5 Pfennig.

Vormittags-Ausgabe.

Kriegs-Zeitung

5 Pfennig.

Vormittags-Ausgabe.

General-Anzeiger für Halle und die Provinz Sachsen

Verlagsgebäude: Gr. Ulrichstraße 16, Ecke Dachritzstraße 12 bis 14 bezw. Bölbergasse 1. Eingang für Verlag, Redaktion u. Anzeigenannahme: Gr. Ulrichstraße 16. — Fernsprechanschlüsse: 312, 1218, 1353, 423. Hauptfilialen: Obere Leipzigerstr. 34 (Tel. Nr. 1353) und Burgstr. 7 in Giebichenstein (Tel. Nr. 1405). — Verantwortlich für die Redaktion: Walter Britting in Halle/S.

Nummer 211 — Halle a. S., Dienstag, den 23. März — 1915

Przemysl in Ehren gefallen.

(W. T. B.) Wien, 22. März. (Amtlich.) Nach 4½ monatiger Einschließung am Ende ihrer Kraft angelangt, ist die Festung Przemysl am 22. März in Ehren gefallen. Als die Verpflegungsvorräte Mitte dieses Monats knapp zu werden begannen, entschloß sich der General der Infanterie v. Kusmanek zum letzten Angriff. Die Ausfalltruppen brachen am 19. d. Mts. zeitig morgens über die Gürtellinie vor und hielten in siebenstündigem Gefecht gegen starke russische Kräfte bis zum Aeußersten Stand. Schließlich zwang sie die Ueberlegenheit der Zahl zum Zurückgehen hinter die Gürtellinie. In den folgenden Nächten gingen die Russen gegen mehrere Forts von Przemysl vor. Diese Angriffe brachen gleich den früheren in dem Feuer der tapfer verteidigten Festung zusammen.

Da nach dem Ausfall vom 19. März auch die äußerste Beschränkung in der Verpflegungsration nur einen dreitägigen Widerstand gestattete, hatte der Festungskommandant mittlerweile den Befehl erhalten, nach Ablauf dieser Frist und nach Vernichtung des ganzen Materials den Platz dem Feinde zu überlassen. Wie ein Flieger der Festung meldete, gelang es tatsächlich, die Forts mit Geschützen, die Munition und befestigten Anlagen rechtzeitig zu zerstören. Dem opfermütigen Ausharren und dem letzten Kampf der Besatzung gebührt nicht minderes Lob als ihrer Tapferkeit in den früheren Stürmen und Gefechten. Diese Anerkennung wird auch der Feind den Helden von Przemysl nicht versagen.

Der Fall der Festung, mit dem die Heeresleitung seit längerer Zeit rechnen mußte, hat keinen Einfluß auf die Lage im großen. Bei der Feldarmee dauern die Kämpfe im Karpathenabschnitt vom Uszoker Paß bis zum Sattel von Koniecsna an.

Der Stellvertreter des Chefs des Generalstabes v. Hoefer, Feldmarschalleutnant.

Zum Fall von Przemysl.

Berlin, 23. März. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt: Die tapfere Gegenwehr, die die Verteidiger von Przemysl während langer Monate einem zahlenmäßig weit überlegenen Feinde gegenüber geleistet haben, sichert ihnen in der Geschichte dieses Weltkrieges ein ehrendes Gedenken. Der Bewährung solch hoher soldatischer Tugenden waren allerdings zeitliche Schranken gezogen durch die Dauer der Verpflegungsmöglichkeit. Bis zuletzt erfüllten die in der Festung eingeschlossenen Truppen ihre schwere Pflicht. So ist die mit großer Aufopferung verteidigte Festung in vollen Ehren gefallen.

Die „Vossische Zeitung": 20 Wochen hat die Festung im heldenmütigem Kampfe Widerstand geleistet. Die Ausfälle fesselten starke russische Kräfte. Damit hat die Festung eine ihrer wichtigsten Aufgaben erfüllt. Es ist ein tragisches Schicksal, daß die Besatzung sich schließlich doch hat ergeben müssen.

Der „Lokal-Anzeiger": Es liegt uns fern, den Verlust verkleinern zu wollen. Unser Bundesgenosse wird nach kurzen Trauergedanken stolz und entschlossen sein Haupt erheben, um der durch den Fall der Festung geschaffenen Lage mit altbewährter Tapferkeit gerecht zu werden.

Deutsche U-Boote vor Gibraltar.

(W. T. B.) Köln, 22. März. Die „Köln. Ztg." meldet aus Madrid vom 15. d. M.: „El Debate" behauptet, aus zuverlässiger Quelle zu wissen, daß in den Gewässern Gibraltars zwei deutsche Unterseeboote sich befinden, die bei der Verfolgung zweier englischer Kriegsschiffe einige Stunden zu spät ankamen. Die englischen Behörden hätten hiervon Kenntnis, bewahrten aber strengstes Stillschweigen.

Neue U-Boot-Opfer.

(z. B.) **Haag**, 22. März. Der holländische Fischereidampfer „Ymuiden" berichtet von seiner Fahrt von der Südküste Englands bis Holland, daß er im Kanal durch vier verschiedene deutsche Unterseeboote angehalten worden sei, die anscheinend dort die Sperre ausübten.

Nach Londoner Abenddepeschen erklärten gestern Lloyds zwei englische Dampfer „Aberdon" (1000 To.) und „Beeswing" (2200 To.) überfällig. Von beiden Dampfern sind kürzlich Rettungsboote und Leichen treibend gefunden worden. Die Dampfer sind offenbar torpediert worden.

Amsterdam, 22. März. Ein deutsches Unterseeboot torpedierte Sonntag nachmittag den Dampfer „Cairntorr", der von New Castle nach Genua fuhr, bei Beachy Head. Der Dampfer ist gesunken. Die Mannschaft wurde gerettet.

(W. T. B.) **Rotterdam**, 22. März. Der „Nieuwe Rotterdamsche Courant" meldet aus London: Der Dampfer Cairntorr", mit einer Ladung Steinkohlen, wurde 11 Meilen von Beachy Head torpediert. Der Steuermann sah den Torpedo, bevor das Schiff getroffen wurde. Die Boote konnten ohne Schwierigkeit flottgemacht werden, auch eilten Rettungsboote zu Hilfe. Das deutsche Unterseeboot wurde in einer Entfernung von etwa 350 Metern gesehen.

Wozu England neutrale Dampfer zu mißbrauchen droht.

(W. T. B.) **Berlin**, 22. März. Wozu England neutrale Dampfer ausnützen möchte, und was deutsche Unterseeboote von Schiffen unter neutraler Flagge unter Umständen zu erwarten haben, zeigt folgende Aussage neutraler Schiffsoffiziere: Der Kapitän Jon Hansen und der erste Offizier Jamen, beides amerikanische Staatsbürger, von dem amerikanischen Dampfer „Oliver J. Olson", sagten übereinstimmend aus: Wir fuhren von Savannah um Schottland nach Bremen. Bei der Insel Foula im Westen von Schottland kamen von dem englischen Hilfskreuzer „Celtic" ein Leutnant, ein Kadett und sechs Soldaten an Bord, die uns nach Kirkwall brachten. Während dieser Fahrt erklärte der Leutnant, der die Führung des Schiffes übernommen hatte, er würde, wenn ein deutsches Unterseeboot erschiene, solches mit dem „Oliver J. Olson" in den Grund zu bohren suchen. Wenn der amerikanische Kapitän ihm auch gleich antwortete, das möge er mit einem neutralen amerikanischen Schiffe nur einmal versuchen, so zeigt doch die Aeußerung des englischen Offiziers jedenfalls wieder einmal, wie die Engländer die Rechte der Neutralen einschätzen.

Wozu ihnen ihre eigenen Schiffe zu schade sind, dafür sollen jetzt andere herhalten. Echt englisch! Hoffentlich gehen über solchen Geschichten wenigstens den Amerikanern die Augen über das wahre Wesen ihrer bisherigen Freunde immer mehr auf.

724 Mann englische Offiziersverluste bei Neuve Chapelle.

(W. T. B.) **London**, 22. März. Neue Verlustlisten geben die Verluste an britischen Offizieren in dem Gefechte bei Neuve Chapelle auf 724 an.

Der Anschlag auf Memel.

(z. B.) **Genf**, 22. März. An zuständigen französischen Stellen wird keineswegs bestritten, daß General Pau beauftragt gewesen ist, der russischen Heeresleitung die Notwendigkeit der Wiederbesetzung deutschen Gebiets nahezulegen, aber Pau nahm persönlich keinen Anteil an der Vorbereitung des Marsches gegen Memel, dessen Ueberrumpelung nur mißlungen ist, weil die durch den deutschen Widerstand beim Grenzpunkte Gordiba allzu lange aufgehaltenen russischen Truppen der Memeler Garnison Zeit zur ausreichenden artilleristischen Verteidigung ließen.

Flüchtlinge aus Memel.

(W. T. B.) **Königsberg (Pr.)**, 22. März. Regierungspräsident Graf v. Kayserlingk begab sich am Sonnabend auf die Kurische Nehrung, um die Ortschaften, in denen Memeler Flüchtlinge untergebracht waren, zu besichtigen. Auf der Nehrung befanden sich 7900 bis 8000 Flüchtlinge. Der Abtransport der Flüchtlinge wurde durch Sturm und Schneewetter erschwert. Trotzdem gelang es, etwa 3500 Menschen auf Wagen und Schlitten fortzubringen. Dagegen konnten die von Pillau entsandten Dampfer wegen herrschenden Sturmes leider ihre Aufgabe nicht erfüllen. Die rüstigen jungen Leute kamen zu Fuß über die Nehrung und das Packeis. In Schwarzort befinden sich ca. 7000 Menschen.

Der mißglückte Angriff auf die Dardanellen.

(z. B.) **London**, 22. März. Eine Mitteilung der Admiralität sagt, daß infolge der Verluste durch treibende Minen der Angriff auf die Dardanellen nicht bis zu Ende verfolgt wurde. Wegen des schlechten Wetters an den Dardanellen war die Aufklärung durch Wasserflugzeuge unmöglich, so daß der Schade, den die Forts durch die Beschießung am 18. März erlitten haben, nicht festgestellt werden konnte.

Der beschädigte „Gaulois".

(W. T. B.) **Lion**, 22. März. Dem „Nouvelliste" zufolge wird aus Paris berichtet, daß der „Gaulois", sobald die Witterung es gestattet, flott gemacht und in ein Trockendock gebracht werden soll. Die Ausbesserungen an dem englischen Kreuzer „Inflexible" sollen in kurzer Zeit beendet werden können. Der Dampfer „Jaurégueberry" soll nach den Dardanellen gesandt worden sein.

Haltlose Verdächtigungen der türkischen Führer.

Konstantinopel, 22. März. Die „Agence Milli" veröffentlicht folgendes: Der Feind gefällt sich darin, phantastische Nachrichten über angebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen Enver Pascha und Talaat Bey zu verbreiten. Obwohl solche Absurditäten jede Zurückweisung erübrigen, sind wir nichtsdestoweniger ermächtigt, bei dieser Gelegenheit zu erklären, daß die engste Uebereinstimung in den Ansichten und Zielen sowie vollkommene Harmonie zwischen den verschiedenen Mitgliedern der Regierung und zwischen der Regierung und dem Volke besteht. (W. T. B.)

Der Krieg gegen Südwest.

Schwere Verluste der Engländer.

(W. T. B.) Swakopmund, 22. März. (Reuter.) Eine starke Abteilung berittener Truppen kam am 20. März mit dem Feinde in Berührung, der sich in stark befestigten Stellungen eingegraben hatte und durch Feldartillerie und Maschinengewehre unterstützt war. Ein heftiges Gefecht folgte. Die Operationen wurden von Botha geleitet. Zur Zeit der Absendung dieses Telegrammes dauert der Kampf noch fort. Unsere Verluste scheinen ziemlich schwer zu sein. Der Schauplatz dieses Kampfes ist der Bezirk um Boerrenkopje.

Deutscher Vorstoß auf Belgisch-Kongo.

Genf, 22. März. Einer Meldung aus Paris zufolge gibt das französische Kolonialministerium unter dem 21. März bekannt, daß die deutsche Flottille, die seit Kriesbeginn die Posten an der Grenze von Belgisch-Kongo vom Tanganyika-See aus beunruhigte, den Hafen Lukuga erneut angriff. Der Dampfer „von Wißmann" wurde von der belgischen Artillerie beschossen, konnte jedoch unbeschädigt das deutsche Ufer wieder erreichen.

Zu dem Erfolg der 2. Kriegsanleihe.

(W. T. B.) **Berlin**, 22. März. Zum Ergebnis der neuen Anleihezeichnung schreibt der „Reichsanzeiger": Die Zahlen über das Zeichnungsergebnis sprechen eine so eindringliche Sprache, daß sich im Grunde jeder weitere Zusatz erübrigt. Obwohl der Gang der Ereignisse seit Beginn des Krieges einen noch bedeutenderen Erfolg als bei der ersten Kriegsanleihe mit Sicherheit voraussetzen ließ, übersteigt dennoch das Ergebnis, das bei einem erhöhten Ausgabekurs die Ziffer der Zeichnungen auf die erste Kriegsanleihe um mehr als das Doppelte übertrifft, die höchsten Erwartungen und wird nicht nur diejenigen, denen es vergönnt war, an diesem Ergebnis direkt oder indirekt mitzuwirken, sondern die ganze Nation — die daheim schaffende wie die im Felde kämpfende — mit freudiger Genugtuung erfüllen. Den Gegnern Deutschlands aber, soweit sie für Tatsachen überhaupt Verständnis haben, dürfte diese erneute wirtschaftliche Kraftentfaltung zu denken geben, insofern sich in ihr das durch den bisherigen Kriegsverlauf noch gesteigerte Selbstvertrauen des Volkes und seine Entschlossenheit kundgibt, das einmal gesteckte Ziel um jeden Preis zu erreichen.

(W. T. B.) **Wien**, 22. März. In Besprechung des Erfolges der zweiten deutschen Kriegsanleihe hebt der „Morgen" hervor, das Ergebnis von neun Milliarden Mark sei die größte finanzielle Leistung, welche die Welt je erlebte. Das Blatt drückt seine Freude darüber aus, daß unser Bundesgenosse wieder einen entscheidenden Erfolg errang, der ohne Gleichen in der Geschichte dastehe und eine neue Bürgschaft des schließlichen Sieges bilde. —

Besondere Osterliebesgaben-Sendungen.

(W. T. B.) **Berlin**, 22. März. (Amtlich.) Die Heeresverwaltung macht wiederholt darauf aufmerksam, daß es nicht angängig ist, besondere Oster-Liebesgaben an die Front zu schicken. Weder die Militär-Paket-Depote noch die Güterabfertigungsstellen übernehmen die Durchführung derartiger geschlossener Transporte. Eine Massenauflieferung von Osterpaketsendungen würde eine Sperrung der Militär-Paket-Depots nach sich ziehen können. Soweit Sammlungen für Oster-Liebesgaben bereits im Gange sind, sind die Pakete auf dem einzig zulässigen Wege, nämlich durch die im Bezirke jedes stellvertretenden Generalkommandos errichtete amtliche Annahmestelle durchzuführen. Diese Annahmestellen sorgen für die Weiterleitung unter Berücksichtigung des Bedarfes und der Möglichkeit der Weiterverfrachtung, ohne sich jedoch an einen bestimmten Zeitpunkt, wie das Osterfest, binden zu können.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853246-191503233/fragment/page=0001

Der Bericht des Großen Hauptquartiers
vom 22. März.

(W. T. B.) **Großes Hauptquartier, 22. März.**

Westlicher Kriegsschauplatz: Ein nächtlicher Versuch der Franzosen, sich in den Besitz unserer Stellung am Südhange der Lorettohöhe zu setzen, schlug fehl.

Auch in der Champagne nördlich von Le Mesnil scheiterte ein französischer Nachtangriff.

Alle Bemühungen der Franzosen, die Stellung am Reichsackerkopf wieder zu gewinnen, waren erfolglos.

Östlicher Kriegsschauplatz: Aus Memel sind die Russen gestern nach kurzem Gefecht südlich der Stadt und hartnäckigem Straßenkampf wieder vertrieben worden. Unter dem Schutz der russischen Truppen hat hier russischer Pöbel sich an Hab und Gut unserer Einwohner vergriffen. Privateigentum auf Wagen geladen und es über die Grenze geschafft. Ein Bericht über diese Vorgänge wird noch veröffentlicht werden.

Nördlich von Mariampol erlitten die Russen bei abgewiesenen Angriffen schwere Verluste.

Westlich des Drzyc bei Jedwojef und nordöstlich von Prassnysz sowie nordwestlich von Cischanow brachen russische Tages- und Nachtangriffe unter unserem Feuer zusammen. 420 Gefangene blieben bei diesen Kämpfen in unserer Hand.

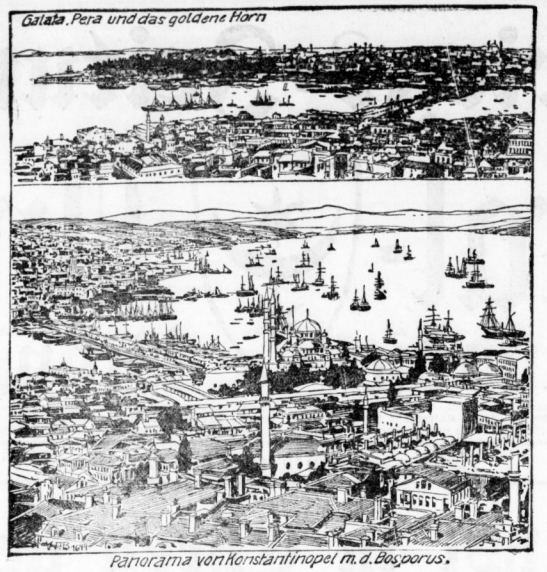
Oberste Heeresleitung.

Von den türkischen Soldaten.
Die erfolglose Dardanellen-Beschießung.

Carla Scarfoglio, der Korrespondent der „Stampa", der in Konstantinopel weilt, verbreitet sich in seinem Blatte ausführlich über den problematischen Wert des Bombardements der Dardanellen, einer Anschauung, deren Richtigkeit sich gerade in den letzten Tagen mit aller Deutlichkeit ergeben hat. Dabei singt der italienische Journalist das Lob des türkischen Soldaten, ein Lob, das umso höher zu bewerten ist, als es aus der Feder eines Italieners entstammt, des Angehörigen einer Nation, die noch vor drei Jahren mit der Türkei im Kriege gelegen hat. Scarfoglio erklärt: „Alles, was recht ist: die Soldaten, die ich hier vorbeidefilieren sehe, machen einen geradezu wundervollen Eindruck. Ich habe so ziemlich die Truppen aller Nationen, die heute im Kriege stehen, gesehen. Ich sah die Askaris mit dem schlotternden Schritt des Leoparden, die kleinen, aber kreuzkultrigen italienischen Soldaten mit ihren taktmäßigen, elastischen, leichtfüßigen Bewegungen, den englischen Rifleman mit dem weitausgreifenden Schritt des Jägers, den französischen Piou-Piou mit dem leichtgebeugten Rücken und der lässigen Haltung, der aber stets bereit zur Attacke ist, den gedrungenen Deutschen, der wie ein aus Erz gegossener Soldat in wuchtiger Rüstung dahinschreitet. Kurz, an schönen Truppen ist in Europa kein Mangel. Aber den türkischen Soldaten, der lange Zeit das Muster eines Kriegers galt, hat die öffentliche Meinung nach den Balkankriegen gewaltig unterschätzt. Der türkische Soldat bleibt, aber tüchtiger gesagt, ist das wieder geworden, was er war, ein Prachtsoldat von mittlerer oder das Mittelmaß überschreitender Gestalt und breitem Brustumfang, ein tadelloser Fußgänger, nüchtern und gehorsam und ein unbedingt zuverlässiges Instrument in der Hand eines guten Führers. Die Wandlung der regellosen Banden, die sich in den Balkankriegen auf drei Fronten gegen drei vorzüglich organisierte Heere schlugen, zu diesem wohlbewaffneten und wohlausgerüsteten Heer hat sich wie ein Wunder vollzogen. Und wenn man sich auch hüten muß, von den Kerntruppen, die man in der Hauptstadt sieht, auf die Gesamtheit zu schließen, so ist und bem vor wenigen Jahren geradezu in die Augen springend. Erwägt man weiterhin, daß der türkische Soldat stets von tüchtigen Kommandeuren wurde, im Schützengraben einen starken militärischen Wert darstellte, so kann man, ohne ein Prophet zu sein, voraussagen, daß die verbündeten Franzosen und Engländer hier etwas erleben können.

Die letzten Wochen verbrachten wir hier in erwartungsvollem Schweigen und in eifrigen Vorarbeiten. Seit dem 20. vorigen Monats bis zum heutigen Tage hörten wir in kurzen zwischenräumen den schwachen Kanonendonner herüberschallen und mühten uns in der Lage von Bewohnern einer einsamen Villa, die in der Nacht aufhorchen, weil sie von draußen her das gedämpfte Hantieren von Dieben vernehmen, deren Dietriche sich an der Tür des Hauses zu schaffen machen. Das war so etwa das Gefühl, mit dem die Zivilbevölkerung Konstantinopels allstündig die neuesten laffen Nachrichten über den französisch-englischen Einbruchsversuch aufnahm. Man wachte, spitzte die Ohren und horchte auf die Dinge, die da vor der Haustür vorgingen. Seit einigen Tagen aber hat sich die Furcht angesichts der Vorsicht und Langsamkeit der Operationen der Ungeduld und der plötzlichen Absicht eines Teiles ihrer Flotte verflüchtigt und hat der Hoffnungsfreude Platz gemacht. Man atmet allenthalben wieder frei, und die Meinung der Zivilisten, daß die Flotte der Verbündeten über kurz oder lang auf die Fortführung der Operationen wird verzichten müssen, gewinnt mehr und mehr an Boden. Allerdings weisen demgegenüber die Militärs darauf hin, daß die Verbündeten, die sich mit dem ersten Schuß in einen Handel eingelassen haben, bei dem ihre Ehre engagiert ist, sich zu einem solchen Verzicht schwerlich verstehen können. Aber auch in den militärischen Kreisen sieht man die Lage gleichwohl überaus zuversichtlich an. Nehmen wir selbst das Schlimmste an, daß die Innenforts zum Schweigen gebracht wären, und daß es den Verbündeten gelungen wäre, diese zu besetzen oder in die Luft sprengen — denn in einem Belagerungskriege ist ja Schließlich kein Ding unmöglich — würde damit aber der erstrebte Endzweck der verbündeten Flotten erreicht sein? Ich weiß nicht, was man von der militärischen Lage in Europa denkt; hier Konstantinopel ist ja von allen Nachrichtenquellen mit Ausnahme derer, die vom Hauptquartier kommen, abgeschnitt; aber die militärische Lage von hier aus gesehen, beweist unzweideutig, daß es den Verbündeten recht schwer werden wird, sich der Dardanellen endgültig zu bemächtigen, ohne auf ihren Ufern eine Landschlacht auszukämpfen. Die Hügel, welche die Enge umsäumen, sind in Wirklichkeit mit einer großen Zahl von Batterien besetzt, die eine Verteidigungsstufe der Positionen bilden, und die nicht wie die festen Forts demoliert und zum Schweigen gebracht werden können. Die Einnahme der Forts würde deshalb auch nur im besten Falle ausreichen, die in schnellstem Tempo bewirkte Durchfahrt von Schiffen zu sichern, und ohne Gefahr würde auch diese nicht verlaufen. Aber ein regelmäßiger Verkehr durch die Dardanellen als Durchgang für den Handel von und nach Rußland würde Transportschiffen und Frachtdampfern so lange nach türkische Streitkräfte auf den Ufern der Meerenge verbanden sind, nicht möglich sein. Nach Ueberwindung der Dardanellen würden sich die Verbündeten dann auch immer dem Dilemma gegenüber sehen: entweder die Kapitulation der ottomanischen Regierung zu erzwingen oder die beiden Ufer der Dardanellen ausgiebig zu besetzen, ebenso wie die beiden nicht minder gefährlichen des Bosporus. Was die erstere Hypothese anbetrifft, so scheidet sie, wie mir Dinge sich nicht von Grund auf ändern sollten, vollständig aus der Erörterung aus. Ganz abgesehen von dem Vertrauen, daß sie in die Widerstandskraft der Befestigungen hat, ist die türkische Regierung zum äußersten Widerstande entschlossen. Der direkte Vormarsch auf Konstantinopel würde im übrigen nur die Wirkung haben, daß die Hauptstadt verlegt wird; die Verbündeten würden im besten Falle nichts weiter davon haben, als den Besitz von Konstantinopel, der sie aber nicht der Notwendigkeit entheben würde, das türkische Gebiet mit einem Heer von 200 000 bis 300 000 Soldaten zu besetzen. Und die Aufgabe, die diesem Heere zu lösen bliebe, würde zu den schwersten gehören, die die Kriegskunst kennt: die forcierte Landung unmittelbar unter dem feindlichen Feuer."

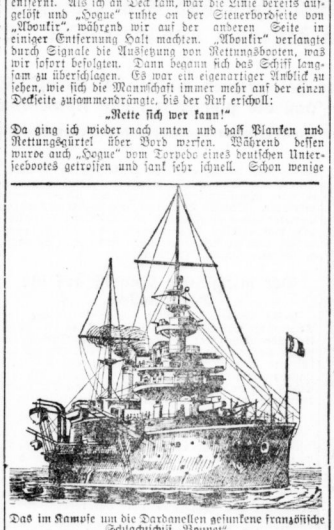
In Verbindung mit der schweren Schlappe der englischen und französischen Flotte vor den Dardanellen zeigt diese italienische Beurteilung der Lage mit aller Klarheit, daß es um die Sache unserer tapferen türkischen Verbündeten gut steht.



Panorama von Konstantinopel m. d. Bosporus.

Auf sinkendem Schiff.

Es war ein viertel nach sechs — so beginnt der Schiffsgeistliche des von „U 9" torpedierten englischen Kreuzers „Cressy", Rev. Collier, seinen in amerikanischen Zeitungen veröffentlichten Bericht —, als mich Matrosen weckten. „Stehen Sie auf, die „Aboukir" sinkt." Schnell sprang ich aus meiner Hängematte, zog Schuhe an und warf einen Mantel über mein Nachthemd, um auf Deck zu eilen. Die Schiffe waren in langer Linie gefahren, Steuerbord voraus, und unser Schiff, die „Cressy", machte die Schlußwache, ohne daß wir dabei Schaden erlitten. Da kam eine neue Woge und das Schiff sank. Ich schloß Mund und Augen und klammerte mich noch fester an der Kette an. Als ich fühlte, daß das Schiff nicht weiter sank, ließ ich mich los und kam mit der Rettungsboje am Arm wieder langsam an die Oberfläche. In gleichen Augenblick tauchte Dr. Sawdy neben mir auf und, so eigenartig es klingen mag, als wir uns sahen, mußten wir beiden laut lachen. Bald schwammen andere neben uns und zu sechs machten wir aus den Rettungsbojen und einer Holzplanke ein einfaches Floß. Nach zehn Minuten begann ich zu frösteln; Fieber durchschauerte mich und die Zähne schlugen aufeinander. Dabei waren die Szenen, die sich in unserer Nähe abspielten, keineswegs tragisch. Hier sangen einige: „It's a long long way to Tipperary", dort klang es: „We all go the same way home". Schwimmende Sparren und Trümmer brachten uns mehrmals in Gefahr und verwundeten einige. Da trieben Kameraden im Wasser, die vollständig bekleidet waren und sogar die Mühe auf dem Kopf hatten, andere wieder waren splitterfasernackt oder trugen nur dürftige Nachtkleidung. Ich selbst hatte mir die Schuhe sämtlich ausgezogen und auch den Ueberrock abgeworfen. Als die „Cressy" sank, hatte ich auf meine Uhr gesehen; es war 10 Minuten vor 8 gewesen. 9 Uhr 15 Minuten blieb ihr Werk stehen. Dreiviertelstehn sahen wir einige Schleppdampfer näher kommen, doch fuhren sie nicht zu uns drei, dem Doktor, einem Matrosen und mir, die wir noch die einzigen auf der Planke waren. 10 Uhr 20 Minuten näherte sich wiederum ein Schleppdampfer. Als ich ihn sah, wurde ich ohnmächtig. — Der Schiffsgeistliche hat dann bis 1 Uhr bewußtlos in den Armen des ihn treffen behüten Schiffsarztes gelegen; ein kleiner Kutter nahm sie schließlich auf und brachte sie an Land.


Das im Kampfe um die Dardanellen gesunkene französische Schlachtschiff „Bouvet".

Sekunden nach der Explosion stand ihr Hinterdeck unter Wasser. Dann legte sie sich zur Seite, senkte schließlich und nach zehn Minuten war vom Schiffe nichts mehr zu sehen. Unser Kapitän hatte mir gesagt, ich möchte einige photographische Aufnahmen machen. Als ich gerade bei der sinken war, sah ich ein Torpedo auf Steuerbord herankommen. Mehrere Leute schrien auf, doch konnten wir dem Geschoß nicht entgehen, denn die Schrauben ruhten. So bohrte es sich in unsere Seite. Der Stoß war aber keineswegs so groß, als ich erwartet hatte; es erfolgte nur ein dumpfer Anprall und ich blieb fest auf den Beinen stehen. Unsere wasserdichten Schotten waren kurz vorher geschlossen worden, so daß das Torpedo nur geringen Schaden anrichten konnte. Immerhin neigte sich wir uns auf das Steuerbord um etwa 40 Grad, doch richtete sich das Schiff späterhin wieder ein wenig auf.

Dann schildert der Schiffsgeistliche, wie von Bord der „Cressy" ein unterbrochenes Feuer auf zahlreiche, auf dem Wasser schwimmende Gegenstände einsetzte, da man in jedem das Periskop eines deutschen Unterseebootes sah. Auch behauptet er — wie wir wissen, allerdings zu Unrecht —, dabei sei ein deutsches Unterseeboot getroffen und vernichtet worden. Ein zweites Torpedo sauste heran, doch ging es wenige Meter hinter dem Schiffe vorbei. Dann wurden mehrere im Wasser treibende Matrosen an Bord genommen. Wir rieben sie ab, pumpten ihnen das Wasser aus, gaben ihnen frische Wäsche und heißen Tee. Einer von ihnen war ein junger Seekadett. „Warum gehen wir nicht in die Kajüte?" meinte er, als er wieder zu sich gekommen war. „Gehen Sie ruhig hinein", erhielt er zur Antwort. Doch wir hatten uns kaum abgewendet, als er heraufstürzte und mit dem Ausruf: „Da bin ich schon wieder!" über Bord sprang. Das Schiff war von einem

zweiten deutschen Torpedo getroffen.

Einige Matrosen hatten es schon auf 400 Meter Entfernung gesehen; es drang hinter der vorderen Kommandobrücke in den Schiffsrumpf ein und explodierte im Heizraum Nr. 5. Natürlich wurden dabei viele Heizer getötet. Das Schiff bäumte sich jetzt gleichsam auf, als ob es aus dem Wasser springen wollte. Dann sank es zurück, legte sich auf die Seite und begann umzukippen.

An Bord war es fast ruhig. Die Offiziere gaben noch Anweisung, möglichst viel hölzerne Gegenstände ins Wasser zu werfen, damit sich die Matrosen daran anklammern konnten. Dann hieß es: „Rette sich wer kann!" Der Schiffsarzt Dr. Sawdy brachte mir eine Rettungsboje und fragte: „Darf ich mit Ihnen kommen, Herr Pfarrer?" Lächelnd erwiderte ich: „Jawohl!" Da mußte ich auch schon niederknien, denn das Deck neigte sich immer mehr zur Seite, bis es einen Winkel von 75 bis 80 Grad bildete. Wir klammerten uns auf Backbord an dem Geländer an und hingen schließlich an mehreren dort aufgehäuften Tetten. Eine Woge schleuderte uns gegen die Schiffswand, ohne daß wir dabei Schaden erlitten. Da kam eine neue Woge und das Schiff sank. Ich schloß Mund und Augen und klammerte mich noch fester an der Kette an. Als ich fühlte, daß das Schiff nicht weiter sank, ließ ich mich los und kam mit der Rettungsboje am Arm wieder langsam an die Oberfläche. Im gleichen Augenblick tauchte Dr. Sawdy neben mir auf und, so eigenartig es klingen mag, als wir uns sahen, mußten wir beiden laut lachen. Bald schwammen andere neben uns und zu sechs machten wir aus den Rettungsbojen und einer Holzplanke ein einfaches Floß. Nach zehn Minuten begann ich zu frösteln; Fieber durchschauerte mich und die Zähne schlugen aufeinander. Dabei waren die Szenen, die sich in unserer Nähe abspielten, keineswegs tragisch. Hier sangen einige: „It's a long long way to Tipperary", dort klang es: „We all go the same way home". Schwimmende Sparren und Trümmer brachten uns mehrmals in Gefahr und verwundeten einige. Da trieben Kameraden im Wasser, die vollständig bekleidet waren und sogar die Mühe auf dem Kopf hatten, andere wieder waren splitterfasernackt oder trugen nur dürftige Nachtkleidung. Ich selbst hatte mir die Schuhe sämtlich ausgezogen und auch den Ueberrock abgeworfen. Als die „Cressy" sank, hatte ich auf meine Uhr gesehen; es war 10 Minuten vor 8 gewesen. 9 Uhr 15 Minuten blieb ihr Werk stehen. Dreiviertelstehn sahen wir einige Schleppdampfer näher kommen, doch fuhren sie nicht zu uns drei, dem Doktor, einem Matrosen und mir, die wir noch die einzigen auf der Planke waren. 10 Uhr 20 Minuten näherte sich wiederum ein Schleppdampfer. Als ich ihn sah, wurde ich ohnmächtig. — Der Schiffsgeistliche hat dann bis 1 Uhr bewußtlos in den Armen des ihn treffen behüten Schiffsarztes gelegen; ein kleiner Kutter nahm sie schließlich auf und brachte sie an Land.

Nachtwache auf dem Torpedoboot.

Den schweren, die höchsten Ansprüche an die Nervenkraft stellenden Dienst auf einem Torpedobootzerstörer schildert ein englischer Seeoffizier, dessen Schiff zu dem im östlichen Mittelländischen Meer gegen die Türken operierenden Geschwader gehört, in einem Briefe:

„Ich will Euch erzählen, was auf so einem Zerstörer im Krieg Leben heißt. Wir haben in der Landbasis irgendwelcher Art und gehen deshalb niemals an Land; dann und wann ankern wir für einen Tag oder Nacht unter dem Schutz einer Insel, die wir blockieren, und jede Nacht, wenn wir auf Patrouille sind, ja sogar auch vor Anker, an unserer jog. Ruhestätte, sind wir in Sicht der feindlichen Batterien und Scheinwerfer. Wir müssen uns sehr vor Treibminen in Acht nehmen; denn die Türken haben solche Dinger ausgelegt, wo sie nur konnten. Drei haben wir bereits an unserer Ankerstelle aufgesichtet. Die ganze Nacht sind Leute mit Gewehren ausgestellt, um deswegen aufzupassen. Jetzt blüht ein scharfer Südwest mit Hagelschauern jede Stunde. Es ist pechschwarz, so dunkel, daß man nicht einen Zoll weit sehen kann. Weit fort am Ufersaum jagt ihn ein unruhiges Flimmern, das Licht der feindlichen Scheinwerfer, die durch den vom Wind gepeitschten Hagel und Regen hindurchstechen. Schwer kämpft unsere Maschine gegen den Seegang; wir kommen nur langsam vorwärts; das Schiff schwankt und schaukelt wie eine Nußschale, und stets, wenn es niedersauft, stürzt der Gipfel einer Welle direkt über die Brücke, das Vorderdeck und meist auch über den Zwölfpfünder, der da steht. Diese schwarze eisige Flut, die mit einem gewaltigen Rollen über das Schiff hinwäscht, ist eine fürchterliche Dusche für die Wachthabenden. An jeder Kanone und jedem Torpedorohr hat ein Mann Wache und versucht, durch die Fensternis und den Hagel zu sehen, indem er sich mit aller Kraft in dieser Hölle von Kälte und Nässe aufrecht hält. An jeder Kanone und jedem Torpedorohr liegt ein undeutlicher Haufen von Wachtuch oder manchmal auch zwei oder drei, je nach der Lage der Kanonen oder des Torpedos — das ist ein Offizier oder Matrose, der schläft oder zu schlafen versucht in dieser Stellung, bereit, ganz wach zu werden, wenn die Reihe an ihn kommt.

Die Wache vollzieht sich folgendermaßen: ein Mann geht z. B. um 6 Uhr nachmittags auf Wache bis um 8 Uhr. Dann hat er ½ Stunde fürs Abendbrot, aber meistens hat eine böse Welle das Herdfeuer ausgelöscht, und es gibt nur Fleischkonserven und Schiffszwieback. Um 8 Uhr 30 Minuten geht er wieder an seine Kanone und versucht hier bis Mitternacht zu schlafen, dann beginnt seine 4-stündige Wache. Um 4 Uhr morgens kann er sich wieder im Windgebraus, von Sturzwellen überflutet, hinlegen bis 7 Uhr. Dann kommt das Tageslicht, und die Nachtwache hat ein Ende. Es ist keine Kleinigkeit: diese 13 Stunden im ewigen Hagelschauer und Windgeheul zu verbringen, und es geht manchmal über die Kräfte der Mannschaft. Ich habe dem Schiffskoch befohlen, jede Nacht für die Männer auf Wache Kakao zu kochen, heißen, dicken, öligen Schiffskakao. Und einmal jede Stunde schwankt eine dunkle Gestalt an Deck, mit der einen Hand sich mühsam festhaltend, mit der andern einen Eimer mit Kakao balanzierend, und man kann vonGlück sagen, wenn er die Hälfte des Inhalts an den Leuten bringt. Nicht selten aber spült eine Welle den Eimer über Bord, und dann gibt es keinen Kakao, und man fühlt sich wie tot von 4—6 Uhr morgens. Kommt dann das Tageslicht, so schaut es auf blasse, zitternde, übermüdete, dumpf blickende Männer, die sich mühelos nach dem Messedeck schleichen, um hier zu trocknen, zu essen, und dann in dem muffigen, niedrigen, überfüllten Raum zu schlafen, wo sie sich auch noch fest anklammern müssen, um nicht fortgerollt zu werden. Auf der Brücke sind die beiden Scheinwerfer- und die beiden Signal-Männer. Sie müssen auch auf dem Deck der Brücke schlafen. Hier hat der Kapitän seinen Posten und bleibt hier die ganze Nacht mit Ausnahme von 10 Minuten dann und wann, wenn er nach der Karte sehen geht oder etwas Kakao im Kartenhaus unter der Brücke nimmt. Wenn wir drei Offiziere Wache haben, dann schlafen wir bei unseren Kanonen mit den Mannschaften so gut es geht. Am Steuer festgeleimt steht der Steuermann 6½ von diesen 10 schweren schwarzen Stunden; die andern 6½ schläft er am Fuß der Brücke, wenn er abgelöst ist. Ist die Nachtwache vorüber, dann müssen wir Offiziere beim Tageslicht erst das Schiff genau untersuchen, und dann beginnt von 9—12 Uhr eine neue harte Arbeit, um den Schaden auszubessern, den die See des Nachts angerichtet, und die Kanonen und Torpedos zu reinigen. Jeden Tag um 5 Uhr nachmittags wird das Schiff inspiziert, auf seinen Gefechtswert untersucht und muß für die Nacht bereit sein."

Vierzig Stunden im Hydroplan auf der Nordsee.

Kürzlich hatten, so wird der „Nat. Ztg." aus Kopenhagen berichtet, zwei deutsche Militärflieger das Unglück, einige Meilen von der Küste in die Nordsee zu stürzen. Sie wurden erst nach einigen Tagen furchtbaren Kampfes mit den Wogen von einem englischen Schiffe gerettet. Ueber ihre Erlebnisse wird der „Nationaltidende" aus London gemeldet: Die zwei Flieger befanden sich auf dem Wege nach der englischen Küste; als sie sich über der Nordsee befanden, trat ein Motordefekt ein, und sie wurden gezwungen, auf das Meer niederzugehen. Stunde auf Stunde warteten sie auf Hilfe, aber vergebens. Kein Schiff kam dem Hydroplan so nahe, daß man die Schiffbrüchigen entdeckte, und die Flieger waren gezwungen, die Nacht auf ihrer Maschine auf dem Meere treibend zuzubringen. Ihr Vorrat von Keks und Kognak war bald erschöpft. Es war bitter kalt und dazu raste zeitweise ein starker Schneesturm. Es wurde Tag und die Flieger faßten neue Hoffnung. Einzelne Schiffe tauchten auf, aber doch nur in der Ferne am Horizont. Jetzt begannen aber auch ihre Kräfte nachzulassen. Der jüngere der Flieger war, als der Hydroplan auf die Nordsee niederging, über Bord gefallen, aber von seinem Kameraden gerettet worden, und er stand infolge seiner durchnäßten Kleidung furchtbare Leiden aus. Als die Nacht sich wieder auf das Meer herabsenkte, glaubten beide Flieger, daß es nun schnell zu Ende sein würde, zumal auch die Wogen mit furchtbarer Gewalt gegen die gekenterte Maschine schlugen. Gegen fünf Uhr nachts feuerten sie die letzten Raketen ab, die noch in ihrem Besitz waren, und dies wurde ihre Rettung. Der Kapitän eines englischen Dampfers bemerkte das Signal und steuerte auf sie zu, aber erst als es Tag wurde, entdeckte man den Aeroplan mit den beiden deutschen Fliegern, die von Kälte und Hunger bewußtlos waren, nachdem sie sich 40 Stunden lang der gekenterten Flugmaschine in der Nordsee aufgehalten hatten. Man brachte sie an Bord, hier erhielten sie Verpflegung, und als sie einige Tage später in einem englischen Hafen an Land gesetzt wurden, drückten die deutschen Flieger jedem einzelnen von der Besatzung die Hand und dankten ihnen für die Aufnahme.

Letzte Fahrt.

Es rattert auf gleißenden Schienen
Ein Zug durch die dunkle Nacht,
Hat viele verwundete Krieger
Aus Belgien heimgebracht.

Er fährt in die Bahnhofshalle,
Dort wartet der Schwestern Schar
Und reicht den ermatteten Streitern
Stärkende Labung dar.

Der Schein der elektrischen Lampen
Fällt auf manch blasses Gesicht,
Das von erduldeten Leiden,
Von der Härte des Krieges spricht.

Nur ein Wagen, der letzte im Zuge,
Ist nicht wie die andern erhellt;
Ein schmucker Jäger-Gefreiter
Vor ihm die Wache hält.

Er leuchtet mit seiner Laterne
In das dunkle Innere hinein;
Gespenstisch unheimlichen die Gitrahlen
Einen eichnen Totenschrein.

Ein Kreuz, von Kameraden gezimmert,
Lehnt an des Sarges Rand,
Ein Kranz von herbstfahlen Blättern
Als Schmuck das Kreuz umspannt.

Ich fragte den sinnenden Jäger:
„Wer ruht in diesem Schrein?"
Da gab er mir ernst zur Antwort:
„Ein Engel von Flandern ein!"

Major der Reserve-Jäger
Vom fünfzehnten Bataillon;
Er trug in der Schlacht bei Dixmuiden
Die Todeswunde davon.

Als Führer voran seinen Jägern
Zum Sturm er siegreich schritt,
Bis ihm die feindliche Kugel
Die Lunge durchschlug und zerschnitt.

Aus dem Kreise seiner Kameraden
Mein Hauptmann erkor,
Zur Heimat zu geleiten
Den verehrten toten Major.

Es warten der greise Vater,
Seine Frau und drei Töchter klein
Auf den Letzten des glorreichen Namens
Vogel von Falkenstein."

Ich lauschte tief ergriffen,
Die Träne von Auge mir rann.
Da pfiff die Lokomotive,
Die Räder zogen an.

Und bald im nächtlichen Dunkel
Der Zug gen Norden entschwand —
Leicht werde dem Helden die Erde
Im märkischen Heimatland!

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853246-191503233/fragment/page=0002