

Kämpfe am Isonzo.

Von Leonhard Adelt.

Luftschlacht. — Riesengeschütze im Karst. — Kämpfe der Grabenbesatzungen.

Kriegspressenquartier.
 Achten auf Triest brennt die Sonne, oben auf dem Karst regnet die Bora mit Regen und Schnee. Sie regt für zwei Tage und zwei Nächte den Nebel fort, der alle Sicht verleiht. Sofort heben durch den Windstich der Ebene kühnlich, italienische Flieger auf, um aufzulären und ihre Artillerie einzuschleichen. Doppelt so der französischen Zepelin Farman, Boffin und Gaudron gesellen sich zu Hochleistungsflugzeugen des italienischen Zips Caproni und zu neuen großen Farman-Apparaten mit zwei Motoren und Höhensteuer. Trotz der Bora, die sie gegen die Felswände des Karstfelds zu schleudern droht, werfen sich ihnen die kleinen, gedungenen österreichisch-ungarischen Doppeldecker entgegen und bestreiten als Schutz die gewichtigen Aufklärungsapparate. Aus 5000 Meter Höhe führen sie pfiffligste Manöver-Kampfmuster auf die feindlichen Flugzeuge herab. Ganze Geschwader sind in den Luftkampf verwickelt, und das Töten ihrer Maschinengewehre überdient das Töten der Piloten und das dämpfende Trommelfeuer der Geschützbesatzer. Ein Farman wird abgeschossen, ein Caproni bei Sanit Andraz zur Notlandung gezwungen und am Boden durch Geschützfeuer zerstört. Ein Neuport will einen Weg zimmer und reißt ihm im Vorüberfliegen das Schwanzrad ab.

Während Italien bis auf seinen Caproni-Typ noch immer ganz auf ausländische Einfuhr angewiesen ist, hat sich Österreich-Ungarn mitten im Weltkriege eine eigene große Flugzeugindustrie geschaffen. Alle Apparate an der Isonzo-Front entstammen österreichischen und ungarischen Fabriken. Ueber Triest in nur 1200 Metern Höhe treffen mit 200 Kilometern Eigenleistungsgeschwindigkeit neueartige Neuport-Doppeldecker, die mit Stützmotoren angetrieben sind. Weiße Schrapnellbomben der Flugzeugbesatzungen markieren den Weg, den sie nehmen. Schiffsluftschiffbau, von seinem Unfall kaum genesen, und seine Getreue horten auf Flugbooten zu ihrer Verfolgung. Die österreichisch-ungarische Marine und Landflieger patrouillieren das Adriatische Meer ab und suchen durch Bombenwürfe ein ganzes Baradenlager des Gegners in Brand. Ein bewegliches Fliegerpaar geht im Sturzflug eines italienischen Messerschmitts an, wie der Kapitän der Hafen, und beschleibt ihn mit Brandpatronen. Nachts trachten italienische Fliegerbesatzungen auf Triest, Muggia, Pirano, San Marco, San Sabba und Pola herab. Die 100 Meter lange, halbhohe Schanzentreppe eines neuen italienischen Luftschiffes führt sich über die Dächer und Klettersteige der steilen Bergflanken der Schanzentreppe zu entwenden. Aber diese Luftschiffahrt, die sich mit jedem Sonntag und jeder Sonnennacht erneuert, ist nur eine Begleiterscheinung zu der gewaltigen Schlacht der Geschütze, die selbst in Triest alle Fenster heben läßt. Die Phantome eines Walkers, der die vorzeigliche Tierwelt nachzubilden sucht, kann sich schwerlich Phantomschiffen erdenken, als diese feuerstehenden Angeheuer, die sich bald bummeln und hanteln wie tote Riesenschlangen im Sturzflug, bald großartiglich und turmbrechend wie Kollbäume in der Wand hinunterstürzen auftrifften. Alle Geschütze sind zerstört. Es scheint unmöglich, daß menschliche Wesen das häßliche Treiben der ungeheuren Granaten überdauern, die heutzutage Trichter reifen und das schwarze Karstgestein zermalmende und zertrümmernde. Heute, der an diesem trübseligen Karst keine Götze schuf, müßte sich vor der furchtbaren Verwüstung seiner Dörfer trauern die Tränen der Isonzobauern hören die Tränen der Isonzobauern in

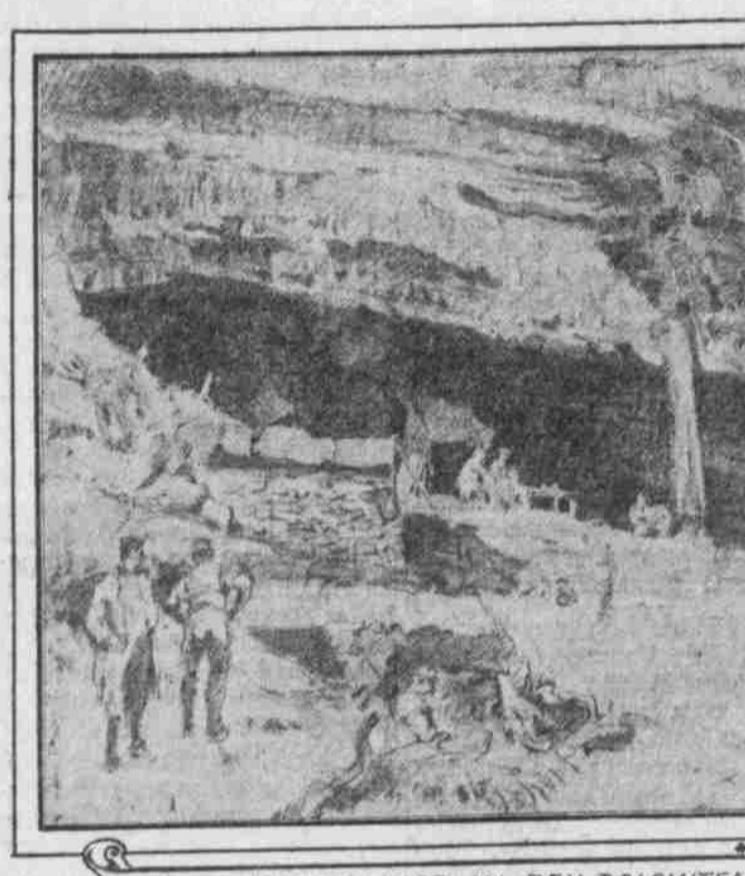


NACHTPATROUILLE IN DEN DOLOMITEN



TIROLER STANDSCHÜTZEN IM KAMPF MIT ALPINIS

Ravinen eingetaucht, die sich nach unten dreieckig verbreitern und ganze Tannenwälder mit sich ziehen. Wo die Straße wieder freigelegt ist, sieht man in den Schneemauern links und rechts die gelben Schuttflächen tieferer Stufen, die mit zu Tol geiffen wurden und durchgeföhrt werden mußten. Der Sturm, der den Pulverschnee von seiner glatteisernen Unterlage fortblies, blies auch manchem Traben das Lebenslicht aus. Unter einer Rabine, hart an der Straße, liegen, unzugänglich, noch sechs Mann einer Telephonabteilung begraben. Da hier im Hochgebirge die Gipsfelsklänge und die Meeresdünen durch einen acht bis zehn Meter hohen Schneehaufen getrennt sind, ist das Telephon die einzige fähige und augenblickliche Verbindung zwischen ihnen. Jeht Meter hohe Leitungsmatten hängen über schroffen Gletschern und Gerat. Wenn die Schneedecke ihre Höhe erreicht hat, werden einfach neue Matten auf das weiße Gerat aufgeschichtet. Hat aber der Schneehaufen die Drähte zerissen und die Seile unzugänglich gemacht, so laufen mit der Handhülle um den Hals Parawandelnhande von Feldwache zu Feldwache und bringen den von aller Welt abgetrennten einsamen Wächtern Nachrichten und ihre eigene treue Kameradschaft. Die Hagen Tiere kennen die Gefahr der Ravinen und sind vorwiegend warnend und rettend am Werke. Uebermäßig springt der zweifelhafte deutsche Schafherd, der uns begleitet, über die Schneewand und wagt sich auf dem durchföhnten Grund. Er hat gleich seinem Herrn einen Monat Gipsfels hinter sich und damit das Recht auf einen Monat Erholung in Meeresluft erwarben.



PIONIERLAGER IN DEN DOLOMITEN

Das Los des Seemanns ist nicht leicht. Tag und Nacht trennt ihn nur eine dünne Platte vom heißen Grab. Und dennoch muß sein Dasein ein Paradies, vergleicht man es mit dem des U-Boot-Mannes. Dieser entbehrt das, was jedem Menschen als das unerlöschliche für sein Leben ersehnt, Licht und Luft. Wenn sich dem U-Boot-Mann der Weg zum Sankt offen, so führt er durch Nacht und Qual. Er weiß, daß ihm die Luft langsam erstickend droht. Jeder Atemzug ist ein Kampf mit dem Wasser, das er nicht atmen darf. Jeder Atemzug ist ein Kampf mit dem Wasser, das er nicht atmen darf. Jeder Atemzug ist ein Kampf mit dem Wasser, das er nicht atmen darf.

und Thurm-Gebäude sind im Winter für beide Parteien unhaltbar und deshalb geräumt, so daß die Gegner sich jetzt nirgendwo näher als auf sechshundert Schritt gegenüberliegen. Die Italiener, schon aus Friedenszeiten her ostwärts, haben dabei den Vorteil der Sonne, welche die Gletscher den leichteren ersten Hälften des Berges den westlichen Hängen eine bequemere Ausgangsstation. Unleugbar sind sie kühne Bergkletterer und ausdauernde Kletterer. Nicht nur mutete ihre, durch das Regophon übermittelte Aufforderung an die Tyroler Landesflieger und Standschützen an, sich zu ergeben. Einmal kam ihnen die Natur zu Hilfe, als sich vom Thurmwieserich ein gewaltiger Gletscher löste. Die Gletscher rissen die mühsam ausgebaute Stellung der Kaiserflieger samt Munition und Requisitionen sowie die Verbindungsweg, die sie gegen den Vordräng der Kaiserflieger hielten. Dadurch plötzlich dem italienischen Schneefuror ausgeliefert, harrten die Landesflieger trotzdem aus und hielten in den folgenden zwei Nächten unterzog einen neuen Höhenwall aus Eis. Einmal gelang es einer beweglichen italienischen Abteilung, mit einem Maschinengewehr die Thurmwieserich zu besetzen und die Kaiserflieger dadurch um vierhundert Meter zu überhöhen. Allen die telephonisch verständigen L. u. T. Artillerie erzielte schon mit dem zweiten Schuß einen Volltreffer auf die Spitze, so daß die Alpen samt dem Maschinengewehr von ihr herunterstolzen.

Winterkämpfe auf dem Ortler und dem Stilfser Joch.

Kriegspressenquartier, 15. Febr.
 Der junge Leutnant, hochauf, im grauen Winter und ohne Offiziersabzeichen, schart mit seinen Vogelshunden den Schnee zur Seite und betrautet er kaum den Augenblick, den sein Fuß freigelegt. „Meiner Herr“, sagt er toffschüttelnd, „ich schaue ich mich fortwährend nach dem Sommerhaus um, das noch hier stand, und dabei stehen wir auf seinem Dach.“ Es ist einfach bis zum Dachstuhl eingeschneit. Ueber ans im kalten Wind, dessen Widerschein auf das weiße Schneefeld abfällt, zieht 5000 Meter hoch der erste Flieger dieses Winters südwärts gen Italien. In sein feierliches Orgein klopfen geschäftige Maschinengewehre. Die Italiener haben ihre besten Mannschaften und greifen am Stilfser Joch an. Jenseits des Drahtzauns, der das Schnee vom Draht trennt, beobachtet die Schweizer Grenzwache den der Dreipfüßler Spitze aus gepanzt das Feuergeschütz, das schmerzlich einen anderen Joch betraf, als auf die neutralen Nachbarn Einwand zu machen. Denn an die Möglichkeit eines Durchbruchs im Winter glauben doch wohl auch die Italiener nicht.

Erst nach dem Krieg wird in vollem Umfang erkannt werden, daß das deutsche Volk seinen U-Boot-Erbauern und den Konstrukteuren der vielen im U-Boot verfertigten Maschinen verdankt, welchen geradezu fabelhaftes Fortschritt die Technik in Deutschland seit dem Herbst 1914 zu verdanken hatte, nicht nur, was die Vollkommenheit der Schiffungen, sondern auch was die Schnelligkeit anbelangt, mit der den Wärdigen der Front mitgeschickt wurde. Wenn es betrogen war, auch nur ein wenig den Vordrängen zu läßt, den Schieber zu durchdringen, der sich naturgemäß jetzt nach vor als das Panzer, das mit der U-Boot-Konstruktion zusammenhängt, wird übermäßig wichtig worden sein von der Fülle der Schiffungen, das deutsche Wissenschaft auf allen einschlägigen Gebieten zuzugebracht.

Das Los des Seemanns ist nicht leicht. Tag und Nacht trennt ihn nur eine dünne Platte vom heißen Grab. Und dennoch muß sein Dasein ein Paradies, vergleicht man es mit dem des U-Boot-Mannes. Dieser entbehrt das, was jedem Menschen als das unerlöschliche für sein Leben ersehnt, Licht und Luft. Wenn sich dem U-Boot-Mann der Weg zum Sankt offen, so führt er durch Nacht und Qual. Er weiß, daß ihm die Luft langsam erstickend droht. Jeder Atemzug ist ein Kampf mit dem Wasser, das er nicht atmen darf. Jeder Atemzug ist ein Kampf mit dem Wasser, das er nicht atmen darf.

Aus verstaubten die Italiener ihr Glück hier am Stilfser Joch und hinterließen stehende Leute und Angehörige mit abgefrorenen Gliedern. Hier kommen sie nicht durch“ sagt der Kommandant der kleinen Kampfgruppe, dessen Glatz sich bin. Angesichts der italienischen Wachen

Die Schwere des U-Boot-Dienstes.

Von L. Persius, Kapitän z. S. a. D.

Die deutschen U-Boot-Besatzungen erfreuen sich zurecht eines ganz besonderen hohen Interesses. Wohl wurde ihre heilsame Tätigkeit seit ihrem dreizehnten 22. September 1914, als der unerschöpfliche U-Boot mit „U 9“ drei englische Panzerkreuzer durch trefflicher Torpedoschiffe auf den Grund der Nordsee legte, mit nie vermindertem Aufmerksamkeitsvermögen verfolgt. Vornehmlich die Zerschmetterung der Linienschiffe vor den Dardanellen, die das gesamte englisch-französische Unternehmensever über den Haufen warf, aber auch die vielen anderen Verleistungen feindlicher Kriegsschiffe bewiesen, daß der „Dard“, das kleine U-Boot, befähigt ist, auch dem größten „Goliath“, dem Schlachtschiff, den Todesstoß zu versetzen, daß ihm Kräfte unermesslich sind, die weit über die Erwartungen hinausgehen, die vor dem Krieg auf das moderne Kampfmittelinstrument gesetzt wurden. So recht eigentlich jedoch gewannen die U-Boote die Weltanerkennung in ihren Dänen, seit sie sich im Handelskrieg betätigten. Ein ganz neues Gebiet wurde ihnen hier eröffnet. Am 26. Oktober 1914 fiel der britische Handelsdampfer „Gitta“, südwestlich Skandinavien — unerschöpfliche Küste — einem U-Boote („U 17“) zum Opfer. Es war die erste Verwundung eines Handelsdampfers durch ein U-Boot! Bald folgten weitere an den französisch-antarktischen Küste, im Ostindien Kanal usw. Ein Genuß ging durch die Welt: U-Boote bekämpfen den feindlichen Handel! Das war ein nie

gekantet Kommando. In den verflochtenen 2 1/2 Jahren ergab sich von Monat zu Monat immer bestimmter die Gewissheit, daß das U-Boot berufen sein kann, durch die Unterbindung der Zufuhr sogar dem feindlichen Seeheldentum die Lebensader abzuschneiden, und daß das U-Boot so den Weg weist, auf dem die „Freiheit der Meere“ in Zukunft gesichert zu werden vermag. Wenn das Volk, dessen Dasein mit der ungehinderten Lebensmittelfuhr von Uebersee engstens verknüpft ist, einsehrt, daß es seiner eigenen Existenz wegen auch in Kriegzeiten für eine unangeführte friedliche Benutzung der Meere eintreten muß, kann wird die letzte Säcke fallen. D. h. es werden aus dem Seerecht alle die kulturwidrigen Paragraphen ausgegliedert werden müssen, die von Pirat, Kaper, Korbenkaber usw. sprechen, kurz, der Seerecht wird Anerkennung finden, der für gefittete Nationen selbstverständlich sein sollte, daß Privilegien, wie es auf dem Lande im Kriege nicht angelastet werden darf, auch auf dem Wasser nicht vernichtet werden darf.

Die vorzüglichste Waffe allein nicht aber noch nichts. Sie muß den Männern in die Hand gedrückt werden, die sie zu gebrauchen verstehen, die aus ihr den Nutzen zu ziehen wissen, der ihr kraft ihrer schier unbegrenzten Eigenschaften zugeschliffen werden darf. Unbezweifel ist in der Tat die Qualität des modernen U-Bootes, das auf deutschen Werften gefertigt worden ist. Unbezweifel ist jedoch auch die Qualität des U-Boot-Personals. Deutschland wird fast täglich Kunde von den Erfolgen der U-Boote. Wir lesen alle von den kühnen U-Boot-Taten. So forcht sich wohl jeder ein Bild von dem Leben der Wärdigen, auf die sich nun Deutschlands Hoffnungen aufbauen. Allerdings wird dies Bild in seinen Wärdigen der Wirklichkeit nahekommen. Aber das tut der Sache keinen Abbruch. Die Bewunderung für die U-Boot-Leute wird stets das Volk bilden, und diese Bewunderung verleiht die U-Boote dem deutschen Volkstum. Nicht hart und schwer genug können die Vorkämpfer sein, die sich mit dem Gedanken über das Leben an Bord des U-Bootes verbinden.

Angriffe von Walschischen auf Seeschiffe.

Die italienische Schiffsfahrtszeitung „Marina mercantile Italiana“ brachte im „Prometeus“ vor einiger Zeit eine Zusammenstellung über bekannt gewordenen Fälle, in denen ein Walsch ein Schiff angegriffen hat. So fiel im Jahre 1820 ein Walsch über ein Walfangschiff her und brachte es in kurzen zum Sinken, so daß einige Leute ertranken. Im Jahre 1875 griff ein Walsch den Kanarier-Linie an, wobei diesem eine Schraube abgedreht wurde. Der Fisch war dabei aber schwer verwundet worden, blieb bald hinter dem Dampfer auf der Oberfläche des Meeres liegen und wurde nachher tot aufgefunden und nach dem nächsten Hafen eingeschleppt. Dort stellte man fest, daß der Walsch 20 Meter lang war. Der bänische Segler „Anna“ wurde im Jahre 1894 durch einen Walsch zum Sinken gebracht; die Mannschaft konnte in Rettungsbooten in der Nähe fahrenden Dampfer erreichen. Ebenso erging es einem anderen Segelschiff im Jahre 1902, und 1903 konnte ein Walsch einen kleinen Dampfer zum Sinken bringen. Bald darauf wurde auch einmal der große deutsche Schmelldampfer „Ritter Wilhelm der Große“ auf der Fahrt über den Dnyss Gegenstand eines Walsch-Angriffes. Dem Schiff schobete das nicht, doch spürte man den Walsch überall, und nachher mußte man feststellen, daß die Schrauben sich in den Walsch verfangen.

Ein Kunstwerk muß, was zu seinem Verständnis führt, in sich tragen, muß sich selbst darstellen durch die ihm eigentümlichen Mittel, eine Einförmigkeit durch Züge, ohne Monotonie.