom Stapel, besaß 3500 Tonnen Displacement, 30.000 Pferdekraft und eine Geschwindigkeit von 30 Seemeilen. Der Kreuzer war durch ein Panzerdeck von 76 Millimeter geschützt. Seine Bestückung bestand aus zwei 15-Zentimeter- und sechs 10-Zentimeter-Schnelladegeschützen und einer Anzahl kleinerer Schnellfeuerkanonen und Mitrailleur. Zwei Torpedolancierrohre vervollständigten die Armierung. Der Bemannungsstand betrug ungefähr 270 Mann.

Die überlegene Geschwindigkeit des Kreuzers erklärt es, daß die deutschen Torpedoboote, die infolge ihrer schwachen Armierung den Kampf mit einem so starken Schiffe unmöglich mit Erfolg bestehen konnten, nicht zu entkommen vermochten.

Am 18. Oktober wurde die Einbuße, welche die deutsche Kriegsflotte erlitten hatte, wieder wettgemacht: das englische Unterseeboot „E 3“ wurde in der deutschen Bucht der Nordsee versenkt. Das englische Unterseeboot gehörte dem modernsten englischen Typ an, dem größten, über den die britische Marine verfügte. Diese Schiffe, Typ E, stammten aus der Bauzeit 1912 bis 1914. Sie hatten ein Unterwasserdisplacement von 790 Tonnen, eine Länge von 53 Meter und eine Breite von 7 Meter. Ihre Oberwassermaschinen waren Dieselmotoren von 1400 Pferdekraften, die dem Boot eine Geschwindigkeit von 15 Seemeilen gaben. Die Unterwassergeschwindigkeit wurde auf ungefähr 10 Seemeilen geschätzt. Die Boote hatten zwei Doppellancierapparate und zwei Schnellfeuerkanonen. Es waren die ersten Tauchboote, die mit Artillerie ausgerüstet wurden. Ihr Aktionsradius war sehr bedeutend.

Auch die russische Flotte hatte inzwischen die Befanntschaft eines deutschen Unterseebootes gemacht. Das amtliche russische Bureau meldete am 13. Oktober:

Am 11. Oktober um 2 Uhr nachmittags russischer Zeit griffen feindliche Unterseeboote unsere Kreuzer „Bajan“ und „Ballada“, die in der Ostsee auf Vorposten waren, an.

Obwohl die Kreuzer sofort ein starkes Artilleriefeuer eröffneten, gelang es gleichwohl einem Unterseeboot, Torpedos gegen die „Ballada“ zu lancieren.

Auf dieser entstand eine Explosion. Der Kreuzer versank mit der ganzen Besatzung senkrecht in die Tiefe. Die Besatzung des Schiffes betrug 565 Mann.

Am 31. Oktober hatte die britische Flotte neues Unglück.

Ein von einem deutschen Unterseeboot abgeschossenes Torpedo brachte im Armelkanal den alten Kreuzer „Hermes“, der zur Beförderung von Wasserflugzeugen diente und sich auf der Rückkehr von Dünkirchen befand, zum Sinken. Fast alle Offiziere und Matrosen sind gerettet worden.

Der Kreuzer „Hermes“ stammte aus dem Jahre 1908, hatte eine Wasserverdrängung von 5700 Tonnen, eine Bestückung von elf 15-Zentimeter- und acht 7,6-Zentimeter-Geschützen, eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen und 480 Mann Besatzung.

Am 3. November geriet der deutsche große Kreuzer „York“ in der Jade auf eine Hafensperre und sank. Mehr als die Hälfte der Besatzung konnte gerettet werden.

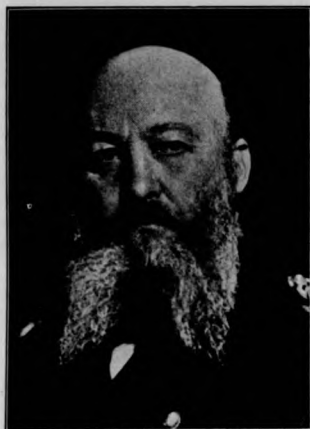
Am gleichen Tage fand ein Seegefecht an der englischen Küste statt. Nach der ersten Meldung der britischen Admiralität feuerte ein deutsches Geschwader auf das zur Küstenwache gehörige Kanonenboot „Halcyon“, das auf einer Erkundungsfahrt begriffen war. Ein Mann der „Halcyon“ wurde verwundet.

Nachdem das Kanonenboot die Anwesenheit der feindlichen Schiffe gemeldet hatte, zogen sich diese zurück. Obgleich von leichten Kreuzern verfolgt, konnten sie nicht vor Anbruch der Dunkelheit zum Kampfe gestellt werden.

Der zuletzt fahrende deutsche Kreuzer streute bei dem Rückzuge eine Anzahl Minen aus.

Durch die Explosion einer derselben wurde das Unterseeboot „D 5“ zum Sinken gebracht. Zwei Offiziere und zwei Mann, die sich auf Verdeck des an der Oberfläche des Wassers schwimmenden Unterseebootes befanden, wurden gerettet.

Ein zweiter Bericht, schon etwas aufrichtiger, besagte:



v. Tirpitz, Großadmiral der deutschen Marine.

Am 3. November fand bei Yarmouth, ganz dicht unter Englands Küste, ein Seekampf statt.

Mehrere deutsche Kriegsschiffe kamen früh in der Höhe von Yarmouth in Sicht.

Sie eröffneten eine furchtbare Kanonade gegen die Küste.

Vom Kreuzer „Halcyon“, der leicht beschädigt wurde, sind ein Mann schwer und vier oder fünf leicht verwundet worden.

Außer dem Unterseeboot „D 5“, das wenige Stunden später auf eine Mine lief, sind noch zwei Dampfbarkassen auf Minen ge-

stoßen und im Laufe von 20 Minuten gesunken.

Die starken Detonationen riefen ungeheure Aufregung in Yarmouth hervor, wo die Leute zum Strand stürmten, jedoch infolge des Nebels nichts sehen konnten. Nur die Umrisse eines großen Schiffes mit vier Schornsteinen waren sichtbar.

Einige Geschosse fielen auf dem Ufer in der Nähe der drahtlosen Station auf; die meisten fielen jedoch ins Wasser.

Bis an die Südküste Englands hatte sich das deutsche Geschwader gewagt, und das traf den Stolz der Engländer noch schärfer, als die Verluste, die ihrer Flotte beigebracht wurden.

England, die Beherrscherin der Meere, mußte die feindlichen Geschwader vor seiner eigenen Küste sehen, und die deutschen Schiffe konnten sich unbehindert zurückziehen. Der deutsche Admiralstab gab über das Ereignis folgendes bekannt:

Am 3. November 1914 machten unsere großen und kleinen Kreuzer einen Angriff auf die englische Küste bei Yarmouth.

Sie beschossen die dortigen Küstenwerke und einige kleinere Fahrzeuge, die in der Nähe vor Anker lagen und augenscheinlich einen Angriff nicht erwarteten.

Stärkere englische Streitkräfte waren zum Schutze dieses wichtigen Hafens nicht zur Stelle. Das unjeren Kreuzern scheinbar folgende englische Unterseeboot „D 5“ ist, wie die englische Admiralität bekanntgibt, auf eine Mine gelaufen und gesunken.

## Eine Seeschlacht an der Küste von Chile.

Eine Anzahl deutscher Kreuzer befand sich seit Kriegsausbruch im Stillen Ozean, unter ihnen die großen Kreuzer „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und die kleinen Kreuzer „Nürnberg“, „Leipzig“ und „Dresden“. Die Engländer machten lange Jagd auf sie, und waren um so erbitterter, als diese Schiffe sich sehr unangenehm bemerkbar machten. So beschossen beispielsweise „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ am 22. September die Stadt Yapete an der Nordküste der französischen Insel Tahiti, und richteten einen Schaden von mehreren Millionen an. Am 1. November kam es an der Küste von Chile zu einem Zusammenstoß, der für die deutsche Flotte einen siegreichen Ausgang nahm. Die deutsche Admiralität gab am 6. November folgendes bekannt:

Nach einer Meldung des amtlichen englischen Pressebureaus ist am 1. November durch unser Kreuzergeschwader in der Nähe der chile-

nischen Küste der englische Panzerkreuzer „Monmouth“ vernichtet und der Panzerkreuzer „Good Hope“ schwer beschädigt worden.

Der kleine Kreuzer „Glasgow“ ist ebenfalls getötet worden.

Auf deutscher Seite waren beteiligt S. M. große Kreuzer „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und S. M. kleine Kreuzer „Nürnberg“, „Leipzig“ und „Dresden“.

Unsere Schiffe haben anscheinend nicht gelitten.

Die englische Admiralität erhielt folgenden Bericht:

Am 1. November stießen die englischen Schiffe „Good Hope“ und „Monmouth“ auf die deutschen Kreuzer „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“ und „Dresden“. Beide Geschwader fuhren in südlicher Richtung bei starkem Winde und beträchtlichem Seegange. Das deutsche Ge-

Schwader wich einem Kampfe bis Sonnenuntergang aus, wo ihm dann das Licht einen bedeutenden Vorteil gewährte. Der Kampf dauerte eine Stunde. Auf der „Good Hope“ und der „Monmouth“ entstand zu Beginn des Kampfes Feuer; dennoch kämpften die Schiffe weiter, bis es nahezu ganz dunkel war. Da erfolgte auf der „Good Hope“ die erste Explosion, und das Schiff kenterte. „Monmouth“ änderte seinen Kurs, schien aber nicht wegzukommen zu können, und wurde von der „Glasgow“ geleitet, die während des ganzen Kampfes mit der „Leipzig“ und der „Dresden“ focht. Nun näherte sich der Feind wieder und beschädigte die „Monmouth“. „Glasgow“ wurde ebenfalls unter Feuer des Panzerkreuzers genommen und zog ab. Nun griff der Feind wieder die „Monmouth“ an. Die „Glasgow“ ist nicht schwer beschädigt. An dem Kampfe nahmen weder die „Otranto“ noch der „Canopus“ teil.

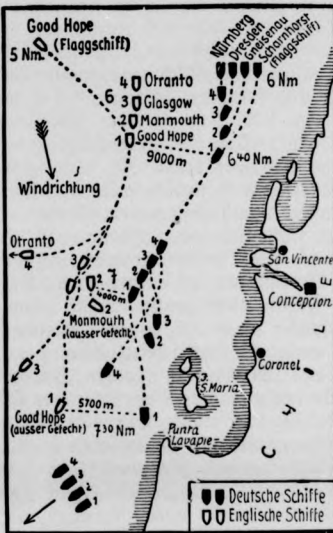
Ein Bericht aus Valparaiso an die britische Admiralität meldete später, daß die Kreuzer



Prinz Heinrich von Preußen, Generalinspektor der deutschen Marine.

„Good Hope“ und „Monmouth“ als verloren betrachtet werden müßten.

Dieser deutsche Seesieg war aus mehr als einem Grunde bemerkenswert. Schon an sich der Umstand, daß es das erste Mal war, daß sich ungefähr gleich starke deutsche und englische Seestreitkräfte zu messen Gelegenheit hatten, war bedeutungsvoll. „Good Hope“ war ein Panzerkreuzer von 14.330 Tonnen Displacement und 24 Seemeilen Geschwindigkeit. Die Wasserlinie und die schwere Artillerie war durch 151 Millimeter, die mittlere durch 127 Millimeter starke Panzerplatten geschützt. Ein 63 Millimeter starker Deckpanzer schützte die Maschine. Zwei 23-Zentimeter-, 16 15-Zentimeter-Schnelladegeschütze, 17 Schnellfeuerkanonen und Mitrailleusen sowie zwei Unterwasserlancierapparate bildeten die Armierung. „Monmouth“, im gleichen Jahre, nämlich 1901, wie „Good Hope“ gebaut und ebenso schnell, hatte 9960 Tonnen Displacement, einen Panzergürtel von 102 Millimeter, einen Deckpanzer von 51 Millimeter, während die mittlere Artillerie durch 127 Millimeter starke Platten geschützt war. 14 15-Zentimeter-Schnelladegeschütze und 13 kleinere Schnellfeuerkanonen und Mitrailleusen sowie zwei Torpedolancierapparate bildeten seine Angriffswaffen. Der kleine Kreuzer war eines der neuesten Aufklärungschiffe der englischen Flotte. Er lief 1909 vom Stapel, hat 4880 Tonnen und eine Geschwindigkeit von 26 Seemeilen. Er führte zwei 15-Zentimeter-, zehn 10-Zentimeter-Schnelladegeschütze, acht kleinere Schnellfeuerkanonen und Mitrailleusen sowie zwei Torpedolancierapparate an Bord. Sein Panzerschutz beschränkte sich auf einen 51 Millimeter starken Deckpanzer. über den Kreuzer



Aufstellung der beiden Flotten in der Seeschlacht bei Coronel am 1. November 1914.

Die „Times“ schildert den Verlauf der Schlacht wie folgt: 4:30 bis 5 nachm.: Die „Glasgow“ sichtet den Feind und ruft von Nordwesten das britische Geschwader herbei. 5:30 bis 6:30 nachm.: Das britische Geschwader ordnet sich in Achlinie mit Kurs nach Süden, während der Feind etwa sieben Meilen (11 km) östlich ebenfalls südlichen Kurs annimmt. 6:40 nachm.: Das deutsche Geschwader beginnt den Kampf in etwa 10.000 Yards (9 km) Entfernung. Die „Otranto“, die nur ein Hilfskreuzer ist, biegt alsbald nach Südwesten ab. 7 nachm.: Das britische Geschwader eröffnet das Feuer, nachdem der Feind bis auf 4500 Yards (etwa 4 km) nahe gekommen war. 7 bis 7:15 nachm.: „Monmouth“ wird kampfunfähig und dreht nach Südost. „Good Hope“ wird ebenfalls kampfunfähig und dreht nach Südost. 7:30 nachm.: „Glasgow“ biegt nach Südwest und legt gegenüber dem deutschen Geschwader, das in einer Entfernung von 6300 Yards (etwa 5 1/2 km) fährt, seine Fahrt nach der Magallan-Straße fort.

„Dranto“ waren keinerlei Angaben vorhanden. Es scheint dies irgendein für eine fremde Macht in England gebautes und dann konfiszirtes Schiff zu sein. Die deutsche Kreuzerflottille hatte ihre stärksten Schiffe in „Scharnhorst“ und „Gneisenau“, die beide vollkommen gleich gebaut 1906 vom Stapel liefen. Sie hatten 11.600 Tonnen Displacement und 23 Seemeilen Geschwindigkeit. Die drei kleinen deutschen Kreuzer waren durchwegs gleich bestückt. Der kleinste von ihnen, „Leipzig“, hatte 3250 Tonnen, 23 Seemeilen Geschwindigkeit und lief 1905 vom Stapel. „Münberg“ war um ein Jahr jünger, lief um eine Meile mehr und hatte 3470 Tonnenverdrang. „Dresden“ war ebenso schnell wie ihre Vorgängerin, aber um ein weiteres Jahr jünger. Sie hatte 3650 Tonnen Displacement.

Festgestellt wurde die Überlegenheit der deutschen Geschütze und die außerordentliche Treffsicherheit. Das englische Feuer gegen die deutschen Schiffe richtete keinen Schaden an. In 52 Minuten war die Artillerie der englischen Schiffe zum Schweigen gebracht.

Der Kommandant des englischen Kreuzers „Glasgow“ sandte der englischen Admiralität folgenden ausführlichen Bericht:

Die „Glasgow“ verließ Coronel am 1. November 1914 morgens 9 Uhr, um sich mit „Good Hope“ und „Dranto“ zu vereinigen. Um 2 Uhr meldete „Good Hope“, daß nach drahtlosen Telegrammen ein feindliches Schiff in nördlicher Richtung fahre. Der Befehl wurde gegeben, daß das Geschwader sich in nordöstlicher Fahrtrichtung verbreiten müsse. Man fuhr mit einer Schnelligkeit von 15 Knoten. Abends um 4:20 Uhr wurden Rauchsäulen wahrgenommen, die von drei feindlichen Schiffen kamen. Unsere Schiffe gruppierten sich um „Good Hope“. Drei Viertelstunden später bildete unser Geschwader eine Kiellinie und fuhr nordwärts. Der Feind, der jetzt in südlicher Richtung fuhr, bildete ebenfalls eine Kiellinie mit „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ an der Spitze. Er befand sich in einer Entfernung von 12 Seemeilen. Um 6:18 Uhr abends wurde befohlen, mit einer

Schnelligkeit von 17 Knoten zu fahren, worauf „Good Hope“ durch Signale mitteilte, daß sie den Feind angreifen würde. Jetzt waren die feindlichen Schiffe 15.000 Yards entfernt. Die Sonne hatten wir hinter uns, und solange noch Licht über dem Horizont war, lag der Vorteil auf unserer Seite. Doch wir konnten nicht feuern, weil die Entfernung zu groß war. Um 7 Uhr ging die Sonne unter, und die Umstände hatten sich geändert, da unsere Schiffe jetzt als dunkle Silhouetten gegen die das Sonnenlicht zurückwerfenden Wolken abstachen. Im Osten war es dagegen schon fast ganz dunkel, und wir konnten den Feind nicht mehr gut wahrnehmen.

Die deutschen Schiffe eröffneten das Feuer drei Minuten nach 7 Uhr in einer Entfernung von 12.000 Yards. „Good Hope“, „Monmouth“ und „Glasgow“ antworteten. Aber da es immer dunkler wurde und die See sehr hoch ging, wurde das Schießen sehr erschwert, besonders für die Kanonen auf den oberen Decks. Drei Breitseiten, die der Feind abfeuerte, verursachten auf „Good Hope“ und „Monmouth“ einen Brand. Um 7:50 Uhr fand mittschiffs auf „Good Hope“ eine schwere Explosion statt, die Flammen schlugen 200 Fuß hoch empor und vernichteten das Schiff vollständig. „Monmouth“, der am Bug schwer beschädigt war, nahm Kurs auf die Küste und forderte „Glasgow“ auf, dasselbe zu tun. Um 8:30 Uhr meldete „Glasgow“ an „Monmouth“: „Der Feind verfolgt uns.“ Doch kam keine Antwort mehr. In nördlicher Richtung konnten die feindlichen Schiffe, die schnell näher kamen, wahrgenommen werden. „Glasgow“ war nicht imstande, „Monmouth“ Hilfe zu leisten, und fuhr in der größten Schnelligkeit, um der Vernichtung zu entgehen. 8:50 Uhr sah sie den Feind nicht mehr. Aber eine halbe Stunde später nahm „Glasgow“ wieder Feuerstrahlen wahr, die wahrscheinlich von dem letzten Angriff auf „Monmouth“ kamen. In dem englischen Bericht wird das Benehmen der Offiziere und Mannschaften sehr gelobt, die Disziplin sei ausgezeichnet, und die Leute seien so ruhig gewesen wie bei einem Manöver.

## In der Nordsee.

Während so die deutsche Auslandsflotte der deutschen Kriegslage an den Küsten Chiles einen Sieg erstritt, war man auch zu Hause keineswegs müßig. Am 12. November wurde das englische Torpedokanonenboot „Niger“ auf der Höhe von Dover von einem deutschen Unterseeboot zum Sinken gebracht. Der „Niger“ war für den Minensuchdienst eingerichtet und

hatte offenbar die Aufgabe, die von den Deutschen gelegten Minen wegzuräumen. Das Kanonenboot lag, als es vom Schicksal ereilt wurde, ungefähr drei Kilometer von der Hafensmole in Deal bei Dover vor Anker. Gerade um 12 Uhr mittags ertönte eine gewaltige Detonation, von ausbrechendem Dampf und Rauch begleitet. Das Schiff wurde unter dem Vormast

getroffen und fing augenblicklich an zu sinken. In einer Viertelstunde war es in den Wellen verschwunden. Ein Mitglied der Besatzung behauptet, der Torpedo sei aus einer Entfernung von 500 Meter lanciert worden.

Von der Küste schaute eine vielhundertköpfige Menschenmenge in atemloser Spannung zu. Das Schiff „Hope“ lag in der Nähe der „Niger“. Von Bord der „Hope“ sah man die Leute ins Wasser springen. Die „Hope“ dampfte nach der Stelle des Unglücks. Dort wimmelte das ganze Wasser von herumschwimmenden Männern. Einige, die mit Schwimmgürteln versehen waren, hielten andere an der Oberfläche; viele waren nicht oder nur teilweise angekleidet, etliche klammerten sich an den Schiffstrümmern fest. Alle Offiziere und 77 Mann der Besatzung wurden gerettet.

\*

Am 17. November sperrten deutsche Ostseestreitkräfte die Einfahrten des Libauer Hafens durch versenkte Schiffe und beschossen die militärisch wichtigen Anlagen.

Am 23. November wurde das deutsche Unterseeboot „U 18“ durch ein englisches Patrouillenfahrzeug an der Nordküste Schottlands zum Sinken gebracht. Drei Offiziere und 23 Mann der Besatzung wurden gerettet, ein Mann ertrank.

Am 26. November wurde dagegen der englische Dampfer „Primo“ auf der Höhe des Cap d'Antifer von einem deutschen Unterseeboot in den Grund gehohrt und am gleichen Tage ging das englische Linienschiff „Bulwark“ durch eine Explosion — es ist nicht bekannt, ob durch eine Mine oder durch ein Torpedo — vor Sheernez zugrunde.

Das Linienschiff „Bulwark“ stammte aus dem Jahre 1899, hatte 15.250 Tonnen Displacement und 18 bis 19 Meilen Geschwindigkeit. Es war mit vier 305-Zentimeter- und zwölf 15-Zentimeter-Geschützen bestückt. Fast die ganze Besatzung von mehr als 700 Mann ertrank.

Ein englischer Augenzeuge schildert den Vorgang folgendermaßen:

Der „Bulwark“ hatte seit einigen Tagen vor Sheernez gelegen. Wenige Minuten vor 8 Uhr morgens wurde von allen Bewohnern der Insel Sheppey und auch von vielen des Festlandes der Donner einer fürchterlichen Explosion vernommen. Die erste Vermutung war, daß die Zeppelinangst ihre erste tatsächliche Begründung erhalten und die erste Bombe englisches Land getroffen hatte. Aber es folgte keinerlei Antwort von den Verteidigern, und die unheimliche Ruhe, welche eintrat, zusammen mit der Erscheinung einer dunklen Rauchwolke, die einige Minuten über der Themse hing, bereitete die Leute auf viel Schwereres vor. In Sheernez selbst wurde der Verlust des „Bulwark“ bald bekannt. Nur sehr wenige Leute schienen an Land etwas davon gesehen zu haben. Unmittelbar nach der Explosion stieg eine mächtige Rauchwolke auf,

die erst schwarz und gelb, dann weiß erschien; als sie sich erhob, war das Schiff selbst schon vollständig verschwunden. Keinerlei Hilfeleistung war noch möglich. In der Zeit, in der die in der Nähe liegenden Schiffe noch Boote zu Wasser bringen konnten, war das ganze Unglück schon geschehen.

Da das Unglück kurz vor 8 Uhr morgens geschah, mußte der größte Teil der Besatzung beim Frühstück unter Deck gewesen sein, so daß für die Leute eine besonders geringe Möglichkeit zur Rettung vorhanden war. Daß doch ein paar Mann gerettet worden sind, hängt damit zusammen, daß diese sich in dem Augenblick nicht im Schiff befunden haben, sondern gerade mittels Boot sich an Bord begeben wollten. Es muß leider mit der bitteren Tatsache gerechnet werden, daß von der 780 Mann starken Besatzung ungefähr 750 Mann umgekommen sind. Die Vermutung, daß die Explosion irgendeine innere Ursache gehabt haben müsse, entspricht vollkommen den gemachten Wahrnehmungen. Man glaubt, daß sie in der hinteren Pulverkammer begonnen und sich nach vorne fortgepflanzt habe. Was die Explosion verursacht hat, wird wohl nie ermittelt werden. Das Schiff liegt regelrecht mit dem Kiel auf Grund; von den Masten ist nichts mehr zu sehen.

Ein anderer Augenzeuge erzählte:

Der „Bulwark“ lag am Morgen friedlich im Weidway vor Anker; andere Kriegsschiffe ankerten in seiner Nähe. Der Landurlaub war um 7 Uhr abgelassen, so daß das Schiff seine ganze Besatzung an Bord hatte. Die Schiffstapelle spielte, und ein Teil der Mannschaft exerzierte am Deck, als die Explosion erfolgte. Ein fürchterlicher Feuerstrahl und eine gewaltige Rauchmenge schoß empor, der stolze Rumpf des Schiffes hob sich und sank dann, zerbrochen und zerschmettert, mit Offizieren und Mannschaften in die Tiefe. Boote aller Art kamen sofort von Land und von den anderen Schiffen und den ganzen Tag wurde nach Leichen und Überlebenden gesucht. Die wenigen, die man fand, wurden rasch an Bord der anderen Schiffe und später an Land gebracht. Die ganze Wasseroberfläche war bedeckt mit Trümmern von Holz, Hängematten, Behältern sowie Fetzen von Kleidern, Geräten und anderen Gegenständen.

„Bulwark“ hatte viele Geheimpapiere an Bord, und es wurde eifrig nach Überresten solcher gesucht. Die 14 Überlebenden befanden sich den ganzen Tag zu ihrer Vernehmung im Marineinformationsbureau. Der Schall der Explosion ist bis nach Gravesend und Faversham gehört worden. Flammen und Rauch hat man in Southend sehen können. Dort hat man auch die Erschütterung verspürt, sowohl an Land, als auch an Bord der dort ankermenden Schiffe, auf denen sich hunderte deutsche Zivilkriegsgefangene befinden.

Der Untergang des „Bulwark“ rief in England große Aufregung hervor. Trotz der amtlichen Beschwichtigungsversuche war die Meinung ganz allgemein, daß das Schiff torpediert wurde oder auf eine deutsche Mine gestoßen sei.

Eine Ableugnung des Voralles war hier nicht möglich. In einem anderen Fall war von der englischen Regierung, zunächst mit Erfolg, versucht worden, eine Katastrophe zu verheimlichen, die ein englisches Großkampfschiff, den Überdreadnought „Audacious“ vernichtet hatte. Das Großkampfschiff war am 27. Oktober an der Nordküste Irlands auf eine Mine aufgelaufen und gesunken. Die Admiralität hielt die Tatsache geheim.

Der „Audacious“ hatte ein Displacement von 27.000 Tonnen, eine Maschinenstärke von 22.000 Pferdekraften, eine Geschwindigkeit von 22 Seemeilen und eine Bestückung von zehn 34,3-Zentimeter- und 16 10,2-Zentimeter-Kanonen. Die Besatzung betrug etwa 1100 Mann.

Ein angesehenes amerikanisches Blatt veröffentlichte eine Schilderung von Augenzeugen des Unterganges des „Audacious“. Danach war der englische Schiffstoloß nicht allein, als er am 27. Oktober, morgens 8 Uhr, auf eine Mine stieß, vielmehr in Begleitung eines Geschwaders von etwa sechs Schiffen. Die anderen Schiffe entfernten sich alsbald entsprechend der Weisung der britischen Admiralität, um der Gefahr zu entgehen, selbst auf eine Mine zu stoßen.

Die Gewährsmänner des Newporter Blattes gehörten zur Besatzung des Wpite Star-Dampfers „Olympic“, der auf seiner Fahrt von Newport nach England am 27. Oktober, vormittags 11 Uhr, zwei Kriegsschiffe, „Audacious“ und den Kreuzer „Liverpool“, traf. Der Kreuzer warnte wegen der Minengefahr die „Olympic“, näher zu kommen. „Audacious“ lag hinten so tief im Wasser, daß die Sturzwellen das Achterdeck bespülten. Gegen 1 Uhr hatte die „Olympic“ einen Teil der Mannschaft des Dreadnoughts geborgen. Die „Olympic“ nahm 200 auf, über 300 wurden von der „Liverpool“ und anderen Kreuzern sowie Torpedojägern, die inzwischen zur Stelle geeilt waren, an Bord genommen. Diese Schiffe selbst hatten keine Rettungsboote, da sie klar zum Gefecht gemacht hatten.

Vom „Audacious“ wurde nach der „Olympic“ ein Kabel herübergeholt, es zerriß aber. Der Kapitän der „Olympic“ wendete sein Schiff und fuhr dicht an den Steben des Schlachtschiffes heran, und zwar so, daß man fast auf sein Vorschiff übersteigen konnte. Auf diese kurze Entfernung suchte man die beiden Schiffe mit einem sechsölligen Kabel zu verbinden, aber auch dieses Aufhilfsmittel schlug wiederholt fehl. Mittlerweile war es dunkel geworden. Die auf dem „Audacious“ verbliebenen 200 Mann konnten noch wahrgenommen werden. Um 6 Uhr signalisierte das Schiff, es seinem Schicksal zu überlassen. „Wir sind verloren“, lautete die Botschaft. „Es ist nichts weiter zu machen.“

Ein Augenzeuge erzählte über die letzten Stunden des „Audacious“: Wir gingen um 8 Uhr bei Lough Swilly vor Anker. Um 9 Uhr begab ich mich auf das Verdeck. Plötzlich sah ich einen blendenden Schein. Einen Augenblick dachte ich schon, er käme vom Deck der „Olympic“. Zehn Sekunden nach Verschwinden des Lichtscheines kam ein Donnererschlag. Wir waren überzeugt, daß dies das Ende des „Audacious“ bedeutete. Später in Lough Swilly erzählten uns Matrosen, daß der Kreuzer „Liverpool“ das Schlachtschiff in den Grund versenkt hat. Man glaubt, die Admiralität habe dies angeordnet, um, da das Schiff doch nicht zu retten war, wenigstens das Geheimnis der Katastrophe im Meeresgrund zu begraben.

Von einem Wertmeister des „Audacious“ erhielten die beiden Gewährsmänner eine Darstellung der Katastrophe. Der Mann erzählte:

„Audacious“ war am 27. Oktober um 8 Uhr morgens auf eine schwimmende Mine gestoßen. Wir befanden uns auf der Kreuzfahrt im Geschwader, und natürlich ließen uns die anderen Schiffe nach der Explosion im Stich. Ich war zur Zeit an der Arbeit in einem der unteren Maschinenräume. Wir hörten einen scharfen, ohrenbetäubenden Knall. Das Schiff erbebte von einem Ende zum anderen, dann hörte ich das Wasser einströmen. Unser Schiff bewegte sich im Kreise, wie der Zeiger einer Uhr. Das kam daher, daß wir mit der Backbordseite auf die Mine gestoßen waren.

Dadurch, daß wir uns im Kreise bewegten, konnten wir das Led mehr aus dem Wasser halten. Um eine Kesselzerplosion zu vermeiden, wurde das Feuer unter demselben ausgemacht. Dies und der Umstand, daß das einströmende Wasser den Dampf in den Turbinen kondensierte, verbanderte das Schiff, die Rüste zu erreichen, obwohl diese nur 20 Meilen weit entfernt war.

Die Passagiere und Mannschaft der „Olympic“ wurden in Liverpool eine Woche lang auf dem Schiff losgelassen unter Arrest gehalten. Mannschaft und Offiziere mußten jeder der Admiralität ihr Ehrenwort geben, nichts von dem Unfall zu verraten, ehe ihn nicht die Regierung selbst befanntgegeben hat.

\*

Die englische Flotte hatte gegen Anfang Dezember verloren: zwei Großkampfschiffe: „Bulwar“ und „Audacious“, und zehn Panzerkreuzer: „Monmouth“, „Good Hope“, „Hogue“, „Aboukir“, „Cressy“, „Amphion“, „Bathfunder“, „Hermes“, „Pegasus“ und „Hawke“, insgesamt also zwölf Schiffe mit über 125.000 Tonnen, und außerdem vier Unterseeboote und mindestens vier Torpedoboote. Tröstend aber sagte Marineminister

Churchill im Unterhause:

Die britische Flotte war hauptsächlich vier Gefahren ausgesetzt. Die erste bestand darin, daß wir überfallen werden könnten, ehe wir bereit und in Kampfesstellung waren. Das war die größte Gefahr; sie ist jedoch vorüber. Die zweite Gefahr war, daß große deutsche Handelszerstörer auf offene See entkamen. Diese Gefahr ist jetzt überwunden und, obwohl die Admiralität einen Verlust der Handelsflotte von fünf Prozent erwartete, betrug dieser tatsächlich nur 1,9 Prozent. Die dritte Gefahr ist die Minengefahr, die durch die ergriffenen Maßregeln eingeschränkt wurde. Die vierte Gefahr besteht in den Unterseebooten. Die Zahl der englischen Tauchboote ist viel größer als die der feindlichen. Der einzige Grund, weshalb wir keine Erfolge in größerem Maßstabe erreichten, bildet der Umstand,



Kapitänleutnant Freiherr v. Berckheim, Kommandant des „U 26“, vernichtete den russischen Kreuzer „Kallada“.

daß uns so selten ein Angriffsziel gegeben wurde.

Churchill betonte, daß die verhältnismäßige Stärke der Flotte beträchtlich größer sei als bei Beginn des Krieges. Während Deutschland Ende 1915 seine Flotte nur um drei Dreadnoughts vermehrt haben könnte, könne England seine Flotte um 15 der mächtigsten Schiffe, die je gebaut wurden, vermehren. Es sei keine Übertreibung, zu sagen, daß England, selbst wenn der Feind keine Verluste erlitt, ein Jahr

hindurch monatlich einen Überdreadnought verlieren könne und doch dieselbe Überlegenheit zur See besäße wie vor dem Kriege. Es sei aller Grund vorhanden, der Macht der Flotte zu vertrauen, selbst wenn England allein stünde, aber es habe obendrein mächtige Verbündete zur See.

Der englische Marineminister war schon recht bescheiden geworden, und einiges von dem, was er seinen geduldigen Hörern erzählte, stimmte mit der Wahrheit nicht ganz überein.

## Die Seeschlacht bei den Falklandsinseln.

Die Niederlage an der chilenischen Küste legte der britischen Admiralität die Pflicht auf, mit allen Mitteln die deutschen Schiffe, die der britischen Flotte so gefährlich geworden waren, zu bekämpfen. Und schließlich mußten die Engländer, die, wie sich später herausstellte, japanische Unterstützung herbeigerufen hatten, ihren Zweck erreichen. Bei den Falklandsinseln fand das deutsche Geschwader einen heldenhaften Untergang.

Am 10. Dezember 1914 wurde in Berlin amtlich gemeldet:

Laut amtlicher Mitteilung aus London ist unser Kreuzergeschwader am 8. Dezember, halb 8 Uhr morgens, in der Nähe der Falklandsinseln von einem englischen Geschwader unter dem Kommando des Vizeadmirals Sturdee gesichtet und angegriffen worden.

Nach der gleichen Meldung sind in dem Gefechte S. M. Schiffe „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Leipzig“ gesunken. Zwei Kohlendampfer sind in Feindeshand gefallen.

S. M. Schiffe „Dresden“ und „Nürnberg“ gelang es, zu entkommen. Sie werden angeblich verfolgt.

Unsere Verluste scheinen schwer zu sein. Eine Anzahl Überlebender der gesunkenen Schiffe wurde gerettet.

Über die Stärke des Gegners, dessen Verluste gering sein sollen, enthalten die englischen Meldungen nichts.

Dazu wurde folgende Erläuterung gegeben:

Unser Kreuzergeschwader, bestehend aus den Schiffen „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“, „Dresden“ und „Nürnberg“, hatte seinerzeit nach der Schlacht von Coronel (an der chilenischen Küste) den Hafen von Santiago de Chile aufgesucht, denselben aber nach noch nicht 24 Stunden mit unbestimmtem Bestimmungsort wieder verlassen. Vielleicht ging es nach

Süden, um nach den englischen Kreuzern „Canopus“ und „Glasgow“ zu suchen.

Inzwischen war, wie aus englischen Zeitungsmeldungen hervorgeht, ein sehr starkes englisches Geschwader — genannt wurde eine Stärke von 38 Schiffen — ausgesandt, unser Kreuzergeschwader aufzufuchen und zu vernichten. Wie aus der amtlichen Meldung hervorgeht, stellte das englische Geschwader unter dem Kommando des Vizeadmirals Sturdee unsere Schiffe in der Nähe der Falklandsinseln, die an der Ostküste Südamerikas nördlich vom Kap Horn liegen. Die Angabe, daß zwei Kohlendampfer in Feindeshand fielen, läßt vermuten, daß unsere Schiffe unter dem Schutze der Inseln Kohlen übernahmen oder mit der Übernahme beschäftigt waren.

Nach den vorliegenden englischen Meldungen soll das Flaggschiff des Vizeadmirals Grafen Spee, „Scharnhorst“, das Feuer eröffnet haben. Über den darauffolgenden Kampf ist noch nichts bekannt, doch hat man Grund anzunehmen, daß „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Leipzig“ gesunken sind, während es „Dresden“ und „Nürnberg“ gelang, zu entkommen.

Über die englischen Verluste ist nichts bekannt, und es ist kaum anzunehmen, daß englischerseits genauere Angaben über den Verlauf des Zusammenstoßes und über die Zusammensetzung des englischen Geschwaders gemacht werden. Man darf aber nicht vergessen, daß unser Geschwader sich seit etwa vier Monaten auf hoher See befindet und daß es, ohne von Kabelleitern oder anderen Verständigungsmitteln Gebrauch machen zu können, sich zu einem schweren Schlag gegen die feindliche Flotte vereinigte. Kein schützender Hafen stand ihm zur Vornahme der notwendigsten Reparaturen zu Gebote, kein Dock zur Reinigung des Schiffsbodens. Trotzdem gelang es viele Monate hindurch, den nötigen Vorrat an Kohlen und Pro-

viant an Bord zu nehmen, ohne in Feindeshand zu fallen.

Über das Schicksal der Besatzung liegen Nachrichten nicht vor. Unsere Verluste scheinen schwer zu sein. „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ hatten eine Besatzung von ungefähr je 700, „Leipzig“ von etwa 350 Mann; auf der „Münberg“ und der „Dresden“ befanden sich je 400 Mann.

Admiral Spee, der Kommandant des Geschwaders, ging mit seinem Flaggschiffe „Scharnhorst“ zugrunde; das Schiff feuerte, bis es in die Tiefe sank. Kein Mann der Besatzung wurde gerettet.

Vizeadmiral Maximilian Graf Spee wurde am 22. Juni 1861 in Kopenhagen geboren. Er gehörte der Marine seit 1878 an. An Bord der „Möwe“ nahm er an der Flaggenhissung in Togo und Kamerun teil. Einige Zeit hindurch war er Hafenkommendant von Kamerun. Als Kapitänleutnant begleitete er 1897 den Prinzen Heinrich nach Ostasien. Nach seiner Rückkehr wurde er Korvettenkapitän und 1902 Dezentern in der Waffenabteilung des Reichsmarineamts. Im Herbst 1905 übernahm er als Kapitän das Kommando des Linienschiffes „Wittelsbach“. Einige Jahre später wurde er zum Kontreadmiral und zum zweiten Admiral des Aufklärungsgeschwaders ernannt. 1912 übernahm er die Führung des ostasiatischen Geschwaders. Nach dem Siege über die englischen Kriegsschiffe an der chilenischen Küste erhielt er das Eiserne Kreuz erster und zweiter Klasse.

Auch der Kreuzer „Münberg“ wurde eingeholt und in den Grund gebohrt. Nach einer aufregenden Jagd, an der die Panzerkreuzer „Shannon“, „Achilles“, „Cochrane“ und „Natal“ teilnahmen, wurde der Kreuzer aufgefordert, sich zu ergeben. Er lehnte ab und kämpfte, bis er unterging.

Die ersten näheren Berichte besagten:

Die deutsche Flotte fuhr in dicht geschlossener Linie hinter dem Kreuzer „Scharnhorst“ her. Sobald die deutschen Schiffe sahen, daß sie entdeckt seien, nahmen sie Gefechtsstellung und dampften gleichzeitig in östlicher Richtung, um vor sich her den Weg freizuhalten.

„Scharnhorst“ wurde bald von der übermächtigen britischen Flotte eingeschlossen, die zu gleicher Zeit einen Teil des deutschen Geschwaders isolierte und den Kreuzer „Gneisenau“, der ein wenig langsamer fuhr, angriff. Nachdem beide Schiffe kampfunfähig gemacht waren, versuchte die „Leipzig“, mit der „Münberg“ und der „Dresden“ zu entkommen. Dies gelang nur beiden letztgenannten Schiffen, weil der „Leipzig“ der Ausweg verlegt war.

„Scharnhorst“ sank nach drei Stunden, „Gneisenau“ zwei Stunden später.

Die Seeschlacht, in welcher die deutschen Schiffe von der englischen Übermacht nach fünfständigem Kampfe bezwungen wurden, fand bei den Falklandsinseln statt. Sie liegen östlich von der Magelhaensstraße an der südlichen Spitze von Südamerika, jedoch bereits im Atlantischen Ozean. Die Falklandsinseln heißen nach Lord Falkland, welcher der Gönner des Engländers Strong war, der die Inseln 1689 besuchte. Entdeckt wurden sie jedoch bereits 1592 von John Davis und im eigentlichen Sinne erforscht im Jahre 1594 von Richard Hawkins. Ihre Bedeutung besteht darin, daß der jetzige Regierungssitz Port Stanley an der äußersten Spitze Ostfalklands einen glänzenden Hafen hat, wo große Linienschiffe einfahren können. Die Kolonie ist außerdem wichtig als Halbwegstation und Steinkohlendepot für die Ozeanfahrer, welche hier Zuflucht oder auch Mittel zur Ausbesserung der Schiffe oder zur Verproviantierung der Mannschaften finden. Die Falklandsinseln gehörten zuerst England, dann zum Teile auch Frankreich, welches sie Malwineninseln nannte, dann Spanien — dieser Staat benützte sie hauptsächlich als Verbrecherkolonie — und dann Argentinien. Es ist nicht ohne Interesse, daß dieser Schauplatz des tragischen Kampfes der deutschen Schiffe eine Zeitlang deutsches Eigentum war. Die argentinische Regierung verkaufte die Falklandsinseln an einen Hamburger, Louis Vernet. Erst 1835 wurden die Inseln endgültig von England besetzt und 1840 wurde die Kolonisation beschlossen.

Geographisch sind die Falklandsinseln merkwürdig durch die wunderbar gekackten und gleich höchste Erhebung der Mount Adam ist. Den ganzen Archipel umgibt ein ungeheures Grasmeer, das die Engländer als Sea-weed bezeichnen, welches sich in der Breite von 10 bis 15 Längegraden gegen Nordost bis in die Nähe des La Platastromes erstreckt. Die Falklandsinseln werden auch als Sicherheitsstation für die Walfisch- und Robbenfänger in der Antarktis benützt.

### Einzelheiten über die Seeschlacht.

Die ersten eingehenderen Berichte über die Seeschlacht an den Falklandsinseln kamen aus Montevideo, wohin sich ein Teil des englischen Geschwaders nach der Schlacht begab. In einer dieser Schilderungen heißt es:

Die Flottenoffiziere des Admirals Sturdee sind besonders darauf stolz, daß es den Eng-

ländern gelungen ist, die Deutschen zu überlisten und die Überreste des Geschwaders des Admirals Cradock zu vertilgen, ohne daß der Feind davon erfuhr. Es gelang ihnen, zwei mächtige Panzerkreuzer heranzuziehen, die sich mit den Kreuzern „Canopus“, „Carnarvon“, „Cornwall“, „Bristol“ und „Glasgow“ vereinigten und am 7. Dezember Port Stanley zum Einnehmen von Kohlen anliefen. Die großen Kreuzer konnten sich im Hafen hinter einem Landrücken vollständig verbergen.

Am 8. Dezember früh erschien das deutsche Geschwader, offenbar in der Absicht, die Falklandsinseln zu überrumpeln und Port Stanley als Kohlenstation zu besetzen. Als die deutschen Schiffe die nur wenig stärkeren britischen Schiffe sahen, machten sie zum Gesecht klar und es kam zum Kampf. Plötzlich erschienen am engen Hafeneingang die beiden großen britischen Panzerkreuzer. Admiral Graf Spee merkte jetzt, daß er in eine Falle geraten war, und gab den Schiffen das Signal, sich zu zerstreuen. Es war jedoch zu spät; der Kampf entwidelte sich bereits. Die deutschen Schiffe, namentlich „Scharnhorst“, schossen ausgezeichnet; „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ feuerten bis zum Augenblicke ihres Unterganges.

Inzwischen kämpfte die „Glasgow“ mit der „Leipzig“, die mehr ausgerichtet konnte als die anderen deutschen Schiffe. Als die „Leipzig“, in Feuer gehüllt, im Begriffe war, unterzugehen, hißte sie die weiße Flagge. (Ist von deutscher Seite widerlegt worden.) Die „Glasgow“ stellte das Feuer ein, fuhr dicht an das sinkende Schiff heran und ließ Boote herab. Als jedoch die ersten britischen Boote ausfuhren, um die Besatzung der „Leipzig“ zu retten, schoß die „Leipzig“ noch einmal; das Geschöß explodierte auf dem Deck der „Glasgow“. Daraufhin feuerte die „Glasgow“ die letzte Breitseite auf die „Leipzig“, die hiedurch zum Sinken gebracht wurde. Die britischen Offiziere bedauern, daß von der „Leipzig“, offenbar in der Hitze des Kampfes, dieser letzte Schuß abgegeben worden ist. Sie glauben, daß es sich um einen bedauerlichen Zufall gehandelt hat.

Die übrigen britischen Schiffe holten die „Nürnberg“ ein und forderten sie zur Übergabe auf. Da sie sich weigerte, wurde sie in den Grund geschossen.

Ihr Untergang rettete die Schiffe „Dresden“ und „Prinz Eitel Friedrich“, weil die englischen Schiffe die Verfolgung einstellten, um die Überlebenden des deutschen Schiffes aufzunehmen.

Nach anderen Berichten aus Montevideo wurde der Panzerkreuzer „Invincible“ zwanzigmal von Geschossen getroffen, ohne daß

er ernstlich beschädigt worden wäre; nur 14 Mann von der Besatzung wurden verwundet.

Als „Gneisenau“ sank, hatte er die ganze Munition verschossen, wollte jedoch von einer Übergabe nichts wissen. Beim Untergange salutierte viele Offiziere; ein Teil der Besatzung versammelte sich auf dem Achterdeck und sang die „Macht am Rhein“.

Eine große Anzahl, darunter auch Offiziere, wurde nachher gerettet; einige starben an Bord der englischen Schiffe, die übrigen wurden nach England gebracht.

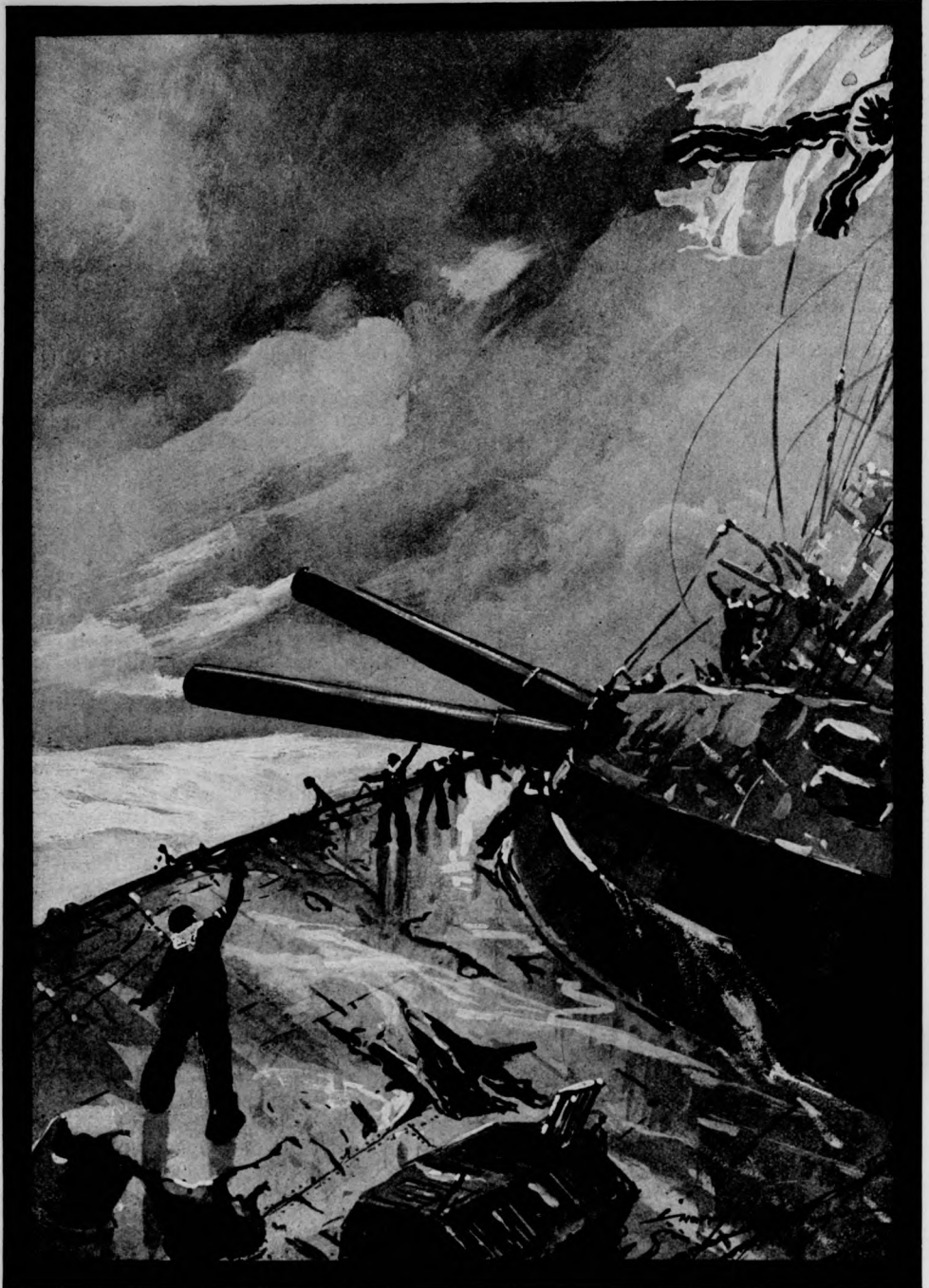
Vom „Scharnhorst“ wurde niemand gerettet.

In einer anderen Schilderung heißt es:

Die englischen Dreadnoughts wurden wieder und wieder von den deutschen Schüssen getroffen, die aber an den schweren Panzern nur kleinen Schaden anrichteten. Nicht viel fehlte jedoch, daß ein deutsches 210-Millimeter-Geschöß den Turm der „Invincible“ zerstörte. Die englischen Geschosse trafen den „Scharnhorst“ unaufhörlich vom Vorder- bis zum Achterdeck und brachten die deutschen Geschütze nacheinander zum Schweigen. Aber es kam kein Zeichen der Ergebung, bis beide Kreuzer zwischen den Flammen untergingen; bis zuletzt blieb die Fahne des Admirals v. Spee sichtbar. „Scharnhorst“ versank um 1 Uhr nachmittags, „Gneisenau“ um 6 Uhr. Die „Nürnberg“ wurde von der „Kent“ verfolgt und sank, die „Leipzig“ wurde von der „Glasgow“ in den Grund geschossen. Ein Leutnant und 21 Mann der „Leipzig“ wurden von der „Glasgow“ gerettet; im ganzen wurden 150 Deutsche gerettet. Die „Dresden“ und „Prinz Eitel Friedrich“ retteten sich nach Punta Arenas, wo sie sich mit Kohlen versorgten. 14 Stunden nach ihrer Abfahrt trafen die „Bristol“ und „Glasgow“ ein.

Als „Scharnhorst“ dem Untergange nahe war, signalisierte ihm „Canopus“, sich zu ergeben. Admiral v. Spee antwortete, daß er noch imstande sei, eine Ladung abzugeben zu können. Das Schiff versank während die Mannschaft auf Deck in Reihen salutierte. Der Kommandant des „Gneisenau“ befand sich unter den Geretteten.

Was nun die Meldungen über die Schädigungen anlangt, welche die englischen Schiffe erlitten haben, so waren die englischen Berichte, die nur von sieben Toten und vier Verwundeten sprachen, naturgemäß mit einigen Zweifeln aufzunehmen. Es wurde auch später glaubhaft berichtet, daß in Port Stanley bei den Falklandsinseln nach der Schlacht sieben englische Kreuzer mit schweren Beschädigungen lagen.



**Der Untergang des deutschen Kreuzers „Scharnhorst“.**

Nach einer Originalzeichnung von Harry Heusser.

Der kleine Kreuzer „Dresden“ war entkommen; sein Kommandant übermittelte dem deutschen Konsul in Santiago de Chile folgenden Bericht über die Schlacht:

Das deutsche Geschwader unter dem Kommando des Vizeadmirals v. Spee, bestehend aus den Kreuzern „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Dresden“, „Leipzig“ und „Nürnberg“ und begleitet von drei Transportschiffen, hatte die Absicht, an den Falklandsinseln das englische Geschwader anzugreifen, das, wie der Geschwaderkommandant wußte, sich aus sechs Schiffen zusammensetzte. Um 8 Uhr morgens, am 8. Dezember sichtete das deutsche Geschwader die Falklandsinseln, und „Gneisenau“ fuhr mit einem kleinen Kreuzer voraus, die Anzahl der englischen Schiffe festzustellen und diese zum Kampfe herauszufordern. Die aufläurenden Dampfer stellten fest, daß die Zahl der englischen Schiffe größer war, als man angenommen hatte. Trotzdem aber entschloß sich Vizeadmiral v. Spee, den Kampf aufzunehmen.

Das deutsche Geschwader wurde dann zuerst von sechs englischen Schiffen angegriffen, welchen sich später noch zwei vom Typ des „Invincible“ zugesellten. Als der Geschwaderkommandant diese Schiffe sichtete, trachtete er, den Kampf wegen der ungeheuren Übermacht der Engländer abzubrechen. Der Feind folgte jedoch, dank der größeren Schnelligkeit seiner Schiffe, so daß Vizeadmiral v. Spee sich entschloß, den Kampf mit „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ allein aufzunehmen und diese beiden Schiffe zu opfern, um die kleinen Kreuzer zu retten, denen er befohl, sich zurückzuziehen.

Die letzten drahtlosen Nachrichten, die die „Dresden“ von „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ erhielt, meldeten, daß beide mit ihren Torpedorohren den Angriff eröffneten, und durch drahtlose Mitteilung der englischen Schiffe untereinander erfuhr die „Dresden“, daß die beiden deutschen Kreuzer nachmittags um 7 Uhr untergingen. Die kleinen deutschen Kreuzer wurden von dem englischen Kreuzer „Bristol“ und von drei Panzerkreuzern verfolgt.

Infolge seiner geringen Schnelligkeit wurde der Kreuzer „Leipzig“ erreicht und in Brand geschossen. Trotz verschiedener Versuche seitens der Kreuzer „Dresden“ und „Nürnberg“, die Angriffe auf sich abzulenkten, sah sich die „Leipzig“ gezwungen, den Kampf mit allen vier Schiffen aufzunehmen. Vom Ausgang dieses Kampfes hatte die „Dresden“ keine Kenntnis. Auch über die Verluste der Engländer in ihrem Kampfe gegen „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ hat die „Dresden“ nichts erfahren können. Der Kommandant der „Dresden“ hat nur gesehen, daß die erste geschlossene Salve einer Breitseite des „Scharnhorst“ als Volltreffer eines der eng-

lischen Schiffe traf, dessen Aufbau hinwegfegte und einen Panzerturm des Schiffes völlig zerstörte. Aus Privatnachrichten geht hervor, daß der englische Panzerkreuzer „Defence“ in Port Stanley auf Land sitzt. Jedoch ist nicht bekannt, welche Ursachen das Auslaufen herbeiführten.

Weiterhin ist durch Nachrichten aus englischer Quelle bekannt geworden, daß englischerseits am Kampfe folgende Schiffe teilnahmen: „Invincible“, „Inflexible“, „Canopus“, „Carnarvon“, „Cornwall“, „Kent“, „Glasgow“ und „Bristol“, und daß „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ den Kampf nicht fortsetzen konnten, weil ihre Munition erschöpft war. Sie wurden mit ihrer Mannschaft in den Grund geböhrt, als sie völlig wehlos waren. Die gesamte Mannschaft befand sich im Augenblick des Unterganges auf Deck stehend und brachte brausende Hurras auf den Kaiser und das Vaterland aus, ehe die Schiffe in den Wellen verschwanden.

Nach einem ebenfalls aus englischer Quelle stammenden Bericht wurde auch die brennende „Leipzig“ mit ihrer gesamten Mannschaft in den Grund geböhrt. Auf der „Leipzig“ hatte sich die Mannschaft am Vorderdeck aufgestellt und weigerte sich, der Aufforderung zur Übergabe nachzukommen. Als der Kreuzer „Leipzig“ schon untergegangen war und einen Augenblick kieloben trieb, schwamm ein Matrose an das Schiff heran, kletterte herauf, eine deutsche Fahne schwingend, und ging dann mit ihm unter.

Über die Verluste der Engländer im Kampfe ist nichts bekannt, da auf den Falklandsinseln strengste Zensur herrscht. Der Kampf beweist die Überlegenheit der deutschen Schiffe über die englischen, da diese trotz ihrer gewaltigen Übermacht die Deutschen erst nach fünf Stunden besiegen konnten und auch erst dann, als das deutsche Geschwader keine Munition mehr hatte.

Dem Bericht eines in Chile ansässigen Deutschen ist zu entnehmen:

Die ersten Nachrichten über das Gefecht trafen hier von London am 10. Dezember ein. Von den hier auf der Suche nach der „Dresden“ passierten Schiffen „Bristol“, „Glasgow“, „Drama“, „Kent“ und „Cornwall“, von denen nur die Kommandanten an Land waren, war wenig zu erfahren, obgleich die der deutschen Sache sympathische gesinnte Behörde es an Versuchen nicht hat fehlen lassen. Man muß deshalb nach den indirekten Berichten die Überzeugung gewinnen, daß die Engländer in jener Schlacht eine Enttäuschung erlitten und Verluste gehabt haben, die sie zu verheimlichen und zu verschleiern für nötig hielten. Es geht dies auch aus den vereinzelt Auslassungen der Engländer hervor, über die unverhohlene Anerkennung des zähen und schneidigen, ja tollkühnen Vorgehens unserer wenigen kleinen Schiffe gegen die große Übermacht, der es erst nach fünfständigen Kämpfen möglich war, den Widerstand zu brechen und dies nur, weil die deutschen Schiffe keine Munition mehr hatten.

S. M. S. „Dresden“ kam hier Samstag, 12. Dezember, an, fast ohne Kohlen, und erhielt Erlaubnis,

51 Stunden im Hafen zu bleiben, wie „Ortante“, außer der für Reparaturen etwa nötigen Zeit, ferner Kohlen, Wasser und Proviant zu nehmen. Sonntag abends lief „Dresden“ wieder aus. Proviant und Wasser sowie die recht zahlreich für das Geschwader eingelauenen Liebesgaben konnten im Laufe des Sonntags an Bord geschafft werden. Am Montag, 14. Dezember, 130 Uhr traf „Bristol“ von Falkland hier ein und ging mit voller Fahrt um 3 Uhr westwärts weiter. Am selben Nachmittag kam „Glasgow“ und ging 8 Uhr westwärts weiter. Die Kommandanten beider Schiffe erlaubten keine Kommunikation mit dem Land. Am folgenden Tage gingen die englischen Postdampfer „Ortega“ und „Driffa“ nach Valparaiso weiter, die einige Zeit hier gelegen hatten, nachdem „Oranja“ tags zuvor nach Montevideo ausgegangen war. Nach Angaben der „Dresden“ sowie aus anderen zuverlässigen Quellen geht über den Verlauf des Gefechtes folgendes hervor:

Auf dem Wege nach Falkland wurde ein englischer Segler mit Kohlen genommen und nach seiner Entleerung in der Nähe der Insel Victon (Kanal Beagle) versenkt. Dies wurde von Einwohnern über Ushuvia drahtlos nach Buenos-Aires berichtet. Der englische Admiral hatte, wie man später erfuhr, verboten, daß seine Schiffe funkten und deren Anwesenheit verrietten. Nach Angaben eines chilenischen, mit englischen Offizieren befreundeten Seeoffiziers haben folgende englische Schiffe an dem Gefecht teilgenommen: „Invincible“, „Inflexible“, „Canopus“, „Carnarvon“, „Cornwall“, „Kent“, „Glasgow“ und „Bristol“.

Hiebei ist „Defence“ nicht erwähnt. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß er mitgetämpft und schwere Havarie erlitten haben muß. Denn ein Augenzeuge, Passagier des „Driffa“, der in Stanley Harbour war, teilt mit mir, daß er das Schiff am Strande gesehen, und daß man ihm erzählt habe, es bleibe dort als Hafenswache. Derselbe Mann sagt, daß „Carnarvon“ im Hafen mit großer Schlagseite lag, weil er einen Treffer unter der Wasserlinie gehabt habe. — Es waren demnach acht Schiffe (ohne „Defence“) am Kampfe beteiligt, aber nur sieben wurden von Augenzeugen gesehen, so daß eines fehlt und vielleicht im Kampfe untergegangen ist. Die Engländer lassen nichts über die Verluste verlauten und haben eine äußerst strenge Zensur in Stanley eingerichtet, damit nichts durchsickert. Die Behörden versuchten hier Näheres zu erfahren, wurden aber von dem Kommandanten des „Bristol“ kurz mit dem Bemerken abgeseifelt, daß erst nach dem Friedensschluß berichtet werden würde. Schließlich wurden anzuhörig und unwillige Bemerkungen gemacht, unter anderem, daß der zweite Kommandant des „Gneisenau“ und „Good Many“ Offiziers und Crew“ gerettet seien, und daß wegen Mangel an Booten trotz des sehr schönen Wetters nicht mehr gerettet werden konnten. Ferner ist bekannt geworden, daß sowohl „Scharnhorst“ wie „Gneisenau“ nur aus Mangel an Munition nicht erfolgreich gegen die große Übermacht weiterkämpfen konnten und schließlich vollkommen wehrlos in den Grund geschossen wurden, während die Mannschaft auf Deck versammelt mit Hurra auf Kaiser und Vaterland unterging. Ein hoher chilenischer Seeoffizier äußerte sich mit unverhohlener Genugtuung, daß durch diesen unvergleichlichen Kampf die Überlegenheit der deutschen Marine über die englische in gleicher Stärke zum Vorteil der ersteren er-

wiesen sei, denn die Engländer hätten bei ihrer fast zehnfachen Übermacht fünf Stunden gebraucht, um die zwei Schiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ zu besiegen, und dies auch nur dann, als diese versunken waren. Der Ausgang des Gefechtes wäre sonst bei Einbruch der Nacht für die Engländer wahrscheinlich sehr zweifelhaft gewesen. Er betonte, daß auch dies wohl der Grund sei, weshalb die Sieger sich weiterten, einen offenen und unumwundenen Bericht von der Schlacht zu geben, und so sehr er den Verlust der Schiffe und der tapieren Mannschaft bedauere, könne er Deutschland zu diesem Erfolge nur beglückwünschen, denn die Engländer würden es jetzt nur wagen, deutsche Schiffe anzugreifen, wenn sie in sicherer großer Übermacht seien. Bei Coronel seien die Kräfte ziemlich gleich gewesen, nachdem der nur 40 Meilen entfernte „Canopus“ es vorgezogen hatte, zu entweichen, und dort hätten die Engländer jämmerliches Fiasko gemacht und sich unfähig gezeigt, bei schlechtem Wetter zu kämpfen, während sie bei Falkland schönes, weitlichtiges und ruhiges Wetter und eine große Übermacht in Geschützen gehabt hatten.

Nach Mitteilungen der „Dresden“ hat der Admiral zwei Aufklärungsschiffe nach Stanley vorgeschickt, die am 8. Dezember 8 Uhr in Port William mehrere Schiffe sichteten. Darauf wurde vom Geschwader auf die heraufkommenden Schiffe zum Angriff vorgegangen, obwohl es besonders große feindliche Kreuzer waren; bald darauf erschienen jedoch noch die beiden Dreadnoughts „Invincible“ und „Inflexible“, die im inneren Hafen gelegen hatten. Jetzt erhielten die kleinen Kreuzer Befehl, sich zu zerstreuen, während „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ sie deckten, aber, um den Feind aufzuhalten und in Schutzweite zu kommen, direkt auf die großen Schiffe losgingen. „Dresden“ hatte dann noch gesehen, wie die erste Breitseite der „Scharnhorst“ auf einem der Dreadnoughts voll gefessen hatte, den Panzerturm vollständig demolierte, die Masten herunterlegte, das ganze Deck bestrich und bedeutenden Schaden gemacht haben muß. Aus diesem Grunde haben die Engländer auch wohl zugegeben, daß sieben Mann in dem Panzerturm getötet worden sind, weil die Erfolge den deutschen Schiffen bekannt waren. Gegen 7 Uhr wurden englische Berichte gehört, daß beide Schiffe gesunken seien und Jagd auf die kleinen Kreuzer gemacht werde. Die kleinen Kreuzer „Leipzig“ und „Nürnberg“ wurden scharf verfolgt; infolge der geringeren Geschwindigkeit der bereits brennenden „Leipzig“ sah sich diese wiederholt gezwungen, gegen die vier Verfolger Front zu machen, obwohl „Dresden“ und „Nürnberg“ die größten Anstrengungen machten, sie zu befreien. Über das Schicksal der „Leipzig“ und „Nürnberg“ hat „Dresden“ dann nichts weiter gehört, die von einem großen Panzerkreuzer scharf verfolgt und beschossen wurde. Nach einem enthusiastischen Bericht des Kapitäns der „Driffa“ soll „Leipzig“, während die Mannschaft auf der Baal die Flagge hochhielt, mit Hurra auf Kaiser und Deutschland die Aufforderung zur Übergabe energisch verweigert haben und dann untergegangen sein. Ein Mann sei schwimmend auf den Kiel des gekenterten Schiffes geklettert und habe die Flagge gezeigt, mit der er unterging. Niemand von diesem Schiff wurde gerettet. „Nürnberg“ soll ebenfalls in dieser heroischen Weise untergegangen sein, wie von Leuten der „Cornwall“ erzählt wurde, die am 21. Dezember kurze Zeit im Hafen war.



Admiral Graf v. Spee, der Kommandant des deutschen Geschwaders.

Ein Offizier des englischen Großkampfschiffes „Inflexible“, der an der Schlacht bei den Falklandsinseln teilgenommen hat, schildert seine Erlebnisse folgendermaßen:

Am Donnerstag morgen waren wir im Hafen und hatten um 6:30 Uhr morgens angefangen zu tohlen. Um ungefähr 8:30 Uhr wurden von der Signalfstation fünf deutsche Kreuzer außerhalb des Hafens gemeldet. Dies waren die „Scharnhorst“ als Flaggschiff, „Gneisenau“, „Nürnberg“, „Dresden“ und „Leipzig“, das Geschwader, das „Good Hope“ und „Monmouth“ an der Küste von Chile vernichtet hatte. Wir waren selbstverständlich erfreut darüber, sie endlich vor uns zu haben, da wir mit ihnen noch eine Rechnung abzumachen hatten. Sie hatten keine Ahnung, daß wir in der Nähe waren. Wir stellten sofort die Übernahme von Kohle ein und machten uns zuerst klar. Wir setzten Dampf auf und verfolgten sie. Zuerst nicht so schnell, da unsere Überlegenheit an Schnelligkeit uns gestattete, sie länger zu verfolgen, und wir den Vorteil hatten, erst noch die Mannschaften speisen lassen zu können. Um 12:30 Uhr eröffnete das Flaggschiff und wir, die bedeutend schneller als der Rest unseres Geschwaders waren, das Feuer auf „Scharnhorst“ und „Gneisenau“. Um 1 Uhr waren wir auf eine Entfernung von 16.000 Yards, und der erste Schuß traf. Die leichten Kreuzer des Feindes hatten sich zerstreut, um zu fliehen, und wurden von unseren leichten Streitkräften, die ihnen beträchtlich überlegen waren, verfolgt. Wir kämpften mit der „Scharnhorst“ drei Stunden lang, und um 4 Uhr sank sie schließlich. Wir konnten kaum sehen, was für Schaden wir ihr zugefügt hatten, da sie immer in dichten Rauch gehüllt war. Wir hätten das Gefecht schon früher beendigen können, es war jedoch Befehl gegeben, uns so entfernt wie möglich zu halten, um selbst möglichst wenig Verluste zu haben. Die „Gneisenau“ schoß außerordentlich akkurat, doch war es ihr bei der großen Entfernung nicht möglich, uns effektiven Schaden zu tun. Nachdem wir die „Scharnhorst“, die sank, ohne daß wir den Schiffbrüchigen Rettung bringen konnten, erledigt hatten, gingen wir an die Verfolgung der „Gneisenau“, die mit unserem Flaggschiff, dem „Invincible“, im Kampfe war.

Durch unser Dazutommen und durch das Eintreffen eines unserer leichten Kreuzer konnten wir auch die „Gneisenau“ außerordentlich schnell zum Sinken bringen. Unsere 12-Zoll-Geschütze waren den deutschen 8-2-Zoll-Geschützen selbstverständlich außerordentlich überlegen. Um ungefähr 4:45 Uhr schien die „Gneisenau“ zu sinken und hörte mit dem Feuer auf. Ihre Flagge war verfliegene Male heruntergeschossen worden, aber immer wieder hielten die Deutschen eine neue Fahne. Schließlich hatten sie anscheinend keine Flagge mehr und suchten ohne Flaggenzeichen. Als wir uns schließlich näherten, feuerte das Schiff, trotzdem es sich bereits im Sinken befand, aus einem einzigen Geschütz noch unaufhörlich auf uns. Wir gaben schließlich noch eine Reihe von Schüssen auf das Schiff ab und um 5:15 Uhr senkte sich das Schiff langsam. Es stand schließlich in einem Winkel von 70 Grad und dann ging es mit einer kolossalen Gewalt nach unten und verschwand. 300 bis 400 Mann der Besatzung trieben auf den Wellen; sie hielten sich an Hängematten und Schiffstrümmern an. Wir versuchten zu retten, was zu retten war, und auch das Flaggschiff und der andere leichte Kreuzer unterstützten uns. Die See begann jedoch bewegt zu werden und war außerordentlich kalt. Die größte Zahl der mit den Wellen kämpfenden ertrank vor unseren Augen, da sie tauch erstarbten und die Schiffstrümmern, an denen sie sich festhielten, ihnen aus den Händen glitten. Wir haben den Ersten Offizier der „Gneisenau“, sieben Offiziere und ungefähr 50 Mann an Bord genommen, und die anderen Schiffe haben ungefähr 180 Mann gerettet.

Am Abend kam einer unserer leichten Kreuzer und berichtete, daß er die „Leipzig“ zum Sinken gebracht hatte, während ein anderer Kreuzer berichtete, zwei deutsche KohlenSchiffe versenkt zu haben.

Am nächsten Morgen kam dann einer unserer geschützten Kreuzer an und berichtete, daß er die „Nürnberg“ zum Sinken gebracht habe. Die Deutschen haben außerordentlich gut gekämpft. Einer der Offiziere, den wir gerettet hatten, erklärte mir, daß sie zum Schluß nicht mehr auf ihrem Deck stehen konnten, da es fast vollständig weggeschossen war. Jedes Geschütz war kampfunfähig und einer der Geschütztürme war durch eine Explosion vollständig weggeblasen worden. Überall an Bord brach Feuer aus. Eigenartigerweise wurde es jedoch dadurch gelöscht, daß unsere ins Wasser eingeschlagenen Granaten, die das Schiff nicht trafen, dertartig große Wassermassen aufwühlten, daß dadurch das Feuer immer wieder gelöscht wurde.

Einer riesigen Übermacht war das deutsche Geschwader zum Opfer gefallen, aber trotz des schweren Verlustes bedeutete die Schlacht bei den Falklandsinseln ein Ruhmesblatt in der jungen Geschichte der deutschen Flotte. Auch Admiral Sturdee konnte dem deutschen Heldenmut seine Anerkennung nicht verjagen. „Die Deutschen schlugen sich gut“, sagte er in Montevideo, „sie sind ausgezeichnete Menschen. Es sind unserer würdige Feinde! Sie sanken ins Meer mit der Flagge am Toppmast! Vor alters ergaben sich die Schiffe, jetzt ziehen sie vor, unterzugehen; die Deutschen taten alles mögliche, um unser Feuer zu beantworten. Trotzdem hatten wir nur acht Tote und 14 Verwundete.“

„Auf unserem Flaggschiff“, so erzählt der englische Befehlshaber weiter, „war kein Toter. Vor dem Eintreten in den Kampf gab ich den übrigen Schiffen keine Befehle, da die Kommandanten ihre Pflicht kannten. Der einzige Befehl war, auf sie Jagd zu machen, und nachdem das erreicht war, frühstückten wir und speisten später zu Abend. Es ist angenehm, die Zeit zum Angriff aussuchen zu können. Wir verfolgten die Deutschen und erreichten sie.“

Die Schlacht begann um 1 Uhr mittags und das erste Schiff sank um 6 Uhr nachmittags, ohne daß sich ein Mann der Besatzung des „Scharnhorst“ hätte retten können. Ich bedauere, sagen zu müssen, daß der Admiral Graf Spee mit seiner ganzen Mannschaft und seinen beiden Söhnen den Tod fand. Das beweist, wie traurig der Krieg ist. „Invincible“ und „Inflexible“ kämpften gegen „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ und der Kreuzer „Glasgow“ mit Unterstützung des „Carnarvon“ brachte die „Leipzig“ zum Sinken, während der Kreuzer „Kent“ den Kreuzer „Nürnberg“ verfolgte und ihn in den Grund bohrte. Diese Schiffe beabsichtigten, in den Atlantischen Ozean zu kommen, um die Schiffahrtswege der Handelsflotte zu bedrohen, nun liegen sie gut auf dem Meeresgrunde!“

Trauer und Stolz zugleich mußten die Meldungen von den Falklandsinseln im Deutschen Reich und in der verbündeten Monarchie wecken. Der Präsident des deutschen Reichstages, Dr. Kämpf, gab diesen Empfindungen in einem Telegramm an Kaiser Wilhelm Ausdruck. Er sagte:

„Mit Schmerz und Trauer, aber ungebeugten Mutes hört das deutsche Volk die Nachricht von dem ruhmvollen Untergang der Kreuzer „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“ und „Nürnberg“. Von einer Übermacht von feindlichen Schiffen umringt, haben unsere heldenmütigen Seeleute, mit ihrem tapferen Führer an der Spitze, den sicheren Tod vor Augen, bis zum letzten Atemzug gekämpft und sind dann in den Tod gegangen für des Deutschen Reiches Ehre. Mit Seiner Kaiserlichen Majestät weiß sich das deutsche Volk eins in dem Schmerz und der Trauer um den Verlust so vieler hoffnungsreicher Menschenleben, aber auch in Bewunderung und Stolz auf die ruhmreiche Heldentat. Eine Nation, die solche Helden hervorbringt, darf ungebeugten Mutes auch den schwersten Opfern standhaft ins Auge schauen und des Sieges gewiß sein.“

Kaiser Wilhelm antwortete:

„Das harte Schicksal, das unser ostasiatisches Geschwader betroffen, hat Sie veranlaßt, im Namen des Reichstages dem tiefen Schmerz des deutschen Volkes über den schweren Verlust so zahlreicher braver Helden, zugleich aber auch den Gefühlen des Stolzes über ihre Taten und dem unerschütterlichen Vertrauen in die Zukunft Ausdruck zu geben. Ich danke Ihnen herzlich für die Kundgebung. Mögen die schweren Opfer, die der uns aufgezwungene Existenzkampf der Gesamtheit wie jedem einzelnen auferlegt, getragen werden von der zuversichtlichen Hoffnung, daß Gott der Herr, aus dessen gnädiger Hand wir Glück und Unglück, Freude und Schmerz in Demut empfangen, auch die schwersten Wunden in einen Segen für Volk und Vaterland verwandeln wird.“

Das Schicksal des deutschen Auslandsgeschwaders war unaufhaltsam gewesen; das Geschwader war in Ehren untergegangen, nicht ohne der englischen Übermacht gezeigt zu haben, was deutsche Schiffe können, wie deutsche Seeleute zu sterben wissen. Dem Gedenken des Grafen Spee, seiner beiden Söhne und der vielen Braven, die bei den Falklandsinseln ihr Heldengrab gefunden haben, ist ein besonderes Ehrenblatt in der deutschen Geschichte gewidmet.

## Ein neuer deutscher Vorkoß an die englische Küste.

Die britische Admiralität sollte sich nicht lange des billig errungenen Sieges bei den Falklandsinseln freuen. Am 16. Dezember 1914 wurde in Berlin amtlich mitgeteilt:

Teile unserer Hochseestreitkräfte haben einen Vorkoß nach der englischen Ostküste gemacht und am 16. Dezember früh die beiden befestigten Küstenplätze Scarborough und Hartlepool beschossen.

Nach englischen Meldungen sind in Hartlepool über 20 Personen getötet, 80 verwundet und beträchtlicher Schaden angerichtet worden. Der Gasometer brennt.

Die Beschießung der Festung West-Hartlepool begann zwischen 8 und 9 Uhr früh.

In Scarborough sind zwei Kirchen beschädigt, mehrere Dächer eingestürzt.

In Whitby soll die historische Abtei teilweise zerstört sein.

Die Bevölkerung flieht in das Innere des Landes.

\*

Ein zweiter Bericht sagte:

Bei der Annäherung an die englische Küste wurden unsere Kreuzer bei unsichtigem Wetter

durch vier englische Torpedobootzerstörer erfolglos angegriffen.

Ein Zerstörer wurde vernichtet, ein anderer kam in schwer beschädigtem Zustand aus Sicht.

Die Batterien von Hartlepool wurden zum Schweigen gebracht, die Gasbehälter vernichtet.

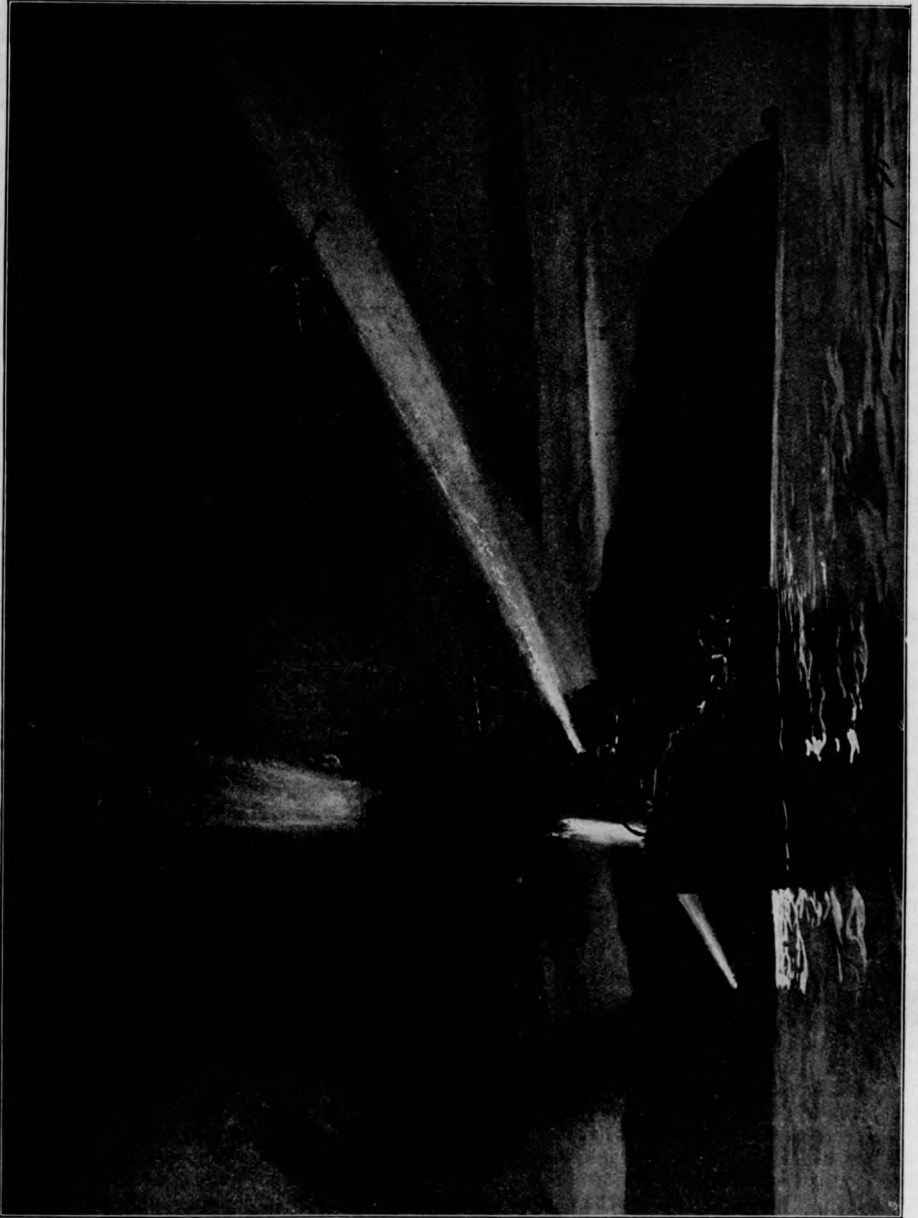
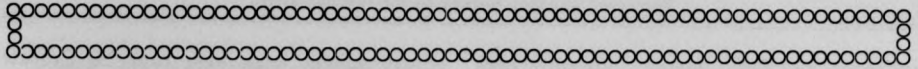
Mehrere Detonationen und drei große Brände in der Stadt konnten von Bord aus festgestellt werden.

Die Küstenwachtstation und das Wasserwerk von Scarborough, die Küstenwacht- und Signalstation von Whitby wurden zerstört.

Unsere Schiffe erhielten von den Küstenbatterien einige Treffer, die nur geringen Schaden verursachten.

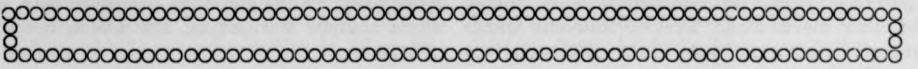
An anderer Stelle wurde noch ein weiterer englischer Torpedobootzerstörer zum Sinken gebracht.

Die deutsche Flotte konnte es also wagen, sich der englischen Küste zu nähern und die britische Hochseeflotte blieb ruhig in ihrem Versteck. Die Beschießung englischer Küstenorte war militärisch gewiß nicht sehr bedeutend, aber der britischen National-eitelkeit wurde ein harter Stoß versetzt. Das britische Kriegsministerium teilte mit, daß die deutschen Schiffe, die bei



**Trächtige Bewachung der englischen Küste durch Hochseeboote und Wasserflugzeuge vor deutschen Luftschiffen.**

Nach einer Originalzeichnung von Harry Heuser.



Hartlepool in Sicht kamen, offenbar zwei Schlachtschiffe und ein Panzerkreuzer waren. Sie begannen um 8 Uhr früh mit der Beschießung. Um 8-15 Uhr kam der Bericht der Küstenbatterie, daß feindliche Schiffe getroffen und beschädigt worden seien. Diese dampften um 8-50 Uhr ab.

Kein britisches Schiff, so sagt der Bericht nicht ganz wahrheitsgemäß, ist getroffen worden. Eine Granate fiel in die Reihen einer Abteilung Genietruppen, einige andere Granaten fielen in die Reihen des 18. Bataillons der Durhammer leichten Infanterie.

Die Verluste der Truppen betragen sieben Tote und 14 Verwundete. Die Stadt erlitt einigen Schaden. Die Gasfabrik wurde in Brand geschossen.

Von der Bevölkerung, die sich in den Straßen drängte, wurden ungefähr 22 Personen getötet und 50 verwundet.

Gleichzeitig erschienen ein Schlachtschiff und ein Panzerkreuzer vor Scarborough und lösten 50 Schüsse, die beträchtlichen Schaden angerichtet haben. In Scarborough wurden 13 Personen getötet. Nirgends entstand eine Panik. Die Haltung der Bevölkerung war so gut, wie man nur wünschen konnte.

So sagt der amtliche Bericht, Augenzeugen berichteten aber über die Haltung der Bevölkerung anders. Einer erzählt:

Es war ein düsterer Morgen über See aufgegangen, einer jener Wintertage vor Weihnachten, in denen das Licht noch lange mit der Finsternis zu ringen hat, bevor es Tag wird. Die Bewohner der Küstenstädte saßen beim Frühstück oder lagen noch im Bett. Die Kinder waren zum Teil auf dem Schulwege, die Postboten bestellten die Frühpost. Da tauchten aus dem grauen Morgennebel, der über dem Meere hing, plötzlich die Umrisse großer Kriegsschiffe auf, welche die Bevölkerung anfänglich für englische hielt; sie schienen wenigstens auch ohne Lotien mit dem Fahrwasser genau vertraut. Plötzlich blitzten dann die Feuerstrahlen der losgehenden Geschütze auf und das friedliche Bild der bedrohten Küstenplätze änderte sich auf einmal gründlich. Ein großer Schrecken verbreitete sich mit Windeseile, die Batterien an der Küste erwiderten das Feuer und jene bei Hartlepool soll dabei Treffer zu verbuchen gehabt haben.

Die Meldungen stimmen darin überein, daß um dieselbe Zeit von verschiedenen deutschen Schiffen auf Hartlepool, Scarborough und Whitby das Feuer eröffnet wurde. In der erschreckten Bevölkerung verbreitete sich das Gerücht, daß Zeppeline mitwirkten. Dies erwies sich aber als unwahr. Die Küstenwache wurde überall alarmiert und einer Meldung des

„Star“ zufolge seien auch rund 20 Soldaten von den deutschen Granaten getroffen worden. In Hartlepool gerieten die Gaswerke bald in Feuer. Es wurden im ganzen rund 100 Menschen getötet oder verwundet. Das Bombardement war meilenweit ins Land hinein bis Darlington hörbar. Die Fenster Scheiben in der Umgegend der bombardierten Orte klirrten.

Der Eindruck, den die Beschießung der englischen Häfen durch die deutschen Kreuzer in ganz England gemacht hat, ist kaum wiederzugeben. Nicht nur in den beschossenen Städten ist der Schreck und die Überraschung ungeheuer, sondern auch die Londoner Bevölkerung ist aufs höchste erregt. Das Gespenst des deutschen Einfalles macht heute die Engländer mehr erzittern denn je; das Mißtrauen gegen die eigene Flotte und ihre Führer ist um so lebhafter, als die anfängliche Hoffnung, daß es den englischen Kriegsschiffen gelungen sei, den deutschen Kreuzern den Rückzug abzuschneiden, sich später ebenfalls als trügerisch erwies.

Die letzte Nachricht der Admiralität lautete dahin, daß die englischen Kriegsschiffe alsbald nach Einlaufen der Nachricht von dem Bombardement der englischen Städte versuchten, die deutschen Kreuzer in einen Kampf zu verwickeln und ihnen den Rückzug zu verlegen. Der Plan mißlang aber; die deutschen Kreuzer zogen sich unter Woldampf zurück und entkamen im Nebel.

Die Deutschen beschossen zunächst West-Hartlepool. Die deutschen Kreuzer schossen aus großem Abstände, die Geschütze der Festung waren vollkommen machtlos. Die weiter tragenden Kanonen der Kreuzer hätten die Festung in einen vollständigen Trümmerhaufen verwandeln können; die Beschießung dauerte aber nur 25 Minuten. In Hartlepool, wo der Gasometer explodierte, wurden neun Personen getötet und viele verletzt. Whitby wurde ungefähr eine Stunde später beschossen; etwa 50 Granaten fielen in die Stadt und richteten bedeutenden Schaden an. Eine große Anzahl Personen wurden verletzt, aber, soweit bekannt, niemand getötet.

Die Beschießung von Scarborough begann gleichzeitig mit der Aktion gegen Hartlepool. Scarborough soll am meisten gelitten haben. Unter der Bevölkerung brach eine unbeschreibliche Panik aus. Eine große Anzahl Einwohner flüchteten, notdürftig bekleidet, landeinwärts in die Nachbarorte und sind nicht zu bewegen, zurückzukehren. Von den Granaten und den einstürzenden Häusern wurden zwölf Personen getötet und 24 verwundet. Am ganzen Morgen herrschte nebligles Wetter, so daß vom Lande aus nicht erkennbar war, wie viele deutsche Kreuzer an der Aktion beteiligt waren.

Soweit der Augenzeuge. Während des ganzen bisherigen Verlaufes des Krieges hatte keine feindliche Aktion einen so gewaltigen Eindruck auf die englische Bevölkerung gemacht, und eine so unermeßliche Aufregung im Lande hervorgerufen, wie dieser Angriff deutscher Schiffe auf die englische Ostküste. Dieser Angriff riß die Engländer aus ihrer selbstzufriedenen und seelenruhigen Verfassung. Hier ging es den Engländern an die eigene Haut.

Hartlepool wurde ungefähr 40 Minuten lang unter Feuer gehalten. Augenzeugen berichteten, daß in Hartlepool schätzungsweise 200 Schrapnells aufgefallen seien, von denen jedoch nicht alle explodierten. Etliche Geschosse überflogen die Stadt und wurden später mehrere Meilen landeinwärts in den Feldern der Umgebung aufgefunden.

Unter den Toten befanden sich mehrere Soldaten, die am Morgen gerade eine militärische Übung abgehalten hatten, als plötzlich ein Schrapnell unter sie fiel und sieben Mann auf der Stelle tötete. Die West-Hartlepoolbahn nahm unterwegs acht Leichen auf, die vom Bahnpersonal entlang des Schienenstranges aufgefunden worden waren. In der Willen-anlage in dem romantischen Klippengebiet bei Hartlepool waren mehrere Landhäuser eingestürzt.

In Whitby ließen auf dem Fischmarke inmitten der Stadt die Händler ihre Stände in Stich und flüchteten in nahe gelegene Kellergewölbe. In wenigen Minuten waren die Straßen wie ausgeföhren. In den Schulen, wo eben der Unterricht begonnen hatte, erhoben die Kinder ein unbändiges Geschrei; mehrere Knaben, die einer Pfadfindervereinigung angehörten, ließen mit dem Rufe: „Wir wollen die Deutschen sehen!“ zum Hafen. Sie erzählten später, man habe die feindlichen Schiffe ganz deutlich mit freiem Auge am Rande des Horizontes wahrnehmen können.

Die englischen Blätter mahnten, daß die Bevölkerung nicht den Kopf verlieren und sich nicht in müßigen Betrachtungen darüber ergehen solle, warum die britische Flotte diesen Überfall nicht habe verhindern können. Es müsse festgestellt werden, daß unter dem Schutze der Dunkelheit und des Nebels ein Durchbruch feindlicher Schiffe nie ganz außer dem Bereich der Möglichkeit liege. Wenn es den deutschen Schiffen unter dem Schutze der Nacht gelingen könne, bis an die englische Küste heranzukommen, so müsse ihre Rückkehr in den Heimathafen doch bei Tageslicht erfolgen, wobei ihnen von einem englischen Geschwader leicht der Rückzug abgebrochen werden könnte. Allerdings müßte die englische Flotte, um dieses Ziel zu erreichen, viel temperamentvoller in ihrer Be-

weglichkeit sein und mehr Initiative zeigen, als dies bisher der Fall gewesen sei.

\*

Aus diesen Berichten ist jedenfalls deutlich genug zu ersehen, welche Wirkung der deutsche Vorstoß in England hervorgerufen hat. Die Engländer hatten kaum noch Lust, sich über die Erfolge bei den Falklandsinseln zu freuen. Die britische Flotte versuchte nun ihrerseits, wohl um den üblen Eindruck der Beschädigung der englischen Ostküste auszumerzen, einen Vorstoß gegen die deutsche Küste. Am 25. Dezember 1914, am Weihnachtstage, erschienen leichte englische Streitkräfte in der deutschen Bucht.

Von ihnen mitgeführte Wasserflugzeuge gingen gegen die deutschen Flußmündungen vor und warfen hierbei gegen zu Anker liegende Schiffe und einen in der Nähe von Cuxhaven befindlichen Gasbehälter Bomben ab, ohne zu treffen und ohne Schaden anzurichten.

Unter Feuer genommen, zogen sich die Flugzeuge in westlicher Richtung zurück.

Die deutschen Luftschiffe und Flugzeuge klärten gegen die englischen Streitkräfte auf. Hierbei erzielten sie durch Bombenwürfe auf zwei englische Zerstörer und einen Begleitdampfer Treffer. Auf letzterem wurde Brandwirkung beobachtet.

Aufkommendes, nebligtes Wetter verhinderte sonstige Kämpfe.

Der Vorstoß war also abgewiesen worden; er bedeutete an sich nicht viel mehr als eine Demonstration — ihre großen Schiffe zu riskieren, das wagte die englische Flotte nicht.

\*

Die Operationen in der Nordsee gingen weiter, ohne daß es zu größeren Ereignissen gekommen wäre.

Am 1. Jänner 1915 wurde im Kanal unweit von Plymouth das englische Linienschiff „Formidable“ durch einen Torpedoschuß aus einem deutschen Unterseeboot zum Sinken gebracht. Das Unterseeboot wurde durch einen Zerstörer verfolgt, aber nicht beschädigt.

Die „Formidable“ war ein älteres Linienschiff aus dem Jahre 1898. Die Wasserverdrängung betrug 15.250 Tonnen. Die Armierung bestand aus vier 305-Zentimeter-, zwölf 15-Zentimeter-Geschützen und 18 leichten Geschützen. Das Schiff hatte vier Torpedoausstöße. Die Maschinenleistung betrug 15.000 Pferdekräfte, die Geschwindigkeit 18 Seemeilen. Die Besatzung bestand aus 760 Mann, von der nur 140 Mann gerettet wurden.

Die „Formidable“ gehörte zum fünften Linienschiffsgeschwader und wurde mehrfach unter den Schiffen genannt, welche in der letzten Zeit die belgische Küste beschossen hatten.

Ein geretteter Matrose erzählte über den Vorgang:

Die meisten von uns hatten sich zur Ruhe begeben, als die Explosion erfolgte. Nachdem der Kapitän erkannt hatte, daß etwas Ernstes geschehen sei, gab er den Befehl, die Boote auszuhefen. Das war allein am Steuerbord möglich, da das Schiff nach dieser Seite überholte. Als die Geretteten das Schiff verließen, sahen sie viele auf dem Achterdeck stehen, von denen die meisten ihre Pfeife oder Zigaretten rauchten.

Der Kapitän stand mit seinem Hunde auf der Brücke, die Zigarette im Mund. Seine letzten Worte waren: „Haltet euch gut, Leute, alles geht gut! Keine Panik! Zeigt euch als Briten!“ Der Matrose war nach dem Untergang des Schiffes betäubt aus dem Wasser gezogen worden.

Am 19. Jänner abends erschien ein Zeppelin

über Plymouth an der englischen Küste, blieb 10 Minuten über der Stadt und warf fünf Bomben ab. Drei Personen wurden getötet und mehrere Häuser zerstört. Das Luftschiff fuhr nach Sheringham und warf zwei Bomben ab, die keinen nennenswerten Schaden anrichteten. Um  $\frac{3}{4}$  11 Uhr nachts erschien der Zeppelin über Kings Lynn, wo er vier Bomben abwarf. Hier wurden zwei Häuser zerstört. Auch über Sandringham, dem Landitz des Königs, erschien das Luftschiff; der König und die Königin hatten Sandringham wenige Stunden vorher verlassen.

In London rief die Nachricht, daß ein Zeppelin über England erschienen sei, einen derartigen Eindruck hervor, daß man dort geradezu den Kopf verlor. Die Stadt wurde alarmiert und es begann eine ziellose Schießerei in die Luft. Dieser Eindruck war wohl auch der Zweck dieser Zeppelinfahrt.

## Ein Seegefecht bei Helgoland.

Am 24. Jänner 1915 fand eine Begegnung deutscher und englischer Streitkräfte bei Helgoland statt. Amtlich wurde darüber gemeldet:

Bei einem Vorstoß S. M. Panzerkreuzer „Seydlitz“, „Derfflinger“, „Moltke“ und „Blücher“ in Begleitung von vier kleinen Kreuzern und zwei Torpedobootsflottillen in die Nordsee kam es heute vormittags zu einem Gefecht mit englischen Streitkräften in der Stärke von fünf Schlachtkreuzern, mehreren kleinen Kreuzern und 26 Torpedobootzerstörern.

Der Gegner brach nach drei Stunden 70 Seemeilen westnordwest von Helgoland das Gefecht ab und zog sich zurück.

Nach bisheriger Meldung ist auf englischer Seite ein Schlachtkreuzer, von unseren Schiffen der Panzerkreuzer „Blücher“ gesunken. Alle übrigen deutschen Streitkräfte sind in die Häfen zurückgekehrt.

Die englische Admiralität leugnete zunächst, daß ein englisches Schiff gesunken sei. Sie berichtete:

Heute früh bemerkte ein englisches Geschwader, bestehend aus Schlachtkreuzern und leichten Kreuzern unter dem Befehle des Vizeadmirals Beatty und einer Flottille von Torpedobootzerstörern unter dem Befehle des Commodore Tyrwhitt, vier deutsche Schlachtkreuzer, mehrere leichte Kreuzer und eine Anzahl Zerstörer, die westlichen Kurs ver-

folgten und sich offenbar nach der englischen Küste begeben wollten.

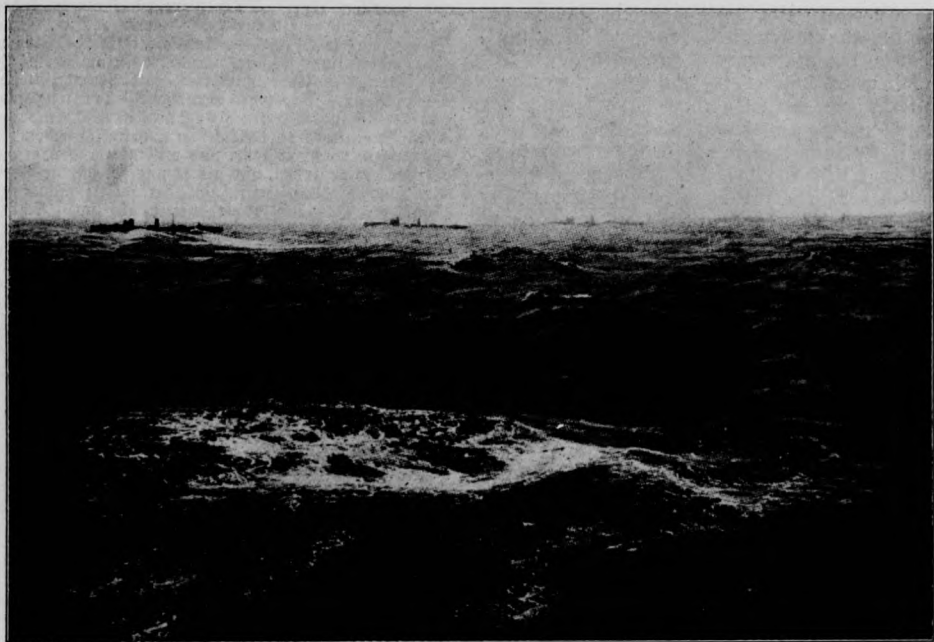
Der Feindkehrte sofort um, als er unsere Schiffe erblickte (!), wurde aber verfolgt. Um 9 Uhr 30 Minuten kamen die Schlachtkreuzer „Lion“, „Tiger“, „Prince of Royal“, „New Zealand“ und „Indomitable“ in ein Gefecht mit den deutschen Kreuzern „Derfflinger“, „Seydlitz“, „Moltke“ und „Blücher“, der bereits vorher aus der Feuerlinie gekommen war. Zwei andere deutsche Schlachtkreuzer wurden ernstlich beschädigt, konnten jedoch die Fahrt fortsetzen und ein Gebiet erreichen, wo die Anwesenheit von deutschen Unterseebooten und Minen eine weitere Verfolgung unmöglich machte.

Kein englisches Schiff ist verloren gegangen. Die Verluste der Mannschaft sind leicht. „Lion“, der die Schlachtlinie anführte, hatte nur elf Verwundete und keinen Toten. Von der Besatzung des Kreuzers „Blücher“, die 885 Köpfe stark war, sind 123 Mann gerettet.

Diesem Admiralitätsbericht stand nicht nur der deutsche amtliche Bericht entgegen, sondern auch die Meldungen Neutraler, die bestimmt versicherten, daß ein englischer Kreuzer in den Grund gebohrt, zwei Fahrzeuge schwer beschädigt wurden.

Über die Versenkung des „Blücher“ wurde von englischen Augenzeugen berichtet:

Das Schiff war kaum zu sehen, da es fast still lag. Durch den zweiten Torpedo wurde der „Blücher“ mittschiffs voll getroffen. Die Mannschaft hielt sich tapfer bis zum letzten Augenblick.



Deutsche Torpedoboote auf der Wacht vor Helgoland.

Wir sahen die Besatzung auf Deck aufgestellt salutieren. Das war ein packender Augenblick und jeder Mann von einzigem Gefühl mußte soviel Kaltblütigkeit bewundern. Als wir den zweiten und letzten Torpedo abschossen, wußten wir, daß das Ende schnell kommen müsse, und fuhren bis auf 200 Meter an den „Blücher“ heran. Wir konnten den Torpedo fortschnellen sehen.

Die Mannschaft wäre stramm in salutierender Haltung in den Tod gegangen, wenn wir nicht mit der Sirene das Warnungssignal gegeben hätten. Einer unserer Offiziere rief deutsch hinüber, was vor sich ging. Die Deutschen verstanden, schwenkten die Mützen und sprangen mit Hurrarufen über Bord. Wir verloren keinen Augenblick und begannen sofort mit dem Rettungswerk. An hundert Planken wurden von uns über Bord geworfen, an denen die Schwimmenden sich festklammern konnten, bis sie von unseren Booten aufgefischt wurden. Inzwischen hatte unser Torpedo das Ziel getroffen und das Schiff versank in den Fluten.

Nach einigen Tagen wurde englischerseits wenigstens zugegeben, daß der Kreuzer „Lion“ und der Zerstörer „Meteor“ beschädigt waren und die englischen Verluste 23 Tote und 29 Ver-

wundete betrug. Der Linienkreuzer „Lion“ hatte einen Treffer unter der Wasserlinie erhalten und mußte ins Schlepptau genommen werden.

Admiral Beatty, der Kommandant des englischen Geschwaders, gab folgenden Bericht aus:

Die Zerstörer sichteten den Feind um 7:30 Uhr früh, 14 Meilen östlich von unserem Schlachtkreuzergeschwader. Die Zerstörer erhielten den Befehl, den Feind, der anscheinend zurückzugehen begann, zu verfolgen. Die Schlachtkreuzer fuhren in südöstlicher Richtung mit der Absicht, dem Feinde den Rückzug abzuschneiden. Sie erreichten eine Schnelligkeit von 18 bis 19 Knoten und eröffneten auf 18.000 Yards ein langames, nicht heftiges Feuer. Als der Abstand sich auf 17.000 Yards vermindert hatte, begannen die Schüsse ihr Ziel zu treffen, worauf der Feind das Feuer beantwortete. „Lion“ und „Tiger“, die an der Spitze fuhren, waren dabei allein in Aktion, so daß diese Schiffe einige Zeit dem konzentrierten Feuer des Feindes ausgesetzt waren. Besonders „Lion“ hatte sehr darunter zu leiden. Als unsere anderen Schiffe herantamen, mußte der Feind auch ihnen Aufmerksamkeit widmen. Der Angriff der deutschen Zerstörer wurde abgewiesen.



zusteueren. Es war dunkle Nacht und eine unheimliche Fahrt. Da wir mit abgeblendeten Lichtern fuhren, sah man nichts, hörte nur die unruhig brandende See und das eintönige Stampfen der Maschinen. Die Nacht war lang, zumal sie vorüberging, ohne etwas zu bringen. Es war 8 Uhr morgens geworden. Ein neuer Tag brach an. Die Wolken hingen dunkel, dick und schwer am Himmel, und die Morgendämmerung nahm uns jeden freien Ausblick.

Da bligte plötzlich hinter dem Horizont der Scheinwerfer der einige Seemeilen vorausfahrenden „Kolberg“ auf und ein Schuß sagte uns, daß die „Kolberg“ ein starkes englisches Panzerschwarzer geschichtet haben müsse. Die „Kolberg“ änderte sofort ihren Kurs und das Signal „Sammeln“ kam. In ruhiger Fahrt, gerade wie wir es so oft in Friedenszeiten geübt haben, formierten sich unsere Schiffe in Schlachtfront zum Gefecht. Angespannt lauschten alle Ohren und tausend Augen suchten das fast noch undurchdringliche Morgendämmern zu durchdringen. Etwa eine halbe Stunde verging, ehe wir die Engländer herantommen sahen. Langsam, schattenhaft tauchten sie am Horizont auf, trotzdem sie mit voller Kraft fuhren. Der eigene Rauch verdeckte sie. Als sich jedoch die einzelnen Schiffkörper aus dem Nebel und Rauch losgelöst hatten, sahen wir ein ganzes englisches Geschwader vor uns. Wir fuhren noch etwa eine halbe Stunde mit Südostkurs und werden etwa 80 Seemeilen nordwestlich der holländischen Insel Schiermonnikoog gewesen sein, als die Schlacht ihren Anfang nahm. Der „Blücher“ feuerte auf die Engländer den ersten Schuß ab. Nach seinem zweiten Schuß begann auf englischer Seite die Schießerei. Inzwischen war es heller Tag geworden. Ich konnte von meinem Posten aus die Schlacht gut beobachten und ihren Verlauf verfolgen. Es war ein seltener Anblick, schön und schaurig zugleich. Schuß auf Schuß, Salve auf Salve fiel hüben und drüben. Es schien, als wäre die Hölle los. Die Schiffsleiber zitterten, die Luft bebte und das Wasser türmte sich dort, wo eine Granate einschlug, haushoch auf und trotzdem man auf dem säuwandten Boden eines Schiffes steht, man hat doch ein gewisses Gefühl der Sicherheit, denn mit aller Seelenruhe sah ich zu, wie bald hier, bald dort eine englische Granate nahe bei unserem Schiffe ins Wasser fiel, und mit meinen Kameraden scherzte ich über die englischen Reisetoffen, die, wenn sie unsere Schiffe getroffen, uns für immer dem Dasein entziehen hätten.

Nach etwa einer Stunde sah ich, wie unser „Blücher“ von einer ganzen englischen Breitseite getroffen wurde. Er brannte sofort mittschiffs und verlangsamte seine Fahrt. Nach einer Viertelstunde schien jedoch das Feuer wieder gelöscht zu sein. Während der Vörsarbeiten wurden jedoch die Geschütze des „Blücher“ mit unverminderter Schnelligkeit bedient, denn er setzte seine Verteidigung nicht einen Augenblick aus. Um unsern „Blücher“ nicht allein zu lassen, verlangsamte unser ganzes Geschwader die Fahrt. Die Engländer hatten aber wohl ihre Überlegenheit erkannt, denn sie waren diesmal tollkühn. Sie dampften weiter in voller Fahrt auf uns zu. Sie waren hinter uns, an der Steuerbordseite kamen noch drei weitere Engländer und an der Backbordseite 26 Torpedobootzerstörer. Uns stand also nur ein Weg offen. Aber man muß den Heldengeist unserer Marine kennen. Trotz dieser sichtbaren Übermacht blieb unser Geschwader weiter in langamer Fahrt. Die Engländer schossen nicht schlecht, denn schließlich wurde auch unser „Sendliß“ getroffen. Unsere Geschütze gaben die richtige Antwort, denn wir schossen noch besser als die Engländer. Mehrere englische Schiffe wurden getroffen und zogen sich jetzt unfähig aus der Schlachtlinie zurück, ja es schien sogar, als ob es den Engländern nicht einmal gelingen wollte, das Feuer auf den Schiffen zu löschen.

Aus einem großen englischen Panzerkreuzer schoß eine dicke Rauchwolke zum Himmel. Ich verlor dieses Schiff leider aus den Augen und konnte sein Schicksal nicht weiter verfolgen. Unser „Blücher“ war immer weiter zurückgeblieben. Er hatte inzwischen wohl auch einen neuen Treffer erhalten, denn er brannte von Neuem. Infolgedessen erhielt er den Befehl, nach eigenem Ermessen zu handeln. Er hat, auf sich allein angewiesen, denn auch eine Helbentat ohnegelassen verbracht. Brennend und sinkend schoß er weiter. Ich sah, wie er einen Zerstörer mit einer Salve traf und wie dieser versank. Er war dem Engländer infolge seiner verminderten Fahrt zu nahe gekommen und bot diesem daher ein vorzügliches Ziel. Wir sahen sehr bald, mit dem „Blücher“ war es zu Ende und wir beteten für die tapferen Kameraden ein leises Gebet. Als die Engländer immer mehr Verstärkungen erhielten und statt eines Schiffes, das sich tödlich getroffen zurückziehen mußte, zwei neue auftauchten, kam von unserem Flaggschiff der Befehl: „Torpedoboote ansetzen!“ und uns wurde der Auftrag, die feindlichen Torpedoboote anzugreifen. Wir schwenkten deshalb nach Steuerbord ab direkt auf die Engländer zu. Da geschah etwas, was wir nicht erwartet hatten und was uns tief enttäuschte. Während wir klar zum Schuß zu unserm Angriff vorgingen, stellten die Engländer ihr Feuer ein und machten lehrte. Wir konnten die Verfolgung nicht aufnehmen, da ein neues englisches Geschwader in Anfuhr war. Diese erste größere Seeschlacht hat bewiesen, daß wir unseren Mann stehen und selbst vor einer Übermacht nicht weichen.

Die englische Admiralität bestritt freilich noch lange die größeren Verluste, die sie nach den deutschen Berichten erlitten hatte, aber es konnte kein Zweifel über den Ausgang des Gefechtes bestehen: die englische Flotte hatte sich zurückgezogen, der Sieg war, trotz des Unteranges des „Blücher“, auf der deutschen Seite. Eine sehr interessante Schilderung der Kreuzfahrt am 24. Jänner 1915 brachte Otto von G o t t b e r g auf Grund amtlicher Berichte. Er erzählte unter anderem:

Hinter „Sendliß“ mit der Flagge des B. D. A. (Befehlshabers der Aufklärungsschiffe) im Top ließen am 23. Jänner S. M. große Kreuzer „Moltke“, „Derfflinger“ und „Blücher“ aus dem Hafen. Voraus flogen der Kiellinie der vier Schiffe die kleinen Kreuzer „Kolberg“ und „Straßburg“ mit Torpedobootsflottillen in Form eines Bogens oder aufgespannten Schirmes, der stets Geschwader gegen plötzlichen Regen — von Granaten — zu schützen pflegt. Oben prähen auf allen Fahrzeugen die Augen der Kriegsmaschinen ins Wehen aus Nordwesten. Unten schlummern Dienstfreie im Schlaf des Gerechten. Nach dem Zed der Fahrt fragt vorläufig niemand. Bekannt ist er nur dem Admiral. Der Morgen graut. Die Wache wird gewechselt. Born von der Brücke der „Kolberg“ hält als Kriegswachleiter ein junger Kapitänleutnant Ausschau. Im ersten Licht des über bewegter See klaren Tages sieht er halblinks voraus etwas wie ein schwelendes Streichholz über den Wellen und daneben rechts und links ein Duzend schwarzer Schattenritze. Er läßt das Glas am Lederband von den Augen fallen, hebt die Hand zur Wähe und spricht, den Kopf drehend, Kommandanten rechts und ersten Offizier links: „Backbord voraus Kreuzer mit einem Mast und Zerstörer, also... Engländer“ will er weitersagen. Aber den Mund unter keinem Glas öffnend, ist der Kommandant ihm zuvorgekommen mit dem Befehl: „Aber Schiff anschlagen!“

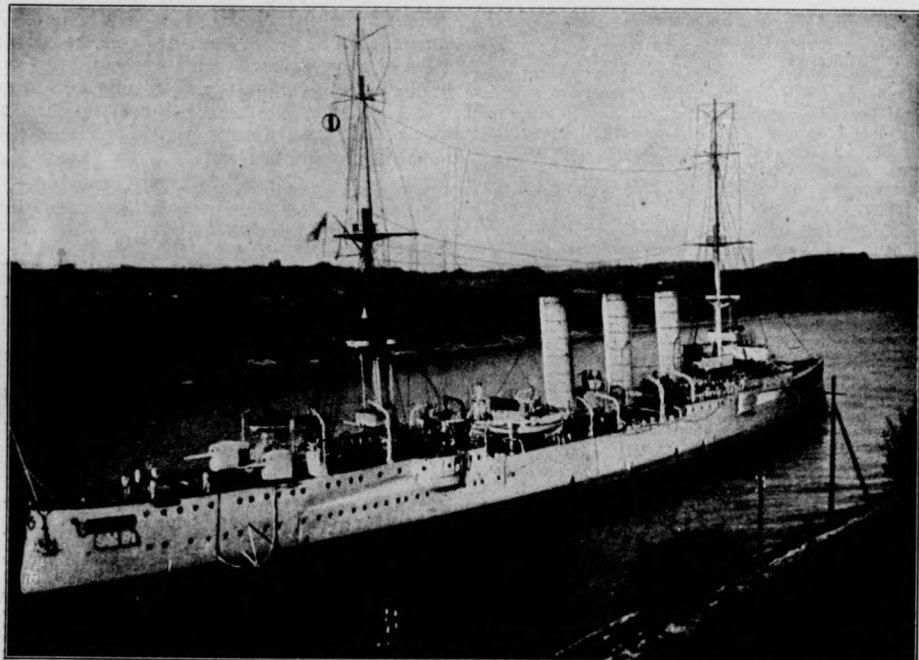
Auf den Wirbel schlüpfen drunten die vom Nachtdienst beruhten nackten Heizer wieder in die Kleider statt ins Badewasser. Die Geschützbedienungen haften auf ihre Posten, die Sanitäter zum Verbandplatz. Die Ingenieure eilen in die Maschinen- und Heizräume, die Seoffiziere auf ihre Gefechtsstellen und zum Kommandoturm. Durch eine schmale Ritze spähen im Schweigen gespannter Erwartung große weite Augen, während die Herzen frohloten: Heute gibt's was!

Der Kapitänleutnant auf „Kolberg“ nimmt kein Auge vom Gegner und bald speit „Kolberg“ Eisen über das Wasser. Der Brite läßt drei Minuten verstreichen, ehe er mit einem Bordgeschütz den ersten Schuß tut. Damit beginnt ein Kampf der Artillerie zweier kleiner Kreuzer. Auf dem feindlichen werden gute Treffer festgestellt. Auch der unsere erhält zwei, nämlich eine 15- und eine 102-Zentimeter-Granate. Die eine durchschlägt das Mannschaftslosett, die andere richtet noch geringeren Schaden an. An Stelle der Gefallenen und Verletzten traten still und flint Ersthilfende. „Kolberg“ blieb in Fahrt und wollte näher an den Feind. Aber „Stralsund“, die weiter rechts voraus des nach Nordwest dampfenden Geschwaders fuhr, hatte unterdessen an den Admiral auf „Seydlitz“ gemeldet: „Steuerbord voraus acht große feindliche Schiffe!“ Das Flaggschiff antwortete mit einem Befehl, der das Geschwader der vier großen Kreuzer fehr schwenken ließ und den Schirm von vier kleinen Kreuzern zullappte. In entgegengesetzter Richtung wie vorher geht jetzt die Reise nach Südost. Der deutschen Küste sind am nächsten „Kolberg“, „Stralsund“, „Graudenz“, „Rostock“ und die Torpedoboote. Es folgen „Seydlitz“, „Moltke“, „Derfflinger“ und am Schluß der Linie — auf letzter ruhmreich schöner Heldenfahrt — unser „Blücher“.

Während der Fahrt zur deutschen Küste steht auf der Brücke der „Moltke“ ein Kapitän, der anderer Verdienst und gute Augen zu würdigen versteht und darum beim Erzählen nicht von sich, sondern dem Lotfen an seinem Ellbogen spricht: „Der Lotse sagte mir plötzlich, er sähe Steuerbord adhtern fünf Rauchwolken.“ „Das werden fünf von den feindlichen Zerstörern sein, Lotse!“

„Nein, Herr Kapitän! Dafür werfen sie mir ein zu breites Bugwasser auf!“

Kommandant und Lotse begutachten die fünf kaum sichtbaren Schatten auf dem Wellengrau noch durchs Glas, als auf 500 Meter halbrechts hinter ihnen eine große Granate ins Wasser schlägt und eine hohe Wasserjähle zurückwirft. Damit hatte der Feind sich demaskiert. Entweder waren halbrechts hinter unserem Geschwader fünf bislang nicht gemeldete große Schiffe aufgetaucht oder aber fünf von den vorher gesehenen acht hatten weitausholend um unser Geschwader von links nach rechts herumgegriffen. Das Feuer wird bei uns sofort erwidert. Um mehr Geschüße zur Geltung zu bringen, marschiert zunächst der Gegner, dann unser Geschwader in einer Staffel auf. Mit einem Abstand von etwa 22 Kilometer fahren also in schräger Linie vorn vier deutsche und hinten fünf englische Schiffe gestaffelt. In der Fahrt versucht jede Einheit durch ständiges Drehen dem Feind möglichst viele Geschüße zuzuföhren. Die Briten hatten mehr als wir. Wer Größe und Bestückung des „Blücher“ kennt, darf etwa sagen, daß wir im jetzt laufenden Gefecht mit dreieinhalb Einheiten gegen fünf kämpfen. Das Feuer der Briten richtet sich zunächst auf unser letztes Schiff. Ein schwerer Treffer in die Maschine und „Blücher“ bleibt langsam zurück. Schon ehe er endlich unter einem zweiten Treffer mit letztem Signal meldet, „sämtliche



©. M. Schiff „Emden“.

## Das moderne Automobil.

Seine Konstruktion und Behandlung. Von **A. Farzer-Mühlbacher**. Zweite, vollständig neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 334 instruktiven Abbild. 21 Bogen. Oktav. Gebdn. 10 K = 9 M.

## Das Automobil in Theorie und Praxis.

Elementar-begriffe der Fortbewegung mittels mechanischer Motoren. Von **L. Baudry de Saurier**. Autorisierte Übersetzung. I. Band: Das Motochyle und die Voltrette mit Benzin-Motor. Mit 198 Abbildungen und 20 Formeln. 30 Bogen. Groß-Oktav. Gebdn. 15 K = M. 13.50. II. Band (Zusätze): Die Automobilwagen mit Benzin-Motoren.

## Grundbegriffe des Automobilismus.

Kurze zusammengefasste Darstellung der Funktionen der Motor-Wagen, ihrer Nützlichkeit und ihres Einflusses auf die Sitten, die Geschäfte, den Verkehr und das öffentliche Leben. Von **L. Baudry de Saurier**. Autorisierte Übersetzung. Mit 30 Abbildungen. 10 Bogen. Oktav. Kart. K 3.30 = 3 M.

## Praktische Ratschläge für Automobilisten.

Sammlung von nützlichen Kenntnissen, Verhaltensmaßregeln und Auskunftsmitteln bei Betriebsstörungen der Fahrer von Benzin-Motorwagen. Von **L. Baudry de Saurier**. Autorisierte Übersetzung. Mit 78 Abbildungen und 15 Bogen. Oktav. Gebdn. 9 K = 8 M.

## Abriß über die Luftschiffahrt u. Flugtechnik.

Von Oberleutnant **Hermann Hoernes**. Mit 53 Abbildungen. 12 Bogen. Klein-Oktav. Gebdn. K 2.20 = 2 M.

## Die Luftschiffahrt der Gegenwart.

Von Hauptmann **Hermann Hoernes**. Mit einer Tafel und 161 Abbild. 18 Bogen. Groß-Oktav. Gebdn. K 5.50 = 5 M.

## Leitfaden der Luftschiffahrt u. Flugtechnik.

Von Dr. **Waimund Rimpfär**, em. I. I. Universitäts-Adjunkt an der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 338 Abbild. 34 Bogen. Groß-Oktav. In Originalband 15 K = M 13.50.

## Die Flugmaschinen.

Theorie und Praxis. Berechnung der Drachensieger und Schraubensieger. Von **Georg Wellner**, Maschineningenieur, Dozent, Prof. i. R. Mit 100 Abbild. u. 2 Taf. 11 Bogen. Groß-Oktav. Geh. 12 K = 10 M. In Falzleber geh. K 14.40 = 12 M.

## Der Hochtourist.

Ein Handbuch für Anfänger.

Von Professor **F. Niedermayr**. Mit 24 Illustrationen und 8 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.30 = 3 M.

## Die Schwimmschule.

Leitfaden für alle, welche das Schwimmen in allen seinen Arten erlernen wollen. Zugleich ein Hilfs- und Nachschlagewerk für jeden Schwimmlehrer. Von **Anthony van Büren**, Schwimmmeister. Mit 4 Tafeln in Steinbrud. 2 Bogen. Oktav. Geh. 80 h = 80 Pf.

## Lehrbuch des Stoßfechtens.

Von **Ferdinand Meyer**, Fechtlehrer zu Milßhausen im Elsaß. Mit 26 Abbildungen. 9 Bogen. Oktav. Gebdn. K 3.30 = 3 M.

## R. Swatek's Schlittschuhlauf-Figuren.

Dritte Auflage. Neu bearbeitet von **Robert Holletschek**. In Farbendruckumschlag. Geh. 2 K = M. 1.80.

## Die Kunst des Schlittschuhlaufens.

Eine systematische Anleitung zur gründlichen Erlernung des Eis-Kunstlaufens u. zur Fortbildung für den vorgezeichneten Schlittschuhläufer. Von **Franz Callias**. Vierte Auflage. Mit 146 Fig. u. einem Porträt. 10 Bogen. Oktav. In illustriertem Umschlag. Geh. K 1.80 = M. 1.50. Gebdn. K 2.80 = M. 2.50.

## Eisbahnen und Eislaufvereine.

Anleitung zur Anlage und Unterhaltung von Eisbahnen, Gründung und Verwaltung von Eislaufvereinen usw. Technische, administrative, sportliche, organisatorische usw. Winke. Im Auftrag des Deutschen Eislaufverbandes herausg. von **Robert Holletschek**, stellvertretendem Vorsitzenden des Vorstandes des Deutschen Eislaufverbandes. Mit 90 Abbild. 12 Bogen. Oktav. Geh. K 4.40 = 4 M. Gebdn. K 5.50 = 5 M.

## Der Amateur-Astronom.

Von **Sidon Megler**. Mit vielen Abbildungen. 16 Bogen. Klein-Oktav. Gebdn. K 2.20 = 2 M.

## Die Schule des Tanzes.

Leichtfassliche Anleitung zur Selbsterlernung moderner und alter Gesellschaftstänze. Kurze Darstellung der historischen Entwicklung des Tanzes und der gebrauchlicheren Nationaltänze. — Die Umgangsformen im Ballsaal und praktische Ratschläge zur Veranstaltung von Hausbällen, Kostüm- und Kinderfesten. Von **W. A. von Follizza**. Mit zahlreichen Illustrationen, Figurenzeichnungen und Notenbeispielen. 26 Bogen. Oktav. Gebdn. K 4.40 = 4 M.

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

# Der europäische Krieg und der Weltkrieg

Historische Darstellung der Kriegsergebnisse von 1914—15

Von A. Hemberger

Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen  
Erscheint in vier Abteilungen, geheftet; jede 5 K = 4 M.  
Auch in zwei Originalbänden gebunden; jeder 12 K = 10 M.

Vom gleichen Verfasser  
erschienen früher:

## Illustrierte Geschichte des Balkankrieges 1912—13

Von A. Hemberger

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

## Der Krieg Gedanken und Bilder aus großer Zeit

Gesammelt und herausgegeben

VON

Erwin von Janitschfeld

Unter Mitwirkung von Camilla Gerzhofer, Mella Mars u. A.

Buchschmuck von A. Corbelli. — Umschlagzeichnung von Carl Holliger

8 Bogen Oktav. Geheftet 2 Kronen. Gebunden 3 Kronen

Zum ersten Male vielleicht in dieser großen, ehernen und einigenden Zeit ein Buch, das aus sich selbst geworden ist, das werden mußte und das Schlüsse ziehen läßt, wie die dem Kriege und seinen Folgen entsprechende Kunst, Literatur und Politik beschaffen sein wird. Erwin von Janitschfeld, Camilla Gerzhofer und Mella Mars, wohl drei der interessanteren unter den Jungwienern, hoben eine Einladung zur Mitarbeit ergeben lassen an alle jene, die etwas zu sagen haben. Einzigartige Menschen haben sich da vereinigt und ein Buch ist geworden aus einem Guß und durchweht von dem einzigen Gedanken der Größe. Die Publizisten im Felde — deutsche, österreichische und ungarische —, die Kampfliteratur des Hinterlandes, Bühnenkünstlerinnen und Künstler, Vertreter der deutschen Parteien des österreichischen Abgeordnetenhauses haben sich eingefunden, jeder hat etwas Ganzes, etwas Individuelles zu sagen und das Buch ist zu einem Sammelwerk über den Krieg von beispielgebender Art geworden. Die Einordnung mag wohl Arbeit genug gegeben haben und hatte nur einer so starken Individualität gelingen können, wie sie Erwin von Janitschfeld gewiß ist. Ihm zur Seite haben Mella Mars, die hervorragende Repräsentantin des guten Geschmades des neuen Wien, und die ehemalige Burgtheaterschauspielerin Camilla Gerzhofer, eine der eifrigsten Pflegerinnen im Kriege, gestanden.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen aus:

¶¶

A. Hartleben's Verlag in Wien und Leipzig

¶¶