Der U-Boot-Krieg in den Dardanellen

Staunenswerte Leistungen türkischer Artillerie. — Torpedierung feindlicher Schlachtschiffe. — Sensation in Konstantinopel beim Einlaufen des ersten deutschen U-Bootes. — Tätigkeit feindlicher U-Boote.

Von Rudolf Zabel.

Schon gestern bei Einbruch der Nacht saß ich hier oben und schaute aus nach dem Geglitzer der hunderttausend Lichter, die die englische und französische Flotte über die wenigen Kilometer, die uns trennten, herübersandte. Eine Leuchtkugel stieg steil über der Einfahrt zur Meerenge auf und beleuchtete so hell, wie der Mondenschein, die Stätte, die im nächsten Jahr ihr 3100jähriges Jubiläum ihrer Zerstörung durch die Heerscharen des Agamemnon feiern kann. Auch heute liegt wieder ein „Agamemnon" da draußen inmitten des Waldes von Masten und Schornsteinen, wie ihn sonst nur Hongkong oder Rio de Janeiro, oder Liverpool oder Hamburg oder New York aufweisen. Aber dieser Agamemnon ist ein englisches Großkampfschiff, und die haustiefen Trichter, die hier gleich neben der Burg des Priamus in den Hügel des alten Troja hineingeborsten sind, sind die Teufelsspuren seiner Grüße. Auch heute morgen wieder ruhen meine Ellenbogen auf einer der Zinnen der alten Burg von Troas und heben die Last des Fernglases, durch das hindurch ich die Bullaugen der Transporter da drüben vor Sid el Bahr zählen kann, und die Zinnen des alten Sandschlosses Kum Kale, an dessen Strande noch ein Denkmal aus ehedem lebendem Fleisch und Blut steht zum Gedächtnis der jüngst so blutig und restlos wieder ins Meer geworfenen französischen Landungstruppen: Ein Senegalese, dem ein türkischer Soldat das Bajonett durch die Brust gerannt hat in dem Augenblick, als ihn selbst ein Geschoß so traf, daß der Wundkrampf sofort eintrat, und der Körper im Tode die Lage der Todessekunde behielt. Ringsum blaut ein köstlicher Himmel. Das Gras, in dem ich liege, bedeckt mich fußhoch. Wenn ich drüber hinsehe, sehe ich nichts, als das wogende Purpurrot der Myriaden von roten Klatschrosen — Mohnblüten und das Blau der Glockenblümchen. Anatolischer Frühling! In einem mit fettem Gras überwachsenen Ausgrabungskessel wiehert mein kleiner anatolischer Hengst. Herrgott, wie schön ringsum die Welt — überall Maienstimmung! Man möchte aufspringen und mit den Lerchen jubilieren, die da drüben durch die Skamanderebene streifen. Aber mein türkischer Begleiter warnt: „Nicht aufstehen, wir liegen nur fünf Kilometer ab, und sie schießen auf jeden einzelnen Mann!" — ja richtig, das Scherenfernrohr ist wie Zeus, es sieht einfach alles. — Da drüben muß soeben das Fenster eines Bullauges zugeschlagen sein; denn es hat die Morgensonne gefangen und sendet uns davon einen Blitz herüber. Dumpf heult es herüber, wie von der Sirene eines großen Frachtdampfers. Lichtet da wieder ein Transporter die Anker? Gar ein Verwundetenschiff, das die Opfer des gestrigen Nachtgefechtes bei Krithia nach Alexandrien bringt? Pofdonner — die dreitausendjährige Vergangenheit zerflattert in Nebelschein: Sie bombardieren die asiatischen Batterien rechts von uns bei Intepe! Der Sirenenton atmet sich aus in ein langgezogenes hui-iu-h. Wir sehen rechts von uns eine gewaltige Wolke von Rauch und Erde aufspritzen und hören schnell hintereinander den Krach des Schusses und den schärferen Knall des platzenden Geschosses. Wieder zwei Blitze — jetzt erkannten wir auch das kurze rotbraune Feuer, das aus den Mündungen herausschießt — das waren zwei Turmgeschosse! Wieder fliegen die Erdfontänen, wieder dröhnen vier Knalle. Der russische Kreuzer „Askold" mit seinen fünf dünnen langen Schornsteinen, das „Spargelbeet" genannt, der aufpassen muß, ob die Verbündeten auch wirklich ernsthaft und wahrhaftig bloß für die Russen die Dardanellen frei machen und Konstantinopel erobern werden, nimmt Anker auf. Aber er feuert nicht. Er geht nur ein bißchen seitwärts aus der Schußlinie. Er ist schon alt und ein wenig strapaziert und kann das Schießen nicht gut vertragen. Dafür zieht der „Henry Quatre" vor, und noch ein anderes, ein englisches Kriegsschiff. Sie steuern direkt hinein in die Meerenge, vorbei an Sid el Bahr und der Mortobucht, wo die Engländer einen großen gelben Kasten direkt auf das Land haben senkrecht auflaufen lassen, um in seinem Schutze das Landungsgeschäft zu besorgen. Sie fahren vorbei an der Landspitze von Eski Hissarlik und legen sich gerade da fest, wo die beiderseitigen Schützengräben senkrecht auf die Stelle treffen, da die Dardanellenbrandung klatschend den Strand bespült. Und nun beginnt die Artillerie zu spielen, die schwere weittragende Schiffsartillerie. Sie spritzt hinüber nach den türkischen Stellungen die erdaufwühlenden Granaten, die in weißen Wölkchen sich auflösenden und die Geschosse wie aus einer Brause nach unten ausgießenden Schrapnells. Freilich die Wirkung ist wohl nicht so bedeutend. Denn die Türken haben sich an dieses tägliche Bombardement schon gewöhnt und bleiben einfach in ihren sicheren Unterständen, um erst dann herauszukommen, wenn etwa ein Infanterieangriff gemeldet wird. Und dann hört das Artilleriefeuer sowieso auf, weil sonst die eigenen Reihen getroffen werden. Auch haben inzwischen die anatolischen Batterien eingesetzt, die Haubitzenbatterien des Oberstleutnants Wehrle, eines badischen Artilleristen, dessen hervorragenden organisatorischen Talenten es gelungen ist, die türkische Artillerie zu staunenswerten Leistungen zu bringen: Seine Batterien sind für den Feind das Peinlichste und Fatalste, das man sich denken kann. Glänzend postiert, in unglaublich raffinierten Deckungen, schnell beweglich und bald hier bald da aufblitzend, sind sie der wichtigste Außenschutz für die innere Dardanellenfestung und stören gleichzeitig die Beschießung der türkischen Schützengräben durch die Schiffsartillerie in der empfindlichsten Weise. So zum Beispiel jetzt haben sie eingesetzt. Der „Henry Quatre" ist in ihren Bereich gekommen. Da spritzt es schon in seiner Nähe von Granaten, die im Wasser krepieren. Hochauf steigt die Wassersäule, erst hinter dem Bug, jetzt hinter der Back, jetzt dicht neben der Bordwand! — höchste Zeit zum Ausreißen — Positionswechsel genannt! Schon geht das Schlachtschiff Volldampf zurück. Da — wie leicht konnte das ins Auge gehen! — ins Bullauge meine ich natürlich — unmittelbar hinter dem Bug eine Fontäne! Die Schraube wühlt einen ganzen Trog voll weißer Gischt zusammen — Volldampf voraus zeigt der Maschinentelegraph, und gleichzeitig liegt das Steuer hart backbord. Der „Henry Quatre" dampft schleunigst aus der Dardanelleneinfahrt wieder hinaus, hinter ihm her der Engländer, dem die Sache ebenfalls zu bunt wurde. Geschossen auf die Schützengräben haben sie schon lange nicht mehr. Aber gegen die anderen Schlachtschiffe, die sich spitz um Sid el Bahr herum gelegt hatten, konnte man nicht viel ausrichten, und der türkische Nordflügel entbehrte des Schutzes und mußte allein durch den Heldenmut seiner Landverteidiger gehalten werden. Nur durch die Möglichkeit des ständigen Eingreifens der schweren Schiffsartillerie war es zu erklären, daß es den Feinden überhaupt gelungen war, zu Lande so weit zu kommen und sich zu halten. Es ist nicht zu leugnen, das waren schwere Zeiten, mit die schwersten seit der großen Seeschlacht vom 18. März 1915, diese Maikämpfe zu Lande, und manchem von uns Wissenden entrang sich manchesmal der Stoßseufzer: „Ach, wenn sie doch nur erst da wären!" Daß „sie" unterwegs waren, wußten wir, aber wann „sie" eintreffen würden, das wußten wir nicht, die „sie", auf die alles so sehnsüchtig wartete wie auf die gewaltige, die verblüffende, die geradezu unglaubliche Ueberraschung!

Ich kam von Troja zurück nach der Festung, deren Zentrum Tschanak Kale ist, der Sitz des Kommandanten des Festungsbereiches, Admiral von Usedom, und des Delegierten des großen Hauptquartiers, Vizeadmiral Merkens, dem das Seetransportwesen und der Dienst auf der rückwärtigen Verbindungslinie unterstellt ist. In der vergangenen Nacht hat ein türkisches Torpedoboot mit dem Oberleutnant Firle den „Goliath" torpediert, und dann kam der historische Moment, da der ewig zum Scherzen aufgelegte Oberleutnant und Leiter des Minenwesens, Prinz Reuß, die Augen einkniff und die Nasenspitze lustig in die Höhe nahm, um uns zuzuzwinkern: „Sie sind da, wenigstens das erste! Wir haben schon Verbindung!" Ein Hurra quoll aus der Kehle: Das erste deutsche Unterseeboot an den Dardanellen — hört, hört — es kam über Gibraltar! In stierer Erwartung vergingen einige Tage. Da eines Abends spät schickt der Generalstabschef des Admirals in unser Quartier: Ein englisches Schlachtschiff von einem deutschen Unterseeboot vor dem Dardanelleneingang torpediert! Seitdem wagte sich kein englisches oder französisches Schlachtschiff mehr in die Dardanellenmündung. Es vergingen acht Tage, während deren ich einen Ausflug nach der Front von Ari Burnu unternahm und den tapferen Verteidiger von Jannina, den General Essad Pascha, in seinem Gefechtsstand nur etwa 1200 Meter oberhalb der englischen Schützengräben bei Ari Burnu besuchte. Wir kamen nach Tschanak Kale zurück. Wir waren gerade an Land gestiegen, als jenseits der Straße über der Halbinsel Gallipoli der englische Fesselballon hochstieg, — stets ein unerfreuliches Zeichen. Denn es war gewöhnlich das Signal zu einem indirekten Bombardement von Tschanak Kale oder Maidos oder Kaliß el Bahr. Wir erwarteten schon die ersten schweren Brummer — da ging plötzlich der Fesselballon wieder herunter — trotz schönsten Frühlingssonnenscheins! Eine halbe Stunde später wußten wir, daß gerade ein deutsches Unterseeboot die „Majestic" torpediert hatte, in demselben Augenblick, als diese sich gerade anschickte, uns ihre feurigen Grüße auf dem bekannten parabolischen Wege zu übermitteln. Seitdem verschwand die englische Flotte nicht bloß aus dem Dardanelleneingang, sondern überhaupt von der Spitze vor Sid el Bahr. Sie ließ nur Torpedoboote und Zerstörer und kleine Einheiten zurück, denen es überlassen blieb, mit ihrem Geschütz in den Landkampf auf Gallipoli einzugreifen. Und hielt man es einmal für erforderlich, das schwere Schiffsgeschütz spielen zu lassen, so erschien wohl einmal gelegentlich das eine oder andere Schlachtschiff auf ein bis zwei Stunden und funkte aus angemessener Entfernung. Aber es war eingewickelt mit Netz- und Tauwerk wie eine Mumie, und rings herum kreuzte ein Geschwader von Torpedobooten und Zerstörern. Im übrigen waren die Engländer umgezogen hinter das Kap Kephalo der Insel Imbros. Dort lagen die Transporter und die Kriegsschiffe einschließlich des Spargelbeetes, und davor ein Geschwader von Torpedobooten und Minensperren und Netzsperren, und — was die Hauptsache ist — die Batterien des Oberstleutnants Wehrle bekamen endlich einmal etwas weniger Arbeit und benutzten die Zeit der Muße, um sich zu ergänzen durch schweres Geschütz, mit dem man („unsere anatolischen Batterien") dann nicht nur den Dardanelleneingang bestreichen, sondern auch nunmehr umgekehrt in die englischen Schützengräben vor der türkischen Krithia-Stellung hineinschießen konnte. Und man tat das in der Folge so gründlich, daß die Engländer und Franzosen einsahen, daß sie hier nicht weiterkommen würden und späterhin versuchten, außerhalb des Feuerbereichs dieser Batterien bei Anafarta zu landen und die Ari Burnu-Stellung durch einen Handstreich zu nehmen. Auch das mißlang. Auf diese Weise haben unsere Unterseeboote mit dem Tage ihrer ersten Wirksamkeit die Kriegslage an den Dardanellen völlig umgewandelt und eine ganz neue Kampflage geschaffen. Die Ueberlegenheit dieser neuen Waffe konnte sowohl objektiv wegen der Leistungsfähigkeit des Aktionsradius sowie taktisch wegen der völligen Veränderung der Kriegslage nicht deutlicher zutage treten. Welch eine Leistung unserer Industrie und unserer Marine!

Der Löwenanteil an den Erfolgen gebührt dem Kapitänleutnant Hersing. Aber mit nicht geringerer Hochachtung sei der Name des Oberleutnants von Voigt genannt, der seine Nußschale durch das Mittelmeer geführt und unterwegs ebenfalles einem der bekanntesten und wertvollsten englischen Schiffe, der „Invincible", eine derart schwere Beschädigung beigebracht hat, daß dieser Ueberdreadnought sang- und klanglos von den Dardanellen verschwand, in Malta notdürftig gedockt wurde und dann sich zu seinen untätigen Brüdern in der irischen See oder sonstwohin rückwärts versammelte. Daß ein solches Riesenschiff von einem Torpedo nicht sinkt, wenn nicht gerade ein Lebensnerv getroffen worden ist, ist selbstverständlich. Auch hat der türkische und der deutsche Admiralstab davon kein großes Aufsehen gemacht, da man sich eben darauf beschränkt, nur solche Erfolge zu melden, die augenscheinlich oder gar eingestanden sind. Aber ich erinnere mich noch jenes denkwürdigen Abends im Stabshause in Tschinak Kale, als das U-Boot als erstes deutsches Unterseeboot durch die Minensperre gelotst war, und der jugendliche Offizier mit den braunen weitherzigen und energischen Zügen nach langer gefahrvoller und heimlicher Seefahrt teils auf teils unter den Wogen zum ersten Male wieder an Land sein Bierglas leerte und seine Beobachtungen berichtete über Zahl der Schornsteine und Masten, über ihre Stellung zueinander, über Rumpf und Habitus, über den Schuß und die Wassersäule und den Morgennebel, und wie alle Schiffsprofile der feindlichen Flotte durchstudiert wurden, und wie einstimmig alles dahin urteilte, es könne nur die „Invincible" gewesen sein, und wie sich die Hochachtung und der ganze Stolz ganz simpel und formlos auflöste in dem spartanischen Toast: „Na denn prost, Voigt!!" Und dieser quittierte ganz gleichmütig: „Na denn prost!!"

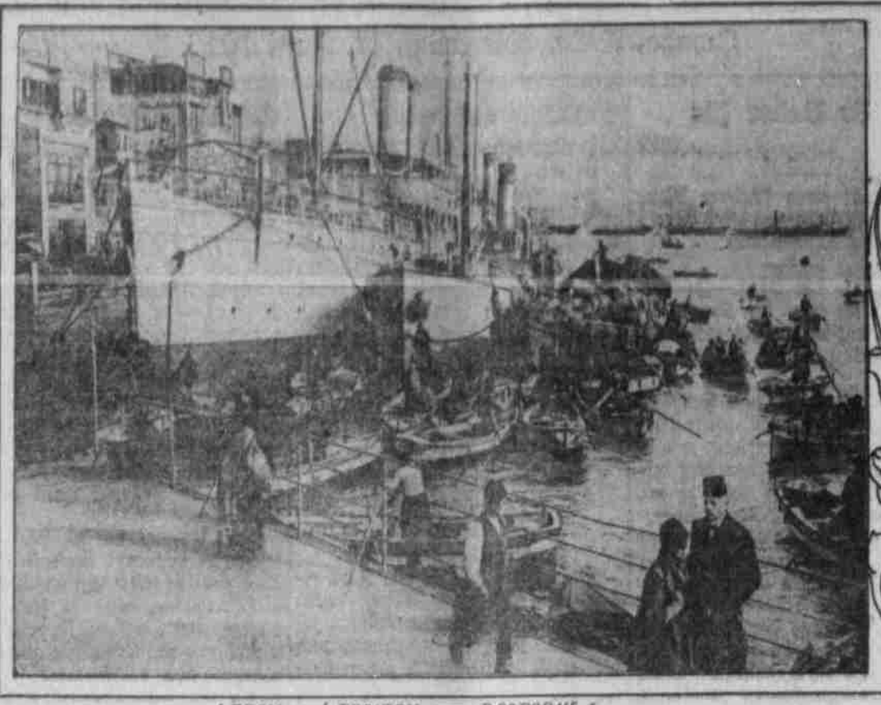
Einige Stunden später, noch ehe die Flieger der Feinde aufsteigen und das Boot ausfindig hätten machen können, stand der junge U-Bootkapitän auf dem Turm und folgte uns — ich fuhr auf dem Torpedoboot, das das U-Boot begleiten sollte, durch die Straße ins offene Marmarameer und nach Konstantinopel. Das gab eine Sensation in Konstantinopel, das erste deutsche Unterseeboot im Goldenen Horn! Früh morgens kamen wir an. Aller Schiffsverkehr zwischen Konstantinopel und der asiatischen Seite, mit den Bosporusorten und den Inseln im Golf von Ismid stockte. Die Gewässer von Konstantinopel waren gesperrt zum Empfang des kleinen gefährlichen und doch so überaus willkommenen Gesellen, dieses Wunders deutscher Technik, dieses Vorboten des endlichen Sieges. Noch nie war eine Meeresstraße, um die eine Welt kämpft, so restlos zur Paradestraße umgewandelt, wie an diesem Morgen, da wir in das mit türkischen und deutschen Flaggen geschmückte köstlich schöne, in Morgensonne gebadete Städtebild einliefen. Eine Pinasse kommt uns entgegen und bringt den Befehl, in den Bosporus einzulaufen: Der Sultan steht an dem großen Fernrohr droben in Dolma Bagtsche, mit dem sonst der alte Abdul Hamid immer die in Skutari internierten nicht genehmen Prinzen beobachtete, ob sie auch artig wären. Das U-Boot fährt seinen Weg, von unserem Torpedoboot dauernd eskortiert. Dann kehrt es um und fährt in das Goldene Horn ein, unter der großen und der kleinen Galata-Brücke hindurch, in den Kriegshafen, umjubelt von allem was deutsch und türkisch spricht, die Mannschaft gefeiert fast ebenso kurz wie kurz vorher die Ayescha-Mannschaft — Rast nach harter Tat!

Es wäre weder edel noch gerecht, wenn man unter dieser Ueberschrift nicht auch der Tätigkeit der feindlichen U-Boote in den Dardanellen ihren Teil widmen wollte. Wir finden da ebenfalls Heldenmut und ehrenvolle Leistungen, und es heißt diese nicht verkleinern, wenn ich gleich hinzufüge, daß die Erfolge nicht im entferntesten die Wirkung hatten, wie die Erfolge der deutschen Boote, daß nämlich die Kampflage eine wesentliche Beeinträchtigung erfuhr. Den Anfang mit dem Unterseeboot-Krieg in den Dardanellen haben die Engländer Mitte Dezember 1914 gemacht, indem das Boot „E. 11" den aus dem Jahre 1874 stammenden und überdies bereits unter der Aera des Admiral Limpus durch Wegnahme der schweren Geschütze sabotierten Kreuzer „Messudije" torpedierte. Damals beschränkten sich die feindlichen Flotten erst noch auf eine Blockade. Die Minensperre war noch nicht geschlossen, und der Veteran lag außerhalb auf Wachtposten. Sodann versuchte genau einen Monat später das französische U-Boot „Saphir" einzudringen, wurde aber in den mittleren Dardanellen vor Nagara zusammengeschossen und ging mit der Besatzung auf den Grund. Etwas unbequemer war es, als es im April mehreren englischen Unterseebooten gelang, unter der Minensperre durchzutauchen und so in das Marmarameer zu kommen. Drei von diesen Schiffen wurden — meistens bei den Versuchen wieder herauszukommen, vernichtet, eines davon mußte auf Grund gehen, um nicht zu sinken. Die Mannschaft wurde vom Prinzen Reuß in Empfang genommen. Als der Kommandant seinen Namen nannte, der der englischen Aristokratie angehört, erkundigte sich Prinz Reuß nach dem Fräulein Schwester und erklärte auf das verdutzte Gesicht des Engländers hin: „Na ja, ich habe doch im vergangenen Winter noch mit ihr in Wiesbaden getanzt." Auf dem U-Boot befand sich der ehemalige englische Konsul von Tschanak Kale. Man wollte ihn anfangs als Spion behandeln. Aber er verdankte schließlich sein Leben der Gnade der türkisch-deutschen Barbaren. Ueber die Zahl der englischen Boote, die in die Dardanellen eingedrungen sind, bestehen Zweifel. Einem Boote jedenfalls ist es einmal gelungen, bis nach Konstantinopel vorzudringen und auf den Kai ein Torpedo abzuschießen. Es zeigte sich aber, daß die englischen Torpedos in Kaimauern ungern tiefer als etwa zehn Zentimeter eindringen. Ein anderes Mal versuchte ein englisches U-Boot, einige Mann zu landen und die anatolische Bahn, die ziemlich dicht am Golf von Ismid verläuft, zu sprengen. Doch war der türkische Küstenschutz früher aufgestanden, als die Engländer und verhinderte die Landung. Dafür knallte das U-Boot mit seiner 6-Zentimeter-Kanone auf ein Bahnwärterhäuschen. Aber auch in diesem Falle bestand der Erfolg nur in einem faustgroßen Loch im Sandstein. Man sieht, selbst U-Boote leiden manchmal unter der Tücke des Objektes. Als ich zum zweiten Male nach den Dardanellen hinausfuhr, Anfang Mai, wurde der Truppentransport, mit dem ich reiste, von einem englischen U-Boot verfolgt. Das an Bord befindliche Infanterie-Bataillon war entschlossen, den Kampf aufzunehmen. Kurz vorher hatte das U-Boot ein kleines Lastschiff angeschossen. Es tauchte auch auf, aber ein in der Nähe befindliches Kanonenboot beschoß es und zwang es zum Wiederuntertauchen. Weniger gut ging es einem amerikanischen Korrespondenten, der auf einem kleinen Transportschiff fuhr, das unterwegs von einem U-Boot angehalten und versenkt wurde. Aber das sind alles Nadelstiche und kleine Sachen, die die Schiffahrt im Marmarameer wohl belästigten, aber nicht hinderten. Um so köstlicher ist die Art, wie eine englische U-Boot-Mannschaft durch die Forsche und den Mut eines deutschen Maschinisten auf einem türkischen Wachtboot dingfest gemacht wurde. Es war im Marmarameer. Plötzlich taucht ein U-Boot auf. Der deutsche Maschinist, der zufällig auf Deck war, kommandiert Volldampf voraus, geht ans Geschütz, holt sich einen türkischen Kanonier heran und befiehlt diesem auf das Unterseeboot zu schießen. Der Kanonier schießt, das Unterseeboot will tauchen, der Kanonier schießt noch einmal und trifft das U-Boot unter der Wasserlinie. Da kann es nicht mehr tauchen. Darauf läßt der Maschinist sein halbes Dutzend Matrosen mit ihren Flinten antreten, fährt auf das Unterseeboot zu und fordert dieses auf, sich zu ergeben. Da das Boot bereits sinkt, so kommt die Mannschaft heraus und wird übergenommen. Nur der Kapitän will sich nicht ergeben und springt ins Wasser, um die Schande nicht zu überleben. Mein Maschinist springt ihm kurz entschlossen ins Wasser nach. Es entspinnt sich ein Kampf im Wasser. Der Maschinist ist der stärkere, hält den Kapitän so lange unter Wasser, bis er matt ist, und holt ihn dann unter Schimpfen und echten Seemannsflüchen heraus. Dann fährt er an Land mit seinen Gefangenen. Er bringt sie eigenhändig zu Liman von Sanders, der ihn umarmt und ihn zur Tafel zieht. Das war die Geschichte von dem deutschen Maschinisten, der eine englische U-Boot-Mannschaft gefangennahm und mit eigener Lebensgefahr den feindlichen Kapitän vom Tode rettete.

Lange Zeit war es ein Rätsel, wie die englischen Boote sich so lange im Marmarameer halten konnten. Offenbar hatten sie Vorrichtungen, um den Betriebsstoff in ausreichender Menge mitzuführen. Meistens lagen sie in einer der versteckten Buchten der menschenarmen Marmara-Inseln still und lauerten auf Beute. Betriebskraft brauchten sie ja nur, wenn Beute in Sicht kam. Proviant aber verschafften sie sich durch Kaperung von den Marannen, den Segelbooten, die den Verkehr zwischen den Ortschaften am Marmarameer vermitteln. Uebrigens zahlten sie meistens sehr gut und veranlaßten die Segler-Kapitäne direkt durch glänzende Zahlung, Lebensmittel mitzuführen. Die Inseln und Küsten sind von einer zumeist unzuverlässigen griechischen Bevölkerung bewohnt, so daß also auch mit Hilfen gerechnet werden mußte. Enver Pascha wählte schließlich ein Radikalmittel — er ließ die Marmara-Inseln einfach räumen. Ferner wurden Marannen mit Bombenwerfern versehen und ein großer engmaschiger Wachtdienst eingeführt. Außerdem wurde unter der Minensperre eine kunstvolle U-Bootsperre aus Drahtseilen und Tauwerk geschaffen, in der sich bereits mehrere feindliche U-Boote mit den Schrauben verfangen und ein unrühmliches Ende gefunden haben.

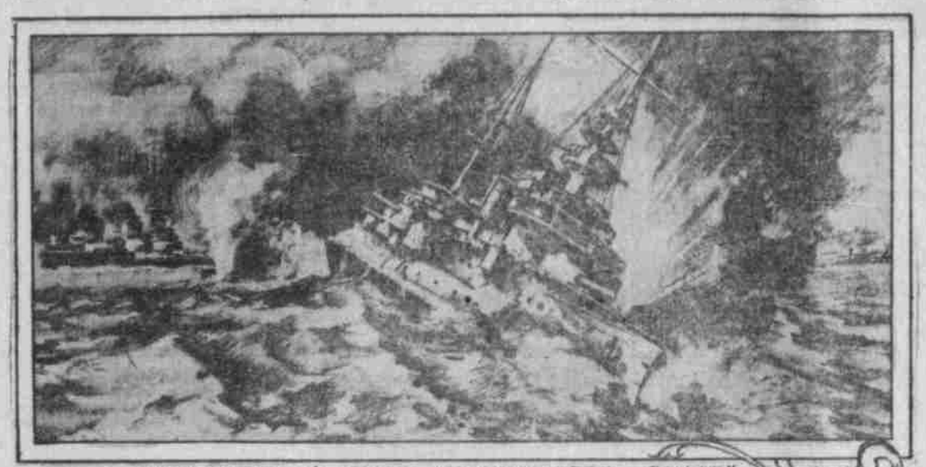
Inzwischen ist eines nach dem andern von unsern U-Booten durch Gibraltar gegangen und hat den Weg nach den Dardanellen gefunden. Schlag auf Schlag erfolgen die Schiffsversenkungen im Mittelmeer. Die Feinde schreiben, der Aktionsradius der deutschen U-Boote scheine nahezu unbegrenzt zu sein. Das Schwarze Meer wird in Schach gehalten von unsern U-Booten. Der alte Meuterer „Knjas Potemkin" ist ihnen zum Opfer gefallen. Die Dardanellen gestalten sich immer mehr zu einer Basis aus für unsere U-Boote, und die größte Sorge der englischen und französischen Expeditionstruppen, die jetzt den Vorstoß nach Serbien und die kriegerische Geste Bulgariens als willkommenen Vorwand benutzen, um unbemerkt aus dem Grabe Englands, aus dem Dardanellenabenteuer wieder herauszukommen, sind die deutschen U-Boote, die den Alliierten vielleicht gestatten werden, über Saloniki nach Serbien hineinzukommen, die aber auf der rückwärtigen maritimen Verbindungsstraße mit den Dardanellen als Basis in der Nähe zu wissen, ein niederträchtiges Gefühl sein muß.

Jedenfalls haben unsere U-Boote vor und in den Dardanellen nicht bloß eine taktische, sondern eine geradezu weltgeschichtliche Bedeutung erfüllt und sind jedes für sich ein Nagel zum Sarge der Weltmacht England. Und darunter setzen wir nach Türken- und Christenart ein Wort, das jenseits von Christus und Mohammed für beide dasselbe bedeutet, nämlich ein recht aufrichtiges und herzliches — Amen!



LEBEN und TREIBEN am BOSPORUS!

U-BOOT VERSENKT den ENGLISCHEN „GOLIATH"



VERSENKUNG des FRANZ. KRIEGSSCHIFFS „BOUVET"

„MAJESTIC" KIELOBEN NACH TORPEDIERUNG DURCH U-BOOT!

Prinz Mirko von Montenegro in Wien.

Merkwürdige Verhältnisse hat der Krieg in der montenegrinischen Königsfamilie gezeitigt, schreibt die N. G. C. Der „Fürst der schwarzen Berge" ist in der Nähe von Bordeaux ein sicherlich nicht allzu gern gesehener Gast Frankreichs und Prinz Mirko, der zweite Sohn und das sechste in der Reihe der neun Kinder, die Königin Milena ihrem Gatten Nikolaus schenkte, traf in Wien zu ärztlicher Behandlung ein. Dort der „König im Exil" bei seinem Verbündeten aus den Tagen großer Hoffnungen und hier der Sohn im Reiche des noch vor kurzem bitter bekämpften Feindes, wo er von der Kunst österreichischer Aerzte Hilfe erwartet.

Prinz Mirko wurde am 17. April d. J. 37 Jahre alt. Er ist vermählt mit Natalie Konstantinowitsch, einer Tochter des mit dem Hause Obrenowitsch verwandten serbischen Obersten Alexander Konstantinowitsch. Ob letzterer noch im Dienste des gleichfalls heimatlosen Königs Peter steht, entzieht sich unserer Kenntnis. Vermutlich nicht. Prinz Mirko ist Großwojwode von Grachovo und der Zenta und war vor Ausbruch des Krieges Hauptmann im 9. montenegrinischen Infanterie-Regiment; er wird inzwischen wohl befördert worden sein. Bisher ohne jede Betätigung im öffentlichen Leben seines Heimatlandes, hat er noch weniger als der recht unbedeutende Kronprinz Danilo Interesse und Verständnis für Regierungsangelegenheiten gezeigt. Man wußte nur, daß der Prinz oft zum Aerger seines Vaters, gern ein flottes Leben führte und daß er schon in frühester Jugend eine nicht gewöhnliche musikalische Begabung zeigte. Er hat viel komponiert, religiöse Hymnen, patriotische Lieder, Märsche, lustige Walzer — ja sogar eine Oper. Daß er nun gerade dazu ausersehen war, bei Waffenstreckung der montenegrinischen Armee eine immerhin nicht unwichtige Rolle zu spielen, ist eine eigenartige Laune des Schicksals. In der gemütlichen Hauptstadt Oesterreichs wird er kaum bemerkt, jedenfalls nicht belästigt werden und sicherlich zufrieden sein, daß er für einige Zeit der dörfischen Residenz Cetinje und dem treuen Volk der Hammelbiebe entschlüpft ist.